

Bestuursdienst
Telefoon (050) 367 8759/ Eric van Huissteden
Onderwerp Stand van zaken RSP



Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

De leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

In uw antwoord
graag datum en
kenmerk vermelden

Wij zijn met het
openbaar vervoer
bereikbaar,
buslijnen
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Datum - **4 FEB 2011**

Bijlage(n) -

Ons kenmerk RO11.2510166

Uw brief van

Uw kenmerk

Informatie over
vertrektijden krijgt u
via telefoon 0900-92 92

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief informeren wij u over stand van zaken rond het Regio Specifiek Pakket (RSP).

0) Inleiding

Op 23 april 2008 heeft u ingestemd met het concept convenant RSP en is besloten een cofinanciering bijdrage van € 80 miljoen euro beschikbaar te stellen voor het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP, te dekken uit de verkoopopbrengsten en dividenden van Essent. Op 23 juni 2008 is het convenant RSP ondertekend door de minister van V&W, de voorzitter van de Stuurgroep Zuiderzeelijn en gedeputeerden van Friesland, Groningen, Drenthe en Flevoland, mede namens de betrokken gemeenten.

De projecten uit het RSP richten zich op versterking van de ruimtelijk-economische structuur en het verbeteren van de bereikbaarheid in Noord Nederland. Het RSP bestaat uit 2 onderdelen:

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

1) Ruimtelijk-economisch programma (REP)

Het REP richt zich op het versterken van kansrijke sectoren en de ruimtelijke structuur. Het REP bestaat uit een rijksdeel van € 150 miljoen en een regionaal deel van € 250 miljoen. Het rijk betaalt geheel het rijksdeel en draagt € 150 miljoen bij aan het regionale deel van het REP. Het rijk investeert dus in totaal € 300 miljoen. De regionale overheden dragen € 100 miljoen bij aan het regionaal deel. Over het gehele REP wordt € 200 miljoen bijgedragen door markt- en kennispartijen. Het REP betreft zo in totaal dus een investering van € 600 miljoen voor Noord Nederland en Flevoland.

Het REP rijk focust zich op kenniseconomie in de sectoren energie, watertechnologie, sensortechnologie en life sciences. Het regionale deel van het REP richt zich naast deze sectoren op agribusiness, chemie, toerisme en metaal en projecten die flankerend en voorwaardenscheppend zijn voor onze economie (MKB algemeen, arbeidspotentieel, specifieke vestigingslocaties, woon- en leefklimaat).

Tot op heden zijn REP-bijdragen toegekend aan drie kenniseconomie projecten. Het betreft de projecten 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. Voor het Groninger Forum geldt dat daarmee een belangrijke impuls gegeven wordt aan de kwaliteit van de binnenstad.

Bijdragen vanuit REP	Rijksdeel	Regionaal deel Groningen
Lifelines	€ 13 miljoen	€ 13 miljoen
ERIBA	€ 4 miljoen	€ 4 miljoen
EDGAR	€ 10 miljoen	
Arbeidsmarkt en onderwijs		€ 3 miljoen
Groninger Forum / Grote Markt		€ 35 miljoen
Restant		€ 37 miljoen

Van het regionale deel van het REP is binnen de provincie Groningen totaal € 92 miljoen beschikbaar. De aan Lifelines toegekende REP bijdragen hebben gewerkt als hefboom voor een bijdrage van € 40 miljoen uit de aardgasbaten. Lifelines is het project waarin onderzoek wordt gedaan onder 165.000 noorderlingen. Het doel is inzicht te krijgen in de factoren die van belang zijn bij het ontstaan en verloop van chronische ziekten. ERIBA is het nieuwe Europese onderzoeksinstituut dat fundamenteel onderzoek doet naar veroudering. Lifelines en ERIBA zijn de motoren achter de voorziene ontwikkeling van de Healthy Ageing Campus rondom het UMCG. EDGAR is een grootschalig energie onderzoeksprogramma van o.a. RUG, Gasunie, Gasterra en Hanzehogeschool. Het project versterkt de kennispositie op gasgebied en de inzet van gas als transitiebrandstof naar een duurzamer energievoorziening.

2) Bereikbaarheidsprojecten

Binnen de RSP projecten voor bereikbaarheid is onderscheid gemaakt tussen concrete mobiliteitsprojecten, projecten uit het regionaal mobiliteitsfonds en de motie Koopmansmiddelen. De concrete projecten vallen onder de verantwoordelijkheid van het rijk en worden beschouwd als projecten waarvan de nut- en noodzaak geruime tijd is aangetoond. Deze projecten worden voor € 1 miljard gefinancierd door het rijk en voor € 100 miljoen door de regio. De projecten in het mobiliteitsfonds vallen onder verantwoordelijkheid van de regio. Het rijk oordeelt niet over de bestedingen en geeft

de regio hier de vrije hand. Het rijk betaalt € 500 miljoen aan deze projecten mee en de regio (minimaal) € 470 miljoen. En tot slot zijn ook de middelen uit de motie Koopmans voor € 160 miljoen onder het RSP gebracht. Doel van deze motie is versnelling en verbetering van de treinverbindingen tussen de Randstad en Noord Nederland. Het rijk is verantwoordelijk voor dit budget.

2a) Concrete bereikbaarheidsprojecten

Het gaat om de volgende projecten in heel Noord Nederland:

Concrete Projecten RSP (bedragen in miljoen)

- Zuidelijke Ringweg Groningen	624
- Bereikbaarheid Leeuwarden	222
- Bereikbaarheid Assen	222
- N50 Ramspol - Ens	26
Totaal autoprojecten	1094
- Frequentieverhoging spoorlijn Groningen - Leeuwarden	120
- Stations Assen Zuid en Leeuwarden Werpsterhoek	45
- Reactivering spoorlijn Groningen - Veendam	29
- Doorkoppeling Hoofdstation	18
- Infrastructuur Qliners en HOV bus	31
- Transferia en busstations	46
- Facelift Noordelijke stations	11
Totaal openbaar vervoer	300

(bedragen in miljoenen, prijspeil 2007, budgetten worden geïndexeerd verhoogd conform IBOI)

Voor de concrete bereikbaarheidsprojecten geldt als deadline dat deze volledig voor 2020 gerealiseerd moeten zijn.

Projecten die direct van invloed zijn op de stad en haar directe omgeving, zijn:

- Zuidelijke Ringweg;
- Frequentieverhoging spoorlijn Groningen - Leeuwarden;
- Reactivering spoorlijn Groningen - Veendam;
- Doorkoppeling Hoofdstation;
- Infrastructuur Qliners en HOV bus en transferia en busstations.

Zuidelijke Ringweg

De ministers van destijds V&W en VROM hebben op 18 december 2009 het Bestuurlijk voorkeursalternatief uit de verlengde verkenning bekrachtigd in een Aanvangsbeslissing. Het belanghebbenden en de wettelijke adviseurs worden in het eerste kwartaal van 2011 formeel geïnformeerd over de start van de planuitwerkingsfase en de onderzoeken die worden gedaan. Het doel is te komen tot

het ontwerp-tracébesluit en de project-MER eind 2012 en het tracébesluit medio 2013. De planning is dat eind 2013 er een onherroepelijk Tracébesluit ligt waarna de uitvoering worden voorbereid zodat in 2015 de bouw kan starten. Voor het planproces is een projectbureau opgericht die vooral wordt gevuld met medewerkers van Rijkswaterstaat Noord-Nederland, provincie Groningen en gemeente Groningen. Een essentieel onderdeel van de opdracht aan het projectbureau is ook een plan te maken om de bereikbaarheid van stad en regio te waarborgen tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg. Dan gaat het om een slimme bouwfasering, afstemming op andere projecten, het geschikt maken van omleidingsroutes, de extra inzet van P+R en openbaar vervoer en de inzet van verkeersmanagementmaatregelen. De Zuidelijke Ringweg is een bepalend project voor het aanzicht en functioneren van de aanliggende wijken in van onze stad. Ons is er dan ook alles aan gelegen om het project naast een infrastructurele opgave vooral ook te beschouwen als een ruimtelijke opgave. U bent in de commissie Beheer en Verkeer op 19 januari 2011 over de opzet van het gehele planproces geïnformeerd.

Frequentieverhoging spoorlijn Groningen - Leeuwarden

Er rijden nu 3 treinen per uur per richting van/naar Leeuwarden. Om aan de vervoersvraag te voldoen zijn 4 treinen per uur nodig. De huidige infrastructuur moet daarvoor worden aangepast, waaronder een spoorverdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk. Ook een nieuw station Hoogkerk en de overwegveiligheid als gevolg van de extra treinen zijn er onderdeel van. In deze spoorlijn liggen 4 gelijkvloerse overwegen in onze stad (Hoendiep, Zuiderweg, Peizerweg en Paterswoldseweg). Onderdeel van de planuitwerking is een verkeersveilige en duurzame oplossing voor deze kruisende structuren. Dit kan leiden tot tunnels onder het spoor midden in stedelijk gebied. Een ingewikkelde stedelijke opgave. Ook wordt onderzocht of het mogelijk is de treinen Groningen - Leeuwarden op termijn door te trekken naar de nieuwe stations Leeuwarden Werpsterhoek en Assen Zuid. Omdat het om een concreet project binnen het RSP gaat, ligt de regie bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In het bestuurlijk overleg MIRT met de minister op 11 november 2010 is afgesproken te starten met de planstudie Groningen - Leeuwarden. Prorail voert dit project uit in opdracht van het rijk. De betrokken provincies en gemeenten hebben zitting in de stuurgroep van dit project. Wanneer meer duidelijk is over het planproces informeren wij u.

Reactivering van de spoorlijn Groningen - Veendam

In tegenstelling tot de andere grote kernen in de regio wordt Veendam nog niet bediend door een treindienst. Het baanvak tussen Zuidbroek en Veendam wordt alleen gebruikt voor goederenvervoer. De herintroductie van personentreinen verbetert de woon- en werkrelaties tussen stad en regio. De regie op dit project wordt door de provincie gevoerd. Het project bevindt zich in de realisatiefase. De treinverbinding wordt in mei dit jaar operationeel.

Doorkoppeling regionale treindiensten

Voor de regionale treinen is het hoofdstation een kopstation waardoor reizigers moeten overstappen om verder de regio in te reizen. De configuratie van de sporen, wissels en perrons op het Hoofdstation wordt aangepast om dit doorrijden van regionale treinen mogelijk te maken. Hierdoor stijgt de kwaliteit en het gebruik van de regionale treinen wat de bereikbaarheid van de regio ten goede komt. ProRail start op dit moment een planstudie in nauwe afstemming met het project integrale gebiedsvisie stationsgebied dat onder regie van de gemeente wordt uitgevoerd. Meer hierover in onder het kopje Stationsgebied.

Infrastructuur Qliners HOV bus / transferia en busstations

Door de inhoudelijke samenhang tussen deze 2 budgetten worden deze in de vervolgitwerking gezamenlijk beschouwd. 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. Dit is hard nodig omdat niet alle vervoersgroei kan worden opgevangen op de weg. Formeel valt dit budget onder regie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het ministerie heeft voor dit project aangegeven dat de regio het grotendeels zelf mag invullen en dat zij vooral een toetsende rol hebben. Op initiatief van de provincie is er een voorselectie gemaakt van alle mogelijke projecten in de regio. Op die lijst staan diverse projecten in, of binnen de directe invloedssfeer van, de stad.

Claims stad projecten P+R/busstations en Qliners/HOVbus (bedragen in miljoenen)

	P+R en busstations	Infra HOV bus
P+R Zernike	3,0	
P+R Driebond	4,5	
P+R Karding	3,0	
P+R Haren	5,5	
Kwaliteitsmaatregelen P+R	1,0	
Aanvullende claim P+R Karding	3,5	
HOV-zone: Eemskanaalzone		18,0
Oprit Transferium Hoogkerk op A7		1,0
Busdoorstroming Europaweg		2,5
Totaal	20,5	21,5

Vanuit het OV-bureau is een aanvraag gedaan voor dynamische reisinformatie (DRIS) in de regio. Het gaat dan om displays bij haltes met actuele vertrektijden e.d. Een deel daarvan is bestemd voor DRIS voorzieningen in de stad.

Het zoveel mogelijk aan de rand van de stad op te vangen van het autoverkeer, is een essentieel onderdeel van de bereikbaarheidsstrategie van stad en regio. Al enige tijd voeren we samen met de provincie en het OV bureau succesvol P+R beleid. Door de middelen uit de Parkeernota en de middelen uit het RSP te combineren ontstaat een

budget van bijna € 30 miljoen om te investeren en kunnen we onze ambities waarmaken om een excellent P+R-systeem te bouwen. Ook in de uitwerkingsnota over P+R die u binnenkort behandelt, komt dit aan de orde.

Nu duidelijk is geworden dat een tramverbinding door de Eemskanaalzone naar Meerstad voor lange tijd uit beeld is moet deze nieuwe woonwijk wel uitstekend met busvervoer zijn aangetakt op de stad en het hoofdstation. Busvoorzieningen door de Eemskanaalzone, waaronder grotendeels een vrije busbaan, zijn dan nodig. Daarmee is de Eemskanaalzone met € 18 miljoen een prominente claim. In maart 2011 wordt u geïnformeerd over de gewenste infrastructuurverbinding in de Eemskanaalzone (verbinding binnenstad - Meerstad).

Momenteel zijn we met de provincie in gesprek over hoe de voorselectie omgezet wordt in definitieve toekenningen. Wij streven voor onze projecten na om hier op korte termijn helderheid over te krijgen en over de wijze waarop dit budget beschikbaar komt.

2b) Regionaal Mobiliteitsfonds

In het Regionaal Mobiliteitsfonds is in totaal van € 970 miljoen beschikbaar voor gehele of gedeeltelijke financiering van bereikbaarheidsprojecten in Noord Nederland waarvan de gezamenlijke noordelijke provincies en de gemeente Groningen € 470 aan cofinanciering inbrengen. Alle projecten uit het Regionaal Mobiliteitsfonds worden in principe voor 2020 gerealiseerd. Als de termijn te kort blijkt, geldt in tegenstelling tot de concrete projecten, dat wanneer bouw is gestart voor 2020 maar nog doorloopt na 2020 het ook acceptabel is. Het Regionaal Mobiliteitsfonds wordt beheerd door Samenwerkingsverband Noord Nederland (SNN). SNN verzorgt de kasstromen en beschikt de middelen aan de provincies. Wij handelen niet direct via het fonds maar via onze provincie. De middelen worden weer door de provincie beschikt aan de gemeenten. In het Regionaal Mobiliteitsfonds zijn de volgende projecten opgenomen:

- Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Emmen - Centrum;
- Spoorlijn Zwolle - Coevorden - Emmen;
- Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Heerenveen;
- Stationsgebied Groningen (voorheen Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone);
- Bereikbaarheid Lauwersmeergebied;
- Bereikbaarheid Veenkoloniën;
- Spoorlijn Heerenveen - Drachten - Groningen;
- A6/A7 Knooppunt Joure;
- N31 Harlingen (traverse Harlingen) en gebiedsontwikkeling Harlingen;
- Gebiedsontwikkeling Noordoost Friesland / Centrale As;
- Kolibri-RegioTram;
- IGO Coevorden Stationsomgeving en Coevorden-Zuid.

Projecten die direct van invloed zijn op de stad en haar directe omgeving zijn:

- 1) Stationsgebied (Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone)
- 2) Spoorlijn Heerenveen - Drachten – Groningen
- 3) Kolibri-RegioTram

Stationsgebied (voorheen Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone)

Van origine stond dit project voor €193 miljoen in de boeken. In februari 2009 is, als onderdeel van de bestuurlijke afspraken over de financiering van Regiorail, besloten om 163 miljoen euro van de aanvankelijk voor dit project beschikbare middelen in te zetten op de overcommitting van het RSP. Hiermee hebben wij een forse bijdrage geleverd om het knelpunt van de overcommitting terug te dringen. We hebben met de provincie in september 2010 afspraken gemaakt over de inzet van de resterende 30 miljoen euro. We hebben afgesproken deze in te zetten voor investeringen op het station voor maximaal € 20 miljoen en het risico dat geraamde bijdragen van markt en regio van 30 miljoen euro niet gerealiseerd worden.

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

Voor de investering op het stationsgebied en het realiseren van bijdrage uit markt en regio is (maximaal) 50 miljoen euro nodig. Hiervan is 30 miljoen euro beschikbaar uit de middelen voor het stationsgebied uit het Regionaal Mobiliteitsfonds.

Wanneer de bijdrage uit markt en regio lager uitvallen, dan is afgesproken dat gemeente en provincie garant staan voor maximaal € 10 miljoen.

Mocht de bijdrage uit markt en regio hoger uitvallen dan valt het vrij voor eventuele dekking van tekorten in de eerste vijf exploitatiejaren, een buffer voor generieke en specifieke risico's van de tram en dekking rest regiorail concept. Op basis van deze afspraken wordt er dus vanuit RSP stationsgebied maximaal € 20 miljoen geïnvesteerd in het stationsgebied.

We hebben de afspraken met de provincie uit september 2010 als bijlage bij deze brief gevoegd.

Het stationsgebied Groningen is een belangrijke aanjager voor stedelijke ontwikkeling. Tegelijkertijd neemt als gevolg van de uitvoering van spoorambities het aantal treinen en trambewegingen en dat van reizigers fors toe en daarmee de verkeersintensiteit in en rond het station. Wil het gebied ontwikkeld kunnen worden tot dé vestigingslocatie van het Noorden, dan moeten de ruimtelijke voorwaarden en verkeersvoorwaarden hand in hand oplopen om een toekomstvaste situatie te creëren. In opdracht van de gemeente Groningen, in nauwe samenwerking met de overige betrokken partijen, wordt momenteel aan een gebiedsvisie gewerkt. Deze visie geeft inzicht in

verschillende mogelijkheden om het stationsgebied te ontwikkelen en levert input voor de spoorse maatregelen, zoals de locatie van de nieuwe passage tussen de perrons.

In het kader van het Programma Noord-Nederland (PNN) zijn alle spoorse ambities in Noord Nederland door Prorail in kaart gebracht en doorgerekend op consequenties voor dienstregeling en benodigde capaciteit aan sporen en perrons. De frequentieverhoging van de spoorverbinding Groningen Leeuwarden, extra treinen op het traject Hoofdstation Europapark (4 sporigheid en uitbreiden station Europapark), de doortrekking van de regionale lijnen, de nieuwe spoorverbinding Groningen Heerenveen, de aanlanding van de regi ترام en de upgrade van het Hoofdstation e.d. hebben een grote impact op de configuratie van het emplacement, opstelsporen en de indeling van perrons. De resultaten van het PNN laat een grote complexiteit zien op en rond het Hoofdstation. Veel hangt met elkaar samen en we zijn dan ook nog niet zover dat er een eenduidig beeld is van de toekomstige lay-out. In het bestuurlijk overleg MIRT met de minister op 11 november 2010 is daarom besloten de samenhang van al deze spoorse ambities op de het station onder één noemer te brengen, het project 'Knoop Groningen'. ProRail gaat daarvoor een planstudie uitvoeren waarin integraal de aspecten transfer en infrastructuurbehoefte worden uitgewerkt in relatie tot de toekomstige omgeving. Voor ProRail is het ministerie van Infrastructuur & Milieu formeel de opdrachtgever maar afgesproken is dat provincie de inhoudelijke aansturing van de planstudie Knoop Groningen verzorgt.

Door het onder brengen van beide onderdelen; de gebiedsvisie en knoop Groningen, onder de stuurgroep Stationsgebied borgen we dat beide onderdelen in afstemming zich ontwikkelen.

Spoorlijn Heerenveen - Groningen

Het gaat bij dit project om de aanleg van een spoorlijn tussen Heerenveen en Groningen, geschikt voor 4 treinen per uur per richting. Het project vindt zijn onderbouwing vooral in de lange termijn doordat het een eerste stap is in het alsnog aanleggen van een spoorlijn richting Amsterdam. Op dit moment sluit de raming ruim boven het beschikbare budget van € 577 miljoen. De provincies Groningen en Friesland trekken gezamenlijk dit project. Op 7 oktober 2010 bent u met een brief geïnformeerd over dit project. Inmiddels is een informatieronde met bewoners geweest en zijn door de provincies oriënterende gesprekken gevoerd met marktpartijen. Het ziet er naar uit dat op basis van de gesprekken met marktpartijen er een andere aanbestedingstrategie gevolgd gaat worden dan wij u in eerdere brief geschetst hebben. Wanneer de stuurgroep van provincies en aanliggende gemeenten akkoord gaat, ziet het er naar uit dat een proces wordt ingezet van een concurrentiegericht dialogoog. Dit omdat marktpartijen nog steeds aangeven dat het project binnen het beschikbaar budget gerealiseerd kan worden. Daarvoor wordt naar verwachting rond de zomer een programma van eisen en een basistracé bij marktpartijen neergelegd die zich gekwalificeerd hebben. Binnenkort brengen wij u op de hoogte van de besluiten die in de stuurgroep zijn gemaakt en welke betrokkenheid op welk moment wij voor uw raad voorzien.

RegioTram

Voor wat betreft de stand van zaken rond de Regiotram kunnen wij in deze brief over de zaken RSP kort zijn. In het raadsvoorstel 'RegioTram - start aanbesteding' van 13 oktober 2010 hebben wij u recent uitgebreid geïnformeerd.

2c) 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 beschikbaar gekomen voor maatregelen op het noordelijke spoornet. Doel is intensivering van de treindienst en verbetering rijtijden tussen Noord-Nederland en de Randstad. De motie is onder gebracht in het RSP.

Voor Groningen is de inzet dat de treindienst naar Zwolle van 3 naar 4 treinen per uur gaat en de Intercity wordt versneld. Om dit te bereiken moet vooral in het zuidelijke deel van dit traject geïnvesteerd worden. In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is besloten om in ieder geval de wissels bij Zwolle aan te passen zodat de Intercity's van en naar Noord-Nederland daar sneller binnenkomen en vertrekken. De aanpassingen worden nu door ProRail gerealiseerd als onderdeel van de vernieuwing van het station te Zwolle. De aanpassingen zijn eind 2012 klaar als ook de Hanzelijn in bedrijf gaat. De kosten bedragen € 46 miljoen. Projecten die nog verder worden uitgewerkt zijn het aanpassen van de bogen te Hoogeveen en Herfte om een hogere snelheid te kunnen rijden, het verlengen van de wachsporen te Meppel zodat de Intercity van/naar Groningen een langzame goederentrein kan passeren en het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen in Wolvega en Heerenveen. Op diverse punten is nog niet duidelijk hoe de verdere verdeling van de motie Koopmans middelen plaatsvindt. Streven is het hoogste rendement te halen in reistijdwinst ten opzichte van het beschikbare budget. Daarvoor wordt momenteel door Prorail het nodige nader uitgewerkt. Eind januari 2012 vindt besluitvorming over de definitief op te nemen projecten plaats.

Uit onderzoeken van Prorail blijkt dat voor een robuuste treindienst voor Groningen Veendam en de gewenste frequentieverhoging van treinen naar Assen en Zwolle er ter hoogte van Europapark op termijn een vierde spoor nodig is. Dit betekent ook dat op termijn de gelijkvloerse overweg bij de Esperantolaan moet verdwijnen in verband met spoorwegveiligheid. In de plannen voor de Zuidelijke Ringweg is op deze locatie sprake van zowel een hoofd- als een parallelle structuur die het spoor ongelijkvloers kruist. Vanuit die optiek is de toekomst van de overweg Esperantoweg onderdeel geworden van de planvorming voor Zuidelijke Ringweg maar heeft ook raakvlakken met het project Knoop Groningen.

Voor Groningen is de inzet € 36 miljoen vrij te maken voor de viersporigheid Europapark. De intentie is om dit bedrag toe te voegen aan de knoop Groningen waaronder ook het vraagstuk van de viersporigheid valt. Bij de bouw van station Europapark wordt in het spoorbed e.d. al geanticipeerd op dit vierde spoor. In het

bestuurlijk overleg MIRT in het voorjaar van 2010 is in iedere geval afgesproken dat de voorinvesteringen van € 4 miljoen nabij station Europapark voor de viersporigheid, gedekt worden uit de middelen van de motie Koopmans..

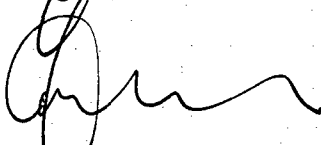
3) Tot slot

Bovenstaande alinea's laten zien dat het RSP de aanjager is voor grootschalige investeringen in en nabij de stad. Nooit eerder werd in Groningen in zo'n korte tijd zoveel aan de infrastructuur aangepast. Een unieke kans om de bereikbaarheid van stad en regio te versterken.

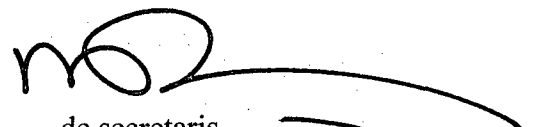
Tot slot ligt er een overtekening op het RSP. Voor € 100 miljoen op de concrete mobiliteitsprojecten en voor € 500 miljoen op het regionaal Mobiliteitsfonds. De gedachte destijds was dat met een bezuinigingstaakstelling op alle projecten de overcommittering op te lossen. In het convenant RSP staat dat wanneer die taakstelling niet wordt gehaald de overtekening op de concrete projecten wordt aangevuld vanuit het regionaal mobiliteitsfonds. Tot op heden heeft zich geen project aangediend waarbij de financiële taakstelling reëel lijkt. Omdat de concrete mobiliteitsprojecten veilig zijn door aanvulling uit het regionaal mobiliteitsfonds is het knelpunt op het regionaal mobiliteitsfonds groter geworden. Wij menen dat heroverweging van enkele RSP projecten dan nodig is. Gezien de looptijd van het RSP tot 2020 kan daar niet te lang meer mee gewacht worden.

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

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,



de secretaris,