

**Vragen bij de beantwoording van de vragen van de Stadspartij 2011 nr.21 (binnengekomen 11 maart 2011).** Dit ten behoeve van de raadscommissie beheer en Verkeer van mei 2011.

Vragen van Stadspartij aan wethouder Dekker:

Het raadsvoorstel over het RSP convenant uit 2008 spreekt over een bedrag van 1.194 miljoen euro.

Destijds was er reeds sprake van een overcommittering van circa 100 miljoen.

Dit moet, zoals blijkt worden opgelost in het Regionaal Mobiliteitsfonds. De provincie levert 50 miljoen en de overige 50 miljoen moet uit het Regionaal mobiliteitsfonds (Gronings deel) komen.

Waarom kunnen deze 50 miljoen niet aan specifieke projecten uit het Regionaal Mobiliteitsfonds worden toegewezen? Dit begrijpt de Stadspartij niet. Daar moeten juist ernstig prioriteiten worden gesteld. Kunt u het nog eens uitleggen?

Het totaal begrote bedrag voor het Regionaal Mobiliteitsfonds bedraagt volgens de tabel 1.492 miljoen euro. Er was bij de start reeds sprake van een overcommittering van 500 miljoen euro.

Het Groningse deel van de overcommittering bedroeg toen 243 miljoen euro.

Ten aanzien van het project 'Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling centrale Zone Groningen' (193 miljoen) is later (in februari 2009) als onderdeel van de afspraken over regionaal besloten om 163 miljoen euro hiervan in te zetten op de overcommittering van het RSP.

De Stadspartij wil graag weten wie dit besloten heeft en of de gemeenteraad en de provinciale Staten hiermee hebben ingestemd en wanneer dit precies besloten is? Gaarne alle processtappen noemen. De Stadspartij wijst erop dat het Stationsgebied, deel van de centrale zone, als dynamo door de gemeenteraad is aangewezen. Hierop geldt en ambitie inleveren lijkt de Stadspartij in strijd met het door de gemeenteraad vastgestelde beleid.

De overcommittering van het Groningse deel RSP bedraagt thans 50 en 80 miljoen euro en dat is dus in totaal 130 miljoen euro. Toewijzing aan specifieke projecten is volgens u weer niet aan de orde, omdat het over een overcommittering op het gehele pakket gaat. Dit staat volgens de Stadspartij haaks op de door u genoemde heroverweging binnen het RSP. Dat is toch binnen de pakketten prioriteiten stellen? Kunt u precies uitleggen waar u naar toe wilt en wat er nu moet gebeuren? Wat wordt van de gemeenteraad verwacht?

U zegt dat de additionele investering van 20 miljoen voor aanpassing van het stationsgebied voor de tram in het stationsgebied niet binnen de scope van de regiotram valt. Bedoelt u de financiële scope van de regiotram? Zit deze aanpassing van het Stationsgebied wel of niet in de onderhandeling over de mogelijke aanbesteding door marktpartijen? Zit deze 20 miljoen euro in het totaalbedrag voor de tram in Groningen (307 miljoen euro)?

De resterende 10 miljoen van de 30 miljoen die over is voor het stationsgebied (centrale zone na afrek ingeleverde 163 miljoen) wordt gebruikt om eventuele risico's voor de tram af te dekken. Zitten deze 10 miljoen ook in de 307 miljoen voor de tram? De Stadspartij ziet, dat de provincie en de gemeente voor deze 10 miljoen garant staan.

Bij vraag 4 blijkt, dat het veranderen van de spoorwegovergangen bij twee verschillende projecten hoort en u nog niet kunt zeggen bij welke. Wanneer kan de gemeenteraad het antwoord op deze vraag tegemoet zien?

**Vragen bij de beantwoording van de vragen van de Stadspartij 2011 nr.29  
(binnengekomen 23 maart 2011).**

Zoals bekend is een blijvende autoverbinding tussen Helpman en de Oosterpoort een van de speerpunten van de Stadspartij.

De Stadspartij vindt het daarom ronduit merkwaardig, dat de aangekondigde verkenning naar deze verbinding in het provinciale MIT, dat door provinciale Staten is vastgesteld, zomaar verdwijnt in een put vol grote projecten. En daarmee het gereserveerde bedrag van 20 miljoen euro verdwijnt.

Wie heeft dit besloten en waar is deze besluitvorming terug te vinden?

Wilt u het proces van deze besluitvorming met de bijbehorende stukken exact beschrijven svp? Is de 20 miljoen voor de verbinding Helpman-Oosterpoort zichtbaar terug te vinden in de stukken en de besluitvorming? Zijn de gemeenteraad en de Provinciale Staten expliciet gekend in deze beslissing?

Naar mening van de Stadspartij kan er heel namelijk heel goed ergens anders een verbinding worden gerealiseerd en is de verkenning wel degelijk noodzakelijk.

## VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2011 – Nr. 21.

VRAGEN van de Stadspartij Groningen van de heer G.J.D. Offerman betreffende voortgang Regio Specifiek Pakket/Regionaal Economisch Programm (RSP/REP). (Binnengekomen: 11 maart 2011)

Geacht college,

U heeft de gemeenteraad per brief van 4 februari 2011 over de voortgang van het RSP/REP geïnformeerd.

De laatste bladzijde van deze brief van 4 februari aan de gemeenteraadsleden is het meest interessant. “Tot slot ligt er een overtekening op het RSP. Voor 100 miljoen op de concrete mobiliteitsprojecten en voor 500 miljoen op het regionaal mobiliteitsfonds”.... “Wij menen dat heroverweging van enkele RSP projecten dan nodig is. Gezien de looptijd van het RSP tot 2020 kan daar niet te lang mee gewacht worden.”

Voor veel van de beoogde projecten moeten volgens uw brief nog plannen worden gemaakt. Met andere woorden, er lijkt weinig schot te zitten in de uitvoering van al deze plannen. Maar dit biedt ook kansen. Nu nog kunnen er prioriteiten worden gesteld en projecten worden opgeschort, uitgesteld of afgeblazen. De Stadspartij bestrijdt de opmerking op blz.1 in de brief van 4 februari 2011: “Voor het Groninger Forum geldt, dat daarmee een belangrijke impuls gegeven wordt aan de kwaliteit van de binnenstad”. Dit is na jaren discussie nog steeds niet aangetoond en zal en kan ook niet worden bewezen. Advies van de Stadspartij: het Forum afblazen en op korte termijn een aanpak voor een snelle historische reconstructie van de Grote Markt formuleren. Hierdoor gaat zo weinig mogelijk van het reeds uitgegeven geld verloren.

Opvallend zijn de grote tekorten, die nu al zijn vast te stellen. De ambities zullen moeten worden bijgesteld. Geld groeit niet aan de bomen en is ook niet meer bij het Rijk te halen. Het niet laten doorgaan van het Forum, hetgeen voor 35 miljoen euro is in te boeken, is maar een druppel op de gloeiende plaat van de voorspelde huizenhoge tekorten van het RSP (circa 600 miljoen euro tekort). Tegenvallers in de uitvoering, zullen zonder twijfel nog gaan optreden.

In uw brief maakt u onderscheidt tussen projecten.

De bereikbaarheidsprojecten vallen uiteen in:

1. Concrete bereikbaarheidsprojecten;
2. Regionaal mobiliteitsfonds;
3. Motie Koopmans.

Kunt u uitleggen waar de door u genoemde overtekening van 600 miljoen euro nu precies zit? De raad heeft deze kennis nodig om prioriteiten te kunnen stellen. De Stadspartij stelt hierover de volgende vragen:

1. Welke tekorten treden waar precies op bij de concrete bereikbaarheidsprojecten?
2. Welke tekorten treden bij welke projecten op uit het regionaal mobiliteitsfonds?
3. Kunt u nog eens precies uitleggen, hoe het nu zit met de financiën rond het Stationsgebied?
4. Uit welk project worden het ongelijkvloers maken, dan wel afsluiten van spoorwegovergangen aan de westkant van de stad betaald?

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 29 maart 2011.

Vraag 1.

In het raadsvoorstel over het Convenant RSP van april 2008 bent u geïnformeerd over de overcommittering binnen het RSP en wijze waarop de regio daarmee omgaat.

In het convenant RSP (getekend 23 juni 2008) zijn de volgende projecten opgenomen binnen de "Concrete Bereikbaarheidsprojecten" voor heel Noord Nederland:

A7 Zuidelijke Ringweg	€ 424 miljoen <sup>1</sup>
Bereikbaarheid Leeuwarden	€ 222 miljoen
Bereikbaarheid Assen (Florijnas)	€ 222 miljoen
N50 Ramspol-Ens	€ 26 miljoen
Openbaar Vervoer	€ 300 miljoen <sup>2</sup>
Totaal	€ 1.194 miljoen

Het Rijk is formeel verantwoordelijk voor de uitvoering van de Concrete Bereikbaarheidsprojecten. In het convenant wordt voor deze projecten door het Rijk 1 miljard euro en door de regio 100 miljoen euro beschikbaar gesteld.

In totaal 1,1 miljard euro. Daarmee zat er dus in het convenant een overcommittering van een circa 100 miljoen euro. Destijds in de onderhandelingen met het Rijk is door de regio (in eerste lijn de provincies) aangegeven met versoberingen, slimmere aanbestedingsvormen e.d. de overcommittering op te lossen. Het Rijk ging hiermee akkoord onder de voorwaarde dat wanneer dit niet lukt, het tekort wordt opgelost door het Regionaal Mobiliteitsfonds. Van de 100 miljoen euro overcommittering moest

<sup>1</sup> Voor de A7 Zuidelijke Ringweg is naast het RSP ook 200 miljoen euro beschikbaar vanuit het MIRT.

<sup>2</sup> Binnen het onderdeel Openbaar Vervoer valt o.a. de frequentieverhoging Groningen – Leeuwarden, reactivering spoorlijn Veendam, nieuwe transferia e.d.

binnen de provincie Groningen 50 miljoen euro worden opgelost. De afgelopen periode is duidelijk geworden dat forse kostenreducties op de projecten niet aan de orde zijn. Zo lag er de wens om een versobering toe te passen op de Zuidelijke Ringweg van 50 miljoen euro. Dit is gezien de complexiteit van dit project en het belang voor de stedelijke omgeving nu van de baan. Daarom verwachten wij dus nu dat een aanzienlijk deel van de overcommitting op de Concrete Bereikbaarheidsprojecten vanuit het Regionaal Mobiliteitsfonds moet worden aangevuld.

Het toewijzen van tekorten aan specifieke projecten is dus niet aan de orde omdat het gaat om een overcommitting op het gehele pakket.

Vraag 2.

In het convenant RSP zelf staat geen lijst met de projecten in het Regionaal Mobiliteitsfonds. De verdeling van de middelen uit het mobiliteitsfonds laat het Rijk geheel aan de regio. Destijds is door de regio gekozen om de volgende projecten op te voeren:

Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Emmen-Centrum	€ 60 miljoen
Spoorlijn Zwolle-Coevorden/Emmen	€ 69 miljoen
Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Heerenveen	€ 64 miljoen
Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Centrale Zone Groningen	€ 193 miljoen
Bereikbaarheid Lauwersmeergebied	€ 51 miljoen
Bereikbaarheid Veenkoloniën	€ 46 miljoen
Spoorlijn Groningen Heerenveen	€ 577 miljoen
A7-knooppunt Joure	€ 92 miljoen
Traverse N31 en gebiedsontwikkeling Harlingen	€ 188 miljoen
Gebiedsontwikkeling NO-Friesland/centrale As	€ 40 miljoen
Kolibri overig	€ 112 miljoen
<b>Totaal</b>	<b>€ 1.492 miljoen</b>

In het convenant wordt voor deze projecten door het Rijk 500 miljoen euro en door de regio 470 miljoen euro beschikbaar gesteld. In totaal 970 miljoen euro. Daarmee lag er dus vanaf de vorming van het Regionaal Mobiliteitsfonds een overcommitting van circa 500 miljoen euro. Ook voor het Regionaal Mobiliteitsfonds geldt dat er een taakstelling ligt om de kosten te drukken. De genoemde bedragen van de overcommitting in onze brief van 5 februari 2011 gelden voor heel Noord Nederland en dus niet alleen voor de provincie Groningen.

Het Groningse deel van de overcommitting van 500 miljoen euro bedroeg destijds 243 miljoen euro. Ten aanzien van het project "Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Centrale Zone Groningen" (193 miljoen euro) is later (februari 2009) als onderdeel van de afspraken over Regiorail, besloten om 163 miljoen euro hiervan in te zetten op de overcommitting van het RSP. Hiermee hebben wij een forse bijdrage geleverd aan het oplossen van de overcommitting. De overcommitting op het Groningse deel binnen het Regionaal Mobiliteitsfonds bedraagt daarmee 80 miljoen euro, maar omdat we nu voorzien dat er 50 miljoen euro overgeheveld moet worden naar de Concrete Bereikbaarheidsprojecten is de overcommitting op het Groningse deel op dit moment 130 miljoen euro.

Ook hier geldt dat het toewijzen van tekorten aan specifieke projecten niet aan de orde is omdat het gaat om een overcommitting op het gehele pakket

Voor het oplossen van de overcommitting kunnen wij het Rijk niet aankijken. Het is een verantwoordelijkheid van de regio en ieder provincie heeft de taak het eigen aandeel op te lossen. In het raadsvoorstel over het Convenant RSP (gemeenteraad van 23 april 2008) bent u geïnformeerd over de overcommitting die zit op het RSP. Omdat er sinds de ondertekening van het convenant bijna geen projecten zijn die aan de taakstelling voldoen, hebben wij gemeend u in de slotlinea van onze brief van 5 februari 2011 mee te geven dat heroverweging binnen het RSP in de toekomst aan de orde is.

Vraag 3.

Van origine stond dit project voor 193 miljoen euro (Centrale Zone Groningen) in de boeken. In februari 2009 is besloten om 163 miljoen euro hiervan in te zetten op de overcommitting van het RSP (zie ook vraag 2). Er resteert dan nog 30 miljoen euro.

Bij de investeringen die we nu voorzien op het station gaat het om de inpassing van de tram in het stationsgebied. Dit vraagt niet alleen railtechnische maatregelen maar ook investeringen voor het functioneren van het vervoersknooppunt als geheel. Wij ramen deze additionele investeringen (niet binnen de scope van de RegioTram) op maximaal 20 miljoen euro.

De dekking van deze 20 miljoen euro vindt plaats uit de resterende 30 miljoen euro van de middelen voor de Centrale Zone Groningen. De resterende 10 miljoen euro wordt gereserveerd voor het afdekken van een mogelijk risico in de bijdrage van de markt van 25 miljoen euro en/of de bijdrage van de regio van 5 miljoen euro. Mochten er nog meer aanvullende middelen nodig zijn omdat de bijdrage van de markt en/of de regio niet gerealiseerd wordt, dan staan gemeente en provincie garant voor maximaal 10 miljoen euro.

Vraag 4.

Het eventueel ongelijkvloers maken van spoorovergangen is het gevolg van extra treinen door de projecten frequentieverhoging Groningen - Leeuwarden en/of spoorlijn Groningen - Heerenveen. Het aanpassen van overwegen (inclusief een goede inpassing in de stad) is onderdeel van beide spoorprojecten en zo ook de kosten. Nog onduidelijk is welke maatregelen genomen moeten worden bij de overwegen en welke maatregelen aan welk project worden toegerekend. Dit wordt duidelijk bij de verdere uitwerking van beide spoorprojecten.