

## 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. 67.

VRAGEN van de Stadspartij van de heer G.J.D. Offerman betreffende kosten-overzicht eerdere plannen Stationsplein.  
(Binnengekomen: 1 september 2011.)

De Stadspartij heeft in de afgelopen 25 jaar heel vaak gehoord, dat veranderingen aan het Stationsplein dan wel de omgeving van het station noodzakelijk waren. De ene keer was er subsidie voor de ene verandering en dan was er weer subsidie voor de andere verandering. Ook de stad heeft zelf al heel veel geld in al die veranderingen gestopt. Waar heeft dit toe geleid? Nu moet weer alles anders. Het lijkt erop, dat de bedenkers van al deze plannen menen, dat het belastinggeld aan de bomen groeit. Er was 193 miljoen euro Zuiderzeelijn compensatiegeld beschikbaar voor het Stationsgebied, maar dat geld is geschrapt met uitzondering van 30 miljoen voor de tram. Een tram die er volgens de Stadspartij nooit komt. Waarom dan nu weer alles overhoop halen?

Daarom stelt de Stadspartij de volgende vragen:

1. Kunt u aangeven welke projecten er zijn uitgevoerd en hoeveel geld er de afgelopen 25 jaar aan het stationsgebied is uitgegeven?
2. Waar worden globaal voor de komende 25 jaar de kosten voor de belastingbetaler op geraamd m.b.t. de ambities uit de nota die door de raad op 20 juli 2011 is vastgesteld?
3. Wanneer de tram niet doorgaat wat kan er dan al met de dertig miljoen RSP geld worden gedaan?

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 20 september 2011.

Het initiatief tot visie-ontwikkeling hebben wij genomen om een duurzaam effect te geven aan de inzet van de RSP-middelen. Dit met het oog op de verdere ontwikkeling van het stationsgebied als dynamo voor de sociaal-economische ontwikkeling van de stad en de regio.

Het RSP-geld zelf wordt ingezet voor de oplossing van mobiliteitsvraagstukken in de vorm van een RegioTram en een uitgebreid pakket aan spoorse maatregelen.

De plannen voor de tram zijn voor de visie-ontwikkeling uitgangspunt. Wij sluiten niet uit, dat op langere termijn voor de stedelijke ontwikkeling vervolginvesteringen

nodig zijn. Besluiten hierover zullen echter dan ook pas genomen worden als vervolg op de investeringen vanuit het RSP.

1. In de huidige collegeperiode hebben de investeringen in het stationsgebied zich beperkt tot het verbeteren en vergroten van de stallingscapaciteit. Dit gebeurde vaak samen met ProRail. Zo is afgelopen jaar de fietsflat opgeknapt voor €350.000,-- en kunnen fietsers gratis hun fiets stallen in de bewaakte NS-stalling (kosten €45.000,-- p/jaar). Beide maatregelen zijn onderdeel van de parkeernota "Parkeren in de stad; duurzaam bereikbaar!". Daarnaast is in 2010 €142.000,-- geïnvesteerd in uitbreiding van het Stadsbalkon (raadsbesluit 16 december 2009, nummer 6z).

Zoals ook aangegeven in het collegeprogramma is er voor een brede ontwikkeling van het stationsgebied de komende jaren niet voldoende budget. We beperken ons daarom tot wat voor de voortgang van de ov-plannen noodzakelijk is.

In voorgaande collegeperiodes zijn ook een aantal investeringen verricht in het stationsgebied. De belangrijkste zijn:

- **Verwerving gronden.**  
Sinds 1989 is de gemeente eigenaar van de Glaudé-locatie, aangekocht in het kader van de uitwerking van de "zone Verbindingskanaal" met de bedoeling deze op termijn te ontwikkelen. Als sluitstuk is in 2004 de Ni Hao-locatie aangekocht voor €1.425.000,-- (zie raadsbesluit 31 maart 2004, nummer 241). De gezamenlijke boekwaarde van grond en opstallen is €2.723.000,-- (prijspeil 2010). Aan de zuidzijde van het station is in 1999 de zogenaamde Intercode-locatie aan de Achterweg 45 aangekocht. De boekwaarde voor deze locatie is €676.000,--.
- **Herinrichting Stationsplein.**  
In juli 2006 is het Stadsbalkon in gebruik genomen. Het Stadsbalkon (raadsbesluit 25 februari 2004, nummer 212) vormde samen met een nieuw verkeersontwerp voor het gebied (raadsbesluit 28 mei 2003, nummer 28) een integraal plan voor de herinrichting van het Stationsplein. De totaalinvestering in het gebied betrof €14.500.000,--.
- **Doorstromingsmaatregelen Verbindingskanaalzone.**  
In 2004/2005 is €534.000,-- geïnvesteerd in de route tussen de Paterswoldseweg en de Europaweg met als doel een verbeterde bereikbaarheid van de stad (raadsbesluit 29 september 2004, nummer 95). Een deel van die investering is ingezet op het traject Emmabrug – Stationsplein – Herebrug. Gericht op een verbeterde afstemming van verkeerslichten ter bevordering van de doorstroming van het verkeer, prioritering en verkeersveiligheid.

- Plankosten.  
Voor het stationsgebied is in 2001 een stedenbouwkundige ontwikkelingsvisie (bureau Kees Christaanse) gereedgekomen. Aanleiding voor planvorming was toen de verwachte komst van de hogesnelheidslijn. In 2002 is aan hetzelfde bureau een vervolgoopdracht voor het stationsvoorplein verstrekt. De ontwikkelingskosten die betrekking hebben op het stationsvoorplein en Stadsbalkon die na 15 februari 2003 zijn gemaakt, zijn meegenomen in de realisatiekosten van het stationsvoorplein en Stadsbalkon. De totale kosten voor het Stationsgebied Zuid tot en met 31 december 2007 bedragen €3.150.000,--. Die kosten zijn inmiddels afgedekt middels een bijdrage uit de reserve Grondzaken (raadsbesluit 18 juni 2008, Gemeenterekening 2007, nr. 252). Voor de hernieuwde planvorming in het gebied, waarbij o.a. Movares/De Zwarte Hond is ingeschakeld, is door de raad in totaal een krediet beschikbaar gesteld van €1.851.000,-- (raadsbesluit 17 november 2010, gr 10.2432260).
- Locatie Zaanstraat (voormalige P+R locatie). Het parkeerterrein aan de Zaanstraat wordt sinds de jaren '90 gehuurd van KPN en is in 2000 expliciet ingericht als P+R terrein. De huur bedraagt op dit moment €24.000,-- p/jaar; de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud zijn €70.000,-- p/jaar.

2. In de rapportage Voorkeursalternatief Stationsgebied zijn een zestal hoofdambities benoemd voor de brede ontwikkeling van het stationsgebied in de periode tot 2040. Dit traject van visieontwikkeling is noodzakelijk om de investeringen in het OV te voorzien van een ruimtelijk kader. In het stationsgebied vinden de komende jaren veel investeringen plaats met middelen uit het RSP. De ambities uit het voorkeursalternatief, die direct voortvloeien uit de OV-plannen worden daaruit bekostigd. Het gaat dan hoofdzakelijk om de verwachte aanleg van een nieuwe traverse c.a. als gevolg van een zogenaamde doorkoppeling van regionale treinen.

De overige ambities uit het voorkeursalternatief (waaronder verlagen Parkwegviaduct tot Emmaboulevard; verplaatsing busstation naar zuidzijde) vereisen nadere uitwerking in de toekomst en maken straks deel uit van de ontwikkelingsstrategie die momenteel wordt opgesteld door Movares/De Zwarte Hond. Die uitkomsten worden met de raad besproken.

In dit stadium kunnen wij nog niet vooruitlopen op te maken kosten die mogelijk pas na 2020/2030 hun beslag krijgen. Mede bepalend daarin zijn de uitkomsten van de studies van ProRail naar een nieuwe spoorconfiguratie, traverse en opstel terrein die de komende jaren nog lopen.

Daarnaast is een gedeeltelijke herinrichting van de noordzijde van het stationsgebied (busplein en Glauvé-locatie) onderdeel van de RegioTram plannen.

3. Mocht de tram niet doorgaan dan valt dat geld vrij. Afspraak in de regio is dat er dan gezamenlijk een nieuwe bestemming voor wordt gezocht.