
19 mei 2015
Corr.nr. 2015-15.330, VV
Zaaknr. 569134

Nummer 33/2015

Voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen betreffende het planuitwerkingsbesluit voor de Kwaliteitsverbetering spoorverbinding Groningen - Bremen.

1. Samenvatting

De afgelopen twee jaar is veel onderzoek gedaan naar de mogelijkheden hoe we de kwaliteit van de spoorverbinding Groningen-Bremen kunnen verbeteren. Achterliggend doel hiervan is het door middel van een goede (spoor)verbinding de economische ontwikkelingen in de regio te stimuleren en de grensregio's met elkaar te verbinden. Reduceren van de reistijd is daarbij de belangrijkste, maar ook zeer complex. In verschillende stappen en rekening houdend met andere (spoor)ontwikkelingen in de regio, is het resultaat vier lijnvoeringen met per lijnvoering de meest interessante dienstregeling. Vanuit de Ambitie geredeneerd (reistijd terugbrengen naar 1.23 uur), is daar nog een vijfde alternatief bijgevoegd om verder uit te werken.

Behoudens onze partners in Ostfriesland, was er in Duitsland nog veel sceptisch en argwaan. Er is naast het technische onderzoek en de marketing, daarom ook veel aandacht uitgegaan naar het creëren van draagvlak. Dit heeft er toe geleid dat er, soms nog behoudend, vooral positief naar dit project wordt gekeken. De samenwerking met de Duitse partners is goed en het enthousiasme stijgt nog steeds. Resultaat: door de Landen Niedersachsen en Bremen ondertekende steunverklaring voor de subsidieaanvraag voor Connecting Europe Facility Transport (CEF-T, voorheen TEN-T).

In voorliggende voordracht vragen wij u kennis te nemen van het proces en de resultaten tot nu toe en een planuitwerkingsbesluit te nemen voor de volgende fase in het project, van vijf alternatieven naar één voorkeursalternatief, en hiervoor een krediet van € 6,6 miljoen beschikbaar te stellen en deze kosten te dekken vanuit het RSP-project Groningen-Bremen.

2. Doel en wettelijke grondslag

Deze voordracht heeft als doel u te informeren over de verkenningsfase van het project Kwaliteitsverbetering spoorverbinding Groningen-Bremen waarmee u in staat wordt gesteld een planuitwerkingsbesluit te nemen. Belangrijkste onderdeel van de planuitwerking is nader onderzoek doen naar de verschillende lijnvoeringvarianten om de reistijd tussen Groningen en Bremen te verminderen. In 2009 is het project Kwaliteitsverbetering spoorverbinding Groningen-Bremen in het provinciaal MIT opgenomen. De financiële situatie liet toen niet toe voor dit project ook financiële middelen te reserveren.

In 2009 is gestart met een haalbaarheidsonderzoek. Een belangrijke conclusie was dat het realiseren van een reistijd van 83 minuten (1.23 uur) mogelijk leek en dat de kosten zo rond de € 450 miljoen zou liggen. Het project Kwaliteitsverbetering Groningen-Bremen bestaat uit een aantal deelprojecten. De belangrijkste is het reduceren van de reistijd, ondersteund door de breed gedragen motie "Groningen-Bremen 123". Kwaliteitsverbetering heeft ook te maken met beleving, comfort etc.. Marketingonderzoek, uitbreiden van de dienstregeling, verbeteren van de overstap in Leer, prijs en verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen, zijn tevens onderwerpen die van invloed zijn op kwaliteit en de afgelopen periode aandacht hebben gehad. Gefinancierd uit de beschikbare

middelen uit de motie "Verbetering internationale OV-verbinding van Groningen naar Duitsland" aangenomen op 29 juni 2011, is een marketingconcept uitgewerkt, de dienstregeling naar Leer uitgebreid en zijn vervolgonderzoeken gehouden.

Bij het herbestemmen van de vrijgevallen RSP- en MIT-middelen, na besluitvorming over het o.a. niet doorgaan van de spoorverbinding Groningen-Heerenveen en de RegioTram, heeft u in navolging op de motie 'Herbestemming middelen spoorlijn Groningen-Heerenveen' van 7 november 2012, via voordracht 23/2013, € 85 miljoen gereserveerd voor dit project ten laste van RSP-middelen. Daarmee maakt dit project deel uit van het RSP.

In deze voordracht informeren wij u over de vervolgonderzoeken en de ambtelijke en bestuurlijke lobby voor draagvlak en vervolgonderzoek in Duitsland en Brussel.

3. Procesbeschrijving en planning

3.1 Proces planuitwerkingsbesluit

In deze voordracht stellen wij voor in te stemmen met het verder uitwerken van een aantal dienstregelingsalternatieven door het nemen van een planuitwerkingsbesluit. In afwijking van de MIT-werkwijze, stellen wij voor de besluitvorming over de planuitwerking op te knippen in twee beslismomenten:

- Beslismoment 1: uitwerken van een beperkt aantal alternatieven tot één voorkeursalternatief, besluitvorming vindt plaats middels deze voordracht.
- Beslismoment 2: uitwerken voorkeursalternatief tot voorkeursvariant¹, besluitvorming kan naar onze inschatting in 2016 plaatsvinden.

Het opknippen van de besluitvorming vinden wij belangrijk omdat:

- i. Wij op dit moment nog niet zo ver zijn dat wij u een voorstel kunnen doen voor één voorkeursalternatief. Wel is het van belang dat u, gezien de complexiteit en daarmee de vele alternatieven, tussentijds kennis neemt van en instemt met de verdere uitwerking van een beperkt aantal alternatieven.
- ii. Uw besluit nodig is om als provincie een bestuurlijk signaal aan de stuurgroep van het project af te geven. Deze stuurgroep bestaat naast de provincie Groningen uit vertegenwoordigers uit Land Niedersachsen en Freie Hansestadt Bremen (Bremen), geadviseerd en ondersteund door ProRail en DB Netz. Met dit signaal laten wij aan onze partners zien dat het ons serieus is.
- iii. Op 26 februari 2015 hebben wij in Brussel voor de volledige planuitwerkingsfase een subsidieaanvraag voor Connecting Europe Facility Transport (CEF-T, voorheen TEN-T) ingediend. Definitieve uitslag over de toekenning dan wel afwijzing wordt pas in december 2015 verwacht. Mocht de subsidieaanvraag positief worden beoordeeld, betekent dit dat maximaal 50% van de gemaakte kosten voor de planuitwerkingsfase subsidiabel zijn. Bij het tweede beslismoment kunnen wij u hier nader over informeren.
- iv. Wij ten behoeve van een definitieve reservering van € 17 miljoen voor dit project door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, in juni 2016 informatie moeten leveren die voortkomt uit de planuitwerkingsfase I.

Kijkend naar deze vier punten, is juli 2016 een 'natuurlijk' moment om u opnieuw over de stand van zaken te informeren en het tweede beslismoment te laten plaatsvinden over de voorkeursvariant.

3.2 Planning

In april 2015 is het haalbaarheidsonderzoek afgerond. Dit heeft geresulteerd in 4 lijnvoeringen en per lijnvoering minimaal één voorkeursalternatief.

De 4 lijnvoeringen zijn als volgt te beschrijven:

1. Sneltrain Groningen – Winschoten wordt in Duitsland met IC/RE-treinen naar/van Bremen geïntegreerd. Stopt tussen Winschoten en Leer op elk station, inclusief de eventuele nieuwe stations Bunde en Ihrhove. Huidige stoptrein naar Leer rijdt tot Winschoten. Elk uur goederenpad Onnen-Leer in beide richtingen.

¹ Toelichting onderscheid: alternatief gaat over de dienstregeling, variant gaat over de infrastructuur



2. Sneltrain Groningen - Winschoten wordt elk uur doorgetrokken en in Duitsland met IC/RE-treinen naar/van Bremen geïntegreerd. Stopt niet tussen Winschoten en Leer. Stoptrein naar Leer wordt gehandhaafd, inclusief nieuwe stations Bunde en Irrhove. Elk uur goederenpad Onnen - Leer in beide richtingen.



3. Sneltrain Groningen - Winschoten wordt elk uur doorgetrokken naar Bremen, in Duitsland extra naast de IC/RE-treinen. Stopt tussen Winschoten en Leer op elk station. Stoptrein naar Leer wordt tot Winschoten ingekort. Elk uur goederenpad Onnen - Leer in beide richtingen.



4. Sneltrain Groningen - Winschoten wordt elk uur doorgetrokken naar Bremen, in Duitsland extra naast de IC/RE-treinen. Stopt niet tussen Winschoten en Leer. Stoptrein naar Leer wordt gehandhaafd, inclusief nieuwe stations Bunde en Irrhove. Elk uur goederenpad Onnen - Leer enkele richting.



Per lijnvoering is tevens gekeken welke maatregelen nodig zijn voor het goederenvervoer.

De totale planuitwerkingsfase zal minimaal 3 jaar duren. Met de kennis van nu voorzien wij dat wij in maart/april 2018 uw Staten een realisatiebesluit ter besluitvorming kunnen voorleggen.

- Planuitwerking fase I (Juni 2015 t/m Juni 2016):
 - Alternatievenstudiefase II (aantal alternatieven terugbrengen naar één voorkeursalternatief)
 - Vervoerswaardenonderzoek en onderzoek naar potentie regionaal goederenvervoer.
 - Capaciteitsanalyse en verder technisch onderzoek naar de inframaatregelen door ProRail en DB Netz
 - Start Milieueffect rapportage.
 - Maatschappelijke kosten-baten analyse
- Planuitwerking fase II (Juni 2016 t/m Maart 2018):
 - Infrastructurele variantenstudie door ProRail en DB Netz, met in augustus 2017 een informatiemoment voor Provinciale Staten over de voorkeursvariant en beschikbaar stellen van krediet
 - Verdieping maatschappelijke kosten-baten analyse
- Besluitvorming over realisatie maart/april 2018

3.3 *Besluitvorming en planning projecten met raakvlak Groningen-Bremen*

3.3.1 **Sneltrain Groningen-Winschoten**

Op 24 september 2014 is door Provinciale Staten onder nummer 33/2014 het planuitwerkingsbesluit 'Sneltrain Groningen-Winschoten' genomen. Overeenkomstig de provinciale MIT-methodiek is hierbij tevens een reserveringsbesluit van € 9,25 miljoen genomen.

3.3.2 **Programma Noord-Nederland / Knoop Groningen**

Belangrijk uitgangspunt bij de onderzoeken naar mogelijke dienstregelingsalternatieven voor Groningen-Bremen, is de realisatie van de knoop Groningen. Op moment van schrijven van deze voordracht, vinden binnen dat project nog onderzoeken plaats naar mogelijke dienstregelingsalternatieven voor de knoop. Besluitvorming voor de dienstregeling knoop Groningen is voorzien in december 2015. In voordracht 4/2015, op basis waarvan u op 11 maart 2015 een realisatiebesluit heeft genomen, vindt u nadere informatie over de planning en inhoud van dit project.

3.3.3 **Knoop Bremen**

Op dit moment zit het station Bremen qua capaciteit aan z'n plafond. De vanuit de Jade Weser Port verwachte stijging van het aantal goederentreinen en de wens van Bremen om meer treinen van de S-bahn van en naar Oldenburg te laten rijden, heeft er toe geleid dat Bremen DB Netz gevraagd heeft een capaciteitsanalyse te maken. DB Netz verwacht medio 2015 over de resultaten van deze analyse te kunnen beschikken.

3.3.4 **Knoop Leer**

De Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) heeft plannen de aansluitingen in Leer te verbeteren. De plannen zijn, in de vorm van een nieuwe dienstregeling, uitgewerkt maar op dit moment kan de LNVG geen planning voor realisatie afgeven. Daarom is bij het haalbaarheidsonderzoek Reistijdverkortings Groningen-Bremen rekening gehouden met zowel de huidige als ook met de nieuwe dienstregeling van de LNVG.

3.3.5 **Interreg V onderzoek "Hoe ziet onze regio er in 2035 uit"**

Wij doen binnen dit project onderzoek naar de mogelijkheden om de reistijd tussen Groningen en Bremen terug te brengen en welke infrastructurele maatregelen hiervoor nodig zijn. Investerings in de (spoorweg)infrastructuur worden gedaan voor minimaal 50 jaar. Het is daarom interessant informatie te hebben over de toekomst van de regio. Wat zijn de te verwachten ontwikkelingen op gebied van mobiliteit, demografische ontwikkelingen en ICT, etc..

Eén van de communicatithema's binnen dit project is 'Verbinden'. Naast de reeds bestaande samenwerking tussen de universiteiten Groningen en Oldenburg, willen wij daarom studenten en bedrijven uit beide regio's uitnodigen, hier samen onderzoek naar te doen.

Vanuit het Interreg concept zijn wij als provincie op zoek naar een Duitse partner die dit initiatief samen met ons (financieel) wil ondersteunen.

4. **Begroting**

De kosten die met dit besluit aan de orde zijn bedragen € 6.6 miljoen. Deze kosten worden gedekt uit de in de begroting opgenomen beschikbare middelen voor de Kwaliteitsverbetering

spoorverbinding Groningen - Bremen. Daarnaast dragen de Industrie und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg, Landkreis Leer, AG Ems en Groningen Seaports bij in de projectorganisatie. Zij zijn tevens de partners voor de CEF-T subsidieaanvraag en vormen samen met de provincie Groningen de stuurgroep CEF-T. Dit thema valt binnen het programma Regionaal specifiek pakket Zuiderzeelijn.

De kostenverdeling:

<i>ProRail en DB-Netz</i>	2015	2016
Alternatievenstudie	€ 900.000	€ 900.000
<i>Ingenieursbureau(s) (nog aan te besteden)</i>		
Alternatievenstudie	€ 1.500.000	€ 1.500.000
<i>Afdeling Verkeer en Vervoer</i>		
Projectmanagement	€ 685.000	€ 685.000
Vervoerswaardenonderzoek, potentie onderzoek goederenvervoer en maatschappelijke kosten baten analyse	€ 240.000	-
Milieu effect rapportage Nederland en Duitsland	€ 115.000	-
Ruimtelijke ordening en vergunningen	€ 75.000	-
Totaal	€ 3.515.000	€ 3.085.000

5. Inspraak/participatie

De omgeving van dit traject is, in het bijzonder de bestuurders, de afgelopen periode intensief geïnformeerd. Alle gemeenten en Landkreisen langs de spoorbaan zijn geïnformeerd over het doel en de planning van het project. In Bad Zwischenahn, Oldenburg en Bremen, is er sprake van een aantal burgerinitiatieven. Zij vertegenwoordigen een (grote) groep burgers die langs de spoorbaan wonen en richten zich met name op de geluidsoverlast veroorzaakt door goederenvervoer. Het verbeteren van de infrastructuur voor personenvervoer werd gezien als dekmantel van Groningen/ Nederland om het goederenvervoer van/naar Rotterdam en Duitsland te stimuleren. Bij de verschillende burgerinitiatieven is het doel en de visie van de provincie Groningen toegelicht. Dit heeft er toe geleid dat de argwaan is weggenomen, maar de angst niet. De verschillende burgerinitiatieven laten zich door één of twee personen vertegenwoordigen in de 'Expertgroep goederen'².

Op dit moment wordt onder andere aan de hand van de planning met bijbehorende mijlpalen, het strategisch communicatie- en omgevingsplan verder ingericht. Hier worden de formele inspraakmomenten in opgenomen als ook de (interactieve) momenten waarop participatie van burgers gewenst is.

Binnen de projectorganisatie is voorzien dat de websites Wunderline en Wiederline (marketing) actueel worden gehouden. Burgers en andere belangstellende zullen hier naar worden verwezen.

6. Nadere toelichting

6.1 Leeswijzer

Gezien de complexiteit van het proces en de uitkomsten daarvan, is er voor gekozen om u in deze voordracht te informeren over het proces en de informatie te beperken tot de laatste fase van het onderzoek en de conclusies. Een Power Point presentatie over inhoud en proces hebben wij als bijlage bij de voordracht gevoegd en wordt op 10 juni 2015 mondeling toegelicht. Hierover bent u inmiddels geïnformeerd. De informatie en stand van zaken die wij in deze voordracht en presentatie uiteenzetten, hebben betrekking op de faserings- en optimalisatievariant (2020-2024).

² De Expertgroep goederen bestaat uit vertegenwoordigers uit Nederland en Duitsland uit de transportsector, havens, rail, etc. Ingericht om informatie over het project te kunnen delen en te halen. Achterliggend doel is draagvlak. Een zelfde opzet is ook voor het personenvervoer voorzien.



6.2 Korte terugblik

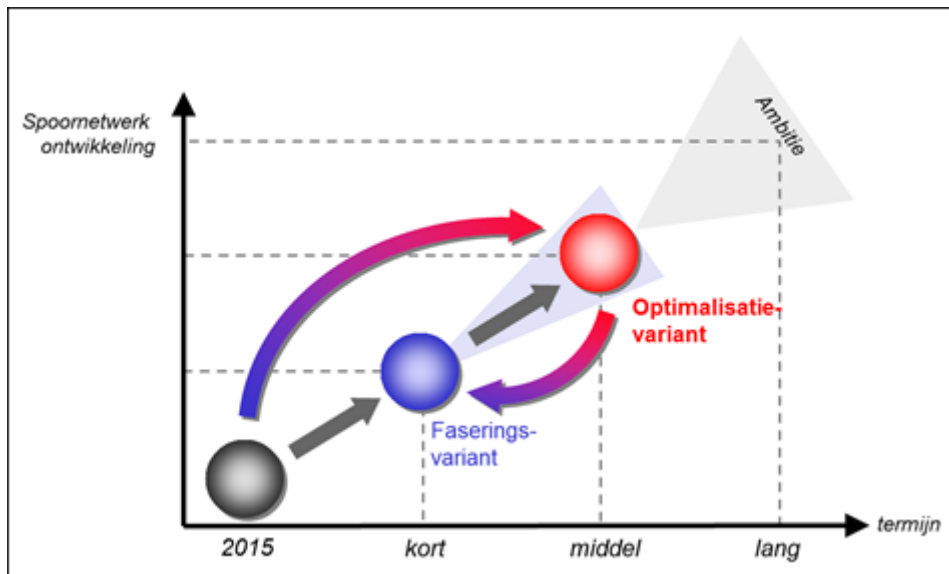
In 2013 is de voorverkenning haalbaarheid 'Ambitie' (Reistijd Groningen-Bremen naar 1.23 uur) gestart. Tegelijkertijd is onderzoek gedaan naar hoe in een eerste fasering de € 85 miljoen uit de herbestemming RSP/MIT zo effectief en efficiënt mogelijk kan worden ingezet. In de brief met zaaknummer 487511 van 12 november 2013 hebben wij u daar over geïnformeerd.

Uitkomst van dit onderzoek was:

De Ambitie kost ruim € 1 miljard en een Optimalisatie zou, afhankelijk van de gekozen uitgangspunten, tussen de € 52 en € 150 miljoen kosten en de reistijd terugbrengen naar rond de twee uur (Optimalisatie).

De uitkomsten van dit onderzoek hebben er toe geleid dat wij, mede in het belang van het meer draagvlak aan Duitse zijde krijgen (zie ook paragraaf 6.6), de 'Ambitie' als 'stip op de horizon' hebben gepositioneerd. Vervolgens is samen met ingenieursbureau Movares, Arriva, DB Netz, ProRail en LNvG de 'Optimalisatie' nader onderzocht.

Om te voorkomen dat maatregelen voor faseringsvarianten barrières opwerpen, zijn eerst de optimalisatiealternatieven uitgewerkt. Vervolgens is vanuit de Optimalisatie gekeken naar de mogelijkheden om hier een fasering in aan te brengen.



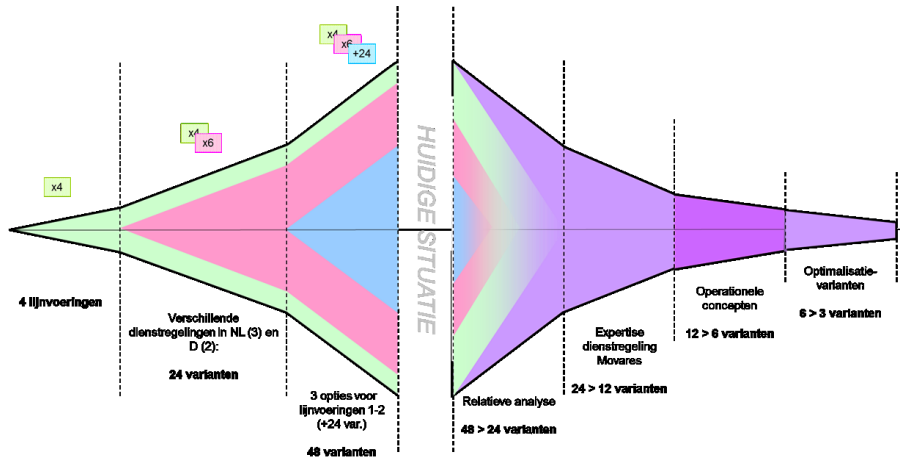
Grafiek 1 Van optimalisatie naar fasering

6.3 Toelichting totstandkoming Lijnvoeringen en onderliggende (48) alternatieven

Met de uitkomst van de 'Optimalisatie' als basis, is in een workshops door experts van DB Netz, ProRail, Arriva, LNvG en het ingenieursbureau, gekeken naar mogelijke nog onderbelichte interessante lijnvoerings- en dienstregelingsalternatieven. De twee belangrijkste doelen hierbij waren het proberen weg te nemen van gesignaleerde knelpunten én het creëren het draagvlak voor de uitgangspunten. Het resultaat was 48 dienstregelingsalternatieven, verdeeld over 4 lijnvoeringen en het opmerkelijke feit dat naast dat er knelpunten waren weggenomen, er ook nieuwe, soms complexe knelpunten bij zijn gekomen (b.v. knooppunt Bremen).

Het spreekt voor zich dat het verder uitwerken van alle 48 alternatieven niet werkbaar is. Maar om het aantal alternatieven te kunnen reduceren was het noodzakelijk om beter inzicht te krijgen in de kenmerken van de Duitse infrastructuur, alsmede (nieuwe) knelpunten. Knelpunten die

voornamelijk in Duitsland spelen en waarbij DB Netz had aangegeven niet mee te kunnen/willen werken indien het aantal alternatieven zo hoog zou blijven. Om dit dilemma te doorbreken is SMA uit Zürich gevraagd om de vier lijnvoeringen en onderliggende alternatieven onder de loep te nemen en tot een onderbouwde reductie van het aantal alternatieven te komen. SMA is een gerenommeerd bureau op gebied van dienstregelingen. Zij hebben binnen de wereldwijde railsector en dus ook bij DB Netz, een hoog aanzien. Samen met Land Niedersachsen, Bremen, LNVG, DB Netz, ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn de resultaten in workshops besproken.



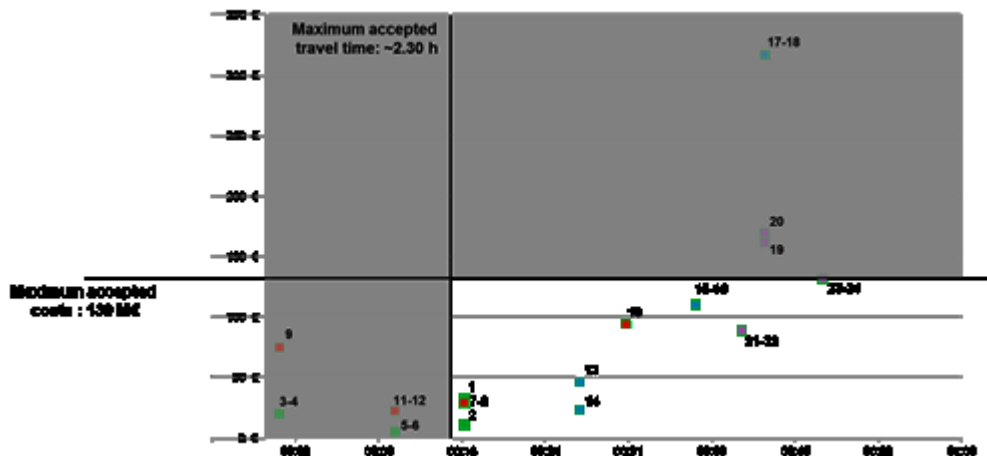
Schematische weergaven van opdracht / uitwerking van SMA (48 alternatieven terug naar 6 >3 alternatieven)

6.4 Toelichting alternatieven Optimalisatie

De verschillende alternatieven zijn ontstaan omdat rekening moet worden gehouden met ontwikkelingen aan zowel de Nederlandse kant als Duitse kant. Volgens de huidige planning zal binnen dit project er voor 2020 geen sprake zijn van realisatie. Bij de keuze van alternatieven is daarom aan Nederlandse kant uitgegaan van de dienstregeling volgens Programma Noord-Nederland.

Ondanks dat er nog geen financiering is voor dit project, hebben Land Niedersachsen en LNVG aangegeven dat het realiseren van de nieuwe 'Knoop Leer' (zie § 3.3.3) hun prioriteit heeft. Daarom is afgesproken dat bij de vervolgstudie, aan Duitse zijde wordt uitgegaan van deze nieuwe dienstregeling, die wij de 'LNVG dienstregeling' hebben genoemd. De kosten voor de realisatie van Knoop Leer zijn nu begroot op € 52,0 miljoen.

In onderstaande grafiek staan alle alternatieven weergegeven met op de x-as de kosten en de y-as de reistijdwinst.



Grafiek 2 Selectie alternatieve dienstregeling (min. Reistijdwinst 17' en maximale kosten € 130 mln. (excl. Leer)

In de tabel zijn de kosten (infrastructuur, exploitatie (incl. materieel) en reistijdwinst weergegeven.

MODULE	Reistijd-winst	Kosten (x € 1mln.)	Kosten p/m reistijdwinst (x € 1 mln.)	Exploitatie-kosten per jaar (x € 1 mln.)	Opmerkingen
1	17'	60-90	4,2	1,0	Best haalbare met meeste reistijdwinst
2	30'	140-170	5,0	4,0	meeste reistijdwinst
3	30'	70-100	3,8	11,0	Beste kosten/baten
4	40'	140-170	3,6	13,5	Beste kosten/baten
	48'	190-220	4,0	13,5	Overall meeste reistijdwinst

Tabel 1 Kosten versus reistijdwinst

Bovenstaande tabel heeft tot doel u inzicht te geven hoe de beste alternatieven van de vier lijnvoeringen zich qua kosten/baten versus reducering reistijd, tot elkaar verhouden. De planuitwerking fase I en II zal een steeds beter inzicht geven in de te verwachten kosten. Het gaat in deze voordracht alleen om besluitvorming over welke lijnvoeringen/alternatieven verder zullen worden uitgewerkt en nadrukkelijk dus niet over de keuze voor een voorkeursalternatief. De mate van onzekerheid over de (infrastructurele) kosten is voor dit moment geen belemmering (en normaal in deze fase van het project). Een nieuw dienstregelingsvoorstel voor Programma Noord Nederland/Knoop Groningen (zie § 3.3.2) kan er toe leiden dat er één of meerdere interessante alternatieven bijkomen, maar wellicht ook afvallen.

Lijnvoering 4 betreft een volledige extra trein tussen Groningen en Bremen. Dit betekent naast de hoge investeringskosten, (zeer) hoge exploitatiekosten. Gezien de beschikbare middelen en daarmee de mate van haalbaarheid, stellen wij voor de alternatieven uit lijnvoering 4 alleen mee te nemen in de eerste fase van het vervoerswaardenonderzoek, tenzij hieruit onverwacht blijkt dat er gezien de reistijdreductie en comfort een reizigerspotentie wordt verwacht die verdere uitwerking rechtvaardigt. De beste alternatieven uit de Lijnvoeringen 1 t/m 3 willen wij volledig verder uitwerken.

Tot slot nog het volgende: inzet is, dat als eerste wordt gestart met het vervoerswaardenonderzoek voor de 5 alternatieven uit tabel 1. Dit betekent niet dat alle andere alternatieven daarmee definitief afvallen. Naast het vervoerswaardenonderzoek gaat ook het technische onderzoek verder. Knelpunten en risico's worden verder uitgewerkt en definitieve besluitvorming over de dienstregeling Programma Noord Nederland en realisatie haltes Bunde en Ihrhove, krijgen dit jaar hun beslag. Sowieso maakt het grensoverschrijdende karakter dat dit project in een zeer dynamische omgeving opereert (zie paragraaf 6.6). Er zal in ieder geval tot aan besluitvorming in juni 2016 over het voorkeursalternatief, daar waar nodig ingespeeld worden op de uitkomsten en ontwikkelingen die dit project raken.

6.5 Fasering alternatieven Optimalisatie

Voor alle Lijnvoeringen is het mogelijk een fasering aan te brengen door:

1. Geen maatregelen te nemen voor het goederenvervoer tussen Onnen en Leer.
2. De overstap in Leer weg te nemen.

Het komende jaar doen wij onderzoek naar het potentiële goederenvervoer per spoor in de regio. Dit moet ons meer inzicht geven of het vooralsnog niet nemen van maatregelen voor het goederenvervoer, economische ontwikkelingen in de weg staat. Overigens geldt dit ook de andere kant op: "rechtvaardigt het te verwachten goederenvervoer per spoor dergelijke investeringen speciaal voor het goederenvervoer?"

Indien wij zonder of met zeer beperkte infrastructurele maatregelen de overstap in Leer willen wegnemen, betekent dit mogelijk dat de treinen uit Groningen en Emden in Leer moeten worden gecombineerd/gesplitst. Met het huidige materieel is dit niet mogelijk. Door middel van een quick scan gaan wij kijken of er op relatief korte termijn (5-6 jaar) mogelijkheden zijn om barrières weg te nemen om dit mogelijk te maken.

6.6 Lobby en creëren draagvlak in Duitsland

De laatste twee jaar is er ambtelijk en bestuurlijk veel aandacht geweest voor het creëren van draagvlak in Duitsland. Van Ostfriesland tot Hannover (Land Niedersachsen) en zelfs Berlijn (Bund) heeft dit geresulteerd in een hoge mate van bekendheid over dit project en winnen van vertrouwen. Dit is niet vanzelf gegaan. Ondersteund door de Landrat uit Leer, de Industrie und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg, AG Ems en het Consulaat in Düsseldorf, zijn door middel van verschillende bezoeken aan Hannover en Berlijn de verantwoordelijke Ministeries goed geïnformeerd over het doel en de ambitie van dit project. Dit intensieve proces heeft geresulteerd in steun voor het project en dat is door zowel Land Niedersachsen, Bremen en Berlijn, bevestigd door ondertekening van een statement bij de CEF-T aanvraag. Ook de uitgangspunten en de in deze voordracht toegelichte keuze van alternatieven worden gesteund door alle verantwoordelijke partijen in Duitsland!

Binnen de Burgerinitiatieven, gemeenten/kreisen maar ook bij het verantwoordelijke Ministerie in Hannover, was er argwaan over het feit dat Groningen/Nederland wilde investeren in de railinfrastructuur in Duitsland. Belangrijke oorzaak voor deze argwaan is de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor (zie hoofdstuk 5 Inspraak/participatie). Verder speelde bij de gemeenten de zorg dat door een snelle(re) verbinding de halten in hun gemeenten minder vaak zouden worden aangedaan. In december 2014 en januari/februari 2015 hebben wij alle gemeenten bezocht en deze zorg weggenomen. Uitgangspunt is namelijk dat huidige bediening gehandhaafd blijft. Zowel de burgerinitiatieven, het verantwoordelijke ministerie in Niedersachsen als de gemeenten, hebben inmiddels door de bezoeken en informatiebijeenkomsten een positief beeld van het project.

6.7 Lobby Brussel

Op 8 oktober 2014 hebben wij op uitnodiging van de Europarlementariërs Matthias Groote (uit Ostfriesland) en Wim van der Camp, tijdens de European Open Days het project in Brussel onder de aandacht gebracht. Tijdens een ontbijtbijeenkomst waren zo'n 50 personen aanwezig. Diverse Nederlandse en Duitse Europarlementariërs, Hoofd van DG MOVE, Permanente Vertegenwoordiging uit Bremen, Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Land Niedersachsen en regionale bestuurders uit Nederland en Duitsland. Het projectidee en -doelen zijn positief ontvangen. Opmerkelijk was de positieve reactie van het hoofd van DG MOVE die aangaf dat het een kansrijk project was voor subsidie uit het CEF-T programma.

6.8 CEF-T subsidieaanvraag

The Action consists of an implementation study for a set of infrastructural measures needed to upgrade the crossborder railway connection between Groningen (the Netherlands) and Bremen (Germany). The infrastructural measures are intended to remove bottlenecks, i.e. single track sections and other speed limitations, and to bridge missing links by implementing electrification, safety measures (ERTMS) and short cut tracks for freight transport.

The main objectives of the upgrade of this cross-border railway connection are:

- Enabling economically feasible cross-border freight transport on this part of the comprehensive railway network;
- Realizing a high quality railway connection on which passenger travel time is reduced from 2.43h to about 2 h, equaling travel time by car.

Reaching these objectives will result in a modal shift from road to rail for both passenger and freight transport, thus contributing to a greener and more competitive European transport network. Furthermore, the accessibility and connectivity in the northern parts of the Netherlands and Germany are strongly improved, leading to an increase in exchange of knowledge and culture, to an increase in employment, and to strengthening of the regional economy on both sides of the border.

The implementation study consists of a design study, a social cost-benefit analysis, an environmental impact assessment, permits applications, and preparations for procurement of the infrastructural works planned to start in 2018. The Action is executed by the project team consisting of public and private applicants from both countries. The Province of Groningen coordinates the Action and supplies the project manager. Prior to the Action, all feasibility studies have been completed, preparations for the implementation studies have been made, and there are no pending issues to be solved. The Action is ready to start as from March 2015. After completion of the Action in February 2018, both Member States will take the final realisation decision based on its results.

Zoals op pagina 2 onder punt iii aangegeven, heeft de provincie Groningen (Lead partner) samen met vier regionale partners op 26 februari 2015 een subsidieaanvraag voor het CEF-T programma (project on Comprehensive Network) ingediend. In het citaat hiernaast leest u de samenvatting uit de aanvraag.

De kosten voor de studiefase zijn voor de CEF-T aanvraag opgedeeld in vijf activiteiten, te weten:

1. Projectmanagement
2. Ontwerpstudies
3. Maatschappelijke kosten-baten analyse
4. Milieueffect rapportage
5. Officiële rapportages

Voor een sterke subsidieaanvraag is het van belang dat een aantal (Europese) thema's aandacht krijgen. Belangrijk hierbij is het goederenvervoer maar zeker ook duurzaamheid (CO²-reductie, elektrificatie etc.), ERTMS en linken met andere Europese subsidies, zoals bijvoorbeeld Interreg. Gelijkijdig met het schrijven van de subsidieaanvraag liep er een haalbaarheidsstudie naar elektrificatie van de noordelijke spoorlijnen. Derhalve hebben wij de kosten voor een eventuele planuitwerking 'Elektrificatie' meegenomen in deze aanvraag. Mocht besluitvorming hierover anders uitvallen, zullen wij dit t.z.t. bij INEA kenbaar maken. Later toevoegen van een onderzoek is niet (meer) mogelijk.

7. Geheimhouding

Niet van toepassing.

8. Voorstel

Wij stellen u voor het in ontwerp bij deze voordracht gevoegde besluit vast te stellen.

Groningen, 19 mei 2015.

Gedeputeerde Staten van Groningen:

M.J. van den Berg , voorzitter.

H.J. Bolding , secretaris.

Behandeld door : W.J. de Lange
Telefoonnummer : 050-316 4751 of 06-5519 0473
e-mail : w.j.de.lange@provinciegroningen.nl

Bijlagen bij de voordracht

Nr.	Titel	Soort bijlage
1	Proces en inhoud Kwaliteitsverbetering Groningen-Bremen	Power Point presentatie

Provinciale Staten van Groningen:

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 19 mei 2015, 2015-15.330, VV;

Gelet op:

- Het statenbesluit van 26 juni 2013 over de herbestemming RSP (voordracht 23/2013)
- De Motie Groningen-Bremen 123 van 27 juni 2012;

Besluiten:

1. Een planuitwerkingsbesluit voor fase 1 te nemen voor het project 'Kwaliteitsverbetering spoorverbinding Groningen-Bremen.
2. Hiervoor een krediet beschikbaar te stellen van € 6,6 miljoen en deze kosten te dekken vanuit het RSP-project Kwaliteitsverbetering spoorverbinding Groningen-Bremen.

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter.

, griffier.