

RAPPORTAGE SLEUTELPROJECTEN

1 JANUARI 2017- 31 MAART 2017

Inhoudsopgave

Inhoud

Inhoudsopgave	2
Inleiding	3
Samenvattingen.....	4
Spoorzone Groningen.....	7
Oosterhamrikzone	11
Aanpak Ring Zuid	22
Netwerkanalyse HOV-maatregelen.....	27
Eemskanaalzone	30
Europapark	34
Ebbingekwartier	39
Meerstad	47
Westpoort	56
Grote Markt oostzijde/ Groninger Forum	58
Zernike Campus Groningen	63

Inleiding

De gemeente Groningen werkt aan elf sleutelprojecten die samen een belangrijke bijdrage leveren aan de realisatie van onze stedelijke programma's en doelen. Het gaat nadrukkelijk niet om elf 'losse' projecten: ze moeten met een integrale bril worden gezien – ook omdat verscheidene projecten meerdere programma's raken.

Om de leesbaarheid van deze rapportage te vergroten, worden de elf sleutelprojecten hieronder als separate entiteiten behandeld. Anders dan voorgaande jaren, is deze rapportage omwille van de integraliteit en zoals afgesproken met uw raad meer thematisch ingedeeld. Per sleutelproject worden de volgende thema's behandeld:

1. Wonen
2. Bereikbaarheid
3. Energie
4. Duurzaamheid (groen, klimaatbestendigheid, gezondheid)
5. Gebiedsontwikkeling
6. Ruimtelijke Economie
7. Financiën

Bij een drietal projecten (Netwerkanalyse HOV-maatregelen, Westpoort, Zernike Campus Groningen) is deze indeling vanwege de leesbaarheid los gelaten.

Wij informeren uw raad drie maal per jaar over deze projecten: éénmaal voor de periode t/m 31 maart, éénmaal voor de periode t/m 31 juli, en éénmaal geïncorporeerd in de jaarrekening. De voorliggende rapportage gaat over de eerste periode van 2017; van 1 januari tot en met 31 maart.

De belangrijkste ontwikkelingen staan hieronder voor u samengevat.

Samenvattingen

Spoorzone Groningen

Medio juni 2017 is het aanbestedingscontract Spoor gereed. Het kwaliteitscontract Station dient op 1 oktober 2017 gereed te zijn. Rekening houdende met de aanbestedingsprocedure van beide contracten, zal, uitgaande van de huidige integrale planning, de doorkoppeling van de treinen alsmede de aanleg van het gestrekte busstation medio 2022 gerealiseerd en operationeel zijn. Op basis van de vastgestelde ambities en ontsluitingen structuur gaan we op termijn, vanaf medio 2020 voor het gebied een ruimtelijk plan en bestemmingsplan vaststellen. Dit betekent dat we tot die tijd kunnen nadenken over het te realiseren (stedelijk) programma en bijbehorende ontwikkelstrategie.

Oosterhamrikzone

Aan weerszijden van het Oosterhamrikkanaal wordt er momenteel druk gesaneerd, gesloopt en gebouwd en heten we de nieuwe bewoners in dit deel van de stad welkom. De woningbouwprojecten kunnen onafhankelijk van de autoverbinding worden ontwikkeld. Komende periode gaan we aan de slag om de voorliggende ontsluitingsvarianten verder uit te werken. Op basis hiervan ontvangt uw raad een voorkeursvariant aan ter besluitvorming.

Aanpak Ring Zuid

Op 30 november 2016 heeft Combinatie Herepoort een begin gemaakt met de sloop van de huurwoningen aan de H.L. Wichersstraat-noordzijde. Combinatie Herepoort zal tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg vier tijdelijke wegen aanleggen. In februari 2017 heeft Combinatie Herepoort hierover vier inloopbijeenkomsten georganiseerd. In januari 2017 is Combinatie Herepoort ook met de voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van de Helperzoomtunnel gestart. Zo is het bouwterrein ingericht en zijn er bomen gekapt. Dit voorjaar begon de bouw van de tunnel echt met het intrillen van damwanden aan weerszijden van waar de tunnel komt te liggen. Bij P+R Hoogkerk startte Combinatie Herepoort de werkzaamheden voor de nieuwe op- en afritten op de A7 voor bussen. In oktober 2017 zijn deze aansluitingen klaar.

Netwerkanalyse HOV-Maatregelen

Veel deelprojecten zijn inmiddels gereed of zijn in uitvoering. Het definitief ontwerp voor het busknooppunt UMCG Noord is op 8 juni 2016 vastgesteld. Vanwege de herinrichting van de Diepenring kunnen we pas met de werkzaamheden aan het busknooppunt UMCG starten als de Diepenring gereed is. Vooralsnog gaan we er vanuit dat het busknooppunt eind 2018 gereed is.

Eemskanaalzone

Medio 2016 is een start gemaakt om de visie Eemskanaalzone van 2006 te actualiseren. Het gaat opnieuw om de verbinding tussen Meerstad en stad, maar meer nog dan voorheen is ook de verbinding zelf een belangrijke ontwikkellocatie geworden en kijken we al voorzichtig naar de volgende transformatiegebieden zoals de zuidelijke havenbekkens, waar nieuw programma gecombineerd kan worden met bestaande bedrijvigheid of waar nieuwe vormen van menging

kunnen ontstaan. We verwachten de geactualiseerde visie voor de Eemskanaalzone 2017, in juni van dit jaar aan te kunnen bieden.

Daar waar tot en met de vorige herziening één totaalbegroting werd aangeboden, zal het geheel bij de eerstkomende herziening in drie delen worden opgeknipt, te weten: Grondexploitatie, Ruimtelijke investeringen en Overig.

Europapark

Er zijn meerdere bouwactiviteiten gestart, waaronder het woonzorgcomplex Leyhoeve, CPO I en II bij de Kolenmuur en de Lunettenhof. Naar verwachting zullen ook de ontwikkelingen op de Kempkensberg, het Engelse Park, Powerhouse en Carboon binnenkort starten.

Ebbingekwartier

Inmiddels zijn een aantal deelprojecten en woonblokken opgeleverd en bewoond. Bij een aantal andere (woon)blokken lopen de ontwikkelingen vertraging op ivm gesprekken over de meerkosten van aardbevingsbestendig bouwen. De bouw van de Jacobijn, het appartementencomplex naast het Student Hotel, is afgelopen najaar van start gegaan.

De herinrichting van de Kolendrift (busbaan, fiets en voetpad) is afgerond. De busbaan is bedrijfs gereed en het OV kan in principe gebruik maken van de nieuwe verbinding. Er zijn gesprekken met de ondernemer van DOT gevoerd over herinrichting van de openbare ruimte rond DOT. Een nieuw inrichtingsplan wordt opgesteld. Daarnaast zijn er veel ontwikkelingen volop in gang, zoals o.a. de prijsvraag voor het cultuurcluster, de nieuwbouw Borgmanschool, de heropening van het tijdelijk stadsstrand, en de ontmanteling van het Open Lab Ebbinge.

Meerstad

In 2016 is, naast de verkoop in Meeroevers, gestart met de verkoop van de eerste projecten in de tweede wijk van Meerstad, Tersluis. Zowel in Meeroevers als in Tersluis zullen na verwachting voor de komende zomerperiode diverse nieuwe projecten in de verkoop komen. Tot dusver zijn in het eerste kwartaal van 2017 in Meeroevers en Tersluis gezamenlijk 13 kavels verkocht.

In 2016 is gestart met een nog betere fietsontsluiting naar de stad. De laatste schakel, die ook Tersluis zal ontsluiten is uitgewerkt en wordt in 2017 aangelegd. In 2016 zijn de plannen voor de P&R Meerstad verder uitgewerkt en is in het eerste kwartaal van 2017 gestart met de aanleg.

De ontwikkelingen in Meerstad gaan dusdanig voorspoedig dat we met een nieuwe ontwikkelstrategie willen anticiperen op de toekomst.

Westpoort

Er lopen meerdere gesprekken met bedrijven over vestiging van hun bedrijf op Westpoort. Het komende half jaar verwachten we meerdere hectares te verkopen. Er is in totaal 7 ha verkocht. Dit voorjaar denken we de verkoop van twee kavels van in totaal 1,5 ha af te ronden.

Een herziening van het bestemmingsplan wordt voorbereid. De herziening heeft tot doel om de uitgangspunten van het beleidsstuk de Rode Loper te formaliseren en daarmee de vestiging van bedrijven te stimuleren om de werkgelegenheid meer kans te bieden om zich te ontwikkelen. Voor bedrijven moet het aantrekkelijker zijn om zich te vestigen omdat ze slechts enkele duidelijke randvoorwaarden meekrijgen voor de bouw van hun bedrijfspand.

Grote Markt Oostzijde/Groninger Forum

Op dit moment zijn de bouwwerkzaamheden aan het Groninger Forum in volle gang. Volgens planning wordt het hoogste punt bereikt eind 2017/ begin 2018. Voor het hoekpand Grote Markt/Poelestraat is vorig jaar een ontwikkelcompetitie uitgeschreven. Het plan Merckt van Mensenborgh kwam daarbij zowel bij de publieksenquête als de vakjury als winnaar uit de bus. Volgens planning wordt Merckt opgeleverd eind 2018. In het middendeel van de oostwand, tussen Vindicat en Merckt, komt een hotel. Architect Thomas Müller presenteerde eind vorig jaar tijdens Let's Gro de eerste schetsen, waarna het publiek de kans kreeg daarop te reageren. In mei wordt opnieuw een publieksbijeenkomst georganiseerd over het ontwerp. De bouwwerkzaamheden voor het hotel starten naar verwachting medio 2018. Bij Nieuwe Markt zuidzijde is het pand waarin Vapiano zich gaat vestigen (Poelestraat 16/18) inmiddels opgeleverd. De inrichtingswerkzaamheden zijn op dit moment in volle gang. Volgens planning opent Vapiano de deuren in mei 2017.

Zernike Campus Groningen

Op dit moment lopen er meerdere gesprekken met bedrijven voor vestiging op Zernike, zoals de Avebe. Deze gesprekken bevinden zich in een vergevorderd stadium. Ook het kennisdeel van de Campus is volop in ontwikkeling. De Energy Academy is dit voorjaar opgeleverd. Momenteel wordt het definitieve ontwerp voor de Zernikelaan campus nader uitgewerkt door West8 en tenslotte is de Rijksuniversiteit gestart met de voorbereidingen van de bouw van de Feringa Building, de nieuwe faculteit voor Wis- en Natuurkunde.

Spoorzone Groningen

Inleiding

De impact van het project Groningen Spoorzone is op stedelijk niveau en regionaal groot. De bereikbaarheid per spoor wordt voor de komende decennia verbeterd en sluit aan op de ingrepen in het regionale HOV-systeem. Met de aanleg van de busonderdoorgang wordt de Stationsweg ontlast en wordt de mogelijkheid gecreëerd voor de gewenste toekomstige verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde van de sporen. Hierdoor ontstaan kansen voor de herinrichting van het voorplein en het verbeteren van de loopstroom naar de binnenstad.

Op 28 juni 2016 is een inloopbijeenkomst geweest om omwonenden en andere belanghebbenden te informeren over het ontwerp bestemmingsplan Hoofdstation. Zo'n 65 belangstellenden hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 16 juni tot 27 juli inzage gelegen.

Daarnaast hebben we in het kader van de besluitvorming in de raad van november 2016 de omgeving uitvoerig hierover geïnformeerd en heeft de wijk meegedacht in de wensen/ambities voor het her-ontwikkelgebied zuidzijde. Tot slot: de komende periode gaan we uitvoerig met de omgeving participeren over de gebiedsambities en de gebiedsontsluitingen als opmaat voor de besluitvorming na de zomervakantie in de raad.

1. Wonen

De verplaatsing van het opstel terrein naar de locatie Rouaanstraat biedt mogelijkheden voor de herontwikkeling van Stationsgebied Zuid (grootte ca. 4 ha), met de nader vorm te geven zuidentree als bijzondere opgave. Met deze stedelijke opgave ontstaat de kans de Rivierenbuurt beter op de binnenstad te laten aansluiten. In het kader van de planvorming voor dit gebied hebben wij inmiddels een aantal ambities geformuleerd en is een studie verricht hoe de relatie met de binnenstad en de Rivierenbuurt kan worden gelegd en hoe het gebied voor de bewoners, reizigers en verkeer(bussen) kan worden ontsloten. Nog voor de aanstaande zomervakantie willen wij met de buurt over de geformuleerde ambities en de beoogde ontsluitingenstructuur gaan participeren, zodat na de zomervakantie de voorstellen ter besluitvorming aan uw raad kunnen worden voorgelegd. Daarbij wordt ook de mogelijkheid van een ondergrondse parkeergarage onderzocht. Het uitgangspunt is dat ten gevolge van de gebiedsontwikkeling geen extra verkeer op de Parkweg wordt gegenereerd. Het bestemmingsverkeer zal via de beoogde busontsluiting van en naar het gebied moeten worden afgewikkeld. Aangezien het naar verwachting een gebied zal worden met een hoogstedelijke binnenstad-uitstraling zal het parkeren om die reden (geen auto's in het zicht) niet bovengronds maar ondergronds moeten worden gefaciliteerd. Momenteel zijn wij nut en noodzaak van een eventuele parkeergarage aan het onderzoeken en of met de ombouw van de sporen en het busstation ook al meteen een voorinvestering in een parkeergarage gedaan kan worden.

Op basis van de vastgestelde ambities en ontsluitingen structuur gaan we op termijn, vanaf medio 2020 voor het gebied een ruimtelijk plan en bestemmingsplan vaststellen. Dit betekent dat we tot die tijd kunnen gaan nadenken over het te realiseren (stedelijk) programma en bijbehorende ontwikkelstrategie.

2. Bereikbaarheid

In uw raadsvergadering van 30 november 2016 heeft u het bestemmingsplan vastgesteld alsmede heeft u besloten het busstation naar de zuidzijde te verplaatsen, in te stemmen met de groene inrichting nabij de busonderdoorgang en heeft u besloten in te stemmen met de uitbreiding van de fietsenstalling op de Westflank. Met deze besluiten kan het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp worden afgerond als basis voor de aanbesteding van het Stationscontract.

Voor de aanbesteding van de diverse contracten is de volgende planning afgesproken. Medio juni 2017 is het aanbestedingscontract Spoor gereed. Hierin wordt de aanleg van het nieuwe opstel terrein de Vork, de aanpassing van het Station Europapark alsmede de 4 sporigheid tussen het Europapark en het hoofdstation geregeld. Het kwaliteitscontract Station dient op 1 oktober 2017 gereed te zijn. Hierin zitten o.a. de kappen, de interwijk tunnel, de fietserstunnel en de ondergrondse fietsenstalling. In dit contract worden ook aspecten meegenomen als kunst en duurzaamheid. Rekening houdende met de aanbestedingsprocedure van beide contracten, zal, uitgaande van de huidige integrale planning, de doorkoppeling van de treinen alsmede de aanleg van het gestrekte busstation medio 2022 gerealiseerd en operationeel zijn. Met uitloop van restwerkzaamheden naar voorjaar 2023. De oorspronkelijke planning ging uit van eind oplevering medio 2020 – 2021.

Transfer

In de raadscommissie R&W van 2 oktober 2013 is de unanieme voorkeur uitgesproken voor een tunnel als transfervariant (versus een pasarelle over de sporen heen), met als uitgangspunt dat het een reizigerstunnel moet zijn met interwijkfunctie (in maatvoering en 24-uur openstelling). De stuurgroep Spoorzone heeft in navolging hiervan op 11 oktober 2013 de tunnelvariant als basis voor verdere uitwerking vastgesteld. Op basis van de keuze voor een tunnel wordt het loopstromenmodel geactualiseerd in relatie met ketenvoorzieningen (ten behoeve van de maatvoering) en zijn functionaliteit en ruimtelijke kwaliteit in de eerste helft van 2014 verder ontworpen. ProRail is trekker voor dit onderdeel.

Busonderdoorgang

De mogelijkheden tot aanleg van een spoorkruisende busonderdoorgang zijn onderzocht (ter uitvoering van de ambities in de HOV visie). Daarbij geldt als uitgangspunt dat de tunnel zowel met een busstation aan de noordzijde, alsook met een busstation aan de zuidzijde kan functioneren. De aanleg van een busonderdoorgang is als ambitie geformuleerd in de HOV-visie die eind 2013 is vastgesteld en biedt kansen voor een directe aansluiting van de HOV-as west. Daarnaast biedt de onderdoorgang kansen voor aansluiting van de bussen uit het zuiden. De provincie is trekker voor dit onderdeel. De investeringen bedragen naar schatting € 30 miljoen. De aankoop van de Post NL locatie geeft kansen om de busonderdoorgang te optimaliseren.

Met de aanleg van de busonderdoorgang kan de Stationsweg worden ontlast, hetgeen een kans biedt voor de inrichting van het voorplein en het ontwarren van de verkeersknoop ter hoogte van de Werkmanbrug. Daarnaast biedt het een kans voor het naar voren halen van de realisatie van een zuidelijke entree van de (voetgangers)tunnel. Voor het creëren van een zuidelijke entree is inmiddels binnen het budget van de busonderdoorgang geld gereserveerd. U heeft in september 2014 tezamen met de spoorconfiguratie ingestemd met de realisatie van de busonderdoorgang. Provinciale Staten heeft in maart 2015 hiervoor een realisatiebesluit genomen en daarmee het krediet ter beschikking gesteld, samen met de andere onderdelen van de spoorknoop.

3. Energie

De ambities in het project Groningen Spoorzone op het gebied van Duurzaamheid zijn hoog. Middels hergebruik van materialen wordt binnen het project ca. € 1,5 mln vrijgemaakt wat geïnvesteerd kan worden in duurzaamheidsmaatregelen. Gedacht wordt onder meer aan: zonnecellen op de spoorkappen, toepassing WKO, toepassing asfaltverwarming in de busonderdoorgang (behoeft er niet gestrooid te worden) en uitbreiding van het groen. Daarnaast is voor het ontwikkelgebied aan de zuidzijde inmiddels een bodemenergieplan opgesteld, zodat op termijn ook in dit gebied WKO kan worden uitgerold. Daarmee kan aan de ambitie van een gasloze wijk worden voldaan. Daarnaast zullen in dit gebied ook de kansen voor maatregelen als: zonnecellen, healthy ageing en flora en fauna maatregelen worden verkend. Kortom: een hoge ambitie.

4. Duurzaamheid (groen, klimaatbestendigheid, gezondheid)

Zie punt 3

5. Gebiedsontwikkeling

Zie punt 1

6. Ruimtelijke Economie

Zie punt 1

7. Financiën

De gemeente is initiatiefnemer voor de aanleg van een spoorkruisende fietstunnel, ondergrondse fietsenstalling, maaiveld fietsparkeren Oostflank en het aansluiten van alle fietsenstallingen op het FRIS. U heeft hierover op 30 maart 2016 een besluit genomen. Voor de spoorse onderdelen is de provincie Groningen risicodragend opdrachtgever. Het betreft een investering van circa €200 miljoen. De gemeente draagt (getrapt) bij via het RSP, bijdrage Raamwerk Regiorail (14,9 mln) en een bijdrage van het Rijk uit het programma Ruimte voor de fiets. Voor de aanleg van de fietstunnel (€ 11,3 mln.) de ondergrondse fietsenstalling (€ 16,5 mln.), Oostflank maaiveldparkeren (1,2 mln) en aansluiten van alle fietsenstallingen op het FRIS (0,56 mln) zal de provincie risicodragend opdrachtgever zijn. De kosten voor aanleg van de beoogde busonderdoorgang (met aansluitende infrastructuur) worden geraamd op €20 miljoen. Beoogde dekking komt uit RSP-middelen. De provincie zal fungeren als opdrachtgever.

Daarnaast heeft uw raad op 30 november vorig jaar besloten de fietsenstalling Westflank uit te breiden en de omgeving busonderdoorgang van een groene inrichting te voorzien. U heeft voor deze voorstellen totaal 2,25 mln ter beschikking gesteld.

Stand van de kredieten

Raadsbesluit 17 december 2008, nr. 6g	€ 300.000
Raadsbesluit 22 april 2009, nr. 6b, nr. 412	€ 242.000
Raadsbesluit 17 februari 2010, nr. 603	€ 458.000
Raadsbesluit 17 november 2010, nr. 6g	€ 851.000
Raadsbesluit 30 november 2013, nr. 8c	€ 490.000
Raadsbesluit 23 april 2014, nr. 6k	€ 500.000
Raadsbesluit 24 september 2014 nr. 6d	€ 500.000
Raadsbesluit 18 februari 2015 nr. 8c1	€ 1.000.000
Raadsbesluit 30 november 2016, nr. 7a	€ 1.550.000
Totaal	€ 5.891.000

Stand van de uitgaven Stationsgebied Groningen (plankosten)

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2017 € 4.511.666

Stand van de kredieten (overige)

Groningen Spoorzone, onderdeel Fiets Raadsbesluit 30 maart 2016, nr. 8c	€ 29.360.000
Groningen Spoorzone, budget Knoop Raadsbesluit 30 maart 2016, nr. 8c	€ 14.900.000
Verplaatsen busstation, realisatie zuidzijde Hoofdstation Raadsbesluit 30 november 2016, nr. 7a	€ 2.350.000
Westflank en groene inpassing korte bus onderdoorgang Raadsbesluit 30 november 2016, nr. 7a	€ 2.220.000

Risico's

- Ambitieniveau en investeringen

De financiële opgave voor de gemeente is direct verbonden aan de door de gemeente geformuleerde ambitie om het gebied ten zuiden van het spoor te ontwikkelen tot een aantrekkelijk stedelijk gebied en aan de noordzijde van het station de verbinding met de binnenstad te verbeteren en het voorplein op te knappen. Willen we in de toekomst deze ambities waarmaken, dan zal dat te zijner tijd (forse) investeringen met zich meebrengen. De omvang van die investeringen zal afhangen van nadere planuitwerking, planfasering, en beschikbare (i.e. beschikbaar gestelde) middelen. Gedacht kan worden aan het realiseren ketenvoorzieningen, aanpassingen hoofdontsluiting Parkweg-Parkwegviaduct/Emma-viaduct, vormgeving entree zuidzijde, grondverwerving, bodemsanering, bouw- en woonrijp maken, aanpassingen voorplein, busstation en plankosten.

- Tijd

De spoorse onderdelen van het project Groningen Spoorzone hebben een dwingend tijdpad in verband met de nieuwe spoorconcessie in 2020 en het RSP budget. Beoogd wordt de uitvoeringswerkzaamheden te hebben afgerond voor 2020 (start aanbestedingsprocedure voorjaar 2016 voor de spoorse onderdelen (4^{de} spoor met voorzieningen) en start aanbestedingsprocedure overige onderdelen medio 2016).

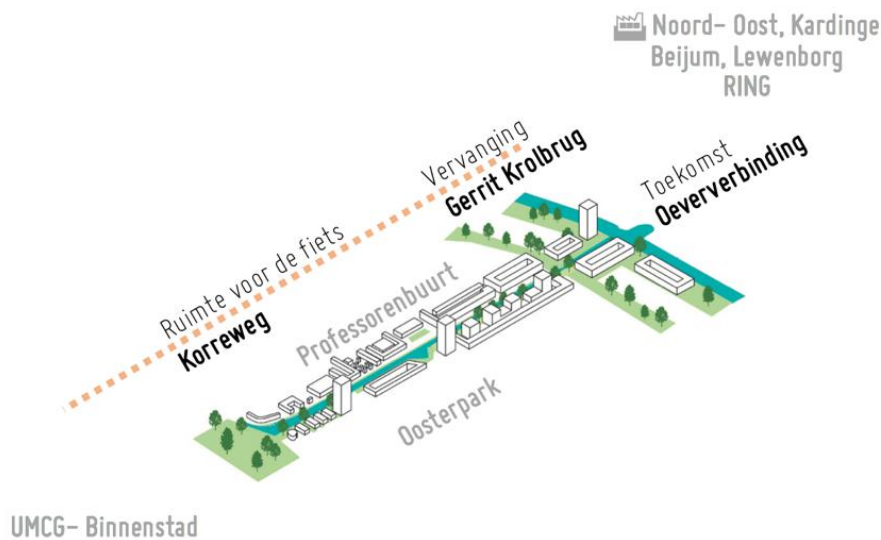
- Kansen voor gebiedsontwikkeling

Om verlies van kansen te voorkomen - mede gelet op de langjarige gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde- is het van belang dat de gemeente tijdig haar elementen inbrengt (bijvoorbeeld fietstunnel, vormgeving zidentree, bus – en auto-ontsluiting) en door actieve planvorming voorkomt dat op korte termijn aan te leggen infrastructuur toekomstige gebiedsontwikkeling blokkeert.

- Veelheid aan belangen

De samenwerking tussen partijen verloopt goed en de overlegstructuur is in maart 2014 vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. Het continue transparant maken van belangen en het tijdig identificeren van eventuele tegenstrijdigheden is voorwaardelijk voor een gestructureerde planvorming.

Oosterhamrikzone



Inleiding

De stad Groningen is het regionale centrum voor werk en voorzieningen. Deze centrumfunctie maakt een goede bereikbaarheid noodzakelijk. En deze bereikbaarheid laat in delen van de stad te wensen over. Met name de oostkant van de binnenstad heeft problemen, denk aan de Europaweg en de Petrus Campersingel. De grootste werkgever van het Noorden – het UMCG – is op drukke uren slecht bereikbaar. Ook de bereikbaarheid van de omliggende wijken staat onder druk door de hinder van sluisverkeer. Er is al maximaal ingezet op het stimuleren van fiets en openbaar vervoer en ook de aanpassing van bestaande verkeersknelpunten biedt geen oplossing. Een nieuwe autoverbinding Oostelijke Ringweg-Professorenbuurt-Oosterparkwijk- UMCG-binnenstad biedt dat wel: het Oosterhamriktracé. Voor dit tracé worden in ieder geval drie varianten uitgewerkt.

Deze oplossing biedt ook de mogelijkheid om de huidige - als onveilig ervaren - Korreweg te ontlasten. Het is immers een van de drukste fietsroutes van de stad, met dagelijks 15.000 fietsers op de Gerrit Krolbrug. Op piekmomenten zijn de fietspaden langs de Korreweg overvol. Daarom willen we meer ruimte en comfort voor de fiets op de Korreweg. Dit plan moet goed aansluiten op de plannen voor het Oosterhamriktracé en de vervanging van de Gerrit Krolbrug.

De aanpak van de Oosterhamrikzone bestaat uit de volgende hoofdprojecten:

1. Oosterhamriktracé: een verbinding voor auto, bus en langzaam verkeer
2. Huidige busbaanbrug voor bus-auto-fiets en toekomstige oeververbinding
3. Maatregelenpakket verbetering doorstroming verkeer
4. Vervanging Gerrit Krolbrug
5. Ruimte voor de fiets, Korreweg
6. Gebiedsontwikkeling Oosterhamrikzone

1. Wonen

In de Oosterhamrikzone maakt de oude bedrijvigheid stap voor stap plaats voor een gemengde woonbuurt. De ambitie is uitgesproken om de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk meer met elkaar te verbinden. Dat kan op lange termijn met een brug voor langzaam verkeer, maar het kan ook door het maken van zichtrelaties, waardoor het water beter beleefbaar wordt vanuit de wijk.

Aan weerszijden van het Oosterhamrikkanaal wordt er momenteel druk gesaneerd, gesloopt en gebouwd en heten we de nieuwe bewoners in dit deel van de stad welkom. De woningbouwprojecten kunnen onafhankelijk van de autoverbinding worden ontwikkeld. Uiteraard worden de raakvlakken nauwlettend in de gaten gehouden.

Aan de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal komen stadsvilla's waarin verschillende woonvormen worden gerealiseerd. Aan de zuidzijde biedt het bestemmingsplan meer ruimte voor hoogteaccenten en gebouwen van grotere omvang. Door ruimte te laten voor dwarsstraatjes en doorzichten wordt voorkomen dat de bebouwing te massief wordt.

We merken in de stad dat de jaren van crisis voorbij zijn, dit geldt ook voor de Oosterhamrikzone. Aan de hand van onderstaande overzichtskaart wordt een beknopte stand van zaken weergegeven van de diverse woningbouwprojecten.



Voortgang

1. Plan M – Oosterhamrikkade 5-9

Plan M is in het najaar van 2016 opgeleverd. Komende periode start de uitvoering van groot onderhoud aan de kade en wordt de gelegenheid aangegrepen om de kade opnieuw in te richten. De eigenaren van de woonschepen wordt de mogelijkheid geboden om een deel van de kade in bruikleen te krijgen.

2. Superlofts – Oosterhamrikkade 97-101

Het concept Superlofts is een nieuw woonconcept in Groningen. Het uitgangspunt is een nieuw woonconcept waarbinnen bewoners hun eigen droomloft kunnen samenstellen binnen een vast ruimtelijk kader. Het Superloft-concept komt zo tegemoet aan de wensen van kopers met een unieke lifestyle op zoek naar op maat gemaakte woningen of casco klushuizen. Deze ontwikkeling draagt bij aan de differentiatie in bewonersgroepen in de Oosterhamrikzone. Op dit moment voeren we gesprekken met KUUB en Marc Koehler Architects (MCA) over de realisatie van ongeveer 37 Superlofts. Komende periode wordt een bodemsanering uitgevoerd op de Oosterhamrikkade 101.

3. Oude Taxicentrale – Oosterhamrikkade 103-107

Vastgoed Groningen BV bouwt aan een nieuw jongerenappartementencomplex (180 wooneenheden) aan de Oosterhamrikkade zuidzijde. De bouwwerkzaamheden zijn in volle gang.

4. Esprit – Oosterhamrikkade 115-117

Ontwikkelaar Esprit heeft de gemeente medio 2014 benaderd met een initiatief met 165 wooneenheden voor jongeren. Deze appartementen worden gerealiseerd op grond die deels in het bezit van de gemeente is, en deels in bezit is van Nijestee. Ontwikkelaar Esprit heeft een omgevingsvergunning voor het appartementencomplex ingediend bij het Loket Bouwen en Wonen.

5. Ontwikkellocatie Oosterhamrikkade 119

De locatie waar momenteel de Voedselbank, het Informatiecentrum Oosterhamrikzone en Werkpro is gehuisvest wordt op korte termijn herontwikkeld. De Voedselbank verhuist naar een nieuwe locatie aan de Ulgersmaweg.

6. Ontwikkellocatie Alfa Laval / Florakade

Momenteel voeren we gesprekken met ontwikkelaar VanWonen voor de ontwikkellocatie 'Alfa Laval' aan de Florakade. Deze gesprekken gaan over de opzet voor het stedenbouwkundig plan en over de afnameprijs voor de grond. De werkzaamheden voor de grondsanering, sloop van het trafostation en verwijdering van ondergrondse kabels en leidingen zijn voor de zomer 2017 afgerond. Wij gaan er vanuit dat we voor de zomervakantie 2017 overeenstemming hebben met de ontwikkelaar over de grondprijs en de opzet van het stedenbouwkundig plan.

7. Stadswerf – Pelikaanstraat & Flamingokade

De kadewoningen aan de Flamingokade worden momenteel gebouwd door Extenzo/Nijhuis. In de afbeelding hiernaast een impressie.



8. Esprit – Paradijsvogelstraat 11

Op deze locatie worden 14 nieuwe woningen gebouwd door ontwikkelaar Esprit. De omgevingsvergunning hiervoor is recent aangevraagd bij het Loket Bouwen en Wonen en wordt momenteel getoetst.

9. Ontwikkellocaties weerszijden busbaanbrug

Deze locaties zijn in eigendom van de gemeente. De locaties staan 'on hold' in afwachting van de uitkomsten van de scenariostudie voor een nieuwe oeververbinding. Zodra het besluit is genomen voor de locatie van een (nieuwe) toekomstige oeververbinding kunnen de locatie(s) worden vrijgegeven voor ontwikkeling.

We bekijken de mogelijkheid of we een tijdelijke speelvoorziening voor kinderen kunnen inrichten op de locatie aan de zuidzijde van de busbaanbrug.

10. Stadsvilla's Oosterhamrikkade 110-118

De Stadsvilla's zijn opgeleverd. Dit project is afgerond.

11. Stadsvilla's Oosterhamrikkade 84-88

Nijhuis ontwikkelt op deze locatie 18 'Stadsvilla's', grondgebonden woningen, met mogelijkheden tot het creëren van woon-werkeenheden. Zij worden aan de achterzijde via een (vent)weg ontsloten. Parkeren gebeurt op eigen terrein. De doelgroepen betreft meerpersoonshuishoudens, zoals jonge stellen, gezinnen en senioren. Oplevering wordt verwacht medio 2017.

12. Oosterhamrikkade 78

Op deze locatie wordt een jongerenappartementencomplex gebouwd met 16 wooneenheden.

13. Oosterhamrikkade 76

Op deze locatie komt een appartementencomplex met 20 (jongeren) wooneenheden. De sloopwerkzaamheden vinden momenteel plaats. De pinautomaat van ABN krijgt een nieuwe plek in de plint van het gebouw.



14. Noorderbad

De eigenaar van het Noorderbad heeft een omgevingsvergunning aangevraagd voor de transformatie van het Noorderbad naar 22 appartementen voor de doelgroep 'senioren'. Momenteel vindt de toetsing plaats.

Herinrichting oever Oosterhamrikkade zuidzijde

Met het principebesluit voor het Oosterhamriktracé zijn de hoofdvarianten voor de autoverbinding vastgesteld, en daarmee ook de verkeerskundige rol van de Oosterhamrikkade zuidzijde. In de planuitwerking naar een voorkeursvariant wordt tegelijk het traject gestart voor de herinrichting van de zuidoever. Dit traject wordt komende periode met de bewoners gestart.

Herstructurering Vinkenstraat

De woningen aan de Vinkenstraat zijn in eigendom van Nijestee. (Het blok aan de kop Wielewaalplein is van De Huismeesters). De Vinkenstraat is onderdeel van de verkeersvarianten Circuit en Splitsing voor het Oosterhamriktracé. In de planuitwerking voor de autoverbinding komt onvermijdelijk de vraag aan de orde over de toekomst voor deze woningen. Nijestee heeft immers aangegeven dat deze woningen zijn afgeschreven en het ligt daarbij voor de hand om deze woningbouwopgave integraal op te nemen in de planuitwerking van de varianten voor het Oosterhamriktracé.

2.1 Bereikbaarheid - Oosterhamriktracé: een verbinding voor auto, bus en langzaam verkeer

Uitgebreid onderzoek ondersteunt dat een nieuwe autoverbinding de beste oplossing is om de bereikbaarheid van de binnenstad, de oostelijke stadswijken en het UMCG te verbeteren. Uw raad besloot in juni 2016 om deze nieuwe verbinding - het Oosterhamriktracé - als uitgangspunt te nemen voor verdere uitwerking. De komst van deze verbinding biedt kansen voor verbetering van het woon-

en verblijfsklimaat in de Oosterhamrikzone, de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk. Ook het vestigingsklimaat voor bedrijven wordt aantrekkelijker.

De komst van het Oosterhamriktracé leidt tot minder autoverkeer op de Korreweg. Fietsers kunnen dan gebruik maken van een meer veilige en comfortabele fietsverbinding met de binnenstad, doordat de Korreweg fietsvriendelijker wordt. De vernieuwing van de Gerrit Krolbrug zal de betrouwbaarheid van deze route versterken.

Het openbaar vervoer moet via een snelle en directe verbinding de binnenstad kunnen bereiken. De busbaanbrug speelt hierin een belangrijke rol. De huidige busbaanbrug over het Van Starckenborghkanaal voldoet niet aan de vaarwegeisen voor vaarklasse Va. Omdat de busbaanbrug nog vrij nieuw is (gebouwd in 1985) en omdat de brug geopend kan worden is er in het programma 'Opwaardering Vaarweg Lemmer-Delfzijl' (vastgesteld in 1998) geen prioriteit verleend voor vervanging van de brug. De wens om een nieuwe multimodale oeververbinding te maken is er wel. Een nieuwe, betere oeververbinding is van belang voor de scheepvaart, het openbaar vervoer, de in te passen autoverbinding én zorgt bovendien voor een goede fietsverbinding tussen Kardinge en de binnenstad.



Voortgang

Afgelopen periode hebben we een plan van aanpak opgesteld voor een voorkeursalternatief voor het Oosterhamriktracé. Op hoofdlijnen doorlopen we de volgende processtappen.

Stap	Planning Aanpak Oosterhamrikzone	
0	- bepalen kaders voor participatie plan van aanpak	januari 2017
1	- opdrachtformulering onderzoek	april 2017
2	- uitvraag / opdrachtformulering	mei 2017
3	- uitwerking varianten op niveau Voorlopig Ontwerp i.o.m. stakeholders	september 2017
4	- beoordeling varianten - vaststellen 'ontwerp'- voorkeursvariant College B&W - start inspraakperiode	oktober 2017
5	- brede participatie/ inspraak op ontwerpvoorkeursvariant (6 weken)	december 2017
6	- verwerking participatie detaillering	januari 2018
7	- Voorkeursalternatief vaststellen door gemeenteraad - Uitwerking voorkeursvarianten, voorbereiding en aanbesteding, planologische procedures	februari 2018 2 ^e kwartaal 2018
	- Aanbesteding/gunning Oosterhamriktracé	Eind 2019
	- Oplevering Oosterhamriktracé	2023

Binnen de kaders van het principebesluit is ruimte voor inbreng van uit de omgeving. Zo gaat het college uit van de drie varianten voor de autoverbindingen, maar wellicht zijn er subvarianten die ook aan de uitgangspunten voldoen.

Fietsvriendelijke Korreweg

Voor de plannen voor de herinrichting Korreweg, moet het ontwerpproces met de omgeving nog starten en zijn verschillende varianten denkbaar. Met de herinrichting van de Korreweg moeten we ook extra maatregelen nemen op de kruispunten. Zo onderzoeken we bij kruispunt J.C. Kapteynlaan of hier een fietsrotonde mogelijk is. Belangrijk in deze stap is de start van het gesprek met de omgeving om te inventariseren wat de wensen, knelpunten en aandachtspunten zijn van de bewoners/ondernemers/belanghebbenden voor de fietsvriendelijke Korreweg en hoe zij de ruimte in de straat van gevel tot gevel willen besteden.

Oeververbinding

Voor een nieuwe oeververbinding zijn de nodige voorstudies gedaan, zoals het type verbinding (brug, aquaduct, in verschillende opties) en de locatie. Echter moet hier de relatie gezocht worden met de overige projectonderdelen.

Planning

We kiezen er voor om in een integrale ruimtelijke vekenning de verschillende opgaven uit te werken. Die bestaat uit:

1. ruimtelijke uitwerking van de varianten voor een autoverbinding Oosterhamriktracé, met het bijbehorende pakket aan doorstromingsmaatregelen (zie ook bullet 4);
2. ruimtelijke uitwerking van de varianten voor een herinrichting van de Korreweg gericht op meer ruimte voor de fiets, met extra aandacht voor de kruispunten en de mogelijkheden te faseren (en zo mogelijk te ontkoppelen van andere projectonderdelen);
3. ruimtelijke uitwerking van de drie mogelijke locaties en de mogelijke varianten voor een oeververbinding in het Oosterhamriktracé;
4. een ontwerp van de huidige busbaanbrug, waarover auto, bus en fiets worden afgewikkeld, met een berekening van het effect op busexploitatie;
5. Kruispuntoplossingen voor de inpassingsvraagstukken fietsvriendelijke Korreweg, Oosterhamriktracé en de (toekomstige) oeververbinding;
6. Doorstromingsmaatregelen op de invalswegen, waaronder een 'knip' op de Petrus Campersingel mét Oosterhamriktracé;
7. Verkeersplan voor de omliggende wijken;
8. Inzichtelijk maken van faseringsmogelijkheden Fietsvriendelijke Korreweg, Oosterhamriktracé en (toekomstige) oeververbinding;
9. een kostenraming voor varianten Oosterhamriktracé, Fietsstraat Korreweg, doorstromingsmaatregelen en (toekomstige) oeververbinding;
10. Opstellen wegingskader voor besluitvorming voorlopig ontwerp voor Oosterhamriktracé, Fietsvriendelijke Korreweg en oeververbinding;
11. een aanpak waarin belanghebbenden in de vorm van workshops, en ontwerpateliers tijdens de onderzoeksfase inbreng kunnen leveren;
12. een vergelijking van de varianten met een referentiesituatie, waarbij er sprake is van een autonome ontwikkeling zonder project;
13. Aandachtspunten bij de opdrachten zijn de samenhang met de vervanging van de Gerrit Krolbrug, de motie om een fietsvariant voor de Gerrit Krolbrug te onderzoeken en de samenhang met de andere ontwikkelingen in de stad.

2.2 Bereikbaarheid - Huidige busbaanbrug voor bus-auto-fiets en toekomstige oeververbinding

Huidige busbaanbrug

Uitgangspunt voor het Oosterhamriktracé is voorlopig de huidige busbaanbrug. We gaan ook de mogelijkheden onderzoeken voor een nieuwe oeververbinding.

Het is een breed gedragen wens van de Stad, bewoners- en belangenorganisaties om een nieuwe fietsroute aan te leggen tussen HOV knooppunt Kardinge en de binnenstad. Uw raad heeft het college de opdracht gegeven om een nieuwe fietsroute te onderzoeken. Bekekend moet worden of er mogelijkheden zijn om de auto, bus en fiets op de huidige busbaanbrug te combineren. Daarnaast moet worden onderzocht wat er civieltechnisch nodig is om de huidige brug geschikt te maken voor de menging van de auto-, fiets- en busverbinding. Hierbij wordt ook een kostenraming opgesteld.

Het onderzoek naar de doorstromingsmaatregelen voor auto en bus voor de menging op de busbaanbrug en de maatregelen/kruispunten die nodig zijn op de punten waar vervlecht en ontvlecht moet worden, wordt meegenomen in deelopdracht IV van het raadsbesluit. Alsmede de exploitatie-effecten voor de bus, in samenwerking met het OV-bureau.



Toekomstige busbaanbrug

De huidige busbaanbrug voldoet niet aan de eisen voor vaarklasse Va. Vanwege onvoldoende budget in het Programma opwaardering vaarweg Lemmer-Delfzijl en daarbij het feit dat de brug kan worden opengesteld (geen hoogtebeperking), is deze brug (voorlopig) buiten het programma gebleven voor de opwaardering van de kunstwerken. De wens om een nieuwe multimodale oeververbinding te maken is er vanuit de scheepvaart, het openbaar vervoer, de autoverbinding en voor een directe en comfortabele fietsverbinding tussen Kardinge en de binnenstad. Er zijn verschillende typen oeververbinding denkbaar. Bureau Witteveen + Bos heeft een verkenning verricht naar mogelijke varianten (Witteveen+Bos, Eindrapportage variantenstudie Gerrit Krolbruggen – spoor B, 2016)

De ontwikkellocaties aan weerszijden van de busbaanbrug zijn locaties voor nieuwe woningen. Voor deze ontwikkellocaties is belangrijk om te weten, waar de eventueel toekomstige brug komt te liggen. Dit om rekening te houden met een ruimtereservering. Daarom vragen wij een locatie van de toekomstige brug en bijbehorende ruimtelijke reservering te bepalen. Voorwaarden bij het bepalen van de locatie is dat de nieuwe oeververbinding inpasbaar is en een logische aansluiting heeft op het wegennet aan beide kanten van de brug.

2.3 Bereikbaarheid - Maatregelpakket verbetering doorstroming verkeer

Uit het onderzoek Bereikbaarheid UMCG (2013) en de second opinion hierop door bureau Arane (2016) is gebleken dat de autoroute onderdeel wordt van een robuust wegennet in de stad. Een robuust wegennet betreft het opnamevermogen en de flexibiliteit van het verkeersnetwerk voor wisselende verkeersomstandigheden. Naast de inpassing van de autoroute is daarvoor ook een pakket aan doorstromingsmaatregelen nodig. Deze maatregelen zijn een noodzakelijke voorwaarde om het verkeer te kunnen managen. Daarom moeten de maatregelen gebaseerd worden op een regelaanpak. In Amsterdam en Utrecht wordt de regelaanpak met succes toegepast in zwaarbelaste netwerken.

Om te komen tot een voorkeursvariant voor het Oosterhamriktracé moeten we een bindend oordeel kunnen geven hoe goed een variant verkeerskundig functioneert op stedelijk- en buurtniveau. In tegenstelling tot de fysieke inpassing van infrastructuur, staan bij de regelaanpak de informatie naar en de keuzemogelijkheden voor de weggebruiker centraal en gaat het met name om verkeersmanagement maatregelen. Voor de doorstromingsmaatregelen is het noodzakelijk om OHT en Fietsstraat in relatie tot elkaar te beschouwen: ingrepen in de ene route hebben gevolgen voor de andere.

Voortgang

In het kader van afstemmingsorganisatie Groningen Bereikbaar hebben wij een start gemaakt met de aanpak GGB+ (Gebiedsgericht benutten plus). Een regelstrategie en functiekaart voor 2015-2020 zijn uitgewerkt. In het kader van de Second Opinion Bereikbaarheid UMCG is deze netwerkvisie doorvertaald naar het jaar 2030 (Arane, Netwerkvisie Groningen 2030, 2016). Deze Netwerkvisie is het uitgangspunt voor het vervolg. In de netwerkvisie 2030 is opgenomen hoe het netwerk in 2030 zou moeten functioneren. Aan de basis van de functiekaart liggen functieprofielen waarin voor elke wegtype kwalitatief wordt aangegeven welke functie de weg in het netwerk inneemt en welke kenmerken deze moet hebben. Aan de concept Netwerkvisie 2030 uit het raadsvoorstel moet de autoverbinding in de Oosterhamrikzone echter worden toegevoegd. Dit zal nog worden aangepast. Ook is het plan de netwerkvisie multimodaal te maken.

2.4 Bereikbaarheid - Vervanging Gerrit Krolbrug

Uw raad heeft ingestemd met de voorkeursvariant voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug (raadsvoorstel #5732056). De voorkeursvariant houdt rekening met onze ambitie om de Korreweg opnieuw in te richten als een straat waar de veiligheid en comfort van fietsers en de doorstroming van het fietsverkeer voorop staat. Deze opgave leidt in onze ogen pas echt tot succes als het autoverkeer op de Korreweg niet groeit van 4000 naar 6000 auto's per etmaal. Daarom streven wij naar een afname met minstens de helft van het huidige aantal auto's - beperkt tot bestemmingsverkeer in de wijk. Met andere woorden: de Korreweg fungeert dan niet meer als stadsdeelontsluiting.

Dit is het geval bij de aanleg van een alternatieve autoverbinding via de Oosterhamrikzone. Dat betekent ook dat we mee kunnen gaan met een oplossing voor de Gerrit Krolbrug die niet de uiterste grenzen opzoekt vanuit het huidige gebruik.

Ook voorkomen we - als er besloten wordt een nieuwe autoverbinding via de Oosterhamrikzone aan te leggen - dat er sprake is van een zwaar overgedimensioneerde brug. We menen met de voorliggende voorkeursvariant een goed evenwicht te hebben gevonden tussen het gebruik nu en het beoogde gebruik op middellange termijn. Daarmee kan deze variant worden bestempeld als 'no-regret' variant. Daarmee is hij dus geen variabele meer in de planvorming voor de Oosterhamrikzone en de Korreweg en kan Rijkswaterstaat de verdere stappen zetten tot de noodzakelijke vervanging.

In uw besluit heeft u uitgesproken dat in de uitwerking van de varianten voor de Oosterhamrikzone ten minste één optie aan u wordt aangeboden waarbij de Gerrit Krolbrug voor autoverkeer wordt afgesloten.

Voortgang

In de Rijksbegroting is opgenomen dat het programma opwaardering vaarweg Lemmer – Delfzijl met 2 jaar wordt verlengd. In het uitvoeringsprogramma van het Rijk staat de Gerrit Krolbrug nu gepland voor oplevering in 2023 in plaats van 2020. Wij zetten ons in voor een vervanging in 2020 en zijn hierover, samen met de provincie, in gesprek met het Rijk. Wij hebben hen gewezen op het belang van een spoedige vervanging gelet op de functie van de brug in ons verkeersnetwerk en het risico dat de brug vaker en langer niet beschikbaar is vanwege technische mankementen. Het betreft immers één van de drukste fietsroutes en vormt de ontsluiting voor de Korrewegwijk en het gebied de Ulgersmaweg. Wij zullen uw raad op de hoogte houden van de ontwikkelingen.

2.5 Ruimte voor de fiets, Korreweg

De ambitie is om de fietser op de Korreweg meer ruimte, comfort en veiligheid te bieden. Dit betekent een herinrichting van de Korreweg. De vraag is: hoe ziet deze fietsvriendelijke straat eruit en hoe wordt deze op de beste manier ingepast? Hierbij hebben we een intensief traject met de omgeving voor ogen.

Daarnaast ligt er een faseringsvraagstuk. De herinrichting van de Korreweg kan waarschijnlijk eerder tot uitvoering worden gebracht dan het Oosterhamriktracé. En door het (mogelijke) uitstel van de Gerrit Krolbrug mogelijk ook eerder dan de vervanging van deze brug. Dit betekent dat er een situatie kan ontstaan waarbij de Korreweg heringericht is, er nog geen nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone is en de Gerrit Krolbrug nog niet is vervangen. Om deze reden wordt de planstudie voor de herinrichting van de Korreweg gelijktijdig met de planuitwerking van het Oosterhamriktracé uitgevoerd zodat een afgewogen keuze voor beide voorkeursvarianten kan worden gemaakt.



Voortgang

Voor de plannen voor de herinrichting Korreweg, moet het ontwerpproces met de omgeving nog starten en zijn verschillende varianten denkbaar. Met de herinrichting van de Korreweg moeten we ook extra maatregelen nemen op de kruispunten. Zo moeten we kruispunt J.C. Kapteynlaan onderzoeken of hier een fietsrotonde mogelijk is. Belangrijk in deze stap is de start van het gesprek met de omgeving om te inventariseren wat de wensen, knelpunten en aandachtspunten zijn van de bewoners/ondernemers/ belanghebbenden voor de fietsvriendelijke Korreweg en hoe zij de ruimte in de straat van gevel tot gevel willen besteden.

3. Energie

Groningen wil in 2035 een energie-neutrale stad zijn. Dat is een grote opgave en met een aandeel van 20% in het totale energieverbruik kan mobiliteit daarin een substantiële bijdrage leveren. Via The Next City werken we aan een integraal perspectief op een duurzame stedelijke ontwikkeling. Beschikbare ruimte dient zo efficiënt en multifunctioneel mogelijk ingericht te worden, om zo een gebied te ontwikkelen dat antwoord geeft op huidige en toekomstige gebruikswensen.

Tijdens de Nationale Klimaatop van oktober 2016 heeft uw college onder andere het manifest 'wonen zonder gas' ondertekend. Hiermee committeren we ons aan de uitfasering van aardgas. Voor nieuwbouw geldt de ambitie energie-neutrale nieuwbouw vanaf 2017. We brengen bij ontwikkelende partijen in de Oosterhamrikzone duurzaamheid actief onder de aandacht. Energieneutrale woningen, zonnecollectoren, slim scheiden van afval, slim ontwerpen, duurzaam materiaal gebruik, ecologische toepassingen in ontwerp etc.

4. Duurzaamheid

Groningen wil de groene Energiehoofdstad van Nederland zijn. Een streven waar de projecten in de Oosterhamrikzone aan kunnen bijdragen en daarmee ruimte bieden voor duurzame en toekomstbestendige maatregelen.

Duurzaamheidsthema's, zoals energiebesparing, leefbaarheid, beperking materialen en grondstoffen en duurzame economie, worden gestructureerd en inzichtelijk meegenomen in de ruimtelijke verkenning.

5. Gebiedsontwikkeling

Zie punten 1 en 2

6. Ruimtelijke economie

De ontwikkeling van de Healthy Ageing Campus UMCG Noord en de groei van UMCG is ondanks de crisis onverminderd doorgegaan. Het UMCG biedt aan meer dan 10.000 mensen werk en is daarmee de grootste werkgever van het Noorden. Een goede en betrouwbare bereikbaarheid is van cruciaal belang voor de stad Groningen.

Vele grondeigenaren en ondernemers zijn aangesloten bij de bedrijvenvereniging VBNO. Zij pleitten met verschillende initiatieven voor een betere tijdelijke invulling van onder andere de locatie Simmeren (Ulgersmaweg 32) en pleiten voor een verbeterde bereikbaarheid vanuit de binnenstad.

7. Financiën

De totale kosten van de grondexploitatie worden tot en met 2028 geraamd op € 52.826.000.

De gemaakte kosten bedragen per 31 maart 2017 € 41.024.000.

Aan bijdragen is € 23.753.000 op eindwaarde geraamd, waarvan per 1 april € 21.063.000 is gerealiseerd.

De totale grondopbrengsten worden tot en met 2028 geraamd op € 29.832.000 waarvan per 31 maart 2017 € 9.306.000 is gerealiseerd.

Kosten, bijdragen en opbrengsten resulteren in een positief exploitatieresultaat op eindwaarde (31-12-2028) van € 758.000. Op startwaarde (1-1-2017) bedraagt het positieve exploitatieresultaat € 598.000.

Stand van de kredieten

Besluit 27-02-2002, nr. 196	1.706.599
Besluit 29-01-2003, nr. 199	1.127.000
Besluit 17-12-2003, nr. 175	175.000
Besluit 17-12-2003, nr. 153	14.700.000
Besluit 31-05-2006, nr. 34	5.461.000
Besluit 28-06-2006, nr. 6g	1.236.000
Besluit 20-06-2007, nr. 12	5.430.000
Besluit 28-05-2008, nr. 6g	179.000
Besluit 26-08-2008, nr. 6h	399.000
Besluit 28-10-2009, nr. 61	46.000
Besluit 29-9-2010, nr. 6c	231.000
Besluit 15-12-2010, nr. 6e	9.275.000
Besluit 30 maart 2011, nr. 7c	102.700
Besluit 25 januari 2012 6g	-/- 519.000
Besluit 30 januari 2013 8b-12	-/- 837.000
Besluit 18 december 2013, nr.6i	1.857.000
Besluit 17 december 2014, nr. 6u	1.785.000
Besluit 16 december 2015, nr 6k.	1.985.000
Totaal toegestane kosten van het plan	44.340.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2017	41.024.000
---	-------------------

Risico's

Naast de algemene risico's zijn de volgende risico's specifiek van toepassing:

- Ten aanzien van de locatie Simmeren speelt een aanvullend risico met betrekking tot de kosten van saneren in verband met de asbest en overige verontreinigingen;
- Een risico is de uitgifte van woningbouw en bedrijfsterreinen. Inmiddels heeft zich een kentering in de markt voltrokken zoals hiervoor al is beschreven; de woningmarkt trekt stevig aan;
- Voor de hele zone geldt dat bodemsanering en sloopkosten een hoog risico meebrengen. Voor saneringswerkzaamheden geldt over het algemeen dat we - op voorhand - weten dat er vervuiling is. Daarom kunnen we vooraf een uitgebreide inventarisatie uitvoeren, waardoor we de risico's beter kunnen inschatten. Voor sloopkosten is een m³-prijs neergezet die kan fluctueren - afhankelijk van wel of geen asbest;
- Inmiddels is in het bestuurlijke overleg vastgesteld dat de aanpak van de Gerrit Krolbrug vooral een aangelegenheid van het Rijk is en dat de stad en regio verantwoordelijk is voor de verbinding door de Oosterhamrikzone. Wij schatten in dat de mogelijkheden voor financiering door het commitment van de provincie groter zijn geworden. Maar zekerheid over financiering hebben we niet. Wel hebben we onze deelname aan het zogenaamde "Ringsparen" voortgezet. In dit fonds van de provincie zijn projecten als de aanpak van ring West, de ontsluiting van het stationsgebied en het Oosterhamriktracé opgenomen. Wij willen deze opgaven samen met de provincie verder uitwerken om zo ook zicht te krijgen op de financiële ruimte voor de aanleg van een Oosterhamriktracé.

Aanpak Ring Zuid

1. Wonen

Op 30 november 2016 heeft Combinatie Herepoort een begin gemaakt met de sloop van de huurwoningen aan de H.L. Wichersstraat-noordzijde. De woningen moeten plaatsmaken voor de ombouw van de zuidelijke ringweg. De werkzaamheden zijn half februari 2017 afgerond. De woningen werden de laatste tijd via tijdelijke contracten verhuurd. De laatste bewoners hebben tijdig een nieuw (tijdelijk) onderkomen kunnen krijgen dankzij verschillende partijen.

2. Bereikbaarheid

Combinatie Herepoort heeft in het najaar van 2016 de contouren voor de aanpak gepresenteerd, met daarin de fasering van de aanlegwerkzaamheden.

Combinatie Herepoort zal tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg vier tijdelijke wegen aanleggen. Dat zorgt voor een stabiele en veilige verkeerssituatie en geeft de aannemer de ruimte om snel de nieuwe wegen, de verdiepte ligging en viaducten te bouwen. In februari 2017 heeft Combinatie Herepoort hierover vier inloopbijeenkomsten georganiseerd.

In januari 2017 is aannemer Combinatie Herepoort met de voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van de Helperzoomtunnel gestart. Zo is het bouwterrein ingericht en zijn er bomen gekapt. Dit voorjaar begon de bouw van de tunnel echt met het intrillen van damwanden aan weerszijden van waar de tunnel komt te liggen. De Helperzoomtunnel wordt een verbinding voor auto's, fietsers, voetgangers en openbaar vervoer tussen Helpman/Coendersborg en het Europapark. Vrachtwagens mogen er niet doorheen. De nieuwe tunnel komt op de plek van het huidige Helperpad en gaat onder het spoor door naar de Duinkerkenstraat. De Helperzoomtunnel vervangt de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat. Deze moet om veiligheidsredenen dicht omdat er meer treinen gaan rijden tussen het Hoofdstation en station Europapark. Als optimalisatie in het project Aanpak Ring Zuid is een fietstunnel bij de Esperantostraat opgenomen. De bouw van de Helperzoomtunnel maakt deel uit van het project Aanpak Ring Zuid.

Groningen Bereikbaar heeft in het najaar van 2016 een eerste oordeel gevormd over de bereikbaarheid van de stad tijdens de bouwwerkzaamheden van Aanpak Ring Zuid. De wegbeheerders hebben vooruitlopend op de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg inmiddels verschillende projecten uitgevoerd, die een bijdrage leveren aan het bereikbaar blijven van de stad tijdens de uitvoering. Zo is inmiddels het Sontwegtracé gereed en zijn de noordelijke en oostelijke ringweg nu toegerust om als omleidingsroute te kunnen fungeren. Ook zijn mogelijk conflicterende projecten anders gefaseerd of uitgesteld.

Op basis van de beoordeling van een aantal deelfaseringen van CHP is de eerste indruk dat er in de aanpak van CHP veel wordt gedaan om de hinder te beperken. De bouwtijd is korter dan waar we in eerste instantie vanuit zijn gegaan. En door slim te bouwen en slim te plannen zet CHP zich in overleg met Groningen Bereikbaar in voor een zo goed mogelijke doorstroming van het verkeer. Op basis van de eerste analyses van Groningen

Bereikbaar hebben wij er vertrouwen in dat de stedelijke bereikbaarheid gedurende de ombouw acceptabel is. Maar ook dat er sprake zal zijn van verkeershinder voor weggebruikers en dat het een pittige opgave blijft om de stad bereikbaar te houden.

Hiervoor zijn gezamenlijke inspanningen en maatregelen nodig van overheid, bedrijfsleven en weggebruikers. Het is zaak om vanuit Groningen Bereikbaar, Combinatie Herepoort, het bedrijfsleven en het onderwijs alles te richten op een goede spreiding van de verkeersdruk en het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer.

Bij P+R Hoogkerk startte Combinatie Herepoort de werkzaamheden voor de nieuwe op- en afritten op de A7 voor bussen. In oktober 2017 zijn deze aansluitingen klaar.

3. Energie

Binnen de aanpak van de zuidelijke ringweg is energie geen specifiek thema.

4. Duurzaamheid (groen, klimaatbestendigheid, gezondheid)

Het project Aanpak Ring Zuid is er mede op gericht de leefbaarheid in de omgeving van de zuidelijke ringweg te verbeteren. Na de ombouw levert de weg minder geluidsoverlast op voor de omgeving. De luchtkwaliteit voldoet overal aan de normen. En de omgeving van de weg krijgt een groenere uitstraling.

Op de zuidelijke ringweg zelf en op de wegen in de stad die opnieuw worden ingericht, komt 'stiller' asfalt. Uit berekeningen blijkt dat het plan bij geen enkele woning leidt tot het overschrijden van de wettelijke maximale geluidsgrenzen.

De kwaliteit van de lucht rond de zuidelijke ringweg voldoet overal ruimschoots aan de normen. Nu, maar ook in de toekomst. Wanneer het plan is uitgevoerd, in 2021, is de lucht rondom de zuidelijke ringweg schoner dan nu. Dat komt niet door de ombouw van de zuidelijke ringweg, maar is vooral te danken aan landelijke ontwikkelingen. De afgelopen jaren is de luchtkwaliteit overal in Nederland aanzienlijk verbeterd. Industrie, landbouw en verkeer stoten steeds minder vervuilende stoffen uit. Het is de verwachting dat deze trend zich de komende jaren doorzet. In het Noorden is de lucht bovendien schoner dan gemiddeld in Nederland.

Combinatie Herepoort heeft in zijn aanpak veel aandacht voor het aspect groen en duurzaamheid. Zo wordt verwacht dat er meer dan 200 bomen meer behouden kunnen worden in vergelijking met het worst case scenario in het Tracébesluit. Ook worden de geluidsschermen in de definitieve situatie volledig groen door geluidsisolerende en geluidssorberende beplanting. Ecologische verbindingen worden gestimuleerd door onder meer de aanleg van onderbegroeiing en noot- en besdragende struiken voor kleine knaagdieren, vogels en insecten, faunapassages en het toevoegen van diverse natte gebieden. Alle partners in de Combinatie Herepoort hebben het maximale niveau (niveau 5) op de prestatieladder CO₂. Ook wordt alles erop ingezet de verkeersbewegingen van het werkverkeer te beperken.

5. Gebiedsontwikkeling

De ombouw van de zuidelijke ringweg biedt een uitgelezen kans om de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving te verbeteren. In de jaren '60, bij de aanleg van de zuidelijke ringweg, zijn stadswijken en het Sterrebos doorsneden. De weg vormt sindsdien een barrière door de stad. Vanuit de wijken bestaat het aangezicht van de ringweg uit geluidsschermen, hellingen en damwanden. Bij de ombouw van de zuidelijke omweg wordt meer aandacht besteed aan de ruimtelijke inpassing van de weg in de stedelijke omgeving. De weg wordt compact en krijgt een groene uitstraling. Tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep verdwijnt de weg onder de grond. Over de verdiept liggende weg worden drie 'deksels' gelegd. Daar bovenop komt een nieuw park: het Zuiderplantsoen. Dit nieuwe park verbindt de stadswijken Oosterpoort, De Linie en de Herewegbuurt weer met elkaar.

6. Ruimtelijke economie

Het plan moet zorgen voor een beter bereikbare stad en regio, nu en voor toekomstige generaties. Dat betekent dat de weg meer verkeer moet kunnen verwerken. Daarom krijgt de weg extra rijstroken en andere op- en afritten. Ook verdwijnen de verkeerslichten op het Julianaplein, zodat u sneller dit plein kunt passeren. Vanwege de verbeterde bereikbaarheid van de aanliggende

bedrijventerreinen en de economische centra zal het vestigingsklimaat profiteren: van west naar oost, en van zuid tot noord.

Combinatie Herepoort geeft aan dat 70% van de investering in Noord-Nederland zal neerslaan, en dat een en ander 1.825 arbeidsjaren aan directe werkgelegenheid oplevert (gemiddeld 365 fte per jaar) en 660 arbeidsjaren aan indirecte werkgelegenheid (gemiddeld 132 fte, effect na vijf jaar). CHP zal deze doelstellingen meten en monitoren en zal bovendien regionale bedrijven uitdagen om met innovaties te komen. Ook is er in ruime mate aandacht voor social return en opleidingsplaatsen, wat onder meer geresulteerd heeft in de Ringweg Academie.

7. financiën

De aanpak van de zuidelijke ringweg wordt bekostigd vanuit het RSP en een bijdrage vanuit het MIRT. De kosten bestaan uit voorbereiding en toezicht (plankosten) en realisatiekosten.

De gemeente maakt zelf ook kosten voor het beoordelen van de producten van de projectorganisatie, ambtelijke en bestuurlijke advisering, strategische adviezen en proceskosten. De raad heeft daarvoor achtereenvolgens de volgende kredieten beschikbaar gesteld.

Stand van de kredieten (gemeentelijke plankosten)

Besluit 17-12-2008	400.000
Besluit 25-11-2009	500.000
Besluit 20-10-2010, 6g	500.000
Besluit 25-01-2012	250.000
Besluit 20-06-2012, 7b	375.000
Besluit 12-06-2013, 6k – 26 juni 2013	200.000
Besluit 02-07-2014, 6d	375.000
Besluit 16-12-2015, 5m	330.000
Besluit 21-12-2016 6d	72.800
Totale toegestane kosten	3.002.800

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2017	2.864.477
--------------------------------------	-----------

Risico's

Ten behoeve van deze risicobeheersing zijn de belangrijkste risico's van het project in beeld gebracht, en zijn beheersmaatregelen benoemd. Deze risico's verschuiven gedurende het proces en worden dan ook continue geactualiseerd. Dit voorjaar is de risicoanalyse voor vervolgfase gehouden.

De belangrijkste risico's zijn hieronder benoemd:

- 1) Optimalisaties kunnen niet worden gerealiseerd.

De realisatie van een ontbrekende schakel in het nieuwe Zuiderplantsoen, een fiets- en voetgangersverbinding ter hoogte van de huidige Esperanto-kruising, is een diepe wens van de stad, en maakt onderdeel uit van een optimalisatiepakket. Ook in dit optimalisatiepakket zitten een 'groene aankleding' van het nieuwe Julianaplein, de ingang van de verdiepte ligging, en het realiseren van een volledige aansluiting ter hoogte van de Europaweg. Alle optimalisaties maakten onderdeel uit van de uitvraag aan de aannemers. De winnende bieding van Combinatie Herepoort is dus inclusief de drie optimalisaties en kunnen daarmee binnen budget gerealiseerd worden. Dit onder

voorbehoud dat er zich geen onevenredig grote tegenvallers voordoen tussen het moment van gunning en het herijkingsmoment en de waarborging van de planologische inpassing van deze optimalisaties.

- 2) Verwerking van eisen naar contract is onvoldoende, of eisen zijn van onvoldoende kwaliteit of integraal

De gekozen aanbestedingsvorm is 'design & construct'. Dit betekent dat de aannemer een ontwerp maakt op basis van systeem- en proceseisen, deels gevoed door klanteisen van beheerders en stakeholders. Als de eisen incompleet, kwalitatief onvoldoende zijn, conflicteren of anders geïnterpreteerd worden door de aannemer, beïnvloedt dit de kwaliteit en het proces. Door meer tijd voor de voorbereiding te nemen kan het risico beheerst worden. De gemeente heeft in het najaar van 2015 ingestemd met de verwerking van de eisen voor de onderdelen die in eigendom van de gemeente komen. Het risico is daarmee beheerst.

- 3) Kabels en leidingen voor planfase onderschat

De zuidelijke Ring Groningen (ZRG) ligt op een knooppunt van kabels- en leidingen. De verleggingsopgave wordt bemoeilijkt door de beperkte aanwezige ruimte. Het risico bestaat dat er onvoldoende tijd is genomen voor een goed overzicht van de opgaven en alternatieven, wat zich uit in risico's in tijd, geld en omgeving. Voor de gemeente zelf kan dit aan de orde zijn voor de riolering. Op 24 maart 2016 heeft het college een kredietaanvraag voorgelegd aan de raad voor de verlegging van de riolering. Om risico's van vertraging te voorkomen zijn een deel van de verleggingen overgedragen aan de aannemer, die oorspronkelijk door de eigenaar (gemeente) uitgevoerd zou worden.

- 4) Meer overlast voor omwonenden en bedrijven ervaren tijdens de ombouw dan vooraf vastgesteld

Ondanks de uitdaging aan de aannemer om slim te bouwen (plannen) en daardoor de hinder te beperken, kan de omgeving de overlast zwaarder ervaren dan vooraf ingeschat. Dit risico vraagt naast een goede uitvoering, goede informatievoorziening over bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tijdens de bouw. De communicatie hierover moet adequaat en helder zijn, dienstverlening klantgericht.

- 5) Versoberingen in de scope

De drie partners werken met een taakstellend budget. Dit vraagt om een goede projectbeheersing. Mochten overschrijdingen die niet financieel in het project op te vangen zijn zich voordoen, dan zijn versoberingen in de scope aan de orde. Dit kan ten koste gaan van de kwaliteit en omgeving.

Historie

- 2009: bestuursovereenkomst met de minister van Verkeer en Waterstaat;
- December 2009: start planstudie;
- 22 december 2010: publicatie van het voornemen (Kennisgeving) van de minister van Infrastructuur en Milieu om een Milieu Effect Rapport (MER) op te stellen voor de tweede fase van het project Aanpak Ring Zuid. Dat wil zeggen: een onderzoek naar de gevolgen van de ombouw van deze weg voor haar omgeving;
- 7 november 2011: minister stemt in met het Voorlopig Ontwerp. Deze werkt het projectbureau uit in een definitief ontwerp. Ook werken we aan het MER, die als onderdeel van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) de inspraak in zal gaan;

- 29 augustus 2013: publicatie Ontwerp Tracébesluit/ Milieu effect rapport door Minister publicatie Ontwerp Inrichtingsplannen door college van B&W. Inspraak van 30 augustus tot en met 11 oktober 2013. Publicatie Gezondheidseffectscreening;
- 17 oktober 2013: publicatie Ontwerpbesluit omgevingsvergunning; Helperzoom-tunnel, Groningen door het college; zienswijzeperiode van 18 oktober tot en met 28 november 2013;
- 30 september 2013: presentatie expert opinion in opdracht van de gemeenteraad;
- 8 oktober 2013: bespreking Ontwerp Tracébesluit/ Milieu effect rapport en Ontwerp Inrichtingsplannen in raad, 9 moties zijn ingediend als zienswijze;
- 21 mei 2014: het college informeert de raad over de tussenstand van het Tracébesluit, de Inrichtingsplannen en de aanleg van de Helperzoomtunnel;
- Juni 2014: behandeling tussenstand van het Tracébesluit, de Inrichtingsplannen en de aanleg van de Helperzoomtunnel in de raad, 12 moties zijn aangenomen in de vergadering van 25 juni;
- 9 juli 2014: informeren raad over voortgang Tracébesluit en de voorbereiding van de marktbenadering;
- 29 september: publicatie Tracébesluit (minister) en inrichtingsplannen (college), daarnaast heeft het college de omgevingsvergunning voor de aanleg van de Helperzoomtunnel aangelegd, start beroepsperiode omgevingsvergunning (t/m 10 november);
- 3 oktober tot en met 13 november 2014 beroepsperiode Tracébesluit. Tegen de Inrichtingsplannen kon geen beroep worden aangetekend;
- 16 december 2014: Rijkswaterstaat, de provincie Groningen en de gemeente Groningen hebben een realisatieovereenkomst vastgesteld voor het project Aanpak Ring Zuid.
- 19 december 2014 aankondiging start aanbestedingsprocedure.
- 27 februari 2015: aanmeldingstermijn voor de aanbesteding van het project Aanpak Ring Zuid
- 17 maart 2015: publicatie selectiebesluit aanbesteding van het project Aanpak Ring Zuid
- 23 september 2015: brief over tussenuitspraak Raad van State over Tracebesluit
- 17 februari 2016: publicatie Wijzigings-tracebesluit, start beroepsprocedure
- 11 maart 2016: Drie gegadigden hebben een bieding gedaan voor de opdracht om de zuidelijke ringweg om te bouwen.
- 15 april 2016: voornemen tot voorlopige gunning aan combinatie Herepoort i.o.
- 12 mei 2016: besluit voorlopige gunning aan Combinatie Herepoort i.o.
- 15 juli 2016: ondertekening intentieverklaring Ringwegacademie.
- 19 oktober: Tracébesluit onherroepelijk
- 11 november: informatiebijeenkomst over aanpak Combinatie Herepoort
- 2 maart: start aanleg bus-op en afrit Hoogkerk
- 9 maart 2017: start bouw Helperzoomtunnel
- 29 maart 2017: publicatie Ontwerp Wijzigings Tracébesluit voor optimalisaties Julianplein en volledige aansluiting Europaweg

Netwerkanalyse HOV-maatregelen

Voor dit project is alleen het thema Bereikbaarheid en het kopje Financiën van toepassing, de andere thema's komen hier dan ook niet aan de orde.

1. Bereikbaarheid

Op 30 oktober 2013 heeft uw raad de geactualiseerde Regiovisie Groningen-Assen vastgesteld. Een veranderende opgave en veranderde financiële omstandigheden maakten dit noodzakelijk. Naast de actualisatie van de Regiovisie is ook de regionale Netwerkanalyse herzien. Ook heeft de raad een nieuwe gezamenlijke HOV-visie vastgesteld, als uitwerking voor het openbaar vervoer. Samen met de provincie Groningen hebben wij daar een aanvullend maatregelenpakket van samen 95 miljoen euro aan gekoppeld, om spoedig een kwaliteitsstap te maken voor het openbaar vervoer.

De uitvoering was eind 2016 dusdanig gevorderd dat duidelijk was dat niet alle beschikbaar gestelde financiële middelen nodig waren om het maatregelenpakket af te ronden. Op 30 november 2016 heeft uw raad de update/vervolg van het maatregelenpakket vastgesteld waardoor onder meer de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde van het Hoofdstation mogelijk is geworden.

Het HOV maatregelenpakket

Inclusief de wijzigingen waar wij u in mei 2015 over hebben geïnformeerd omvat het maatregelenpakket na uw raadsbesluit van 30 november 2016 de volgende (deel) projecten.

1. Twee richtingen busverkeer op het Damsterdiep noordzijde; uit de nadere uitwerking kwam naar voren dat het rijden van bussen op het Damsterdiep noordzijde ruimtelijk niet goed in te passen was. Mede om deze reden is ervoor gekozen om de bussen de stad in wel via de noordzijde te laten en de bussen de stad uit via de zuidzijde voor de ingang parkeergarage Damsterdiep richting de Oostersingel te laten rijden. Deze maatregelen zijn uitgevoerd.
2. Aanleg langshalte Stationsweg noordzijde ter hoogte van het Stadsbalkon en de doorstromingsmaatregelen Stationsweg en Eeldersingel; de langshaltes zijn in 2013 gerealiseerd en de doorstromingsmaatregelen Stationsweg zijn onlangs uitgevoerd. De maatregelen aan de Eeldersingel worden naar verwachting in het voorjaar van 2017 uitgevoerd tezamen met de maatregelen die nodig vanwege Bestemming Binnenstad; bussen over west en groot onderhoud dat door Stadsbeheer wordt uitgevoerd. Hierover bent u op 22 juni 2016 geïnformeerd.
3. Aanpassen VRI en stopstrepen kruising Zaagmuldersbrug; deze maatregelen zijn uitgevoerd.
4. Halte Damsterdiep nabij Oostersluis; op deze locatie zijn twee nieuwe bushaltes aangelegd.
5. Halte aan HOV-as West ter hoogte van Stadspark incl. voetpad naar Peizerweg gecombineerd met een inrit richting de busbaan HOV-as West ten behoeve van de nieuwe busremise; in eerste instantie was het niet mogelijk om deze bushalte te realiseren omdat er geen mogelijkheid was om grond te verwerven tussen de Peizerweg en de HOV-as West. De komst van de busremise aan de Peizerweg gaf echter de kans om deze bushaltes alsnog te realiseren. De uitvoering daarvan is gecombineerd met de realisatie van een inrit van de busremise naar de busbaan. De maatregelen zijn uitgevoerd.
6. Halte Buitenhof aan Peizerweg ter hoogte van Hunsingolaan; het betreffende haltepaar is aangelegd.
7. Looprouten IKEA-Europaweg opwaarderen; de looproute is opgewaardeerd.
8. Europapark aanleg plasvoorziening; de plasvoorziening is gerealiseerd.
9. Aanpassing haltes op langere bussen; alle bushaltes langs de route Hoofdstation tot aan de P+R Reitdiep (in uitvoering) zijn geschikt gemaakt voor de bussen van maximaal 25 meter.
10. Keerlus Ruischerbrug; dit onderdeel is door de provincie Groningen gerealiseerd.

11. Afsluiting Herebrug voor autoverkeer; in uw raad van 30 maart 2017 heeft u besloten tot gefaseerde uitvoering van het project, waarbij in eerste instantie alleen de parkeergarage Haddingestraat/Pathe en Museum op het Gedempte Zuiderdiep worden ontsloten.
12. VRI Petrus Campersingel-Hanzeplein; deze VRI is aangepast.
13. Oostersingel doorstroming; dit project is gereed.
14. Opheffing haltes Meedenpad; het betreffende haltepaar is opgeheven.
15. Opheffing haltes Oosterstraat en Gelkingestraat; de betreffende haltes zijn opgeheven.
16. Opwaarderen haltes en uitbreiding DRIS; verreweg het merendeel van alle DRIS (Dynamisch Reis Informatie Systeem) is geplaatst. Alleen de DRIS systemen die op plaatsen komen waar ruimtelijke ingrepen staan gepland (bijvoorbeeld busknooppunt UMCG Noord) dan wel in uitvoering zijn, zijn nog niet geplaatst.
17. Toegankelijke haltes; (bijna) alle 125 HOV haltes zijn toegankelijk gemaakt en voorzien van extra faciliteiten zoalsabri's prullenbakken e.d., indien deze nog niet aanwezig waren. Alleen de haltes van de nog uit te voeren projecten UMCG Noord, haltes A28 en Gedempte Zuiderdiep (link met binnenstadsvisie) voldoen gedeeltelijk nog niet. Daarnaast voldoen de haltes op het busstation bij het Hoofdstation ook niet aan de toegankelijkheidseisen. Verder wordt het Hanzeplein nog aangepast omdat hier nog onvoldoende halteerruimte is. Deze haltes zijn wel al toegankelijk.
18. Opruimen haltes die vanwege vervallen lijn 4 niet meer noodzakelijk zijn: deze haltes zijn verwijderd.
19. 3 haltes (Lijzijde) in Lewenborg samenvoegen tot 2 haltes; de betreffende haltes zijn samengevoegd.
20. Realisatie bushaltes bij de Gasunie (opritten A7); deze bushaltes worden bij Aanpak Ring Zuid meegenomen.
21. Singeldam (vereenvoudigd met optimalisatie van het kruispunt Kapteinlaan/Van Doeverenplein/Vrydemalaan en het aanbrengen van een tweelicht installatie); dit project is gereed.
22. Busknooppunt UMCG Noord; uw raad heeft op 8 juni 2016 het definitief ontwerp voor het busknooppunt UMCG Noord vastgesteld. Vanwege de herinrichting van de Diepenring kunnen we pas met de werkzaamheden starten als de Diepenring gereed is. Dit om de Binnenstad Oost bereikbaar te houden. Vooralsnog gaan we er vanuit dat het busknooppunt eind 2018 gereed is.
23. Kolendrift: deze nieuwe busbaan tussen de Bloemsingel en het Boterdiep is in de zomer van 2016 voltooid.
24. Doorsteek Kurkstraatje; deze doorsteek is geoptimaliseerd.
25. Overstap Oost-West op HOV –as bij Corpus den Hoorn; de halte aan de Corpus den Hoornlaan is gerealiseerd. Het verplaatsen van een halte aan de Ketwich Verschuurlaan richting de A28 bleek niet mogelijk. Samen met de onderstaande maatregel was het de doelstelling om hier een busoverstappunt te creëren. Doordat de bushaltes niet in de directe nabijheid van de A28 gerealiseerd kunnen worden én doordat de betrouwbaarheid van de dienstregeling van zowel de noord/zuid bussen (o.a. HOV lijn 5) en oost/west op de Laan Corpus den Hoorn/Ketwich Verschuurlaan niet optimaal is, is het niet zinvol om een busoverstappunt te realiseren. Om deze reden is in de dienstregeling 2017 er voor gekozen om het aantal bussen in de oost/west-richting via de Paterswoldseweg en Van Iddekingeweg te laten rijden en niet meer via de Laan Corpus den Hoorn.
26. Halte Groningen Zuid (Noord-Zuid) bovenop viaduct; het bleek technisch en verkeerskundig niet mogelijk om bushaltes bovenop het viaduct A28 (afrit Ketwich Verschuurlaan) te realiseren. De ruimte blijkt te beperkt. Om deze reden is er voor gekozen om de huidige bushaltes op de opritten toegankelijk en geschikt te maken voor gelede bussen. Daarnaast wordt op de afrit stad uit (richting Assen) een busstrook gerealiseerd. Voorgaande wordt door ARZ meegenomen in de uitvoering. Een concrete planning voor dit project onderdeel is nog niet bekend.

- 27. Opritten Westelijke ringweg geschikt maken voor lijn 15 en materieelritten van en naar de busremise; dit later toegevoegde project is in voorbereiding. Uitvoering is gepland voor najaar 2017.
- 28. Quick Win Pleiadenlaan/Zonnelaan: dit project is voor de bouwvak 2017 gereed.
- 29. Aanpassing verkeerslichten Petrus Campersingel/Damsterdiep voor lijn 6. Dit project is voor de bouwvak 2017 gereed.

2. Financiën

Alle maatregelen zijn globaal geraamd. Met de provincie Groningen is afgesproken dat tekorten/overschotten bij de maatregelen uit de netwerkanalyse Groningen - Assen met elkaar kunnen worden uitgewisseld. Bij een tekort dienen maatregelen versoerd te worden.

Met de provincie is afgesproken de investeringsruimte te beschouwen als een gesloten financieringssysteem, en eventuele vrijvallende investeringsruimte in te zetten binnen het totale maatregelenpakket. Normaal gesproken valt vrijval terug naar de algemene middelen en vindt vandaar uit een integrale afweging plaats over de inzet van de vrijval.

In het geval van een gesloten financieringssysteem zijn positieve resultaten niet meer integraal afweegbaar (zoals gebruikelijk op basis van de financiële spelregels), maar worden ze ingezet binnen het totale maatregelenpakket netwerkanalyse Groningen - Assen. Nadelen dienen binnen het gesloten systeem te worden opgevangen. Mocht na uitvoering van alle maatregelen blijken dat er financiële middelen overblijven dan vloeit dit geld terug en kan er een integrale afweging plaats vinden. U heeft op 30 november 2016 het krediet van 19.339.000 naar 14.705.000 bijgesteld.

Stand van de kredieten

Besluit 26-11-2013, nr. 7a	19.189.000
Besluit 24-09-2014 nr. 6i	150.000
Besluit 30 -11-2016 nr 7a	-4.634.000
Totaal toegestane kosten van het plan	14.705.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2017	7.274.044,09
--------------------------------------	--------------

Risico's

De belangrijkste risico's waaruit financiële tegenvallers kunnen voortvloeien zijn scope-wijzigingen en/of aanvullende opdrachten.

Eemskanaalzone

Inleiding

In 2006 is de visie “Eemskanaalzone-verbinding in de stad” en de ontwikkelstrategie vastgesteld door de raad. De ontwikkeling van de Eemskanaalzone is van belang voor Groningen als uitbreiding van het centrum (stedelijk wonen) en als motor van de Groninger economie. Daarbij is de zone de aangewezen plek voor de aansluiting van Meerstad op de gehele Stad, met een hoogwaardige verbinding met de binnenstad.

De financiële en economische crisis van 2008 heeft voor een andere dynamiek van de Eemskanaalzone gezorgd dan was voorzien. Zo is de nadruk vooral gelegd op de infrastructurele werken, bijvoorbeeld de Sontbrug, de Berlagebrug en P&R Meerstad. Echter veel van de overige programma's of gewenste transformaties zijn gewijzigd of hebben stilgelegen. Nu de markt voor ontwikkeling van woningbouw, grootschalige detailhandel en bedrijvigheid na een flinke stilstand weer aantrekt, is nu het juiste moment om de lijn voor de komende jaren opnieuw uit te zetten.

Medio 2016 is een start gemaakt om de visie Eemskanaalzone van 2006 te actualiseren. We willen de ambities opnieuw tegen het licht houden. Het gaat opnieuw om de verbinding tussen Meerstad en stad, maar meer nog dan voorheen is ook de verbinding zelf een belangrijke ontwikkellocatie geworden en kijken we al voorzichtig naar de volgende transformatiegebieden zoals de zuidelijke havenbekkens, waar nieuw programma gecombineerd kan worden met bestaande bedrijvigheid of waar nieuwe vormen van menging kunnen ontstaan. Door de groei van de stad en nieuwe infrastructuur komen voormalige stadsranden centraler in de stad te liggen, waardoor ze voor meerdere programma's potentieel interessant worden.



We verwachten **de geactualiseerde visie voor de Eemskanaalzone 2017**, inclusief een uitvoeringsprogramma en de grondexploitatie in juni van dit jaar aan te kunnen bieden.

1. Wonen

De markt trekt weer aan en de vraag naar stedelijk wonen neemt weer toe. Om hierin te kunnen voorzien zullen we op meerdere locaties in de Eemskanaalzone de komende jaren gaan ontwikkelen, zowel aan de noordzijde (waar de ontwikkeldruk in dit gebied hoog is) als aan de zuidzijde van het Eemskanaal.

Noordzijde Eemskanaal

De planontwikkeling aan de noordzijde van de Eemskanaalzone wordt geconcretiseerd. Met de diverse marktpartijen die bezit hebben in dit gebied (vanaf de Betonboslocatie tot en met onze eigen locaties ten weerszijden van de Eltjo Ruggeweg) gaan we afspraken maken over de ontwikkeling van een stedelijk woonmilieu in dit gebied. Er liggen hier kansen voor de ontwikkeling van zowel grondgebonden gezinswoningen als gestapelde bouw langs het kanaal (voor o.a. één- en tweepersoonshuishoudens). We zijn met een ontwikkelaar in gesprek om de EMG-silo om te zetten naar hoogwaardige zelfstandige eenheden voor jongeren.

Voortgang

Containerterminal

Dit deelgebied betreft een eigen, gemeentelijke te ontwikkelen deelgebied, die is afgeleid van de intense laagbouwmanifestatie 2008/2009. Nu de markt weer aantrekt, worden de mogelijkheden voor woningbouwontwikkeling onderzocht en vinden voorbereidende werkzaamheden plaats.

Revitalisering woonschepenhaven

De werkzaamheden zijn voor 95% gereed. Momenteel worden wat restpunten afgewerkt en volgt in het voorjaar wat afrondende groenwerkzaamheden. Aanleg nutsvoorzieningen, riool, baggeren, steigers en parkeerplaatsen zijn gereed.

Het Eemskwartier (Kop van Oost fase 2)

Ontwikkelaar Heijmans nadert de afronding van bouw laatste fase. Eindoplevering najaar 2017.

2. Bereikbaarheid

Een belangrijke voorwaarde voor het succes van Meerstad als wijk van Groningen is nog steeds een stevige verankering van Meerstad aan de stad (zie ook visie “Eemskanaalzone – verbinding in de stad”). Om een goed toegankelijk stadsdeel te maken is het belangrijk duidelijke, aantrekkelijke en levendige verbindingen te ontwikkelen. In de huidige situatie ontbreekt dit, waardoor bepaalde delen van de oostkant niet gekend of ongebruikt zijn. Door het voorzien in Fast Lanes, Slow Lanes en Green Lanes kan de toegankelijkheid van het gebied versterkt worden: op een snelle, aantrekkelijke, sociaal veilige en comfortabele manier per auto, fiets of te voet naar je bestemming gaan.

P+R Meerstad

Bij Meerstad komt een nieuw P+R-terrein dat plaats gaat bieden aan ongeveer 400 auto's. Het terrein komt bij de afrit langs de Driebondsweg, die parallel aan het Eemskanaal loopt. Het nieuwe P+R-terrein biedt, zeker sinds de komst van de nieuwe Sontbrug, een goed alternatief voor parkeren in de binnenstad voor bezoekers uit de richtingen Hoogezand en Delfzijl.

De werkzaamheden zijn gestart. Per september zal het terrein in gebruik worden genomen, gelijktijdig met de gewijzigde dienstregeling. Dit is gelijk met de start van de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg. De afwerking van het terrein wordt afgerond in december 2017. Een wachtruimte, wc en overkapping met zonnepanelen zullen al naar verwachting in het eerste kwartaal van 2018 gerealiseerd worden.

Rotondes Oostelijke ring

Sinds de opening van de Sontbrug (zomer 2015) zijn problemen ontstaan met de verkeersdoorstroming bij de aansluiting van de St. Petersburgweg op de Oostelijke ring. Om de doorstroming te bevorderen worden de rotondes St. Petersburgweg / Odenseweg aangepast. Daarvoor moet de westelijke rotonde worden omgebouwd tot een meerstrooksrotonde en moet de oostelijke rotonde worden voorzien van een bypass richting de toerit naar de Oostelijke Ringweg. Mede gelet op de aanvang van de werkzaamheden in het kader van de Aanpak Ring Zuid en de rol die het Sontwegtracé dan kan spelen als alternatiever route, is het streven de reconstructie van de rotondes en de aanleg van P+R Meerstad tegelijkertijd te hebben afgerond.

3. Energie

In de nieuwe geactualiseerde visie is aandacht voor duurzame gebiedsontwikkeling zoals energie neutraal, Healthy Ageing, ecologie, afval, water en klimaatadaptie.

4. Duurzaamheid (groen, klimaatbestendigheid, gezondheid)

Zie punt 3.

5. Gebiedsontwikkeling

De visie Eemskanaalzone is opgesteld om vanuit ruimtelijke, verkeerstechnische, programmatische en financiële aspecten te kunnen sturen en regisseren (integrale gebiedsontwikkeling). Het doel van deze visie is kader stellend en randvoorwaarden scheppend waarbinnen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt voor zowel de korte, de middellange en de lange termijn.

6. Ruimtelijke economie

Voor dit jaar moest bij de herziening een aantal wijzigingen worden doorgevoerd in de wijze van begroten en daarmee in de wijze van presenteren. Daar waar tot en met de vorige herziening één totaalbegroting werd aangeboden, zal het geheel bij de eerstkomende herziening in drie delen worden opgeknipt, te weten:

- Grondexploitatie
- Ruimtelijke investeringen
- Overig

7. Financiën

De ontwikkelingen van de deelprojecten binnen de EKZ strekken zich uit over een groot aantal jaren, waarbij we in grote mate afhankelijk zijn van marktinvesteringen. Om de risico's te beperken, houden we de programma's zo flexibel mogelijk; we kunnen aanpassingen inzetten om tekorten te verminderen. Door flexibiliteit en fasering binnen de visie kunnen we maximaal op de marktomstandigheden inspringen en dit risico zoveel mogelijk beperken.

Al deze ontwikkelingen hebben samen met een andere reeks ontwikkelingen een financiële vertaling gekregen binnen de (herziene) integrale project Eemskanaalzone.

Stand van de kredieten

Besluit 10-04-2003	40.000
Besluit 24-11-2004, nr 5h	838.000
Besluit 19-10-2005, nr 9	23.162.000
Besluit 25-01-2006, nr 180	1.455.000
Besluit 27-09-2006, nr 6a	887.000
Besluit 13-11-2006	40.000
Besluit 19-12-2007, nr 62	1.280.000
Besluit 25-03-2009, nr 6b	60.000
Besluit 26-04-2010	80.000
Besluit 15-12-2010, nr 6e	6.500.000
Besluit 27-04-2011, nr 8b	34.000
Besluit 27-04-2011, nr 8f	720.000
Besluit 21-12-2011, nr 6i	5.000.000
Besluit 25-01-2012, nr 6c	100.000
Besluit 28-11-2012, nr 6b	63.000.000
Besluit 30-01-2013, nr 8b.8	2.353.000
Besluit 18-12-2013, nr 6i	3.100.000-
Besluit 17-12-2014, nr 6m	2.645.000-
Besluit 22-04-2015, nr 5h	506.000
Besluit 16-12-2015, nr 5h	1.273.000-
Totaal beschikbaar krediet	99.037.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2017	71.165.000
---	-------------------

Europapark

Voortgang

Op het Europapark zijn meerdere initiatieven voor bouwontwikkelingen gestart. De meeste daarvan zijn ver gevorderd of al in de realisatiefase. In de vorige rapportages zijn wij uitvoerig ingegaan op de verwachte voortgang. Ten opzichte van de toen gemelde ontwikkeling valt momenteel het volgende te melden.

1. Wonen

CPO

De grond is aan de initiatiefnemers verkocht voor de realisatie van 13 grondgebonden woningen van de CPO-vereniging en de 10 woningen van Rizoem. De grond wordt momenteel bouwrijp gemaakt. De start bouw is gepland in mei 2017.

Leyhoeve

De ontwikkelaar van het Woonzorgcomplex is gestart met de bouw van de bijna 300 appartementen.

Lunettenhof

Het nieuwe plan om 27 grondgebonden woningen, 39 appartementen en een commerciële plint aan de Boumaboulevard van bijna 800 m² te bouwen is gestart. Het parkeren wordt grotendeels ondergronds opgelost, en voor de rest in de bestaande parkeergarages op het Europapark. De ontwikkelaar verwacht de woningen begin volgend jaar te kunnen opleveren.

Carboon

Er is overeenstemming tussen gemeente en ontwikkelaar over de grondtransactie. In eerste instantie zou Lefier de woningen ontwikkelen, echter deze is afgehaakt. Een andere partij zal nu 148 woningen en bedrijfsruimte realiseren. Voorlopig heeft men de start van de bouw gepland in juni 2017. Waarschijnlijk wordt pas na de zomervakantie 2017 met de bouwvoorbereiding gestart.

Powerhouse

Naast het sportcomplex en de Mediacentrale heeft Waarborgvastgoed samen met Team 4 architecten een nieuw initiatief gestart voor een gebouw waarin wonen en werken wordt gecombineerd. Komende periode zullen we starten met het bouwrijpmaken van de kavel.

Kolencafé

Op dit moment zijn we nog met verschillende nieuwe initiatiefnemers in gesprek.

Engelse Park

Met de ontwikkelcombinatie is in maart jl. een koopcontract ondertekend voor de bouw van ca. 100 woningen. Er wordt momenteel toegewerkt naar een integraal plan voor de woningen en de openbare ruimte. Het bouwrijp maken van het gebied is al begonnen. Vanwege de omvang van meerdere ruimtelijke ingrepen in de nabije omgeving, wordt de aanpak van het groen en ecologie integraal aangestuurd. Er lopen gelijktijdig meerdere projecten in dit gebied (Engelse Park, Kempkensberg, Fietspad Helperzoom, 4^{de} spoor en aanpak Ringzuid).

Woonrups (Kempkensberg)

Ook met de ontwikkelaar van het appartementencomplex aan de Kempkensberg hebben we inmiddels overeenstemming bereikt over de bouw van ca. 60 appartementen. De contracten zijn gelijktijdig ondertekend met de ontwikkelcombinatie van het Engelse Park. Het stedenbouwkundig plan wordt ruimtelijke ingepast in het gebied. Hierbij hebben wij ook het Rijk betrokken vanwege de relatie met het de Belastingdienst/DUO. De ontwikkelaar heeft een concreet plan uitgewerkt, dat de

komende periode wordt getoetst op haalbaarheid. Heikel punt daarbij is de regelgeving rond aardbevingsbestendig bouwen. De ontwikkelaar wacht op uitsluitel hierover.

2. Bereikbaarheid

Station

Het station wordt uitgebreid met een extra spoor, perron en lift. Het bestemmingsplan hiervoor is september 2015 onherroepelijk geworden. Wij verwachten in 2017 te kunnen starten met de bouwactiviteiten.

Visie van de zone aan de achterzijde van de Euroborg en de Skivijver

We maken een visie om de barrièrewerking van de supportersmuur op te heffen. Het is de bedoeling dat er een goede fiets- en voetgangersverbinding komt met de overzijde van de voormalige oude A7. Hierin wordt ook de voormalige Skivijver meegenomen. Bewoners, ondernemers, scholen en gemeente hebben inmiddels hun wensen, verwachtingen en randvoorwaarden ingebracht. Het resultaat daarvan kunt u in de loop van dit jaar verwachten. Het is de bedoeling dat een gefaseerde aanpak wordt gekoppeld aan de bijbehorende financiering.

3. Energie

Niet van toepassing

4. Duurzaamheid (groen, klimaatbestendigheid, gezondheid)

Het oorspronkelijke plan om de groeninrichting te starten in 2015 hebben we losgelaten, gezien de voortvarende ontwikkelingen op meerdere kavels. Nu de bouw van verschillende ontwikkelingen is gestart, is de ruimte van de groenaanleg nodig voor de bouwketen en de opslag voor de aannemers. De aanleg van het groen is daarmee gekoppeld aan de planontwikkeling van de aanliggende kavels, en volgt op de realisatie van de bouwwerken. West 8 heeft een opdracht gekregen om een visie te maken.

5. Gebiedsontwikkeling

Binnenkort starten we met het bouwrijp maken van de kavel van het sportcomplex. Juni zal gestart worden met de bouw.

Zie verder punt 1 en 2.

6. Ruimtelijke economie

Zie punt 1.

7. Financiën

I. Europapark

Raadsbesluit 5 november 1998 nr. 5, aankoop van het EDON-terrein	€ 6.909.000
Raadsbesluit 27 januari 1999 nr. 12, plankosten	€ 681.000
Raadsbesluit 22 december 1999 nr. 18, verwerving sloop bodemsanering en plan	 € 13.296.000
Raadsbesluit 21 november 2001 nr. 11, infra sloop bodemsanering en plan	€ 23.716.000
Raadsbesluit 31 maart 2004 nr. 8, verwerving plan en v&t	

Raadsbesluit 23 mei 2007 nr. 7, aanvullend uitvoeringskrediet	€ 4.922.000
Raadsbesluit 25 januari 2012 nr. 11, ingetrokken uitvoeringskrediet	€ 43.700.000
Correctie	-/- € 1.200.000
Raadsbesluit 18 december 2013 nr. 6i, aanvullend uitvoeringskrediet	-/- € 24.000
Raadsbesluit 17 december 2014 nr. 6, aanvullend uitvoeringskrediet	€ 400.000
Raadsbesluit 16 december 2015 nr. 5, aanvullend uitvoeringskrediet	€ 2.260.000
Correctie	€ 800.000
Raadsbesluit 21 december 2016 nr. 6i, aanvullend uitvoeringskrediet	€ 94.000
	€ 2.100.000
Totaal door de raad verstrekt krediet Europapark	<hr/> € 97.654.000

II. Station

Raadsbesluit 28 mei 2008 nr. 12, plankostenkrediet	€ 2.200.000
Raadsbesluit 17 juni 2009 nr. 09, uitvoeringskrediet	€ 41.900.000
Raadsbesluit 23 juni 2010 nr. 10, boorfinanciering vierde spoor	€ 2.000.000
Raadsbesluit 18 maart 2011 nr. 11 fietskelder en fietsroute Helperzoom	€ 3.061.000
Raadsbesluit 25 januari 2012 nr. 11, aanvullend uitvoeringskrediet	€ 10.819.000
Raadsbesluit 18 december 2013 nr. 6, aanvullend uitvoeringskrediet	€ 10.538.000
Raadsbesluit 17 december 2014 nr. 6, ingetrokken uitvoeringskrediet	-/- € 13.738.000
Raadsbesluit 16 december 2015 nr. 5, aanvullend uitvoeringskrediet	€ 3.600.000
Correctie	€ 78.000
Totaal door de raad verstrekt krediet Station	<hr/> € 60.458.000

III. Kempkensberg

Raadsbesluit 20 februari 2008 nr. 6	€ 1.390.000
Raadsbesluit 18 juni 2008 nr. 5	€ 528.000

Raadsbesluit 29 oktober 2008 nr. 6	€ 10.815.000
Raadsbesluit 30 maart 2011 nr. 6	€ 1.623.000
Raadsbesluit 30 januari 2013 nr. 8	€ 3.528.000
Raadsbesluit 18 december 2013 nr. 6	€ 686.000
Correctie	-/- € 70.000
Raadsbesluit 17 december 2014 nr. 6	€ 1.802.000
Raadsbesluit 16 december 2015 nr. 5, ingetrokken uitvoeringskrediet	-/- € 121.000
Totaal door de raad verstrekt krediet Kempkensberg	€ 20.181.000

Stand van de uitgaven

Europapark + Station + Kempkensberg per 3006-2016.

De deexploitaties Europapark hebben gezamenlijk een totaalkrediet van €178.293.000. Dit krediet is als volgt opgebouwd:

I. Europapark

Totaal door de raad verstrekt krediet Europapark	€ 97.654.000
--	--------------

II. Station

Totaal door de raad verstrekt krediet Station	€ 60.458.000
---	--------------

III. Kempkensberg

Totaal door de raad verstrekt krediet Kempkensberg	€ 20.181.000
--	--------------

Stand van de uitgaven

Europapark + Station + Kempkensberg per 31 maart 2017.

31-03-2017	Kosten
Europapark	€ 97.259.752
Station	€ 46.288.075
Engelse Park	p.m.
Kempkensberg	€ 18.660.762
Totaal	€ 162.208.589

Voor een nadere onderbouwing wordt verwezen naar de kwartaalrapportage van het eerste kwartaal 2016. De kwartaalrapportage wordt procedureel afzonderlijk gestuurd en behandeld.

Risico's

De in de grex vermelde kansen en risico's blijven actueel. Momenteel zijn daarover geen bijzonderheden te melden.

Ebbingekwartier

1. Wonen

Algemeen

Met de ontwikkelaar AM zijn voorjaar 2015 nieuwe principe afspraken gemaakt over de realisatie en de planning van de nog in het Ebbingekwartier te realiseren bouwvolumes. Het streven is de resterende ca. 350 woningen de komende vijf jaar daadwerkelijk te realiseren (periode 2016 t/m 2020).

VanWonen, een nieuwe woningontwikkelaar heeft begin 2017 alle ontwikkelingsposities in Noord-Oost Nederland van AM overgenomen. Deze overname betreft ook de ontwikkelrechten op het Ebbingekwartier. De verkoop aan VanWonen is een uitvloeisel van de strategie van moederonderneming BAM. Zij trekken zich terug uit de regio en concentreren zich op de randstad en slechts enkele regio's daarbuiten. De bij het Ebbingekwartier betrokken AM medewerkers zijn overgegaan naar VanWonen. Hiermee is behoud van kennis over de ontwikkelingen op het Ebbingekwartier bij de ontwikkelaar gewaarborgd. Het mag duidelijk zijn dat een dergelijke overname en tegelijkertijd het behoud van de voortgang van het ontwikkelproces wel veel extra energie en inspanning heeft gevraagd van direct betrokkenen. Tot grote verfraging heeft het gelukkig echter niet geleid.

Woningbouw, blok 4B en 6B

De bouw van de 13 grondgebonden woningen (blok 4B) aan de Langestraat was in 2015 voltooid. De resterende 18 woningen aan de Langestraat (blok 6B) zijn in het 4^e kwartaal 2016 opgeleverd en inmiddels allemaal bewoond.

Ontwikkeling blok 6

De plannen voor blok 6 zijn volledig uitgewerkt. In dit bouwblok worden met name grondgebonden woningen gerealiseerd (ca. 70 grondgebonden woningen en nog een klein aantal appartementen). De voorverkoop is in maart 2016 gestart, het tekenen van de formele koopcontracten heeft pas in het 4^e kwartaal kunnen plaatsvinden. Dit als gevolg van de discussie met de NAM over de vergoeding voor aardbevingsbestendig bouwen. Inmiddels is er op ambtelijk en bestuurlijk niveau in principe overeenstemming bereikt over aanpak en proces van de bovenbouw. Door de lastige situatie (bouwen op een in een eerdere fase gerealiseerde parkeerkelder), ingewikkelde berekeningen en het veelvuldig overleg is wel opnieuw vertraging ontstaan. De plannen op basis van base-isolation zijn in opdracht van AM verder uitgewerkt en doorgerekend, e.e.a. in goede afstemming en in nauw overleg met adviseurs van de NAM. Recent is gerapporteerd dat de kosten voor het aardbevingsbestendig bouwen van de bovenbouw ten opzichte van eerdere ramingen fors hoger uitvallen. Momenteel vinden er mede daarom nog gesprekken plaats over de kosten van de extra maatregelen in de bovenbouw en over de aanpak van de parkeerkelder (plan van aanpak gedetailleerde constructieve berekeningen). De maatregelen in de parkeerkelder kunnen naar verwachting los van de bovenbouw worden uitgevoerd. Duidelijkheid over de exacte omvang van de extra maatregelen in de p-kelder volgt pas na afronding van nadere constructieberekeningen. De huidige planning van de bovenbouw gaat uit van start bouw van blok 6 rond mei/juni 2017 en oplevering van de eerste woningen in het 2^e kwartaal van 2018.

Ontwikkeling blok 7 en 8

Blok 8; De bouw van het studenthotel met ca. 350 kamers is in mei 2015 gestart, de bouw is voorspoedig verlopen en het project is voor de zomervakantie 2016 opgeleverd. Het hotel is inmiddels volop in gebruik.

De bouw van de 45 koopappartementen in blok 8 (de Jacobijn) is in september 2016 gestart. De appartementen zullen naar verwachting in het 4^e kwartaal van 2017 worden opgeleverd. De bouw zou in eerste instantie na afronding van de bouw van de 3e entree voor de Boterdiepgarage en in directe aansluiting op de bouw van het Studenthotel starten. Ook hier heeft de discussie met de NAM over de vergoeding voor het aardbevingsbestendig bouwen vertraging opgeleverd.

De planuitwerking van blok 7 is verder vertraagd als gevolg van de discussie met de NAM. VanWonen heeft aan DAAD architecten opdracht gegeven de plannen voor de grondgebonden woningen in blok 7 tot op het niveau van een definitief ontwerp (DO) uit te werken. E.e.a. is grotendeels afgerond. Het uitwerken van de schetsontwerpen van de hoogbouwappartementen naar een DO is echter in afwachting van de discussie met NCG en NAM rond blok 6 voorlopig opgeschort. De NCG heeft eind maart 2017 middels een brief bevestigd dat in het specifieke geval van het Ebbingekwartier er prioriteit wordt gegeven aan het onderzoeken en het redelijkerwijs versterken en verstijven van de P-kelder. Recent is er met het NCG opnieuw overleg gevoerd over het plan van aanpak voor het berekenen van de benodigde maatregelen in de bestaande P-kelder. In mei 2017 wordt een definitief fiat van de NCG verwacht. Er is door NCG en NAM voor blok 6 geconcludeerd dat het aardbevingsbestendig bouwen op de P-kelder alleen mogelijk/zinvol is in combinatie met extra maatregelen in de P-kelder.

Voor de andere blokken 7 en 7a is de situatie in feite vrijwel volledig vergelijkbaar met die van blok 6. De conclusie dat het aardbevingsbestendig bouwen van de blokken 7 en 7a middels base-isolation op de P-kelder ook de meest voor de hand liggende oplossing is en dat dit alleen mogelijk/zinvol is in combinatie met extra maatregelen in de P-kelder moet formeel nog wel worden getrokken en bevestigd door NCG en NAM.

Volgens de huidige planning van VanWonen kan op z'n vroegst eind 2017 een begin worden gemaakt met de voorverkoop van blok 7. De haalbaarheid van deze planning is echter sterk afhankelijk van het verdere verloop van het overleg met de NAM en NCG en het bereiken van overeenstemming over de aanpak middels base-isolation.

De ontwikkeling van blok 7a (Ebbingehof) zit in de schetsplanfase. Het Ebbingehof telt ca. 40 huurappartementen waarbij de huurdersgroep een deel van de benodigde financiële middelen inbrengt en de rol van eigenaar/belegger vervult. De Stichting Ebbingehof heeft een verzoek tot gedeeltelijke gemeentelijke projectfinanciering ingediend. Met name de financiering is lastig en ingewikkeld t.o.v. de gebruikelijke financieringsmodellen bij beleggers-huurwoningen. Ook bij blok 7a zal de discussie met de NAM grote invloed op de planning uitoefenen.

Ontwikkeling blok 9

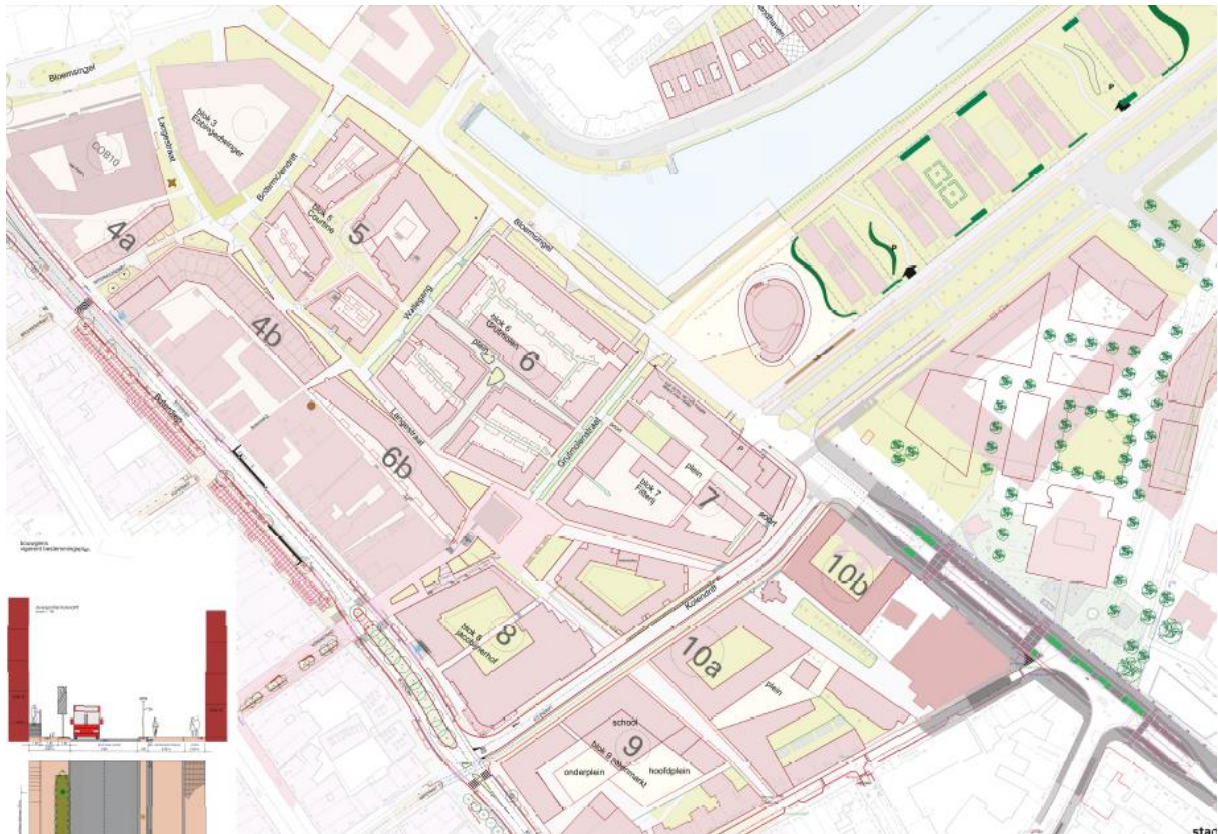
VanWonen wil gelijktijdig met de bouw van de school op blok 9 aan de Kolendrift de uitvoering van de naast de school gelegen appartementen op de hoek Boterdiep/Kolendrift ter hand nemen. Het betreft ca. 30 appartementen, een bedrijfsruimte en een kinderdagverblijf op de begane grond. Er wordt door architectenbureau Team 4 momenteel gewerkt aan het VO (voorlopig ontwerp). Aardbevingsbestendig bouwen is gezien de aanwezigheid van het kinderdagverblijf uitgangspunt. Gekoerst wordt op start bouw in het 1^e kwartaal van 2018.

Ontwikkeling woningbouw blok 10a

De grond van blok 10a is grotendeels in eigendom bij Nijestee. De bouw op blok 10a kan op z'n vroegst plaats vinden na afloop van het huurcontract van Nijestee met de RUG (medio 2019). Planontwikkeling is mede om die reden nog niet gestart.

Oosterhamrikkanaal nz/blok 13

De stedenbouwkundige uitgangspunten voor dit blok moeten in verband met de eigendomssituatie worden herijkt. Daarbij is de planontwikkeling voor dit blok naar aanleiding van de afspraken over de bouwvolgorde nog niet opgestart (blok 13 is het laatste door VanWonen in ontwikkeling te nemen blok, zie verder onder de kop gebiedsontwikkeling)



2. Bereikbaarheid

3e entree P-garage

De 3e entree voor de Boterdiepgarage is eind mei 2016 opgeleverd.

Kolendrift

De herinrichting van de Kolendrift (busbaan, fiets en voetpad) is afgerond. De busbaan is bedrijfsgereed en het OV kan in principe gebruik maken van de nieuwe verbinding. Inmiddels is duidelijk dat de aangepaste dienstregeling van het OV iets later in werking treedt en dat het gebruik van de busbaan in de aanloopfase nog beperkt zal zijn. Ook de fiets en voetpaden langs de nieuwe busbaan zijn gereed.

Busplein

De noordpunt van het UMCG wordt een belangrijk overstappunt van een drietal hoofdassen uit de HOV-visie die onderdeel is van de Geactualiseerde Netwerkanalyse uit 2012. Onder de leiding van architect en voormalig spoorbouwmeester Koen van Velsen is een inpassingsvoorstel gemaakt. Essentie van het plan is dat de overgang tussen het nieuw te ontwikkelen binnenstedelijke gebied op de noordpunt op een passende, kwalitatief verantwoorde wijze wordt gekoppeld aan de bestaande binnenstad. Het voorstel is besproken met omwonenden en overige belanghebbenden en is inmiddels uitgewerkt. De uitgewerkte plannen met de inspraakresultaten zijn voorgelegd aan college

en raad en goedgekeurd. Realisatie wordt voorzien in 2017-2018 (voorbereidende werkzaamheden in 2017, start feitelijke uitvoering voorjaar 2018 en oplevering eind 2018). Dit is later dan oorspronkelijk gepland vanwege werkzaamheden aan de Diepenring (gelijktijdige uitvoering niet mogelijk).

Boterdiep / Bloemstraat

De herinrichting (incl. vervanging riolering) van het Boterdiep is in mei 2015 gestart. Het werk wordt in delen uitgevoerd. De werkzaamheden op het Boterdiep en in de Korenstraat zijn in 2016 afgerond. De laatste fase van het werk, de uitvoering van de herinrichting van de Bloemstraat is in maart 2016 gestart en inmiddels gereed.

Oosterhamrikzone

De discussie over een nieuwe auto ontsluiting vanaf de oostelijke ringweg richting het centrum, UMCG en Ebbingekwartier loopt nog. Het ruimtelijk onderzoek autoverbinding Oosterhamriktrace is in mei 2016 opgeleverd. Zie voor meer info de rapportage over de Oosterhamrikzone

N.B. Laatstgenoemde projecten ('Kolendrift', 'Busplein', 'Boterdiep/Bloemstraat', Oosterhamriktracé) maken formeel geen deel uit van de grex CiBoGa, maar zijn gezien hun ligging midden in / tegen het plangebied Ciboga van grote invloed. Daarom worden ze hier wel vermeld. Het betreft hier echter geen sleutelprojecten.

3. Energie

Vanuit het programma energie ligt er geen nader gespecificeerde opdracht voor het Ebbingekwartier. Indirect worden er in de ontwikkelingen op het Ebbingekwartier wel maatregelen genomen die een relatie hebben met het programma energie. Te denken valt onder meer aan het benutten van aardwarmte voor de verwarming van de tijdelijke units. De gesprekken over de overname van de activiteiten van Rendo door Warmtestad verlopen echter iets minder snel dan eerder voorzien. Dat heeft tot gevolg dat de recent gebouwde woonblokken nog op een traditionele manier van warmte worden voorzien. Voor het nieuw te bouwen cultuurcluster is wel een aansluiting op het warmtenet als uitgangspunt meegenomen.

4. Duurzaamheid (groen, klimaatbestendigheid, gezondheid)

Vanuit het programma duurzaamheid ligt er afgezien van de eerder uitgevoerde saneringsopgaven geen nader gespecificeerde opdracht voor het Ebbingekwartier. Indirect worden er in de ontwikkelingen op het Ebbingekwartier wel maatregelen genomen die een relatie hebben met het programma duurzaamheid. Te denken valt onder meer aan de autoluwe omgeving op het parkeerdek, woongebiedjes met ruimte voor groen, daarmee een plezierige en gezonde leefomgeving en b.v. de realisatie van 'de watermolen' (schoon water). Het bouwen op een parkeerdek legt overigens wel enige beperkingen op m.b.t. het gebruik van groen (geen diep wortelende bomen). Groene daken zijn i.v.m. het extra gewicht minder gemakkelijk toe te passen.

5. Gebiedsontwikkeling

Bodenterrein-UMCG

De RUG heeft plannen voor de Campus College University/Healthy Ageing, rondom het gemeentelijk monument Bloemstraat 1. Dit gebouw wordt gerestaureerd als College University. Het is de bedoeling hierbij ongeveer 200 nieuwe studentenwoningen te bouwen. Voorts zullen op de Campus universitaire culturele- en sportvoorzieningen een plek krijgen. Die voorzieningen zijn nu verspreid door het centrum van de stad. Er wordt gekeken naar de mogelijkheden om University College Groningen (UCG) en Cultureel studentencentrum Usva samen te voegen. UMCG staat hier in principe positief tegenover.

UMCG en RUG hebben hun programmabehoefte in een PvE vertaald. Het Masterplan UCMG is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Kuipercompagnons heeft op basis van dit PvE voor de noordpunt van het UMCG (Healthy Aging Campus) een eerste stedenbouwkundige verbeelding opgesteld en dit plan begin 2017 in het bestuurlijk overleg gepresenteerd (RUG-UMCG-Gemeente). Duidelijk is dat uitvoering van de eerste fases pas vanaf 2022 aan de orde zal zijn.

Voor de University College is de huisvestingsvraag naar boven bijgesteld met 200 extra onzelfstandige eenheden. Hiervoor bestaat geen ruimte op de noordpunt van het UMCG. Er is eind 2016 in principe overeenstemming bereikt over nieuwbouw van ca. 240 eenheden in een woongebouw op de kop van de Vrydemalaan aan het Wouter van Doeverenplein. Het programma omvat naast de 240 onzelfstandige wooneenheden in de woontoren, sportvoorzieningen / bedrijfsruimte in de plint. Dit laatste draagt bij aan de levendigheid en stedelijkheid van dit gebied. Daarnaast worden mogelijk alvast enkele appartementen langs de Vrydemalaan en het Oosterhamrikkanaal gerealiseerd.

De bouw van de zogenaamde protonenbunker voor partikeltherapie ligt op planning. Komend jaar zullen naar verwachting de eerste patiënten kunnen worden behandeld.

De nieuwbouw voor volwassen- en kinderpsychiatrie is voorlopig on hold gezet.

Ebbingkwartier

Voor het Ebbingekwartier zijn de uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling in een eerder stadium op hoofdlijnen al bepaald en vastgelegd. Met betrekking tot de ontwikkeling is, naast hetgeen hiervoor in bovenstaande paragraaf 1 Wonen is aangegeven, voor de volgende onderdelen nog een nadere vermelding op zijn plaats:

Tijdelijk evenementen terrein

Het tijdelijke evenemententerrein Ebbingekwartier is in 2016 teruggebracht naar het plangebied voor blok 7 en het plangebied voor blok 9 (het terrein ten zuiden van de Kolendrift, tegenover het Student Hotel). In de tweede helft van 2017 zullen naar verwachting ook in deze plangebieden de eerste voorbereidende werkzaamheden voor de bouwactiviteiten plaats vinden. De tijdelijke bebouwing aan de zuidzijde van de Kolendrift zal uiterlijk medio 2017 verdwijnen. Open Lab Ebbinge (OLE) zal met ingang van mei haar activiteiten op het Ebbingekwartier formeel beëindigen en verder gaan als Open Lab Groningen. Het kantoor van OLE is voorlopig ondergebracht in een pand aan de Oosterhamrikkade z.z.

Blok 9, Borgmanschool

De planontwikkeling voor de bouw van een schoolgebouw voor O2G2 (Borgmanschool) is in volle gang. Het ontwerp wordt gemaakt door LIAG architecten. Momenteel wordt er gewerkt aan afronding van het DO (definitief ontwerp). Met de NAM wordt overleg gevoerd over de meerkosten van het aardbevingsbestendig bouwen. Het levert ook bij dit project vertraging op. De start van de bouw van de school zal volgens de huidige gewenste planning eind 2017 moeten starten, maar dit is gezien het verloop van de tijdrovende gesprekken met de NAM onzeker.

Blok 10b, Kunstwerf Groningen (Cultuurcluster)

Het projectplan (plan van aanpak) voor het nieuw te bouwen cultuurcluster op blok 10b, werktitel Kunstwerf Groningen, is najaar 2016 door het college vastgesteld. Het voor planontwikkeling en uitvoering benodigde krediet is eind 2016 door de raad beschikbaar gesteld. In februari is gestart met de architectenselectie, een zogenaamde open procedure in de vorm van een prijsvraag. Het betreft een selectie in twee rondes. De selectieprocedure wordt in juli met de keuze van de architect afgerond. Daarna volgt uitwerking van het in de tweede selectieronde opgestelde prijswinnende

structuurontwerp. Er wordt gestreefd om na de zomervakantie 2018 te starten met de bouw. Oplevering van het cultuurcluster staat vooralsnog gepland voor medio 2019 .

Ontwikkeling Oosterhamrikkanaal nz/blok 13

Er is op hoofdlijnen bekeken wat gezien de huidige eigendomsverhoudingen de meest wenselijke aanpak is voor blok 13. Het deel in gebruik bij Europcar zal naar verwachting, anders dan in de eerdere plannen, niet de door de gemeente worden aangekocht (wordt een afzonderlijke toekomstige private ontwikkeling). Dit zal een aanpassing van de GREX tot gevolg hebben. De stedenbouwkundige en programmatische uitgangspunten zullen worden herijkt en in de tweede helft van 2017 nader worden vastgelegd. De planvoorbereiding zal daarna, naar verwachting eind 2017/begin 2018 door VanWonen kunnen worden opgepakt. De bouwactiviteiten Oosterhamrikkade nz (blok 13) zullen op basis van de met AM gemaakte afspraken over de bouwvolgorde starten na afronding van de werkzaamheden op het voormalige gasfabriekterrein (Ebbingekwartier blokken 6 t/m 10) Dat is volgens de huidige planning vanaf medio 2019.

Infoversum/DOT

Het Infoversum bleek helaas niet rendabel te exploiteren en is zoals bekend gesloten en feitelijk failliet verklaard. Bos en Bos Catering heeft het Infoversum gekocht en exploiteert het gebouw als cafe-restaurant en als vergader/congrescentrum (DOT) . Er zijn gesprekken met de ondernemer gevoerd over herinrichting van de openbare ruimte rond DOT. De door de ondernemer aangebrachte huidige tijdelijke inrichting van de openbare ruimte rond DOT is niet passend, voldoet niet aan de door de gemeente gestelde eisen. Een nieuw inrichtingsplan wordt opgesteld.

Stadsstrand

In 2016 is in Groningen het gezondheidscongres 'Building the Future of Health' georganiseerd. Speciaal voor de conferentie was naast het Infoversum aan het Oosterhamrikkanaal een tijdelijk stadsstrand aangelegd. Als gevolg van het succes is onderzocht of een permanent stadsstrand financieel haalbaar is. Helaas is gebleken dat een permanent strand vooralsnog geen haalbare optie is. In 2017 zal daarom met eenvoudige middelen opnieuw een tijdelijk stadsstrand worden ingericht. Dit onder voorbehoud van een positieve uitkomst van de toets m.b.t. waterkwaliteit en een financiële bijdrage vanuit de gebiedsteams.

Dubbele Loods (silo)

Er heeft zich een nieuw restaurant in de Dubbele Loods gevestigd.

6. Ruimtelijke economie

Dit programma is in het Ebbingekwartier slechts beperkt van toepassing, er zijn afgezien van enkele kleinere bedrijfsfuncties (horeca, kleine kantoor/werkunits) geen grootschalige ontwikkelingen. Voor het Bodenterrein-UMCG ligt dit anders. Voor de ontwikkelingen in dit gebied wordt verwezen naar hetgeen gesteld is in paragraaf 5, Gebiedsontwikkeling.

7. Financiën

N.B. Betreft enkel de grex CiBoGa, exclusief de zelfstandige projecten 'Kolendrift', 'Busplein', en 'Boterdiep/Bloemstraat'.

Stand van de kredieten

Totaal beschikbaar krediet grex per 17-12-2008	93.639.000
Raadsbesluit 17-02-2010, besluitnr. 6b	2.090.000
Raadsbesluit 30-11-2011, kredietverlaging	-9.634.000
Raadsbesluit 30-01-2013	5.986.000
Raadsbesluit 18-12-2013, besluitnr. 6i:	2.863.000
Raadsbesluit 17-12-2014, besluitnr. 6n:	2.327.000
Raadsbesluit 16-12-2015, besluitnr. 5i:	1.888.000
Totaal beschikbaar krediet (t/m 2017)	99.159.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2017	91.047.000
--------------------------------------	------------

Risico's

Onderstaand overzicht beperkt zich tot de belangrijkste risico's. In de laatste herziening(en) van de grex CiBoGa zijn de risico's uitgebreider omschreven.

1 Risico op oplopende kosten van bouw- en woonrijp maken en voorbereiding en toezicht, doordat tijdelijke voorzieningen in uitvoeringsfase noodzakelijk zijn gebleken. Ook omdat het gebied fasegewijs wordt ontwikkeld, zijn hier extra kosten mee gemoeid.

2 Ontwikkelingen in de economie met als gevolg wijzigende parameters. De economie heeft een belangrijke invloed op de resultaten.

3 De Oosterhamrikkade en Bodenterrein moeten nog uitgewerkt worden. Of beoogde programma's en normatieve berekeningen realiseerbaar zijn, moet blijken. Hierop kan gestuurd worden.

4 De kosten die gemaakt zijn voor derden (UMCG) worden verhaald. Strikt genomen kan dit een risico betekenen, omdat nog niet alles juridisch is afgedekt middels contracten.

5 Ondanks dat de grondexploitatie CiBoGa geen bedragen meer begroot rondom de onrendabele top Boterdiepgarage blijft de parkeergarage in basis een risico, mede in het kader van de berekening van de bijdrage weerstandsvermogen.

6 Het percentage onvoorzien blijft een risico.

7 De bouw van woningen op een eerder al gerealiseerde garage brengt financieel risico's met zich mee. Ter eerste omdat de plannen, gezien de in de tijd sterk gewijzigde marktomstandigheden, aan de vraag moeten worden aangepast. Dit levert meerkosten op, met name als gevolg van aanpassingen in de funderingsconstructie. Daarenboven hebben we te maken met financiële risico's als gevolg van de huidige richtlijnen rondom aardbevingen. Met de NAM is met betrekking tot de bovenbouw in principe overeenstemming bereikt over aanpak en proces. De exacte hoogte van de

vergoeding moet per blok nog nader worden vastgesteld. Over de aanpak van de parkeergarage zijn met het NCG afspraken gemaakt.

8 Risico op stagnatie van de woningmarkt. Dit kan betekenen dat de looptijd langer wordt. In het uiterste geval zelfs een volledige herziening van programma's als de markt daar om vraagt.

9 Risico op hogere kosten (rente, planontwikkeling en prijsontwikkeling) door stagnatie van het proces met de ontwikkelaar.

Meerstad

Sinds 1 januari 2017 is de grenscorrectie Meerstad effectief geworden. Door deze grenscorrectie valt Meerstad zowel financieel als bestuurlijk onder de gemeente Groningen. Daarnaast is de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Meerstad opgeheven.

1. Wonen

In 2016 is, naast de verkoop in Meeroevers, gestart met de verkoop van de eerste projecten in de tweede wijk van Meerstad, Tersluis. De totale huidige woningbouwcapaciteit in Meeroevers, Tersluis en de IJsbaanlocatie tezamen is op dit moment in totaal 144 woningen, in de categorieën vrije kavels, vrijstaande en halfvrijstaande woningen. Zowel in Meeroevers als in Tersluis zullen na verwachting voor de komende zomerperiode diverse nieuwe projecten in de verkoop komen.

Tot dusver zijn in het eerste kwartaal van 2017 in Meeroevers en Tersluis gezamenlijk 13 kavels verkocht. De komende periode moet er hard gewerkt worden om de taakstelling van 125 woningen te halen. Positief hierbij zijn de lopende opties in Meeroevers en Tersluis, het aanbod dat naar verwachting voor de zomer van 2017 in verkoop komt en de gunstige marktsituatie. Aandachtspunten en mogelijke risico's hierbij zijn de stijgende v.o.n.-prijzen, stijgende bouwkosten waarmee bouwers zowel projectmatig als particulier op dit moment geconfronteerd worden en een, weliswaar lichte, stijging van de hypotheekrente.

De komende periode zal er alles aan gedaan worden om het woningaanbod breed onder de aandacht van het publiek te brengen. Zo is Meerstad reeds gepresenteerd op:

- Bouwplan beurs in Assen (januari);
- Groningen woont dag (februari in Vesta);
- Wonen&Co beurs (maart).

De komende periode zal Meerstad verder onder de aandacht gebracht worden middels:

- Doelgroep gerichte Open dagen o.a. op 8 april a.s. voor zelfbouw;
- Groningen woontdagen in mei en september;
- Nieuwbouwbeurs XL in november van dit jaar;
- Dagelijks en ook in de weekenden openstelling van het informatiecentrum.

Naast deze inspanningen zullen verschillende niet direct woningbouw gerelateerde evenementen (zoals Ballon Fiësta) georganiseerd worden, om woningzoekers te verleiden hun nieuwe woning in Meerstad te kopen.

Meeroevers:

In Meeroevers wordt momenteel volop gebouwd. Daarnaast zullen voor de zomer nog diverse projecten starten met de bouw. Het is de verwachting dat voor de zomer in Meeroevers nog een drietal projecten in verkoop gaan met een totale plancapaciteit van circa 59 woningen in diverse woningtypologieën en prijssegmenten.

Tersluis:

In Tersluis zijn in maart 2017 de eerste bouwactiviteiten gestart. De komende maanden zullen naar verwachting ook de eerste bouwactiviteiten op de vrije kavels starten. De verwachting is dat de eerste woningen in Tersluis in 2017 opgeleverd worden en door hun eigenaren betrokken kunnen worden. Ook in Tersluis zullen naar verwachting voor de zomer nog diverse projecten in verkoop gaan met een totale plancapaciteit van circa 85 woningen in diverse woningtypologieën en prijssegmenten waaronder drijvende woningen.

2. Bereikbaarheid

In 2016 is gestart met een nog betere fietsontsluiting naar de stad. Vanaf de Sontweg tot aan de Hoofdweg is in verschillende fasen de structuur al gerealiseerd. Ook de overgangen over de hoofdweg zijn in het verleden reeds aangepakt. De laatste schakel, die ook mede Tersluis zal ontsluiten is uitgewerkt en wordt in 2017 aangelegd.

In 2016 zijn de plannen voor de P&R Meerstad verder uitgewerkt en is in het eerste kwartaal van 2017 gestart met de aanleg. Vanaf de opening van de P&R zal het openbaar vervoer doorrijden naar Tersluis waarmee Meerstad een volwaardige buslijn heeft.

3. Energie

Meerstad wordt op een slimme en flexibele manier ontwikkeld. In de nieuwe ontwikkelstrategie Meerstad (2017) en het geactualiseerde bestemmingsplan Meerstad Midden en de daarbij behorende MER zijn de oorspronkelijke ambities van Meerstad uit 2005 (her)bevestigd, te weten:

- Voorzien in de vraag naar wonen in het groen en aan water in de directe nabijheid van de Stad;
- Verminderen van het steeds maar stijgend autogebruik in de regio;
- Alternatief bieden voor bouwen in kwetsbare, waardevolle landschappen;
- Bijdragen aan de waterbergingsopgave voor de regio;
- Ontwikkelen van nieuwe natuur;
- Bieden van nieuwe recreatiemogelijkheden voor stad en regio.

In afgelopen jaren is ingezet op een robuust groen en blauw raamwerk waarin gesport en gerecreëerd kan worden (voorbeeld: het aanleggen van het park). Op woningbouwniveau is er wederom voor gekozen om gasloos te bouwen. Op die manier wordt mede gestimuleerd om bij de bouw te kiezen voor alternatieve duurzame energievoorziening.

4. Duurzaamheid (groen, klimaatbestendigheid, gezondheid)

Zie punt 3

5. Gebiedsontwikkeling

In 2012 is de ontwikkelstrategie Meerstad en de voorzieningenvisie Meerstad vastgesteld. Met deze ontwikkelstrategie is de richting bepaald om Meerstad in kleine flexibele stappen te ontwikkelen om zodoende sneller te kunnen anticiperen op de veranderingen in de markt. Een en ander is een reactie op de effecten van de kredietcrisis op onder anderen de woningmarkt. Vervolgens is de raad in 2015 geïnformeerd over de stand van zaken Meerstad, de volgende woonbuurt (Tersluis) en het park (ontwikkeling en realisatie). Zowel Tersluis als het park worden nu gerealiseerd.

De ontwikkelingen in Meerstad gaan dusdanig voorspoedig dat in 2016 gestart is met het opstellen van een nieuwe ontwikkelstrategie die anticipeert op de toekomst. Belangrijke uitgangspunten vanuit de nieuwe ontwikkelstrategie zijn:

- Starten met de planuitvoering van de hoofdontsluitingsweg naar de stad;
- Onderzoek naar het optimaliseren van de recreatieve en economische mogelijkheden van het Woldmeer;
- Het in ontwikkeling nemen van de overige woonbuurten in Meerstad Midden West;
- Het bouwen van een tweede school.

Daarnaast heeft uw raad afgelopen maart besloten tot uitbreiding van de tijdelijke school in Meerrovers.

6. Ruimtelijke economie

De grondexploitatie Meerstad wordt jaarlijks herzien. In 2016 is de grondexploitatie opnieuw geactualiseerd. Deze grondexploitatie is in december 2016 door de Aandeelhouders Vergadering Meerstad vastgesteld en wordt vervolgens in het tweede kwartaal van 2017 aan de raad van de gemeente Groningen toegezonden.

Het woningbouwprogramma is ten opzichte van de grondexploitatie 2015 (jaar van vaststellen) niet gewijzigd. Wel is de fasering van woningbouw in de grondexploitatie in de periode tot en met 2023 verlaagd tot gemiddeld 150 woningen per jaar.

Om de risico's van Meerstad te verlagen en beter beheersbaar te maken én de grondexploitatie Meerstad meer in lijn te brengen met de nieuwe rapportageregels van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) zijn de investeringen in (grond voor) bovenwijkse voorzieningen in Meerstad overgeheveld naar de gemeente Groningen.

Het effect hiervan is dat de boekwaarde van de grondexploitatie Meerstad verlaagd is, en daardoor ook het risico. Op dit moment is er in Meerstad al voor circa 90 miljoen aan bovenwijkse voorzieningen gerealiseerd (waarvan 72 miljoen wordt toegerekend aan de gemeente Groningen), vooral in (grond voor) groen en water. Daarnaast staat er nog voor circa € 60 miljoen (waarvan 30 miljoen toe te rekenen aan Meerstad) investeringen gepland, vooral in infrastructuur.

De belangrijkste parameters van de grex Meerstad:

- Aantal nog te uit te geven bouwkavels voor woningbouw vanaf 2017: 5967 stuks (6.069 -/- realisatie 2016 ad 102).
- Resterende looptijd 23 jaar
- Rente 3,75 %
- Opbrengst en kosten inflatie 2,25 % per jaar
- Resultaat op eindwaarde (2040) € 168 mln.

Tabel woningbouwprogramma

Woningen - begrote uitgifte in aantallen		
	nieuw aantal	oud aantal
2016	102	125
2017	130	145
2018	119	238
2019	196	271
2020-2025	1.130	1.290
>2025	4.392	4.016
Totaal aantal woningen t/m 2021	6.069	6.085

Het gemiddeld aantal (nog) te realiseren woningen (kavels) is gebaseerd op de woningbouwprognoses voor Stad en de regio. Ook volgens de actuele prognoses en inzichten (bijv. CBS/PBL, of 'Geef wonen de ruimte, I en II) blijft er onverminderd een langjarige behoefte bestaan aan groen-stedelijk wonen nabij de stad. In die behoefte zal Meerstad onveranderd blijven voorzien.

In het meerjarenprogramma Woningbouw hebben we aangekondigd dat we in 2017 willen komen tot een actualisering van het woningbouwprogramma voor de stad. In afwachting daarvan houden we vast aan de huidige ramingen voor de verwachte kavelafzet. Ook omdat de vraag in Meerstad op zich goed is en er voldoende aanbod is in de verschillende segmenten.

Wat betreft de ontwikkeling van de opbrengst per m2 uitgeefbaar, zien we op dit moment dat die hoger is dan verwacht. Dat hangt ook samen met het marktsegment waarin we nu veel verkopen, voornamelijk middensegment.

In de grex worden zowel de opbrengstindex, als de kostenindex niet gewijzigd. Dat doen we ondanks dat het langjarig gemiddelde (25 jaar) van de CBS-indexen (waar wij bij aansluiten) licht daalt. Vooruitlopend op deze ontwikkeling zijn de indexcijfers in 2015 al verlaagd tot het huidige niveau.

Voor wat betreft de risico-inschatting van deze en andere uitgangspunten: natuurlijk zullen de parameters, de reële grondwaarde en de af te zetten bouwkavels in de komende jaren steeds in nauwe samenhang gemonitord moeten worden en uiteindelijk getoetst aan de financiële kaders van deze grondexploitatie.

Risico tabel

In de afgelopen jaren is er veel veranderd in de woningmarkt. Dit heeft ook grote gevolgen voor het project Meerstad en voor het risicoprofiel daarvan in het bijzonder. Overigens zijn de afgelopen jaren continu aanpassingen in geld en plan gemaakt om zo de grootste risico's te beperken. In hoofdlijnen blijven de risico's verbonden aan dit project groot en blijven het ook steeds dezelfde risico's.

We presenteren de risico's op dezelfde wijze zoals ook opgenomen in de GREX en het werkplan. Zie hieronder de tabel met de beschrijving van de belangrijkste risico's en de beheersmaatregelen. Deze tabel wordt minimaal 1 keer per kwartaal aangepast.

	Risico	Beheersmaatregel
1. Uitgifte gronden Noord inclusief beoogde waardevermeerdering	In algemene zin heeft iedere vertraging in zowel volume, tempo en prijs in de uitgifte van gronden en de overige daarmee samenhangende beoogde meer- en verkoopopbrengsten, grote effecten op de grondexploitatie en vormt daarmee dan ook het belangrijkste risico van de grondexploitatie. In dat kader is vooral de op termijn beoogde meeropbrengst voor Noord een specifiek risico. Er liggen (nog steeds) geen uitgewerkte plannen en de beoogde meeropbrengst blijft een groot risico.	Na het opstellen van de grondexploitatie 2011 is gestart met het onderzoeken naar de specifieke kansen en mogelijkheden voor Noord om zo de beoogde meeropbrengst op termijn daadwerkelijke te kunnen realiseren. Het kritisch monitoren en het tijdig vertalen van de te verwachten nieuwe inzichten in vooral energie (en wellicht andere) productie- en opslagconcepten voor Noord zijn essentieel om tijdig maatregelen te treffen. Ten aanzien van de mogelijke invulling wordt nu in overleg met diverse partijen gekeken naar kansrijke oplossingen, één daarvan is de realisatie van zogenaamde valmeren in combinatie met waterberging. Het college heeft een extern bureau opdracht gegeven de kansen voor dit gebied in kaart te brengen, met speciale aandacht voor de optie alternatieve energie.

	Risico	Beheersmaatregel
2. Uitgifte gronden woningbouw en woningbehoefte	Vertraging in zowel volume, tempo en prijs in de uitgifte van kavels voor vooral woningbouw (en daarmee gedeeltelijke ook voor bijbehorende voorzieningen), heeft grote effecten op de grondexploitatie en vormt daarmee dan ook blijvend één van de belangrijkste risico's van de grondexploitatie.	<p>In de grondexploitaties van 2011 en 2012 zijn de programma's voor wonen fors neerwaarts bijgesteld. Het blijft zaak tijdig in te spelen op woningmarkt ontwikkelingen en flexibel ontwikkelen om zo in vroegtijdig stadium de geraamde opbrengsten uit verkopen te kunnen realiseren.</p> <p>Dit zal zowel voor volume als prijs continu plaats moet vinden aan de hand van marktonderzoeken op basis actuele bevolkingsprognoses, etc. en het blijven vergelijken van gerealiseerde marktprijzen met de in de grondexploitatie opgenomen prijzen.</p> <p>In 2013 zijn de resultaten van de nieuwste woningmarkt inzichten en behoeften bekend geworden en vertaald naar onder andere de woningbouwprogrammering van Meerstad. Er bleek bij het opmaken van de grex geen aanleiding tot wijziging van het woningbouwprogramma en/of fasering.</p> <p>In de grondexploitatie is in ieder geval het prijsverschil over de achterliggende jaren over de gerealiseerde verkopen verwerkt. In de grondexploitatie is een voorziening voor tegenvallende verkopen opgenomen. 8,9 mln. Euro.</p> <p>Daarnaast blijft het zaak de verkopen, zowel in prijs als aantallen, jaar op jaar te monitoren en de uitkomsten van de verkopen jaar op jaar te vertalen naar de uitgangspunten in de grondexploitatie.</p> <p>In de grondexploitatie 2016 is de gemiddelde uitgifte van kavels in de eerste vijf jaar verlaagd van 210 naar 150 per jaar</p>

	Risico	Beheersmaatregel
3. Uitgifte gronden bedrijventerreinen	<p>Vertraging in zowel volume, tempo en prijs in de uitgifte van kavels voor bedrijventerreinen heeft grote effecten op de grondexploitatie en vormt daarmee dan ook één van de belangrijkste risico's van de grondexploitatie.</p>	<p>In de grondexploitaties 2011 en 2012 zijn de programma's en de fasering van bedrijventerreinen fors neerwaarts bijgesteld en later in de fasering opgenomen.</p> <p>In dat kader is vooral de continue afstemming op de behoefte en de beoogde productie van gronden elders in de stad cruciaal.</p> <p>Ook hier zal op basis van de verwachting in de markt in de komende maanden duidelijk moeten worden of en welke maatregelen moeten en kunnen worden getroffen in de grondexploitatie of in andere grondexploitaties voor bedrijventerreinen.</p> <p>Een belangrijke maatregel is dat de huidige uitgifte grotendeels "achter" alle andere plannen van de stad staat en tevens dat het totale aantal ha's per jaar is beperkt tot het voor de stad historische gemiddelde van circa 5 ha per jaar.</p> <p>In 2014 is een voorziening in de grondexploitatie opgenomen voor de uitgifte van bedrijventerrein na 2030 voor een bedrag van € 14,5 mln. Dit op basis van een reductie van het aanbod van 50 % van de uit te geven bedrijventerreinen in de grondexploitatie.</p> <p>Tot slot is ook ten aanzien van de nog te verwerven gronden voor deze bedrijventerreinen een zeer voorzichtige verwervingsprijs opgenomen.</p>
4. Financiering	<p>De grex 2016 gaat onveranderd uit van een rente van 3,75%.</p> <p>Het lage rentepercentage brengt een renterisico met zich mee. Of na deze termijn ook tegen de beoogde grex rente kan worden gefinancierd zal moeten blijken.</p>	<p>Dit rentepercentage is overigens met de herfinanciering in 2012 ook bereikt en voor de eerste 8-15 jaren voor een groot deel van de leningen vastgelegd.</p> <p>Continue monitoring van alternatieve financieringsopties, waarbij de komende periode specifiek gekeken zal worden of een conversie, het overnemen of omzetting van leningen door de gemeente een extra maatregel kan zijn niet alleen de rentelasten te verlagen, maar ook het risico voor langere tijd te beperken.</p> <p>Daarnaast wordt actief gekeken of en wanneer het eventueel voortijdig "inkopen" van nieuwe leningen aantrekkelijk is, zowel in tarief als afdekking van risico's.</p> <p>Eind 2016 heeft reeds een herfinanciering door de gemeente plaatsgevonden van de lopende leningen en hiervan zal na de reguliere looptijd het positief effect zichtbaar worden.</p>

	Risico	Beheersmaatregel
5. Subsidies	In de grex wordt rekening gehouden met ca. € 15 miljoen (nominaal) aan subsidiegelden.	<p>Constance monitoring van kansen betreffende subsidies en daarnaast overleg met provincie. Een eerste aanvraag is voor een bedrag van € 2,5 beschikbaar (vaarverbinding).</p> <p>In de grondexploitatie van 2016 zijn de fasering van de subsidies vertraagd in tijd. Dit is in overeenstemming met de fasering van de ontwikkeling en uitgifte van het resterende bedrijvenprogramma (> 2025). Belangrijk is verder dat deze subsidie gekoppeld is aan de ontwikkeling van bedrijfsterreinen en natuurgebieden.</p>
6. Planontwikkeling risico's en ontwikkelingsopgave GEMM Meerstad	<p>Het betreft de risico's die inherent zijn aan dergelijke grootschalige herontwikkelingen en behoren tot de planontwikkelingsopgave van Bureau Meerstad. Enkele hiervan:</p> <p>Tijdige realisatie en aansluitingen hoofdinfrastructuur en OV.</p> <p>Bodemrisico's, archeologie, flora en fauna, milieukwaliteit en obstakels in ondergrond</p> <p>Omgang met hinderzones, geluid, aanwezige infrastructuur (hoogspanningsleidingen, etc.)</p>	<p>Belangrijke beheersingsmiddelen:</p> <p>Volledigheid en actualiteit van onderzoeken</p> <p>Flexibiliteit in planvorming</p> <p>Vroegtijdig overleg met toetsende overheden.</p>
7. Procedurele risico's	<p>Vertragingsrisico door planologische procedures, zoals bestemmingsplan, artikel 19 procedures, externe veiligheid.</p> <p>Actuele risico's zijn: nadere uitwerking van het Bestemmingsplan Meerstad Midden in uitwerkingsplannen, gedeeltelijke herzieningen door onthouding van goedkeuring van onderdelen van dit bestemmingsplan en het verkrijgen van benodigde ontgrondingsvergunning(en).</p>	<p>Adequate aansturing en afhandeling van publiekrechtelijke procedures, bezwaar en beroep.</p> <p>De uitspraak van de Raad van State is een belangrijke stap ter reductie van de planologische risico's.</p>

	Risico	Beheersmaatregel
8. Verwerving gronden	<p>Het risico van de verwerving van gronden die nu nog niet in eigendom zijn van de GEMM</p> <p>Hierdoor kan de uitvoering van de programmatische- en ruimtelijke uitgangspunten van Meerstad M in gevaar komen.</p> <p>De grondexploitatie gaat uit van realisatie van het gehele plan, waarbij opbrengsten en kosten als geheel worden gecalculeerd. De grondexploitatie is gevoelig voor wijziging in de aannames betreffende kosten en momenten van verwerving van gronden.</p>	<p>De neerwaartse bijstelling van het programma, leidt tot een forse reductie van het verwervingsrisico. Daarnaast is de aanname ten aanzien van bijdragen van derden bijgesteld in de grex 2011 en 2012. Tevens zien we dat andere partijen steeds minder belang hebben bij het aanhouden van bezittingen in het gebied. Tevens zijn er nu partijen die, soms noodgedwongen, alsnog gronden en panden die essentieel zijn voor de realisatie van vooral Meerstad Midden aan bieden. Dus dit risico is fors kleiner geworden.</p>

7. Financiën

Stand van de kredieten (gemeentelijke plankosten en aankoop kavels)

Besluit 26 november 2003, nr. 5c	3.200.000
Besluit 31 oktober 2007	2.800.000
Besluit 17 november 2010, nr. 8j	1.500.000
Besluit 17 februari 2010, aankoop kavels Meeroevers fase I	3.060.000
Besluit 29 juni 2011	550.000
Besluit 26 oktober 2011, aankoop kavels Meeroevers fase IIb	4.590.000
Totaal beschikbaar krediet	15.700.000

Stand van de uitgaven plankosten

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2017	€ 6.498.922
--------------------------------------	-------------

Stand van de uitgaven Meeroevers kavels

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2017	€ 7.963.885
--------------------------------------	-------------

Totale stand van de uitgaven t/m 31 maart 2017	€14.462.807
--	-------------

Stand van de plankosten GEMM

2017 (tm 31 maart)	Budget	Verplicht	Besteed	Vrije ruimte
Organisatie/personeel	640	35	105	500
Bureau en huisvesting	236	20	63	153
Projecten (inclusief Communicatie/marketing)	2.634	83	121	2.430
Onvoorzien	50	-	-	50
	3.560	138	289	3.133

Vanaf 2012 wordt in de GREX voor het project Meerstad gerekend met een rente van 3,75%. Het rentebudget volgens de GREX voor de jaarschijf 2017 bedraagt € 11,2 miljoen en is op deze 3,75% en de totale te verwachten financieringsbehoefte gebaseerd.

In de prognose van 2017 van de rentelasten was eerst uitgegaan van de thans lopende financieringen met bijbehorende renteverplichtingen en van het huidige renteniveau in de markt. Dat komt voor de bestaande portefeuille uit op circa € 10,3 miljoen. Echter doordat per 31 december 2016 een deel van de eerder verworven gronden terug zijn gegaan naar de gemeente en daardoor de uitstaande leningen met 72 mln. zijn verminderd, zullen de rentelasten over 2017 lager uitvallen (circa 2 mln.). Daarnaast is door het uitbreiden van de financiering (vooralnog alles kortlopend) om de geplande lopende uitgaven te kunnen voldoen een bedrag van circa € 0,3 miljoen aan rente begroot voor 2017. Gezien de zeer lage renten voor kortlopende financiering, zullen de werkelijke renten fors lager uitvallen.

Westpoort

Inleiding

Op Westpoort is momenteel te melden dat het 380 KV-netwerk van Tennet binnenkort wordt aangelegd. Wel zijn de onderhandelingen over ca. 1,5 ha die in het eerste kwartaal van 2017 bijna formeel afgerond, met de twee gegadigden (Collicare en Holthausen). Met een datacenter hebben we intentionele afspraken vastgelegd in een letter of intent. Ten opzichte van de toen gemelde ontwikkeling valt momenteel het volgende te melden.

Voor dit project is alleen het thema Ruimtelijke Economie en het kopje Financiën van toepassing, de andere thema's komen hier dan ook niet aan de orde.

1. Ruimtelijke Economie

Het nieuwe beleidskader – rode loper

Het nieuwe beleidskader is bedoeld om het passieve beleid rond de werklocaties om te zetten naar een actieve strategie die tegemoetkomt aan de vraag van ondernemers en bedrijven. Daarbij is het doel en de prioriteit verschoven van grondverkoop en gronduitgifte naar behoud en uitbreiding van werkgelegenheid. Het is de bedoeling dat dit beleidsvoornemen tevens wordt vastgelegd in de binnenkort te starten herziening van het bestemmingsplan Westpoort.

Ontwikkelingen

Het eerste datahotel (KPN) dat zich op Westpoort heeft gevestigd heeft uitbreidingsplannen. Ook is er concrete belangstelling van een ander datacenter op Westpoort. De partij waarmee we in gesprek zijn voor fase 2, heeft de eerste stap gezet door het ondertekenen van een letter of intent. Momenteel hebben zij een ingenieursbureau ingeschakeld die de verdere haalbaarheid voor hen onderzoekt. De 6 ha die vorig jaar is verkocht aan Tennet voor de aanleg (nieuw tracé) van de 380 KV leidingen naar o.a. de Eemshaven wordt momenteel op Westpoort aangelegd. Op dit moment lopen er meerdere oriënterende gesprekken met bedrijven voor vestiging van hun bedrijf. We constateren een toegenomen interesse ten opzichte van voorgaande jaren.

2. Financiën

Stand van de kredieten

Besluit 19-07-2000, nr. 5h	14.521.000
Besluit 27-02-2002, nr. 5 ^e	750.000
Besluit 28-01-2004, nr. 8	500.000
Besluit 22-12-2004, nr. 10	2.750.000
Besluit 19-10-2005, nr. 7	96.329.000
Besluit 20-02-2008, nr. 7	5.614.000
Besluit 27-01-2010, nr. 7 ^e	-/- 2.022.000
Besluit 30-11-2011, nr. 6h	-/- 47.690.000
Besluit 30-01-2013, nr 8b.6	872.000
Besluit 18-12-2013, nr. 6i	1.127.000
Besluit 17-12-2014, nr. 6q	1.217.000
Besluit 16-12-2015, nr.5l	1.347.000
Totale toegestane kosten (= opgeknipt uitvoeringskrediet t/m 2017)	75.315.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2017	€ 72.773.000
--------------------------------------	--------------

Actualisatie / herziening grondexploitatie december 2017

Risico's

De in de grex vermelde kansen en risico's blijven actueel. Momenteel zijn daarover geen bijzonderheden te melden.

Grote Markt oostzijde/ Groninger Forum

Inleiding

De oostkant van de Grote Markt verandert de komende jaren ingrijpend. De nieuwe gebouwen aan de oostwand komen dicht op het plein te staan. Achter de oostwand komt een nieuw plein: de Nieuwe Markt. Op de Nieuwe Markt komt het Groninger Forum.

Groninger Forum

Het Groninger Forum wordt een spectaculair, voor iedereen toegankelijk gebouw van tien verdiepingen. Het Groninger Forum is straks zeven dagen in de week geopend en brengt een keur aan (inter)nationale exposities, films, documentaires, debatten, literaire evenementen, talkshows, presentaties en manifestaties over de wereld van nu. Naast de bibliotheek en de filmzalen herbergt het Groninger Forum ook het Nederlands stripmuseum en de VVV-winkel. Op de bovenste verdieping komt een skylounge met restaurant en een dakterras met uitzicht over de historische binnenstad. Onder het Groninger Forum komt een ondergrondse parkeergarage.

Nieuwe Oostwand

De Grote Markt krijgt de vorm en omvang van voor de Tweede Wereldoorlog. De gevels van de nieuwe oostwand gaan zo'n 17 meter naar voren. In 2014 is het eerste pand van de nieuwe Oostwand opgeleverd, de nieuwe sociëteit van Vindicat op de hoek Grote Markt/ Martinikerkhof.

Voor het hoekpand Grote Markt/Poelestraat is vorig jaar een ontwikkelcompetitie uitgeschreven. Het plan Merckt van Mensenborgh kwam daarbij zowel bij de publieksenquête als de vakjury als winnaar uit de bus. Powerhouse Company maakte het ontwerp. Op de begane grond komt een food market. Ondernemer Patrick Beijck, eigenaar van Mr. Mofongo's en o.a. Dog's Bollocks, gaat de horeca exploiteren. Op de verdiepingen komen appartementen en op het dak komt een terras, dat voor publiek toegankelijk is.

In het middendeel van de nieuwe Oostwand, tussen Vindicat en Merckt, komt een hotel. De Berlijnse architect Thomas Müller ontwerpt het plan. Het betreft een hotel met meer dan 100 hotelkamers en een grand café op de begane grond. Ontwikkelaar is VolkerWessels Vastgoed en eigenaar wordt WestCord Hotels.

Nieuwe Markt zuidzijde

De ontwikkeling Nieuwe Markt zuidzijde omvat verschillende deelprojecten. Het meest in het oog springend is de herontwikkeling van enkele gemeentelijke panden (Poelestraat 16, 18, 24, 26, 28) met de herontwikkeling van tussenliggende panden (Poelestraat 20, 22) die in eigendom zijn van Vastgoed Horeca Groningen (VHG). Daar ontwerpen jonge Groningse architecten een aantal panden voor winkeltjes, horeca en wonen. De gemeente Groningen trekt samen op met VHG om de ontwikkeling als geheel gelijktijdig op te kunnen leveren.

Nieuwe Markt

De Nieuwe Markt moet een plein worden dat complementair is aan de Grote Markt, Vismarkt, Waagplein en Martinikerkhof. Inzet is realisatie van een bruisend plein, waar mensen naar toe willen, waar terrassen zijn en waar activiteiten plaatsvinden. Dit betekent dat ook rondom dit plein wordt ingezet op publieksaantrekkende functies in de nieuwe bebouwing. De ontwikkeling van het Groninger Forum zal de bestaande en nieuwe functies rond het nieuwe plein stimuleren. Ook de ondernemers en vastgoedeigenaren rondom het plein spelen een belangrijke rol in de totstandkoming van de bruisende beleving van het plein.

1. Wonen

Binnen project Grote Markt oostzijde/ Groninger Forum worden op verschillende plekken woningen toegevoegd, namelijk: aan de Nieuwe Markt zuidzijde en in plan Merckt op de hoek Grote Markt/ Poelestraat.

De gemeente ontwikkelt zelf een aantal panden aan de Nieuwe Markt zuidzijde. Boven pand Poelestraat 24/26 (deelplan 3) worden 6 starterswoningen gerealiseerd van ongeveer 40-45 m². Vastgoed Groningen voegt 6 appartementen toe van vergelijkbare grootte boven pand Poelestraat 20/22 (deelplan 2 Nieuwe Markt zuidzijde) en ook enkele appartementen boven pand Poelestraat 12. Plangebied Grote Markt oostzijde/ Groninger Forum heeft een uitzonderingspositie in bestemmingsplan Herziening bestemmingsregels wonen.

Op de verdiepingen van pand Merckt op de hoek Grote Markt/ Poelestraat ontwikkelt Mensenborgh 18 appartementen met een oppervlakte tussen 100 - 200 m² in het duurdere segment. Het aanbod in dit segment is beperkt in de Groningse binnenstad. Eind maart 2017 is de verkoop gestart van deze appartementen.

2. Bereikbaarheid

Het gebied is voor auto's, fietsers en voetgangers goed bereikbaar. Onder het Groninger Forum komt een parkeergarage met ruimte voor ca. 380 auto's. Onder de Nieuwe Markt komt een fietsenkelder die ruimte biedt voor ca. 1.200 fietsen.

3. Energie

Niet van toepassing.

4. Duurzaamheid

Om het Groninger Forum straks duurzaam te kunnen verwarmen of te koelen wordt een zogenaamde WKO-installatie (Warmte-Koude Opslag) aangebracht. In het Groninger Forum wordt een installatie (warmtewisselaar) geplaatst die wordt verbonden met de koude bron in de Poelestraat en de warme bron op de Grote Markt.

Bij de ontwikkelcompetitie voor het hoekpand Grote Markt/ Poelestraat is de duurzaamheid meegenomen als beoordelingscriterium. Mensenborgh maakt daar bij hun ontwerp 'Merckt' gebruik van een individuele lucht/water warmtepomp. Bij lucht/water-warmtepompen wordt de energie uit de lucht gehaald en opgepompt tot een hogere temperatuur. Hierbij wordt de warmte afgegeven aan water. De appartementen worden gasloos uitgevoerd.

Op het dak van het WestCord hotel, in het middendeel van de nieuwe Oostwand, worden zonnepanelen geplaatst.

5. Gebiedsontwikkeling

Op dit moment zijn de bouwwerkzaamheden voor het Groninger Forum in volle gang. Dat betekent dat aannemer BAM werkt aan de twee betonkernen van het Groninger Forum en de staalconstructie daartussen. Volgens planning wordt het hoogste punt bereikt eind 2017/ begin 2018. Naar verwachting is de oplevering van het pand eind 2018 en de opening in de tweede helft van 2019.

Bij de nieuwe Oostwand wordt op dit moment gewerkt aan het hotel in het middendeel van de nieuwe Oostwand en plan Merckt op de hoek Grote Markt/ Poelestraat.

Thomas Müller presenteerde eind vorig jaar tijdens Let's Gro de eerste schetsen voor het hotel in het middendeel van de Oostwand, waarna het publiek de kans kreeg daarop te reageren. Thomas Müller neemt deze reacties mee bij de uitwerking naar een voorlopig ontwerp. In mei wordt opnieuw een publieksbijeenkomst georganiseerd over het ontwerp. De bouwwerkzaamheden voor het hotel

starten naar verwachting medio 2018.

Op dit moment zijn de voorbereidingen voor de bouw voor Merckt op de hoek Grote Markt/ Poelestraat in volle gang. Naar verwachting wordt het bestaande (roze) hoekpand in mei/juni gesloopt, waarna aankomende zomer de bouw kan starten. Volgens planning wordt Merckt opgeleverd eind 2018.

Bij Nieuwe Markt zuidzijde heeft aannemer BAM deelplan 1 (Poelestraat 16/18, Vapiano) en deelplan 3 (achterzijde Poelestraat 24/26) inmiddels opgeleverd. De Duitse horecaformule Vapiano (pizza/pasta) gaat zich vestigen in pand Poelestraat 16/18. Bij Vapiano zijn de inrichtingswerkzaamheden op dit moment in volle gang. Volgens opent Vapiano de deuren in mei 2017. De overige panden aan de Nieuwe Markt zuidzijde komen vlak achter Vapiano aan.

Het pleinontwerp voor de Nieuwe Markt wordt op dit moment uitgewerkt naar een bestek voor de uitvoering. Ook wordt gewerkt aan een verlichtingsplan voor de Nieuwe Markt, waarin wordt gekeken naar een goede basisverlichting als openbare verlichting, maar ook naar een goede sfeer op het plein. De uitvoeringsplanning voor de Nieuwe Markt is sterk afhankelijk van de voortgang bij de omliggende projecten (Groninger Forum, Nieuwe Markt zuidzijde en de nieuwe Oostwand) en vindt in fasen plaats. Volgens planning is het plein medio 2019 gereed.

6. Ruimtelijke Economie

De ontwikkeling van project Grote Markt oostzijde/ Groninger Forum heeft verschillende economische effecten op de lange termijn, namelijk:

- Binnenstadsbezoek vasthouden en vergroten;
- Stijging inkomsten binnenstad door toename toeristen/ bezoekers;
- Meer werkgelegenheid in detailhandel, horeca en cultuur;
- Nieuwe bronpunten creëren en daarmee passantenstromen;
- Een trekker op een nieuw plein;
- Bijdrage cultuur aan aantrekkelijkheid Groningen als vestigingslocatie.

Naast de effecten op de langere termijn zijn en worden er voorafgaand en tijdens de bouw ook aanmerkelijke economische effecten gerealiseerd. Zo wordt er door tal van particulieren, als spin-off van het project Grote Markt oostzijde/Groninger Forum, ca. € 5 miljoen geïnvesteerd in het gebied. Aan social return wordt ca. € 3,5 miljoen geïnvesteerd. De totale arbeidsinzet in de bouwsector voor het gebied wordt geschat op ruim 600.000 uren.

7. Financiën

De inkomsten en uitgaven lopen conform de uitgangspunten in de bouw- en grondexploitatie Grote Markt oostzijde/ Forum.

Stand van de kredieten in euro's

Plankostenkrediet	
Besluit 30-12-2002, nr. 15	500.000
Besluit 29-01-2003, nr. 13	420.000
Besluit 28-04-2004, nr. 6	1.580.000
Besluit 25-02-2006, nr. 8	2.500.000

Besluit 28-03-2007, nr. 8	2.500.000
Besluit 18-06-2008, nr. 5q	1.250.000
Besluit 29-10-2008, nr. 6k	500.000
Besluit 26-11-2008, nr. 8	2.000.000
Besluit 17-06-2009, nr. 8	2.500.000

Uitvoeringskrediet	
Besluit 17-06-2009, nr. 8	15.000.000
Besluit 23-06-2010, nr. 1a	40.000.000
Besluit 30-11-2011, nr. 8d	115.000.000
Besluit 27-06-2012, nr. 6i	906.000
Besluit 29-01-2014, nr. 6k	123.000
Besluit 26-11-2014, nr. 7a	803.000
Besluit 28-10-2015, nr. 7e	68.000.000
Besluit 20-04-2016, nr. 6h	229.250

Totaal toegestane plankosten en uitvoeringskrediet	253.810.394
--	-------------

Stand van de uitgaven in euro's

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2017	164.444.795
--------------------------------------	-------------

Risico's

Het project Grote Markt oostzijde/Forum kent een specifiek risicoprofiel. Het risicoprofiel wijkt af van een gemiddeld project van deze omvang, vanwege:

- de complexe binnenstedelijke situatie;
- de complexe samenhang tussen een veelheid aan deelprojecten en aandachtsvelden;
- de afhankelijkheid van ontwikkelingen op de vastgoedmarkt;
- de complexiteit van de constructie;
- een grote kans op vertragingen en vertragingsschade als gevolg van bovenstaande punten.

Vanwege deze factoren blijft het totaalrisico in vergelijking met andere projecten van dezelfde omvang onverminderd groot. Om deze reden wordt er binnen het project Grote Markt oostzijde/Groninger Forum meer dan gemiddeld aandacht besteed aan de risicobeheersing. De aansturing van het project, de budgetbewaking en de risicobeheersing zijn er op gericht om het totale project binnen de financiële kaders van de bouw- en grondexploitatie te realiseren. De ingezette risicobeheersing vormt geen (absolute) garantie dat het project ook binnen de financiële kaders kan worden gerealiseerd. Sommige risico's zijn immers onbeheersbaar voor het project. Wel kan gesteld worden dat door actief te sturen op risicobeheersing, het risicobewustzijn binnen het project groot is en de kans op financiële ontsporingen aanmerkelijk is verkleind. De in de bouw- en grondexploitatie Grote Markt oostzijde/ Groninger Forum 2016 opgenomen risicoanalyse is geactualiseerd op basis van recente ontwikkelingen. Ook de risicobeheersmaatregelen zijn geactualiseerd. Door het uitvoeren van deze beheersmaatregelen worden zowel de kans dát deze risico's zich voordoen, als de gevolgen indien de risico's zich voordoen, beperkt.

Zernike Campus Groningen

Voor dit project is alleen het thema Ruimtelijke Economie en het kopje Financiën van toepassing, de andere thema's komen hier dan ook niet aan de orde.

1. Ruimtelijke Economie

Binnen het *Akkoord van Groningen 2.0* is de ontwikkeling van Zernike Groningen Campus een belangrijke opgave. We willen Zernike verder uitbouwen tot een toplocatie waar kennisinstellingen en bedrijfsleven stevig met elkaar verbonden zijn.

Op de Zernike Campus Groningen ligt één van de uit te geven (bedrijven)terreinen binnen de gemeente Groningen. Op basis van een gezamenlijke visie ontwikkelt de gemeente samen met de RUG en de HHG (Akkoord-partners) de Zernike Campus tot één van de belangrijkste kennisdynamo's van stad en regio. Samen is een nieuwe stedenbouwkundige visie opgesteld. (de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) en de Hanzehogeschool Groningen (HHG)). De visie geeft - voor de komende 10 tot 15 jaar, op hoofdlijnen - de koers voor de ontwikkeling van de Zernike Campus Groningen aan. De campus heeft, met de enthousiaste en stuwende kracht van de aanwezige kennisinstellingen en ondernemers, volop mogelijkheden om uit te groeien tot een onderwijs-, kennis- en ontwikkelingscentrum van nationaal en zelfs internationaal formaat. Naast het ruimtelijke plan ligt de sleutel tot succes in verregaande samenwerking en goede marketing (acquisitie) van de campus.

In afgelopen periode zijn door de RUG en de HHG nieuwe onderwijs-, onderzoeks- en faculteitsgebouwen ontwikkeld (Energy Academy Europe, Entrance). Voor de komende jaren staan nog meer grootschalige en ambitieuze plannen op stapel. Dit alles eist planologische inpassing. Het gaat dan bijvoorbeeld om ZAP, Geothermie, studentenhuisvesting, verbouwing Nijenborg 4 en mogelijk nieuwe vestiging van nieuwe bedrijven (circa 5 nieuwe bedrijven en 1 uitbreiding). Avebe gaat zich vestigen op de Zernike Campus en heeft daarvoor de benodigde grond aangekocht. De Stichting Triade, die ook het Campus management voert, zal voor Avebe het vastgoed ontwikkelen. U heeft hierover informatie ontvangen.

Visie

Om de ambitie te realiseren is het nodig om de volgende aanpassingen te doen die de ruimtelijke kwaliteit en de onderlinge verbindingen verbeteren:

1. De transformatie van de Zernikelaan naar een aantrekkelijke verbinding voor fietsers en voetgangers, openbaar vervoer en leveranciers;
2. Het creëren van verkeersroutes voor langzaam verkeer in het noordelijk deel die aansluiten op het fietsnetwerk van de stad;
3. Het omvormen van de parkeerterreinen in het middengebied van een scheidende naar een verbindende zone van de campus;
4. Het ruimtelijk inkaderen van het gebied zodat er een intiemer en aantrekkelijker vestigingsklimaat ontstaat;
5. Het functioneel mengen van bedrijven en instellingen voor onderwijs en onderzoek om een optimale synthese te bereiken;
6. Het versterken van de noord- en zudentree van de Campus.

Ook aspecten, zoals het verdere professionaliseren van parkmanagement en het opstellen van een acquisitieplan worden nader uitgewerkt.

Momenteel wordt het definitieve ontwerp voor de Zernikelaan campus nader uitgewerkt door West8.

Voortgang

Op dit moment overwegen meerdere bedrijven zich te vestigen op Zernike. De grondverkopen moeten nog contractueel geformaliseerd worden. In onderstaand kaartje is goed te zien welke gronden in optie staan en welke nog beschikbaar zijn. Er is opvallend toegenomen interesse te constateren voor dit gebied. In onderstaand kaartje is te zien dat er inmiddels meerdere gronden in optie zijn. Ook zijn de kennisinstellingen bezig met verschillende uitbreidingsplannen.



2. Financiën

Stand van de kredieten

Besluit 23-20-1996, nr. 5f	3.857.000
Besluit 26-05-1999, nr. 5k	4.538.000
Besluit 17-10-2001, nr. 9	406.000
Besluit 18-10-2006, nr. 6c	14.940.000
Besluit 27-09-2007, nr. 6g	3.256.000
Besluit 25-05-2011, nr. 8 ^e	-/- 8.747.000
Besluit 18-01-2013, nr. 8b3	0
Besluit 18-12-2013, nr. 6i	0
Besluit 17-12-2014, nr. 6t	1.890.000
Besluit 16-12-2015, nr. 5i	1.465.000
Totaal toegestane kosten van het plan	21.605.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2017	€ 20.294.000
--------------------------------------	--------------

Actualisatie / herziening grondexploitatie

De eerstvolgende herziening vindt in december 2017 plaats.
--

Risico's

De in de grex vermelde kansen en risico's blijven actueel. Momenteel zijn daarover geen bijzonderheden te melden.