

Onderwerp Stand van zaken RSP

Steller Eric van Huissteden

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050)367 8759 Bijlage(n) - Ons kenmerk RO 12.3191872
Datum **21 SEP 2012** Uw brief - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In februari 2011 hebben wij u voor het laatst geïnformeerd over het gehele Regio Specifiek Pakket (RSP). Met deze brief informeren wij u over de recente stand van zaken rond het RSP.

1. Regio Specifiek Pakket (RSP)

Het RSP convenant is gesloten op 23 juni 2008 en richt zich op versterking van de ruimtelijk - economische structuur en het verbeteren van de bereikbaarheid van Noord Nederland. Het RSP bestaat uit twee onderdelen:

- 1) Verbeteren economische structuur door het Ruimtelijk Economisch Programma (REP)
- 2) Verbeteren bereikbaarheid door:
 - a) *Concrete bereikbaarheidsprojecten;*
 - b) *Regionaal mobiliteitsfonds (RMF);*
 - c) *Motie Koopmans middelen.*

2. Ruimtelijk Economisch Programma (REP)

Het REP bestaat uit een centraal en een regionaal deel.

Het REP centraal wordt volledig gefinancierd door het rijk en valt onder de verantwoordelijkheid van het rijk. Voor Groningen is 63 miljoen euro (42% van het totale REP centraal budget). Het REP centraal focust zich op kenniseconomie in de sectoren energie, watertechnologie, sensortechnologie en life sciences.

Het REP regionaal wordt gezamenlijk gefinancierd door rijk en regio en valt onder de verantwoordelijkheid van de regio. REP regionaal in Groningen bedraagt 92 miljoen euro en is als volgt opgebouwd:

Co-financiering provincie Groningen	29,4
Co-financiering gemeente Groningen	9,6
<u>Rijksbijdrage</u>	<u>53,0</u>
Totaal REP regio Groningen	92,0

Het REP regionaal richt zich naast kenniseconomie ook op agribusiness, chemie, toerisme en metaal en projecten die flankerend en voorwaardenscheppend zijn voor onze economie (MKB algemeen, arbeidspotentieel, specifieke vestigingslocaties, woon- en leefklimaat).

Overzicht REP Projecten tot nu toe (in miljoen euro):

Projectnaam	REP regio	REP centraal
Edgar		10,0
Energy academy *		12,0
Eriba	4,0	4,0
Lifelines	13,0	13,0
Programma Arbeidsmarkt	3,0	
Grote Markt-Forum	35,0	
Versterking Techniek in de provincie	2,5	
Energy Valley 4	1,6	
Havenkwartier TRI3 Blauwestad	0,6	
Uitvoeringskosten REP	0,6	
Nog te verdelen	31,7	24,0
Totaal budget voor Groningen	92,0	63,0

* = in aanvraag

De REP projecten binnen provincie Groningen die zich voornamelijk afspelen binnen onze gemeente zijn de drie gehonoreerde kenniseconomie projecten. Het betreft Lifelines, ERIBA en EDGAR. Deze zijn van strategisch belang voor de economische ontwikkeling van de stad en passen binnen de ambities van het Akkoord van Groningen en het economisch beleid G-kracht. Lifelines en ERIBA zijn de motoren achter de ontwikkeling van de Healthy Ageing Campus. EDGAR is een grootschalig energie onderzoeksprogramma van o.a. RUG, Gasunie, Gasterra en Hanzehogeschool. De komende periode wordt daaraan toegevoegd de Energy Academy Europe (EAE). Een nieuw topinstituut waar energieonderwijs, -onderzoek en -innovatie samenkomen. De EAE staat open voor alle mensen, organisaties en bedrijven die mee willen werken aan een betrouwbare, duurzame en betaalbare energievoorziening. Tot slot is ook de bijdrage aan het Groninger Forum van 35 miljoen euro, afkomstig uit REP regionaal, in 2011 definitief beschikbaar.

3. Bereikbaarheidsprojecten

De RSP projecten voor bereikbaarheid zijn onderverdeeld in drie onderdelen.

- De concrete bereikbaarheidsprojecten. Deze vallen rechtstreeks onder verantwoordelijkheid van het rijk. Hiervoor is 1,1 miljard beschikbaar. Het rijk draagt daar 1 miljard van bij, de regio 100 miljoen. Hiervan wordt € 668 miljoen besteed aan projecten die van invloed zijn op de stad en haar directe omgeving (zie ook hierna).
- Het Regionaal MobiliteitsFonds (RMF). Hiervoor is de regio verantwoordelijk. Het rijk draagt € 500 miljoen bij aan dit fonds, de regio € 470 miljoen.
- De motie Koopmansmiddelen. Doel van deze motie is versnelling en verbetering van de treinverbindingen tussen de Randstad en Noord Nederland. Voor € 160 miljoen

zijn deze middelen onder het RSP gebracht. Deze middelen worden door het rijk gedekt en het rijk is ook eindverantwoordelijk voor de besteding.

Hieronder gaan we nader in op de projecten die onder deze verdeling vallen.

Ad A. Concrete bereikbaarheidsprojecten

De concrete bereikbaarheidsprojecten die direct van invloed zijn op de stad en haar directe omgeving, zijn:

1. Zuidelijke Ringweg - 624 miljoen (424 miljoen RSP + 200 miljoen MIRT);
2. Extra Sneltrain Groningen – Leeuwarden - 120 miljoen;
3. Reactivering spoorlijn Groningen – Veendam - 29 miljoen;
4. Doorkoppeling Regionale Treindiensten Hoofdstation - 18 miljoen;
5. Infrastructuur Qliners en HOV bus en transferia en busstations - 77 miljoen.

1. Zuidelijke Ringweg

In onze brief van 29 juni 2012 (RO 12.3151229) hebben wij u gedetailleerd geïnformeerd over de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp. Momenteel wordt het Milieueffectrapport (MER) opgesteld. In december 2012 ligt in de planning dat de minister het Ontwerp Tracébesluit/MER vaststelt en waarna de inspraak start. De inzet is om medio 2013 het Tracébesluit vast te stellen zodat in 2015 de realisatie van dit majeure project kan beginnen.

2. Extra Sneltrain Groningen - Leeuwarden

De treinen tussen Groningen en Leeuwarden zitten in de spits overvol. Met een extra sneltrain wordt dat probleem verholpen. De afgelopen periode is bepaald welke maatregelen noodzakelijk zijn om de extra sneltrain te rijden. Binnen dat maatregelenpakket is direct van invloed op de gemeente Groningen een spoorverdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk, snelheidsverhogende maatregelen op het traject tussen Grijpskerk en de boog nabij Hoogkerk en eventueel noodzakelijke geluidmaatregelen.

De combinatie van extra treinen op de spoorwegovergang Paterswoldseweg en de doortrekking van de busbaan Koeriersterweg naar het Emmaviaduct kan alleen worden gerealiseerd wanneer de Paterswoldseweg ongelijkvloers het spoor en de busbaan kruist. Deze opgave wordt als deelproject onder de vlag van het project Extra Sneltrain Groningen – Leeuwarden opgepakt.

Eind 2012 publiceert de minister van Infrastructuur en Mobiliteit de nota van reikwijdte en details van de MER. In het najaar 2013 is de publicatie van de Ontwerp Tracébesluit/MER gepland en medio 2014 de definitieve publicatie van het Tracébesluit. Na een bouwperiode van ruim 2 jaar is het de bedoeling dat in 2017 de extra sneltrain rijdt. Het bevoegd gezag voor dit project is het Rijk. Maar het opdrachtgeverschap is gedelegeerd aan de provincies Groningen en Friesland. De gemeente Groningen heeft zitting in de stuurgroep van dit project.

3. Reactivering van de spoorlijn Groningen - Veendam

De infrastructurele maatregelen zijn door ProRail in opdracht van de provincie afgerond. Sinds mei 2011 rijdt er elk half uur treinen tussen Groningen en Veendam.

4. Doorkoppeling regionale treindiensten

Dit project is nu opgenomen binnen het integrale project Knoop Groningen. Zie de beschrijving van de Knoop Groningen onder RMF later in deze brief.

5. Infrastructuur Qliners HOV bus / transferia en busstations

Door maatregelen als nieuwe busbanen, het realiseren en verbeteren van de transferia en P+R is er nog winst te halen in het gebruik van OV en P+R. Formeel valt dit budget onder regie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het ministerie heeft voor dit project aangegeven dat de regio het zelf verder mag invullen.

In het Convenant RSP is een budget opgenomen van in totaal € 77 mln. (prijsspeil 2007). Het budget is opgebouwd uit: € 46 mln. voor Transferia en busstations, € 16 mln. Infrastructuur Qliners en € 15 mln. Infrastructuur HOV-bus. Voor gemeenten in de regio geldt dat vanuit RSP Infrastructuur Qliners HOV bus / transferia en busstations de maximale bijdrage 50% kan zijn. Zo wordt een deel van de regionale cofinanciering van de regio in het RSP georganiseerd. Gemeente Groningen hoeft niet te cofinancieren omdat wij op pakketniveau 80 miljoen euro bijdragen.

Provinciale Staten heeft in april 2011 een gelimiteerde lijst en toetsingskader vastgesteld van projecten die aanmerking komen voor RSP Infrastructuur Qliners HOV bus / transferia en busstations. In dat besluit machtigt Provinciale Staten Gedeputeerde Staten om uitwerkings- en realisatiebesluiten te nemen. Het gaat dan om het al dan niet definitief honoreren van aanvragen. Het Portefeuillehouders Overleg Verkeer en Vervoer (POVV) van de regio Groningen Assen geeft een advies op de aanvragen. Wij hanteren vooralsnog de volgende inzet om te dekken uit dit budget:

P+R Zernike	4,00
P+R Driebond	1,80
P+R Kardinge	6,50
P+R Haren	3,00
Kwaliteitsmaatregelen P+R	1,20
Bustoe- en afrit Transferium Hoogkerk A7	1,00
HOV as West 3de fase	4,98
HOV as: Eemskanaalzone*	18,00
Busdoorstroming Europaweg*	2,50
Totaal:	42,98

* De HOV as Eemkanaalzone en de busdoorstroming Europaweg zijn inmiddels beschikt en is de bijdrage vanuit RSP zeker gesteld.

Ad B: Regionaal Mobiliteitsfonds

De projecten uit het Regionaal Mobiliteitsfonds die direct van invloed zijn op de stad en haar directe omgeving, zijn:

1. Stationsgebied Groningen – 30 miljoen;
2. Bereikbaarheid Lauwersmeergebied - 51 miljoen;
3. Bereikbaarheid Veenkolonien - 46 miljoen;
4. Spoorverbinding Groningen Heerenveen – 260 miljoen Gronings aandeel, totaal 577 miljoen;
5. Regiotram – Kolibri - 115 miljoen.

1. Stationsgebied Groningen

Het stationsgebied Groningen is een belangrijke aanjager voor stedelijke ontwikkeling. Tegelijkertijd neemt door de spoorambities het aantal trein- en trambewegingen en van reizigers toe. Wil het gebied zich nu en in de toekomst ontwikkelen tot dé vestigingslocatie van het Noorden, dan moeten de ruimtelijke voorwaarden en verkeersvoorwaarden hand in hand oplopen. Ondanks dat op korte termijn er geen concrete ruimtelijke ontwikkelingen rond het station worden gerealiseerd is, in nauwe samenwerking met de overige betrokken partijen, een gebiedsvisie opgesteld. Deze visie geeft juist inzicht in de samenhang met spoortechnische en transferontwikkelingen binnen het station op korte termijn en de verschillende mogelijkheden om het stationsgebied op lange termijn te ontwikkelen.

ProRail heeft de afgelopen periode onder de titel Knoop Groningen een integrale alternatievenstudie uitgevoerd naar de transfer, de spoorconfiguratie en het opstellen. Op 20 juni 2012 bent u met een presentatie over de uitkomsten bijgepraat. In hoofdlijn komt het erop neer dat de doorkoppeling van de treinen van Nieuweschans/Leer naar Roodeschool en van Veendam naar Delfzijl, een dienstregelingknoop met ieder kwartier treinen in alle richtingen wordt gerealiseerd en in de plannen wordt spoor 1b (deels) vrijgespeeld voor de regiotram. Het uit de studie naar voren gekomen voorkeursalternatief faciliteert deze wensen en biedt voor de meest regionale treindiensten een gelijkvloerse transfer. De alternatieve studie heeft ook opgeleverd dat de opstelsporen bij het stationsgebied niet meer toereikend zijn voor de toekomst. De meest voor de hand liggende locatie is om ter hoogte van de splitsing van het spoor naar Hoogezand en het spoor naar Haren een alternatief opstel terrein te maken. Voor de ligging van de ongelijkvloerse transfer geldt dat er nog meerdere opties open zijn. De doortrek van de sneltrein van Leeuwarden, op het Hoofdstation, naar Assen is komen te vervallen. Hiervoor in de plaats is nu de inzet om een pendeltrein te rijden tussen Groningen en Assen.

Door zowel de gebiedsvisie als de knoop Groningen, onder de stuurgroep Stationsgebied te brengen, borgen we dat beide onderdelen in maximale afstemming zich ontwikkelen.

Van origine (juni 2008) stond in dit project voor 193 miljoen euro (Centrale Zone Groningen) in de boeken. Het ging daarbij om een grootschalige metamorfose van het

stationsgebied. In februari 2009 is besloten om 163 miljoen euro hiervan in te zetten op de overcommitting van het RSP. Er resteerde zo nog 30 miljoen euro voor het stationsgebied.

We hebben met de provincie in september 2010, in het kader van de regiotram, afgesproken om deze resterende 30 miljoen Stationgebied in te zetten om de inpassing van de tram in het stationsgebied te bekostigen. Het gaat dan niet over de railtechnische maatregelen maar om investeringen voor het functioneren van het vervoersknooppunt als geheel. Dit zijn additionele investeringen die niet binnen de scope liggen van de RegioTram in het station. We zijn uitgegaan van een investering van maximaal 20 miljoen euro. De resterende 10 miljoen euro is gereserveerd voor het afdekken van een mogelijk risico in de bijdrage van de markt van 25 miljoen euro aan de Regiotram. Mochten er nog meer aanvullende middelen nodig zijn omdat de bijdrage van de markt niet gerealiseerd wordt, dan staan gemeente en provincie garant voor maximaal 10 miljoen euro.

De optelsom van RSP budgetten en de afspraken in het kader van Raamwerk RegioRail/RegioTram Eerste fase maken dat er circa 149 miljoen euro beschikbaar is voor het realiseren van de Knoop Groningen:

Doorkoppeling en upgrade HS	18 miljoen euro	(Concrete bereikbaarheidsprojecten)
Restant Veendam voor viersporigheid Europapark	11 miljoen euro	(Concrete bereikbaarheidsprojecten)
Overwegveiligheid	20 miljoen euro	(RSP motie Koopmans)
Viersporigheid Europapark	16 miljoen euro	(RSP motie Koopmans)
Restant motie Koopmans	2 miljoen euro	(RSP motie Koopmans)
Afspraken RegioTram stationsgebied Groningen	20 miljoen euro	(RMF Stationsgebied)
Afspraken Raamwerk RegioRail HS	62 miljoen euro	
Totaal	149 miljoen euro	

De planning is om komend voorjaar een beslissing te nemen over de voorkeursvariant en medio 2013 een uitvoeringsbeslissing te nemen. Op basis van de alternatievenstudie hebben ProRail en betrokken partijen geconcludeerd dat naar verwachting het budget toereikend is om de gewenste treinproducten, een bijbehorende transfer en een uitgeplaatst opstel terrein te realiseren.

2. Bereikbaarheid Lauwersmeersgebied (N361)

De provincie Groningen had ten tijde van het sluiten van het RSP convenant het voornemen een volledig nieuwe wegverbinding te realiseren tussen Mensingeweer en Groningen. Binnen het RMF was er 51 miljoen (prijsspeil 2007) gereserveerd voor dit project. Wij waren geen voorstander van dit plan omdat het onherstelbare schade zou doen aan de Koningslaagte. Begin 2011 bleek ook binnen de gemeente Winsum het draagvlak te klein.

De provincie heeft vervolgens afgezien van de verdere uitwerking. Het onbetwiste onderdeel uit het plan, een nieuw tracé nabij Mensingeweer en Ranum, wordt wel

gerealiseerd. Eind 2011 is een realisatiebeslissing genomen door Provinciale Staten waarbij vanuit het RMF 11 miljoen euro wordt ingezet. De resterende middelen wil de provincie besteden om knelpunten van de verkeersveiligheid in het bestaande tracé N361 aan te pakken (circa 9 miljoen) en een fietsroute Plus Groningen - Winsum (circa 4 miljoen) te realiseren. Ook is door de provincie circa 15 miljoen euro voorzien om te investeren in de gebiedsontwikkeling Lauwersoog. En mogelijk dat een deel wordt ingezet voor de verkeersproblematiek rondom Bedum. Tot slot staat in het coalitieakkoord van Gedeputeerde Staten dat nog resterende middelen worden ingezet voor de aansluiting N33 tot Appingedam. Met een brief op 13 oktober 2011 (RO 11.2712045) hebben wij u destijds hierover geïnformeerd.

3. Bereikbaarheid Veenkoloniën

Het betreft de reactivering van de spoorlijn Veendam - Stadskanaal waarmee een hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding tussen Stadskanaal en Groningen kan worden geboden die bijdraagt aan de regionale ontwikkeling en ontsluiting van Oost-Groningen. De haalbaarheid wordt momenteel door de provincie Groningen onderzocht.

4. Spoorverbinding Heerenveen - Groningen

In het Breed Bestuurlijk Overleg over de spoorlijn Groningen- Heerenveen van 25 mei 2012, waarin ook de gemeente Groningen zitting heeft, is bij meerderheid besloten af te zien van verdere uitwerking van dit project. Het financiële gat tussen de raming en het budget is te groot om erop te vertrouwen dat de markt dit kan dichten. Bovendien was er geen dekking voor de jaarlijkse exploitatie-, beheer- en onderhoudslasten bij de provincies zonder dat het ten koste ging van de exploitatie van andere openbaar vervoersvoorzieningen. Met het sombere financiële perspectief voor de komende periode is het onverantwoord dit project door te zetten. Op 18 juli 2012 hebben de Staten van Friesland al besloten te stoppen met dit project. Op 4 september hebben wij met u hierover gesproken (RO 12.3117943). En op 5 september 2012 heeft de Statencommissie Mobiliteit en Energie van provincie Groningen dit project behandeld. De Statencommissie heeft aangegeven het stopzetten van dit project in een breder perspectief te willen zien en heeft het als discussiestuk geagendeerd voor de Statenvergadering van 26 september.

Het budget voor Groningen Heerenveen is 577 miljoen euro. Het Groningse aandeel is daarvan 260 miljoen euro en het Friese aandeel 317 miljoen euro. Bij schrappen van de spoorlijn Groningen - Heerenveen valt 260 miljoen euro vrij binnen Groningen. Formeel ligt de zeggenschap over de inzet van deze vrijval bij het SNN. De bevoegdheid voor wijzigingen in het uitvoeringsprogramma is neergelegd bij de bestuurscommissie SOM waarin de stad vertegenwoordigd is. Het is nu aan de provincie en stad Groningen, als Groningse partners binnen het RSP, om bestuurlijke afspraken te maken over de inzet ervan.

5. RegioTram - Kolibri

Wij hebben u regelmatig op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen binnen dit project. Recent hebben wij u geïnformeerd over de stand van zaken rond de dialooffase van de aanbesteding en optimalisaties die daarin zijn gemaakt (RO12.3173251). Op 24 september 2012 dienen de twee consortia hun inschrijvingen in. Op 30 oktober 2012 wordt in het college van Gedeputeerde Staten en ons college de geselecteerde inschrijver aangewezen waarna deze keuze aan Provinciale Staten en u wordt voorgelegd. Op basis van de geactualiseerde businesscase hebben wij er vertrouwen in dat binnen de gestelde plafondprijs een goed aanbod van consortia mogelijk is.

Ad c: Motie Koopmans

Bij de behandeling van het Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer door de Tweede Kamer in december 2007 is de motie Koopmans aangenomen. Door deze motie is € 160 miljoen euro beschikbaar gekomen voor maatregelen op het noordelijke spoornet. Later is daar nog een bestaand budget voor wachtsporen nabij Beilen aan toegevoegd (€ 5 miljoen). De motie is onder gebracht in het RSP.

Doel van de motie is intensivering van de treindienst en verbetering van rijtijden tussen Noord-Nederland en de Randstad. Voor ons geldt dat de motie Koopmans ervoor zorgt dat de rijtijd op tussen Zwolle en Groningen verminderd en daardoor een goede overstapknoop tussen landelijke treinen en regionalen treinen gerealiseerd wordt. Projecten zoals de boogverruiming Hoogeveen maken hogere snelheden mogelijk. Maar ook kortere opvolgtijden tussen vertrekkende treinen vanuit Zwolle zijn relevant voor kortere reistijden naar de Randstad.

De uitvoering van de motie Koopmans valt onder de vlag van het (spoor)Programma Noord Nederland. In dit programma zijn onder aanvoering van ProRail alle spoorambities in Noord Nederland opgenomen en bewaakt Noord Nederland samen met ProRail de integraliteit tussen alle projecten. Gemeente Groningen is betrokken bij deze processen. Het gezamenlijke streven is het hoogste rendement te halen in reistijdwinst ten opzichte van het beschikbare budget. Het grootste deel van het programma bevindt zich nog in de studie fase daarmee is de vulling van het programma op onderdelen nog dynamisch.

De meest recente stand van zaken is de volgende verdeling van middelen (in miljoen euro):

	Kosten	Dekking
Zwolle Spoort (oost en westzijde aanpassingen)	46,0	in uitvoering
Vorbereiden viersporig Europapark	4,0	in uitvoering
Onderdoorgang Wolvega	10,5	richting aanbesteding
Boogverruiming Hoogeveen	33,0	in studie
Viersporigheid Iosplaats Groningen	32,0	in studie
Seinoptimalistie Zwolle Meppel	12,0	in studie
Overwegveiligheid Friesland	6,5	in studie
Nog toe te kennen	21,0	
Wachtspoor Beilen		5,0
Motie Koopmans		160,0
Totaal	165,0	165,0

De bovenste 3 projecten zijn bestuurlijk vastgesteld en door de minister overgenomen. Daarbij geldt dat door de perikelen bij de uitvoering van station Zwolle en de heroverwegingen die daar nu plaatsvinden, ook maken dat vanuit het Noorden kritisch wordt gekeken naar de besteding van de middelen die vanuit de motie Koopmans zijn toegekend aan Zwolle Spoort.

4. Cofinanciering gemeente Groningen

Bij de totstandkoming van het convenant RSP heeft de gemeente Groningen zich garant gesteld voor een cofinancieringsbijdrage ter grootte van 80 miljoen euro (prijsspeil 2007).

In september 2010 zijn in het kader van de financiële afspraken met Gedeputeerde Staten over Forum/Grote Markt nadere afspraken gemaakt over de betaling van deze cofinancieringsbijdrage. Wij hebben met Gedeputeerde Staten een budgettair neutraal financieringsschema afgesproken.

Conform de uitgangspunten van het convenant RSP worden de beschikbare middelen, en dus ook de bijdrage van de gemeente Groningen, jaarlijks verhoogd volgens de iboi-indexering.

5. Overcommitting

Bij de ondertekening van RSP in juni 2008 zat er 600 miljoen euro overcommitting op het gehele pakket voor Noord Nederland. Destijds was de inzet de overcommitting weg te werken door het versoberingen, het niet uitvoeren van projecten of aanvullende (regionale) bijdragen. Op veel projecten is nu duidelijk dat verdere versoberingen lastig zijn te behalen en gezien het sombere financiële perspectief van de overheidsfinanciën is het vinden van aanvullende middelen geen optie meer.

Iedere provincie staat aan de lat voor een eigen deel. Voor ons is dus alleen het aandeel binnen de provincie Groningen relevant. Deze was 293 miljoen euro ten tijden van het sluiten van het convenant (juni 2008):

Concrete bereikbaarheidsprojecten	50 miljoen
<u>RMF</u>	<u>243 miljoen</u>
Totaal	293 miljoen

Opmerking: Alle bedragen zijn prijspeil 2007 (moment ondertekening convenant RSP). De bedragen nu liggen hoger (conform IBOI).

Bij de afspraken over de Regiotram met de provincie in februari 2009 is onze claim binnen het RMF op Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Centrale Zone (stationsgebied) van 193 miljoen euro teruggebracht naar 30 miljoen euro.

De overcommitting ziet na deze afspraken als volgt uit:

Concrete bereikbaarheidsprojecten	50 miljoen
<u>RMF</u>	<u>80 miljoen</u>
Totaal	130 miljoen

Met het terugbrengen van het budget voor het stationsgebied heeft de gemeente Groningen haar verantwoordelijk in het oplossen van de oorspronkelijke overcommitting genomen.

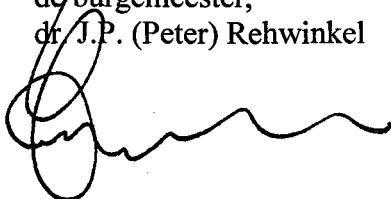
6. Tot slot

Bovenstaande alinea's illustreren dat het RSP de aanjager is voor grootschalige investeringen in en nabij de stad. Bijna alle grote infrastructuur- en economieversterkende projecten zijn alleen mogelijk vanwege de geldinjectie vanuit het RSP. Ons is er alles aangelegd om deze RSP ambities te realiseren en alles voor de deadline van 2020 in uitvoering te hebben.

Wij vertrouwen erop u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd over de stand van zaken rond het RSP.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

