

Aan het lid van Provinciale Staten,
de heer A.J.M. van Kesteren

Datum : 12 feb. 2019
Documentnr. : 2019-005983/7/A.22
Dossiernummer : K13623
Behandeld door : A.W. Buikhuizen
Telefoonnummer : (050)3164034
Antwoord op : uw brief van 24 januari 2019
Bijlage :
Onderwerp : Schriftelijke vragen over de financiering van grote
infrastructurele projecten door private partijen

Geachte heer Van Kesteren,

Hierbij beantwoorden wij uw schriftelijke vragen zoals u die aan ons heeft gesteld in uw brief van 24 januari 2019.

1. Bent u bekend met het genoemde artikel?

Antwoord: Ja

2. Kan de provincie verklaren waarom wij nu, als regio Groningen-Assen geen paniklare grote openbaar vervoerprojecten gereed hebben na het debacle van de Stads- en Regiotram in 2013?

Antwoord:

Zoals in de beantwoording van onze brief van 17 april 2018 reeds is aangegeven, hebben wij wel degelijk een openbaar vervoer plan klaar liggen. Namelijk de HOV-visie met het daaronder liggend programma wat is opgedeeld in ambitieniveaus 1 tot en met 4.

Met de [voordrachten](#) 2013-37.970 en nr. 2013-38.073 hebben Provinciale Staten op 17 september 2013 de actualisatie van de Regiovisie en de Netwerkanalyse Groningen-Assen en de HOV-visie vastgesteld. Provinciale Staten hebben daarmee de HOV-visie en het onderliggende programma vastgesteld. Onderdelen van dit programma zijn al uit gevoerd, bijvoorbeeld diverse busmaatregelen in de stad Groningen (ambitieniveau 1 en 2 bus) andere grote onderdelen worden op dit moment uitgevoerd. Bijvoorbeeld, de extra sneltrein Groningen - Leeuwarden, Groningen Spoorzone inclusief de doorkoppeling van de treinen, een nieuw busstation en busonderdoorgang. Ook wordt gewerkt aan de spoorlijnen Groningen-Winschoten-Bremen en Veendam-Stadskanaal. Ook verduurzaming van zowel trein als bus maar ook bijvoorbeeld een busbaan van station Groningen Noord-Zernike is onderdeel van het programma. Voor deze laatste onderdelen welke in ambitieniveau 3 en 4 vallen is op dit moment echter nog geen financiering beschikbaar.

3. Waarom ontbreken belangrijke spoorinfrastructuurprojecten zoals de Zernike-spoorlijn, de spoorlijn Groningen-Emmen, de Wunderline in het BO-MIRT om ook via de weg van publiek private samenwerking deze gerealiseerd te krijgen?

Antwoord:

Voor de Wunderline geldt dat het Ministerie van I&W hiervoor reeds een bijdrage beschikbaar heeft gesteld. Daarnaast geldt dat wij in het BO-MIRT met het ministerie van I&W afspraken hebben gemaakt over een bijdrage van I&W aan de beheer, onderhoud en vervangingskosten voor de spoorlijn Veendam-Stadskanaal. Daarnaast is een verbetering van de openbaar vervoer verbinding naar Zernike opgenomen in het in ontwikkeling zijnde landelijke Toekomstbeeld OV 2040. Tijdens het Bestuurlijk Overleg over dit Toekomstbeeld OV 2040 hebben wij in SNN-verband het ministerie I&W laten weten dat wij vinden dat ook de ontbrekende spoorlink (Groningen -) Stadskanaal-Emmen in het Toekomstbeeld OV opgenomen zou moeten worden.

4. In de antwoordbrief van 17 april 2018 werd de Zernikelijn afgedaan als te duur. Waar zijn de onderzoeken naar het feit dat de spoorlijn naar Zernike te duur zou zijn. Waar zijn de onderzoeken die dat kunnen staven? Wij hebben als Provinciale Staten recht op dergelijke relevante informatie

Antwoord:

Zoals aangegeven in de brief van 17 april 2018 is de HOV-visie inclusief het onderliggende programma met maatregelen tot stand gekomen op basis van de gegevens uit de Netwerk analyse en zogenaamde quick scans via expertmeetings. In deze expertmeetings zijn de kosten van de maatregelen op hoofdlijnen op basis van expert judgement in beeld gebracht. Er is dus geen apart onderliggend onderzoeksrapport. Op basis van expert judgement en ramingen van het project regiotram is in der tijd een inschatting gemaakt van de kosten. Voor 2 alternatieven (weststrandtracé en via station Noord) zijn de kosten destijds ingeschat op € 250 - 300 miljoen.

Derhalve is er toen voorgekozen om de combinatie van het doorkoppelen van de treindiensten (onderdeel van het project Spoorzone, wat in 2023 gereed is.) als stap 1 uit te voeren en een busbaan van station Groningen Noord naar Zernike als stap 2 in het HOV programma op te nemen. Niet alleen zijn deze maatregelen goedkoper (omdat deze ook vanuit onze andere OV doelen toch al uitgevoerd moeten worden (Doorkoppeling Groningen Spoorzone) daarnaast versterken deze maatregelen ook het totale treinvervoer en de HOV-as; Zuidhorn-Zernike-Station Groningen Noord-Busknoop UMCG Noord-UMCG Zuid-Station Groningen-Europapark.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

, voorzitter.

, locosecretaris.