

# **Sleutelprojectenrapportage september-december 2011**



# I N H O U D

Meerstad	pagina	3
Stationsgebied	pagina	8
Eemskanaalzone	pagina	10
Grote Markt Oostzijde	pagina	16
Europapark	pagina	18
Westpoort	pagina	22
Zernike	pagina	24
Ebbingekwartier en Bodenterrein	pagina	27
Oosterhamriktracé	pagina	31
Zuidelijke Ringweg	pagina	33
RegioTram	pagina	36
Damsterdiep Parkeergarage	pagina	41

# MEERSTAD



## 1. Voortgang

### MEEROEVERS FASE 1

#### **In verkoop 144 woningen**

Van de 64 projectmatige woningen van OCM en VDM zijn 54 verkocht (en gepasseerd) en 7 in optie genomen. Van de 37 vrije kavels van Bureau Meerstad in de verkoop gegaan zijn 8 verkocht en gepasseerd en 8 in optie genomen. Op de IJsbaanlocatie zijn nog 14 kavels vrij.

Veel optanten zijn serieus bezig met architecten, bouwers en vergunningen. Gelet op de financiering van de kavel en de woning stellen banken tegenwoordig de eis dat eerst een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen (voorheen bouwvergunning) verleend moet zijn, voordat overgegaan wordt tot financiering.

Van de energieneutrale woningen zijn 3 verkocht en 1 onder optie, daarnaast wordt een modelwoning gerealiseerd. Van de 16 waterwoningen zijn 6 in optie genomen.

## **GRONDEXPLOITATIE EN GEWIJZIGDE SAMENWERKING**

Op 22 december 2011 heeft het college besloten de raad voor te stellen:

- de nieuwe ‘Ontwikkelstrategie Meerstad’ gedateerd december 2011 vast te stellen als vertrekpunt voor de verdere ontwikkeling van Meerstad;
- de grondexploitatie 2011 van Meerstad vast te stellen als vertrekpunt voor de verdere ontwikkeling van Meerstad (mede op basis van de in dit kader opgestelde second opinion van de RebelGroup);
- in te stemmen met een gewijzigde samenwerkingsvorm, waarbij de grondexploitatie van Meerstad voor rekening en risico van de gemeente Groningen wordt gevoerd, de samenwerking met private partijen vorm krijgt via een bouwclaimovereenkomst, de betrokkenheid van de gemeente Slochteren zich richt op realisatie van publieke voorzieningen op haar grondgebied en het beheer van het openbaar gebied (inclusief meer) en de provincie de EHS gelegen buiten het exploitatiegebied zal ontwikkelen;
- een bedrag van € 35 miljoen in te brengen in de grondexploitatie Meerstad, € 4,5 miljoen in te brengen als reservering voor het renterisico € 4,5 miljoen en € 0,5 miljoen aan te wenden om de rentevorderingen op GEM Meerstad kwijt te schelden;
- de bestaande leningen, totaal € 330 miljoen, van GEM Meerstad over te nemen en (gedeeltelijk) te herfinancieren, waarbij de maximale financieringsbehoefte ca. € 365 miljoen bedraagt.

In de grondexploitatie van 2011 hebben we een aantal forse ingrepen doorgevoerd om de gevolgen van de stagnerende woningmarkt en de veranderde financiële markt op te vangen. De belangrijkste ingrepen zijn van programmatische aard. Het woningbouwprogramma wordt teruggebracht van circa 9.100 naar 6.500 woningen (van 405 naar 250 woningen gemiddeld per jaar). Het aantal hectares bedrijventerrein is teruggebracht van 130 naar 85 hectare.

In de grondexploitatie is een bezuinigingstaakstelling van € 20 miljoen opgenomen. Belangrijk uitgangspunt in de grondexploitatie is daarnaast de bijstelling van de grex rente naar 3,75%. De verwachting is dat door herfinanciering van een deel van het huidige leningenpakket de gemiddelde grex rente kan worden teruggebracht naar 3,75 %. Omdat de herfinanciering zich uitstrekt over een leningperiode van 8 tot 12 jaren treffen we een voorziening van € 4,5 miljoen met het oog op het renterisico.

Het halen van de verkoopopbrengsten vormt het belangrijkste risico voor de grondexploitatie. Naast de woningverkoop gaat het daarbij specifiek om het risico betreffende de beoogde waardevermeerdering van plandeel Noord, de opbrengsten van de bedrijventerreinen en de gecalculeerde subsidie-inkomsten. Het totale risico op deze laatste drie posten bevindt zich tussen € 0 en 42 miljoen.

Het totale risico voor Meerstad is met het oog op het aan te houden weerstandsvermogen berekend volgens de verfijnde boxensystematiek en komt uit op 93 miljoen euro. Rekening houdend met de waarschijnlijkheidsfactor van 90% en het ratio weerstandsvermogen van 0,8 is een aanvulling van het weerstandsvermogen voor Meerstad met € 52,5 miljoen euro nodig. We beogen de besluitvorming over het ‘vullen’ van het weerstandsvermogen mee te nemen in de voorjaarsbrief 2013.

De gemeente Slochteren draagt € 3 miljoen bij ten behoeve van de grondexploitatie, de provincie en het Ministerie van EL&I beiden € 6 miljoen. Besluitvorming in zake Meerstad is voorzien op 25 januari 2012.

## PLANOLOGISCHE PROCEDURES

- **Bestemmingsplan Meerstad Midden**  
Op 23 juni 2010 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over het bestemmingsplan 'Meerstad-Midden' (c.a.). Op een aantal onderdelen na heeft zij zich positief uitgesproken. Goedkeuring is onthouden aan de verkeersbestemming voor de beoogde zuidelijke ontsluitingsweg bij Harkstede. Daarnaast heeft de Raad van State geoordeeld dat er in een straal van 300 meter rondom het 'Grunopark' geen woningen mogen worden gebouwd. Tenslotte is goedkeuring onthouden aan enkele overige -ondergeschikte- onderdelen van het bestemmingsplan.
- **Vrijstellingsbesluit Deelplan 1 (Meeroevers)**  
De Raad van State heeft het vrijstellingsbesluit in stand gelaten. De ingestelde beroepen zijn niet-ontvankelijk verklaard.
- **Ontgrondingvergunning**  
De Raad van State heeft de beroepen van twee appellanten tegen de ontgrondingvergunning voor het graven van het meer gegrond verklaard en de vergunning vernietigd. Voor Meeroevers fase 1 vormt dit geen probleem. Daarnaast is door de provincie een machtigingsbesluit genomen voor fase 2 en 3. In december 2010 is door de provincie een nieuwe ontgrondingvergunning voor het gehele gebied opgesteld, waartegen wederom twee beroepen zijn ingediend. De Raad van State moet hier nog uitspraak over doen.
- **Uitwerkingsplan Meeroevers I**  
Het uitwerkingsplan is in december 2010 onherroepelijk geworden.
- **Uitwerkingsplan en Beeldkwaliteitsplan Meeroevers fase II**  
Het ontwerp-uitwerkingsplan ligt ter visie. Parallel hieraan is het beeldkwaliteitsplan door de GR Meerstad in procedure gebracht.
- **Uitwerkingsplan IJsbaanlocatie**  
Het uitwerkingsplan is in maart 2011 vastgesteld door B&W van Slochteren en is onherroepelijk.
- **Bestemmingsplanwijziging heikikkercompensatiegebied**  
De bestemmingsplanwijziging is door de Raad van Slochteren vastgesteld in november 2010. Het plan is in februari 2011 in werking getreden (onherroepelijk).
- **Partiële herziening Meerstad-Midden**  
Voor enkele gedeeltes van het bestemmingsplan Meerstad Midden is een herziening in procedure. In deze partiële herziening spelen we in op onder meer geluid, aanlegplaatsen en aanpassing aan nieuwe wetgeving. De partiële herziening heeft ter visie gelegen en op dit ontwerp zijn geen zienswijzen binnen gekomen.
- **Uitwerkingsplan school**  
Het uitwerkingsplan voor de school is opgestart.

## 2. Risico's

In onderstaande risicomatrix zijn de belangrijkste risico's vermeld. Een volledige weergave van risico en beheersingsmaatregelen is opgenomen in de grondexploitatie van Meerstad en herijkt in het kader van de grondexploitatie 2011. Op de grondexploitatie 2011 heeft het college een second opinion laten uitvoeren door de Rebel Group.

	<b>Risico</b>	<b>Beheersmaatregel</b>
1. Uitgifte gronden	Vertraging in de uitgifte van kavels heeft grote effecten op de grondexploitatie en vormt daarmee dan ook het belangrijkste risico van de grondexploitatie.	In de grondexploitatie 2011 zijn de programma's bedrijventerreinen en wonen fors neerwaarts bijgesteld.  Voor de eerste drie jaren is een voorziening getroffen in de grex 2011, met het oog op de aanhoudende (woning) marktomstandigheden.
2. Verwerving gronden	Het risico van de verwerving van gronden die nu nog niet in eigendom zijn van de gemeente met een doorleveringsverplichting aan de GEM. Hierdoor kan de uitvoering van de ruimtelijke uitgangspunten van het Masterplan in gevaar komen.  De grondexploitatie gaat uit van realisatie van het gehele Masterplan, waarbij opbrengsten en kosten als geheel worden gecalculeerd. De grondexploitatie is gevoelig voor wijziging in de aannames inzake kosten en momenten van verwerving van gronden.	De neerwaartse bijstelling van het programma, leidt tot reductie van het verwervingsrisico. Daarnaast is de aanname ten aanzien van bijdragen van derden bijgesteld in de grex 2011.
3. Bestuurlijke omgeving	Twee gemeenten, een provincie en het Rijk (Ministerie van EL&I) als publieke deelnemers en 4 marktpartijen maken de ontwikkeling van Meerstad tot een ingewikkeld proces.  In juli 2009 is daarnaast de Gemeenschappelijke Regeling Meerstad (GR) geoperationaliseerd.	De beoogde herijking van de samenwerking rondom Meerstad decompliceert de overlegstructuren.  Het is van belang om met de gemeente Slochteren goede afspraken te maken over de tijdige realisatie van publieke voorzieningen en adequaat beheer van het openbaar gebied.  Strikte bewaking van bevoegdheden, verantwoordelijkheden en aansturing van de uitvoering.
4. Subsidies	In de grex wordt rekening gehouden met ca. 22,5 miljoen (nominaal) aan subsidiegelden.	Constante monitoring van kansen betreffende subsidies en daarnaast overleg met provincie.
5. Voorzieningen openbaar gebied	Met betrekking tot eigendom, investeringskosten, beheer en exploitatie van de voorzieningen en het openbare gebied moeten voorafgaand aan de realisatie daarvan sluitende (bestuurlijke) afspraken worden gemaakt met alle (overheids) partijen. Met name de afhankelijkheid van Slochteren inzake tijdige en volledige oplevering van voorzieningen is een aandachtspunt.  Tussen planning en realisatie van voorzieningen enerzijds en kaveluitgifte, woningprogramma - en fasering en moment en van oplevering bestaat een directe relatie. programmatische en plannings-technische wijzigingen vragen dan ook telkens herijking van planning en inhoud van het voorzieningenprogramma.	Het programma voorzieningen is in de grex 2011 kwantitatief herijkt op basis van de nieuwe inwoneraantallen.  Doordat de gemeente Slochteren in het beoogde nieuwe samenwerkingsmodel de publieke voorzieningen op haar grondgebied zal realiseren is bestuurlijke afstemming op dit punt van belang.
6. Procedurele risico's	Vertragingsrisico door planologische procedures, zoals bestemmingsplan, artikel 19 procedures, externe veiligheid.  Actuele risico's zijn: nadere uitwerking van het Bestemmingsplan Meerstad Midden in uitwerkingsplannen, partiele herzieningen door onthouding van goedkeuring van onderdelen van dit bestemmingsplan en het verkrijgen van benodigde ontgrondingsvergunning(en).	Adequate aansturing en afhandeling van publiekrechtelijke procedures, bezwaar en beroep.  De uitspraak van de Raad van State is een belangrijke stap ter reductie van de planologische risico's.
7. Woningbehoefte	Er is onderzoek gedaan naar de woningbehoefte rond Groningen voor de komende jaren. De behoefte blijkt minder groot dan een aantal jaren geleden gedacht. Dit vormt een risico voor de afzet.	In de grex 2011 is het programma woningbouw fors neerwaarts bijgesteld.

8. Planontwikkelin grisiko's en ontwikkelingsop gave GEMM Meerstad	Het betreft de risico's die inherent zijn aan dergelijke grootschalige herontwikkelingen en behoren tot de planontwikkelingsopgave van Bureau Meerstad. Enkele hiervan: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tijdige realisatie en aansluitingen hoofdinfrastructuur en OV.</li> <li>• Bodemrisico's, archeologie, flora en fauna, milieukwaliteit en obstakels in ondergrond</li> <li>• Omgang met hinderzones, geluid, aanwezige infrastructuur (hoogspanningsleidingen, etc.)</li> </ul>	Belangrijke beheersingsmiddelen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Volledigheid en actualiteit van onderzoeken</li> <li>• Flexibiliteit in planvorming</li> <li>• Vroegtijdig overleg met toetsende overheden</li> </ul>
9. Financiering	De grex 2011 gaat uit van een rente van 3,75%. Dit moet worden bereikt door een deel van het bestaande leningenpakket te herfinancieren.  Het lagere rentepercentage brengt een renterisico met zich mee, enerzijds omdat herfinanciering nog moet plaatsvinden (zsm na besluitvorming gemeenteraad) en anderzijds omdat financiering tegen het beoogde gemiddelde rentepercentage voor een periode van 8 tot 12 jaar mogelijk is. Of na deze termijn ook tegen de beoogde grex rente kan worden gefinancierd zal moeten blijken.	Met het oog op het lagere rentepercentage wordt bij de grex 2011 voorgesteld een voorziening te treffen ter hoogte van € 4,5 miljoen.  Monitoring van alternatieve financieringsopties.

### 3. 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 Meerovers fase IIb	4.590.000
Totaal beschikbaar krediet	15.700.000

#### Stand van de uitgaven plankosten

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	6.197.125
---	-----------

#### Stand van de uitgaven Meeroever kavels

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	7.017.610
---	-----------

Totale stand van de uitgaven t/m 31 december 2011	13.214.735
---	------------

Op grond van de verwachte uitgaven verwachten wij geen kredietoverschrijding.

Op basis van de beoogde nieuwe samenwerkingsstructuur, waarbij de grondexploitatie voor rekening en risico van de gemeente Groningen wordt gevoerd, zal organisatorische en financieel administratieve herinrichting van het project plaatsvinden.



# STATIONSGBIED



## 1. Voortgang

Uw raad stelde op 20 juli 2011 het voorkeursalternatief voor de lange termijnontwikkeling van het Stationsgebied vast: *Groningen Stationsgebied, Rapportage Voorkeursalternatief, Movares / De Zwarte Hond*. Uw besluit is een uitspraak over de ambitie voor het gebied en komt tot uitdrukking in een zestal kernpunten. In de komende fase stellen we vanuit deze ambitie een ontwikkelingsstrategie op dat niet zozeer als eindbeeld, maar vooral als procesdocument dient. Gedurende een lange periode hanteren we deze ontwikkelingsstrategie als leidraad voor de te nemen besluiten met de blik gericht op de eerder verwoorde ambities. Het resultaat daarvan denken we uw raad medio 2012 voor te leggen.

Voor wat betreft uw Motie fietstoegang traverse, eveneens aangenomen tijdens uw raadsvergadering van 20 juli 2011, zullen wij de mogelijkheden onderzoeken.

Parallel daaraan werkt ProRail aan een planstudie voor de spoorgerelateerde infrastructuur op en rond het station. Het gaat hier om projecten die in het kader van het Regio Specifiek pakket (RSP) voor de regionale spoorlijnen en de RegioTram tot stand komen. De planstudie moet inzicht geven in de maatregelen die hiervoor op het station nodig zijn en hoe we deze gefaseerd gaan uitvoeren. We zullen de voorstellen beoordelen vanuit de door de raad vastgestelde ambities. ProRail heeft een integrale aanpak voor ogen, afgestemd met onder andere de toekomstige gebiedsontwikkeling van het Stationsgebied en ook met de planning voor de RegioTram. Daarmee behouden we met de ontwikkelingsstrategie naar tijd en inhoud een samenloop met het traject van ProRail.

## 2. Risico's

De visieontwikkeling van het Stationsgebied bevindt zich in de beginfase. Ons doel is een integrale lange termijnvisie voor de gebiedsontwikkeling: hoe kunnen we infrastructurale



maatregelen en vastgoedontwikkeling optimaal op elkaar afstemmen en hoe laten we ze elkaar versterken? De beantwoording van deze ingewikkelde vragen vergt tijd. Datzelfde geldt des te meer voor de verwerving van de noodzakelijke externe middelen. Daarvoor lopen een aantal initiatieven, vooral gericht op de langere termijn (zie laatste alinea).

Op korte termijn moeten we wel besluiten nemen over een aantal zaken die nu spelen. Maar ook maatregelen met betrekking tot het spoorverkeer, onder andere de doorkoppeling van de regionale lijnen, de daarvoor noodzakelijke nieuwe spoorpassage en eventueel een nieuwe stationshal. Het risico bij deze ontwikkelingen is dat ze uiteindelijk niet, of minder goed passen in het ideale eindbeeld. Deels moeten we dat aanvaarden. Deels kunnen we dat voorkomen door bepaalde maatregelen een tijdelijk karakter te geven en door goed af te stemmen met andere hiermee samenhangende projecten, zoals de RegioTram en de zuidelijke ringweg. Wij zullen deze samenhang nauwgezet bewaken in de bestuurlijke overleggen. Dit risico neemt af, naarmate we meer inzicht krijgen in het ontwikkelingsperspectief van het Stationsgebied. Het kader om maatregelen te beoordelen krijgt steeds meer vorm.

Een belangrijk organisatorisch risico is het samenwerkingsrisico. Er zijn immers veel belangen en posities verbonden met de ontwikkeling van het Stationsgebied. Het is zaak al deze belangen goed voor ogen te houden bij het maken van keuzes. Een effectieve samenwerking valt of staat hier mee. De gekozen organisatievorm kan hieraan een goede bijdrage leveren.

We hebben in ons collegeprogramma al benadrukt, dat het accent voor de komende periode ligt op het realiseren van de diverse infrastructurele maatregelen. Daarvoor zijn immers ook fondsen beschikbaar. Voor de langere termijn komt de vastgoedontwikkeling in beeld. De daarvoor in onze ogen noodzakelijke verplaatsing van het emplacement vergt de nodige investeringen. Voor een bijdrage daarin zien we zeker een rol weggelegd voor het rijk. De meest gerede weg daarvoor loopt via de gebiedsagenda MIRT Noord-Nederland. Zekerheid over geld kan in dit stadium echter niet worden verschaft. Wel voelt het rijk zich betrokken bij dit project. Op langere termijn biedt deze betrokkenheid wel perspectief is onze verwachting.

### **3. Financiën**

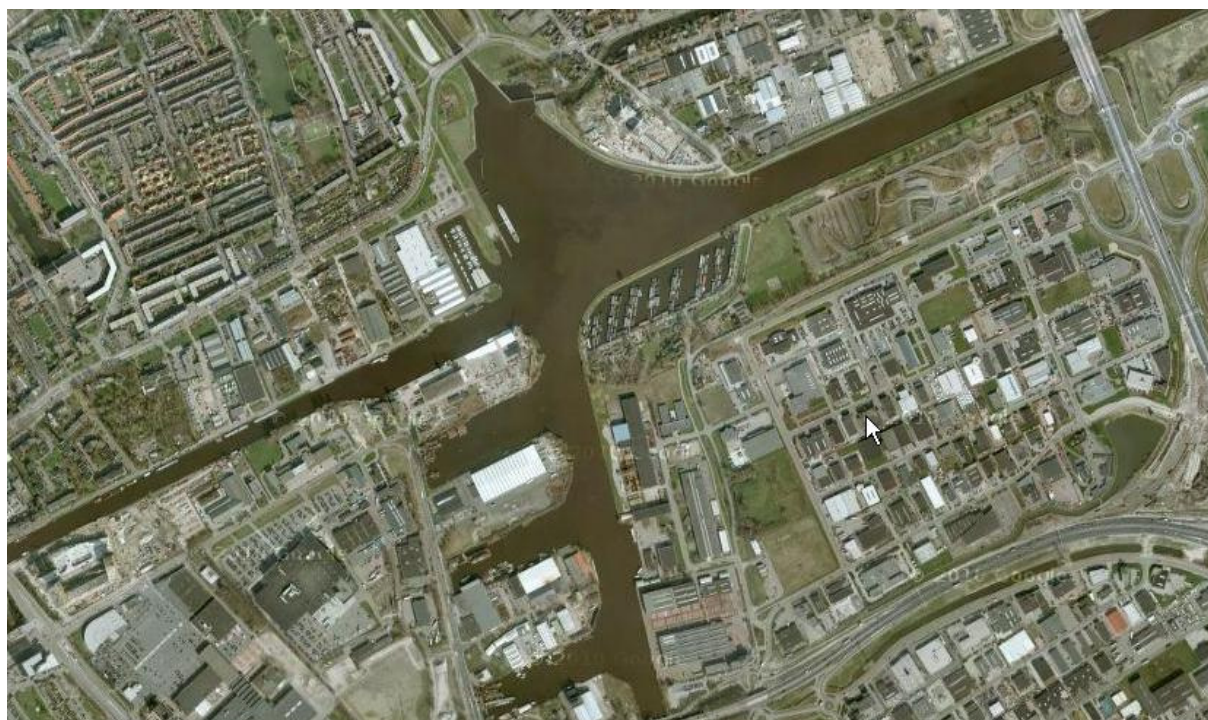
#### **Stand van de kredieten**

Raadsbesluit 17 december 2008, nr. 6 g	300.000
Raadsbesluit 22 april 2009, nr. 412	242.000
Raadsbesluit februari 2010, nr. 603	458.000
Raadsbesluit 17 november 2010, nr. 6g	851.000
Totaal toegestane plankosten	1.851.000

#### **Stand van de uitgaven**

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	1.444.485
---	-----------

# EEMSKANAALZONE



## 1. Voortgang

Binnen de Eemskanaalzone (EKZ) onderscheiden we een groot aantal deelgebieden en projecten. De relevante projectonderdelen lichten wij hieronder toe.

### **Kop van Oost**

Eind januari 2012 heeft Heijmans kenbaar gemaakt de 2<sup>e</sup> fase van de Kop van Oost niet op de eerder voorgestane wijze tot ontwikkeling te zullen brengen en de samenwerking op dit punt met Lefier te beëindigen. Heijmans is voornemens tot een alternatieve invulling van de locatie te komen en zal hiertoe in overleg treden met de gemeente en de bewoners van de Kop van Oost fase 1.

### **Berlagetracé**

We werken aan de verkeersontsluiting tussen de Berlagebrug en de toekomstige Sontbrug (Berlageknoop). Op het moment dat we de benodigde percelen hebben verworven (op zeer korte termijn) en het verkeerskundig ontwerp besteksgereed is, kan de aanbesteding en gunning plaatsvinden. We beogen de werkzaamheden te starten medio 2012 en deze in de zomer van 2013 af te ronden.

### **Sontwegtracé**

Op 27 april 2011 heeft uw raad de uitgangspunten vastgesteld voor het Sontwegtracé inclusief brug. Ook het bijbehorende kostenplaatje (65 miljoen) en dekkingsvoorstel (Meerstad, FES en RSP) voor het Sontwegtracé zijn vastgesteld. Tevens is er een aanvullend krediet beschikbaar gesteld van € 720.000.

Uitgangspunt is: Er komt één brug over het Winschoterdiep. De brug krijgt een doorvaarthoogte van 3,80 meter en een doorvaartbreedte van 18 meter. Het basisprofiel van de brug is toekomstbestendig en heeft gescheiden infrastructuur voor fiets, auto en bus.

In de komende periode werken we het schetsontwerp uit naar een definitief ontwerp en zullen overige voorbereidende werkzaamheden plaatsvinden. Nader onderzoek naar de nautische aspecten heeft plaatsgevonden. De provincie heeft akkoord gegeven voor de plek en de hoogte van de brug. We moeten nog een aantal zaken uitzoeken (funderingsonderzoek, bodemonderzoek en geluidsonderzoek, verkeersmodel), voordat het voorlopig ontwerp omgezet kan worden naar een definitief ontwerp (DO), inclusief bijbehorende kostenraming. De toetsingscommissie heeft een positief advies uitgebracht ten aanzien van de beoogde RSP HOV dekkingsmiddelen (€ 18 miljoen). Indien conform wordt beschikt, dan zijn de dekkingsbronnen voor de beoogde investering toereikend (€ 65 miljoen, conform raadsvergadering april 2011). Tenslotte zal nog een second opinion worden uitgevoerd op de kostenraming. Dit kan pas als alles klaar is (juni 2012). De verwachting is dat het DO, inclusief uitvoeringsbudget, in september 2012 door uw raad wordt vastgesteld.

### **Woonschepenhaven**

In december 2011 besloot uw raad € 5 miljoen beschikbaar te stellen voor de revitalisering van de woonschepenhaven (Kredietaanvraag Woonschepenhaven, d.d. 21-12-2011). We willen in de eerste helft van 2012 in overleg met de bewoners een inrichtingsontwerp voor de haven uitwerken en dat opvolgend uw raad ter besluitvorming voorleggen.

### **Visie Eemskanaalzone – deelgebied Boulevard**

In de Visie EKZ is ook het deelgebied Boulevard gedefinieerd: het gebied tussen Oosterhavenbrug, Damsterdiep, Waterknoop en Sontweg. In de visie geven we voor dit deelgebied aan, dat hier een hoogwaardige stedelijke woonlocatie moet ontstaan. Waarbij de noord- en zuidzijde van het Eemskanaal zeer verschillend, maar toch complementair aan elkaar zijn. In december 2011 heeft u de projectofferte ontvangen, waarin we aangeven hoe we de inrichting van de openbare ruimte in dit deelgebied, als raamwerk voor verdere invullingen, vorm willen gaan geven. Wij nemen ook de langzaamverkeer verbinding tussen de noord- en zuidzijde (tussen Sontweggebied en binnenstad) mee binnen deze visie. De visie op de openbare ruimte vormt tegelijkertijd een noodzakelijk onderdeel van de Ontwikkelvisie voor het Sontweggebied. En zij geeft invulling aan de openbare ruimte als onderdeel van de Sontwegverbinding naar Meerstad en van de verbinding van de Eemskanaalzone (noord en zuid) richting de binnenstad. Het doel van de visie Eemskanaalzone Boulevard is om een kwalitatief hoogwaardig woon- en werkmilieu in dit deelgebied van de Eemskanaalzone te realiseren, waarbinnen ook de interne en externe ontsluiting, alsmede de gewenste interwijk-verbindingen voor langzaam verkeer door het gebied op aantrekkelijke wijze vormgegeven kan worden. Enerzijds kan daarvan een stimulerende werking uitgaan op initiatieven vanuit de markt. Anderzijds wordt daarmee duidelijk hoe vanuit de projectontwikkeling kan worden ingespeeld op en bijgedragen aan onze wensen ten aanzien van de openbare ruimte.

Deze visie (bouwstenennotitie) willen we in 2012 afronden en bieden wij uw raad aan. Daarna kan worden gestart met de ontwikkeling van een stedenbouwkundig plan en een ontwikkelstrategie in nauw overleg met de ontwikkelende partijen in het gebied.

### **Overige onderdelen**

- De raad is op 3 februari 2011 geïnformeerd over het ontwerp bestemmingsplan van Damsterdiep 269 en 275, op deze twee percelen staan 216 wooneenheden voor studenten. Het bestemmingsplan is door de raad vastgesteld. Tegen het bestemmingsplan is beroep ingediend bij de Raad van State.

- Voor P+R Driebond beogen we in 2012 te komen tot een projectaanpak en een locatie. De aansluiting met Meerstad zal hierbij centraal staan. Realisatie is afhankelijk van de toekenning van RSP-middelen en de politieke wenselijkheid. Rond de zomer zullen wij uw raad hierover informeren.
- In november 2011 hebben wij u per brief geïnformeerd over de ontwikkelingsstrategie van de Eemskanaalzone, waarbij een totaaloverzicht is gegeven van alle locaties en onderdelen.

## 2. Risico's

### Woningbouwlocaties algemeen

De financiële risico's betreffen de grondposities die wij hebben ingenomen en de potentiële opbrengstwaarde. We beogen de aankopen ten behoeve van woningbouw via locatieontwikkeling te compenseren. Op het moment dat de individuele ontwikkellocaties nader zijn uitgewerkt, kunnen adequate (deel)exploitaties worden opgezet.

### Woonschepenhaven

- De woonschepenbewoners hebben via de ligplaatsvergunning het recht op een ligplaats in de haven. De gemeente is eigenaar van de haven (ondergrond/water/steigers) en kan waar nodig verwijdering vorderen van terrassen, schuurtjes en overige bouwsels, voor zover sprake is van een redelijke compensatie. Dit sluit echter niet uit dat juridische procedures worden aangespannen door bewoners, wat doorgaans tijdrovend en kostbaar is.
- De lange voorgeschiedenis maakt dat er sprake is een breed gevoel van wantrouwen tegenover de gemeente, wat vraagt om een heldere lijn en keuzes, met zicht op uitvoering.
- De gemêleerde samenstelling van de woonschepenbewoners, de uiteenlopende individuele belangen en de reikwijdte van het Comité Woonschepenhaven als vertegenwoordigend platform vraagt om een individuele benadering en maatwerk, wat tijdrovend is.
- De veelal als autonoom ervaren leefstijl maakt dat het verbeteren van de beeldkwaliteit door het ordenen van bouwwerken en terrassen, evenals het herverkavelen van ligplaatsen tot weerstand zal leiden.
- Het gevraagde krediet van € 5 miljoen vloeit voort uit een tentatieve raming en wordt aangemerkt als taakstellend.

### Infrastructuur

- Het project Sontwegtracé bevindt zich nog in het stadium van voorlopig ontwerp. Verschillende (civieltechnische) kostenposten zijn op hoofdlijnen doorgerekend. Bij de uitwerking naar een definitief ontwerp zal de onzekerheidsmarge verkleinen. De verwachting is dat we binnen de € 65 miljoen blijven. Risico's zijn bijvoorbeeld verwervingen, bodem- en saneringskosten, ed.
- De benodigde RSP HOV infra middelen voor het Sontwegtracé zijn nog niet toegekend. De toetsingscommissie heeft echter een positief advies uitgebracht.

## 3. Financiën

De ontwikkelingen van de deelgebieden 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; aanpassingen kunnen worden

ingezet om de tekorten te verminderen. Door flexibiliteit en fasering binnen de visie kunnen we maximaal op de marktomstandigheden inspringen en dit risico zoveel mogelijk beperken.

Voor het Sontwegtracé is in april 2011 een investeringsbegroting door de gemeenteraad vastgesteld, ter hoogte van € 65 miljoen.

Als dekking beogen we:

- |   |              |
|---|--------------|
| ▪ Bijdrage Meerstad                                     | € 30 miljoen |
| ▪ RSP-overig  | € 18 miljoen |
| ▪ Bijdrage FES  | € 12 miljoen |
| ▪ Bijdrage structureel nieuw beleid – risicobuffer 2014 | € 5 miljoen  |

### **Openbare ruimte**

Voor de aanpak van de openbare ruimte, zoals beoogd in de visie en verwerkt in de FES - subsidieaanvraag, gaan we uit van een taakstellend investeringsniveau van ca. € 5 miljoen. De projectofferte van de visie Openbare Ruimte Eemskanaalzone-Boulevard is door het College vastgesteld en heeft voor uw Raad ter inzage gelegen in de visietrommel. Het gaat hierbij om de kosten van de ‘boardwalk’ langs de noordzijde van het Eemskanaal, de groenimpuls in het projectgebied (voor zover niet meegenomen in Sontwegtracé) en de aanpak van de openbare oevers (deels al invulling aan gegeven bij de Kop van Oost). De genoemde investeringsraming is niet gebaseerd op concrete ontwerpen, maar betreft een tentatieve berekening op basis van civieltechnische aannames (geïndexeerd vanaf 2006).

### **Loop/fietsbrug**

In de visie gaan we uit van een langzaamverkeer verbinding tussen het Sontweggebied en de daar gevestigde detailhandel verbindt met het centrum. Vooral nog hanteren we een taakstellende investeringsraming van ca. € 4 miljoen euro. Bepalend voor de uiteindelijke kosten zijn: de gewenste hoogte, de mogelijkheden voor inpassing en positionering van hellingbanen (mede met het oog op eigendomsposities, kabels en leidingen, nautische aspecten en eisen van de vaarwegbeheerder) en de economische functie van de kades en de eisen die dit met zich meebrengt. Ook dit project is in de FES-subsidie opgenomen.

Dit projectonderdeel wordt meegenomen in de visie EKZ, deelproject boulevard.

### **P+R Driebond**

De visie voorziet in een transferium op Driebond. Voor de investeringsopgave hanteren we een taakstellend bedrag van € 4,5 miljoen. Uiteindelijke kosten hangen af van de positionering en vormgeving.

Het totale investeringsniveau voor de hierboven beschreven aanpak begroten we daarmee taakstellend op ca. € 13,5 miljoen. Potentiële dekkingsbronnen zijn onder andere FES € 4,0 miljoen en RSP (gelabeld voor transferium) ad. € 4,5 miljoen. Voor een bedrag van € 5 miljoen euro zal nog nadere dekking moeten worden gezocht. Tevens zal de politieke afweging gemaakt moeten worden of de P+R Driebond gerealiseerd zal worden.

Al deze ontwikkelingen krijgen samen met een andere reeks ontwikkelingen een financiële vertaling binnen de (herziene) integrale grondexploitatie Eemskanaalzone. In de komende periode werken we aan deze integrale grondexploitatie. Hierbij gaan we in op de investeringen en dekking voor de volgende reeks deelgebieden binnen het totale gebied van de Eemskanaalzone:

- Sontwegtracé (Europaplein t/m Oostelijke ringweg)
- Berlagetracé

- Houtunie (Kop van Oost)
- Containerterminal
- Woonschepenhaven
- Eemskanaal noordzijde, 1e fase
- P+R Driebond
- Openbare ruimte
- Loop-/fietsbrug

De onderlinge verwevenheid van de diverse deelgebieden met elkaar zorgt ervoor dat het sturen op de afzonderlijke gebieden grote financiële onzekerheden en risico's met zich meebrengt. Door het als een gebiedsontwikkeling te benaderen wordt de samenhang bewaakt, kunnen de voor- en nadelen van de diverse keuzes en ontwikkelingen integraal afgewogen worden en kunnen diverse ontwikkelingen op elkaar afgestemd worden.

Een integrale grondexploitatie is noodzakelijk om de financiële verwevenheid en afhankelijkheid van de onderliggende deellocaties inzichtelijk te maken en op elkaar af te stemmen. De verwachting is dat de ontwikkeling van de deelgebieden in de Eemskanaalzone marktconform en elkaar opvolgend zal verlopen. Bij veranderende (markt)omstandigheden kan dan op eenvoudige wijze inzicht worden verkregen in de consequenties van de ontwikkelingen en kunnen – indien nodig – adequate bijsturingmaatregelen worden getroffen.

We beogen deze (herziene) integrale grondexploitatie Eemskanaalzone in het tweede kwartaal van 2012 aan uw raad voor te leggen.

## **EEMSKANAALZONE**

### **Stand van de kredieten**

Besluit 25 januari 2005, nr. 180	1.455.000
Totaal beschikbaar voorbereidingskrediet	1.455.000

### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	305.470
--	---------

## **BERLAGETRACE**

### **Stand van de kredieten**

Berlagetracé; besluit 24 november 2004, nr. 5h	838.000
Berlagetracé besluit 19 oktober 2005 nr. 9	23.162.000
Totaalkrediet Berlagetracé	24.000.000

### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	15.427.773
--	------------

## **SONTBRUG**

### **Stand van de kredieten**

Sontbrug en verbinding tussen Berlagebrug en Oostelijke Ringweg; besluit 19 december 2007, nr. 134	1.280.000
--	-----------

Schetsontwerp Sontwegtracé; besluit 27 april 2011, nr. 8f	720.000
Totaal beschikbaar voorbereidingskrediet	2.000.000

#### **Stand van de uitgaven**

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	889.793
--	---------

### **KOP VAN OOST**

#### **Stand van de kredieten**

Houtunielocatie / Kop van Oost; Besluit 27 september 2006, nr. 6a	887.000
Besluit 25 maart 2009, 6b	60.000
Totaal toegestane kosten van het plan	947.000

#### **Stand van de uitgaven**

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	745.039
--	---------

### **WOONSCHEPENHAVEN**

#### **Stand van de kredieten**

Projectplan, SDC Noorddijk (10-04-2003)	40.000
Architectuurnota (13-11-2006)	40.000
Overbruggingskrediet ISV III (26-04-2010)	80.000
Besluit 27 april 2011, 8b, punt V	34.000
Besluit 21-12-2011, 6i	5.000.000
Totaal toegestane kosten van het plan	5.194.000

#### **Stand van de uitgaven**

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	197.237
--	---------

### **VISIE EEMSKANAALZONE BOULEVARD**

#### **Stand van de kredieten**

Besluit 25 januari 2012, 6c	100.000
Totaal toegestane kosten van het plan	100.000

#### **Stand van de uitgaven**

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	9.837
--	-------

Het krediet van 330.000 euro voor EKZ 32/32a, vastgesteld door uw raad op 28 september 2011, valt buiten de scope van de sleutelrapportage EKZ.



# GROTE MARKT OOSTZIJDE



## 1. Voortgang

Na het besluit van Gedeputeerde Staten over het toekennen van € 35 miljoen subsidie voor de Grote Markt Oostzijde en het Groninger Forum, hebben we de voorbereidingen voor de uitgestelde sloop weer opgestart. Sinds de eerste week van september vinden sloopwerkzaamheden plaats. De inspraak op de drie voorlopige bestemmingsplannen Grote Markt-Oostwand, Forum en Poelestraat-achterzijde is doorlopen. In november 2011 heeft uw raad deze bestemmingsplannen, evenals de geactualiseerde 'bouw en grondexploitatie Grote Markt oostzijde' vastgesteld.

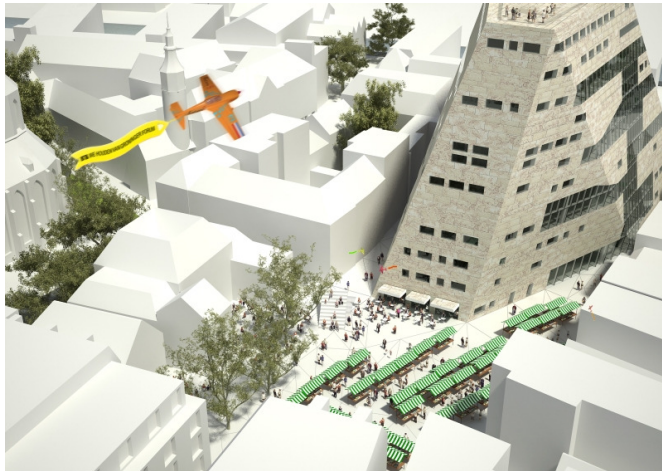
Het tijdelijk informatiecentrum op de Grote Markt is 25 november geopend.

### **Groninger Forum**

We hebben de voorbereiding voor de aanbesteding van de garage, de fietsenstalling en het Forum gestart met een marktconsultatie. In november 2011 is de aanbestedingsprocedure officieel gestart. Rond de zomervakantie van 2012 verwachten we het werk te kunnen gunnen.

### **Uitvoering**

Slopers werken aan de oplevering van het bouwterrein, waarna in maart 2012 het archeologisch onderzoek kan starten. Op dat moment zullen het middengebied (school, garage, bioscoopzalen, Naberhof ) en de panden van de VVV en Frieslandbank zijn gesloopt. Na afronding van het archeologisch onderzoek, dat loopt tot september 2012, zal gestart worden met het graven van de diepwand van de parkeergarage.



afbeelding: Groninger Forum aan de Nieuwe Markt

## 2. Risico's

De belangrijkste vier risico's waaruit financiële tegenvallers kunnen voortvloeien zijn:

- De mogelijkheid dat er te weinig financiële reserve is gebudgetteerd voor tegenvallers tijdens de uitvoering van vooral de parkeergarage en het Forum;
- Financiële gevolgen voortvloeiend uit mogelijke vertragingen;
- De mogelijkheid van onvoldoende afstemming tussen deelprojecten en deelprocessen, waardoor kosten tussen wal en schip raken;

## 3. Financiën

### Stand van de kredieten

<b>Plankostenkrediet</b>	
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

<b>Uitvoeringskrediet</b>	
Besluit 17-06-2009, nr. 8	15.000.000
Besluit 23-06-2010	40.000.000
Besluit 30-11-2011	115.000.000

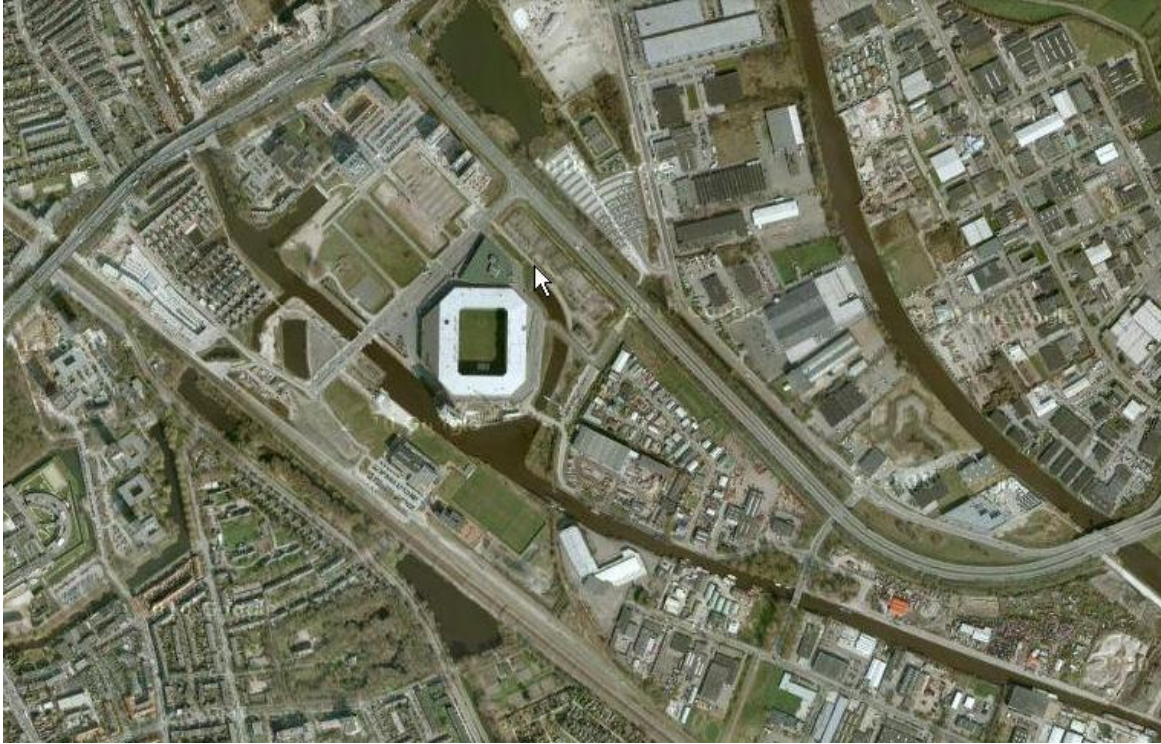
<b>Totaal plankosten en uitvoeringskrediet</b>	<b>183.750.000</b>
--	--------------------

### Stand van de uitgaven

<b>Totaal verantwoord t/m 31 december 2011</b>	<b>53.066.632</b>
--	-------------------



# EUROPAPARK



## 1. Voortgang

### **Alfacollege**

Geplande oplevering: zomer 2012.

### **Kolencafé**

De gesprekken over de vestiging van een horecavoorziening langs de kolenmuur aan de Euroborgkant, bevinden zich in de eindfase. Met de bouw van het Kolencafé, dat door de kolenmuur heen wordt gebouwd, zal naar verwachting in maart 2012 worden begonnen. Het betreft een prefab bouwsysteem dat eind 2012 opgeleverd wordt. Met de afronding van de bouw van het Alfacollege en het Kolencafé komt aan alle bouwactiviteiten rondom het Stadion definitief een einde.

### **Noorderpoort**

We zijn in gesprek met het Noorderpoort over de vestiging van een zogenaamd sporttheater op het Europapark: een centrum voor sport en bewegen. Hierbij kijken we nadrukkelijk ook naar de wijkgerichte functie van een dergelijke voorziening.

### **Brander en Stoker**

Met de aanleg van het openbaar gebied rondom de Stoker en Brander is een eind gekomen aan alle bouwactiviteiten. De procedure om het gebied aan Stadsbeheer over te dragen is in gang gezet.

De verwachting is dat we de gesprekken met de G4 en VvE over het in- en uitrijden van de bewonersgarage voor het einde van het jaar definitief kunnen afronden. Omdat het gaat om nogal complexe zaken, heeft het de nodige tijd gekost dit probleem op te lossen. Op verzoek van de bewoners onderzoeken we hoe we het bezoekersparkeren kunnen optimaliseren. Op alle dossiers in het traject betreffende de financiële afspraken met G4 over de aanleg van de

bewonersgarage en het openbaar gebied werken we op dit moment toe naar een eindresultaat. De verwachting is dat we ook dit voor het einde van het jaar hebben afgerond.

### **Euroborg**

Vanuit het collegeprogramma “Groningen geeft Energie” participeert de gemeente in de Energy Valley Topclub. Deze club is momenteel bezig met het opstellen van een uitvoeringsplan om de Euroborg verder te verduurzamen. Energiebesparing speelt hierbij een grote rol.

### **P+R Europapark (P3)**

We hebben de vereiste vergunningen voor de gefaseerde aanleg van de aansluiting P3 op de Europaweg verleend. Omdat de engineering van dit project en de voorbelasting van het terrein (veel) meer tijd met zich meebrengt, zal de realisatie niet eerder te verwachten zijn dan in het najaar van 2012. Eerder gingen we uit van voorjaar 2012. Na realisatie van de aansluiting, beginnen we met doorsteek naar de Bornholmstraat.

We werken eveneens aan de afronding van het ontwerp voor de busbaan, zodat de busdoorstroming op de Europaweg verbeterd. We verwachten het uitvoeringskrediet in het voorjaar van 2012 bij uw raad te kunnen aanvragen.

### **Station Europapark**

Gelijktijdig met de vaststelling van de grondexploitatie Europapark is in januari 2012 eveneens de grondexploitatie Station Europapark door uw raad vastgesteld. Beide zijn in één raadsvoorstel behandeld, vanwege de nauwe verbondenheid tussen de grondexploitaties en de samenhang van deze exploitaties in de ontwikkeling van het gebied.

De exploitatie van de fietskelder zal worden gedekt uit het binnenhalen van subsidies. We verkennen de mogelijkheden hiertoe. In de herziene grondexploitatie die in januari door uw raad is vastgesteld, hebben wij hier rekening mee gehouden.

Op 4 oktober 2011 is het startsein gegeven voor de aanleg van het station. Het werk ligt op schema.

De afgelopen periode waren er problemen met de grondwaterontstrekkingvergunning van het Waterschap, omdat er meer grondwater werd onttrokken dan door het Waterschap was vergund. Dit probleem is geanalyseerd en in goed overleg opgelost. Eén van de maatregelen die is getroffen betreft het aanstellen van een watermanager door de aannemer die de bemaling tussen beide projecten (Station/SoZaWe) coördineert.

Het positieve resultaat van 8 miljoen euro dat de aanbesteding van het station opleverde, hebben we verwerkt in de begroting 2012.

Kritiek in de planning is de week buitendienststelling van de regeling tijdens de voorjaarsvakantie (25 februari – 4 maart 2012). Dan zal de aannemer vanaf de spoorse kant een aantal werkzaamheden moeten verrichten, waaronder een deel van de geplande spoorvernieuwing evenals het inschuiven van de (fiets)tunnelbak die de Helperzoom met het Europapark verbindt. Als de aannemer deze week niet haalt, zal de planning onder druk komen te staan en zal het nog onzeker zijn of het station eind volgend jaar operationeel zal zijn.

Op 8 september 2011 is de nieuwbouw voor de dienst Sociale Zaken en Werk aan het Harm Buitterplein officieel van start gegaan. Het kantoor, ontworpen door Meyer en Van Schooten Architecten is eind 2013 gereed.



Afbeelding: Kantoor Sociale Zaken en Werk

### **Helperpark en Kantorenkwartier**

De uitkomst van het onderzoek van SITE - Urban Development om tot een gebiedsconcept te komen, kan op breed draagvlak in uw raad rekenen. De gevolgen hiervan hebben we vertaald naar een nieuwe herziene grex, die we in januari 2012 ter besluitvorming aan u hebben voorgelegd. Daarbij kunnen we niet uitgaan van een vaststaand programma, zoals we gewend waren. Maar zullen we uitgaan van aannames voor wat betreft het programma, omdat we flexibel willen inspelen op toekomstige vragers.

Om de door SITE teweeggebrachte energie te behouden, hebben we een klankbordgroep opgezet, die in oktober 2011 voor het eerst bijeen is gekomen. Het aanvullend budget van € 200.000,- dat is bedoeld voor een extra kwaliteitsimpuls, hebben we onder andere ingezet voor een buurtpark, dat met input van de bewoners is opgeleverd. Daarnaast zetten we in op maatregelen die het water in het gebied toegankelijker maakt. De planvorming voor een loop/fietsroute is afgerond, zodat we ook deze impulsmaatregel binnenkort zullen gaan aanleggen.

De thema's parkeren en energie (warmte/koude voorzieningen) vragen een speciale aanpak, omdat die tot synergie, kostenbesparing en een duurzamere stad leiden. Door als overheid slimme investeringen te doen, kunnen we win-win situaties creëren. We werken in samenwerking met externe adviseurs de opzetten uit en zullen de aannames die hieruit voortkomen betrekken bij de grex.

## **2. Risico's**

De herziene grondexploitaties voor het Europapark en het Station Europapark zijn in januari 2012 door uw raad vastgesteld.

De belangrijkste reden hiervoor is dat door de crisis de marktomstandigheden fors zijn veranderd. Het programma dat ooit is gemaakt voor het Europapark sluit daar niet meer op aan. We passen het daarom aan de nieuwe omstandigheden aan. Dat betekent onder andere

meer openbare ruimte en groen. En het betekent meer ruimte voor functies die minder opbrengsten genereren (zoals scholen en wonen), maar waar wel vraag naar is. Een eerste ruwe kostenraming van deze aanpassing (inclusief de tot nu toe geleden renteverliezen) komt uit op een tekort van 12 miljoen euro. In de meerjarenbegroting in 2012 is al een bedrag van € 6 miljoen voor dit tekort gereserveerd. Derhalve zal het resterende tekort ad € 6 miljoen ten laste van de reserve grondzaken/algemene reserve gebracht moeten worden.

Europapark bevat naast de normale risico's ten aanzien van grondexploitaties een aantal bijzondere risico's:

- De omvang van de boekwaarde in relatie tot de begrote grondopbrengsten.
- De fasering van de gronduitgifte.
- Subsidiebeheer, te noemen valt: SNN, EFRO, ISV, BDU, BIRK, Kompas. Voorwaarden subsidies staan soms haaks op gemeentelijk beleid of het door de gemeente gewenste uitvoeringsniveau.

### 3. Financiën

#### EUROPAPARK

##### Stand van de kredieten:

Besluit 05-11-1998, nr.5e	6.909.000
Besluit 27-01-1999, nr.12	681.000
Besluit 22-12-1999, nr.18	13.296.000
Besluit 21-11-2001, nr.11	23.716.000
Besluit 31-03-2004, nr. 8	4.922.000
Besluit 23-05-2007, nr. 7	43.700.000
Totaal krediet	93.224.000
Correctie	-/ - 24.000
Grex 2012, 25-01-2012	-/- 1.200.000
Totaal toegestane kosten van het plan	92.000.000

##### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	85.203.497
---	------------

#### STATION EUROPAPARK

##### Stand van de kredieten

Besluit 28-05-2008, nr.12	2.200.000
Besluit 27-05-2009	41.900.000
Besluit 23-06-2010	2.000.000
Besluit 27-4-2011 (fietskelder)	3.016.000
Grex 2012, 25-01-2012	10.819.000
Totale toegestane kosten van het plan tot en met 2011	59.980.000

##### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	15.420.110
---	------------



# WESTPOORT



## 1. Voortgang

Het totale bestemmingsplan Westpoort kan in drie deelgebieden worden onderscheiden. Uitsluitend het eerste deelgebied (= Westpoort – fase 1) is opgenomen in een grondexploitatie. Dit deelgebied omvat van noord naar zuid het gebied tussen het Hoendiep en de A7 en van oost naar west het gebied tussen de Roderwolderdijk – parallel aan het Koningsdiep – en volgt grotendeels de gemeentegrens tussen gemeente Groningen en gemeente Leek. Westpoort – fase 1 ontwikkelen we in drie deelfasen. Fase 1A (27 hectare) is in uitgifte. Fase 1B (18 hectare) zal over ruim een jaar uitgeefbaar zijn, op dit moment vindt grondzetting plaats. Voor fase 1C geldt dat we momenteel het bouwrijpmaken “on hold” hebben gezet. Dit is mede ingegeven door de zwakke economie. Ook de verwerving van gronden voor 1C is uitgesteld, zo hebben we de voormalige CSM-gronden nog niet aangekocht.

De interesse voor vestiging op Westpoort is momenteel gering. In de vorige rapportage gaven we aan dat er vier serieus geïnteresseerde kandidaat bedrijven waren, goed voor 5 hectare. Inmiddels hebben de twee grootste partijen, goed voor 3,8 ha aangegeven niet naar Westpoort te zullen verhuizen. De locatie en de grondaanbieding hebben geen rol gespeeld bij het niet overgaan tot koop. De overige partijen zijn nog niet over gegaan tot aankoop. In 2012 zal blijken of deze partijen daadwerkelijk naar Westpoort gaan.

Pipelife, het tweede bedrijf dat zich op Westpoort vestigt op een kavel van 2.000 m<sup>2</sup> (0,2 ha), zal medio 2012 openen.

De voor 2011 in de grondexploitatie geprognosticeerde uitgifte van 1 hectare is niet gehaald. Uw raad heeft de herziene grondexploitatie in november 2011 vastgesteld.

We onderzoeken momenteel of het bestemmingsplan verruimd moet worden. Dit is ook afhankelijk van de MUST discussie en de uitkomsten van het STEC onderzoek welke wij in maart met uw raad zullen bespreken.



De foutief gelegde kabels en leidingen zijn verplaatst in het juiste profiel. Alleen de hoofdtransportleiding van het Waterbedrijf ligt nog op twee plekken 10 cm in uitgeefbaar gebied. Dit pakken we begin 2012 aan.

## 2. Risico's

Naast de algemene risico's die zich kunnen voordoen is het volgende risico specifiek van toepassing. In de herziene grondexploitatie die onlangs in procedure is gebracht, wordt uitgegaan van een geprognosticeerde gronduitgifte per jaar. Wanneer deze prognose niet wordt gerealiseerd, zullen de rentelasten oplopen en kan mogelijk een tekort ontstaan. In de herziening van de grondexploitatie in 2012 komen wij hier op terug.

## 3. Financiën

### Stand van de kredieten

Besluit 19-07-2000, nr. 5h	14.521.000
Besluit 27-02-2002, nr. 5 <sup>e</sup>	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. 7e	-/- 2.022.000
Besluit 30-11-2011, nr 6h	-/- 47.690.000
Totale toegestane kosten (= opgeknipt uitvoeringskrediet t/m 2012)	70.752.000

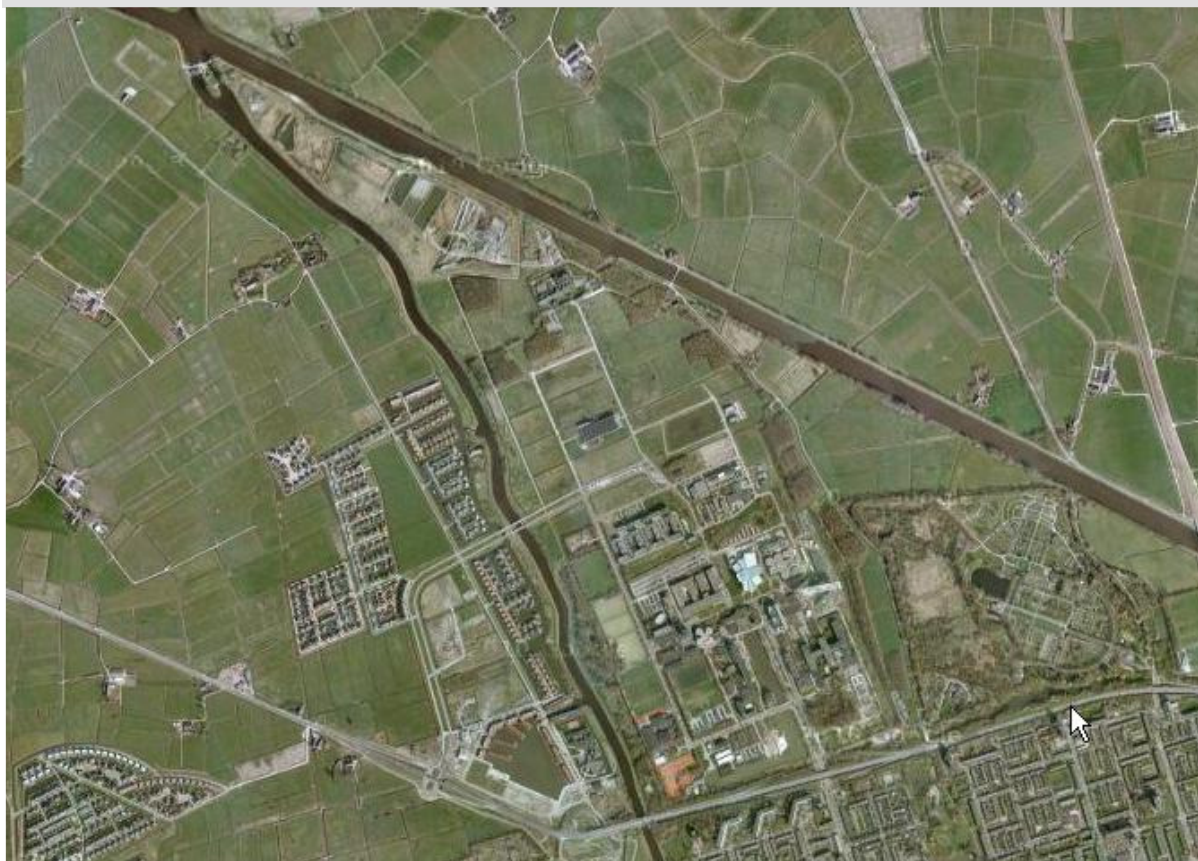
### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	64.461.135
---	------------

Bij de vaststelling van de laatste herziene grondexploitatie heeft uw raad de totale kosten bepaald op € 119.153.000. Deze kosten worden gedekt uit:

1. Opbrengst kaveluitgifte bedrijventerrein	€ 97.753.000
2. Opbrengst uitgifte overige gronden	€ 3.608.000
3. Nieuw beleid	€ 9.077.000
4. Externe subsidie	€ 8.664.000
5. Overige (externe) bijdragen	€ 212.000
<b>Totaal</b>	<b>€ 119.314.000</b>

# ZERNIKE



## 1. Voortgang

Het Zernikegebied bestaat uit het bedrijventerrein Zernike Science Park in het noordelijk deel en een (onderwijs) campus aan de zuidkant. Binnen het *Akkoord van Groningen 2.0* is de ontwikkeling van Zernike een belangrijke opgave. We willen Zernike verder uitbouwen tot een toplocatie waar kennisinstellingen en bedrijfsleven stevig met elkaar verbonden zijn.

### **Stuurgroep Zernike**

De stuurgroep heeft afgelopen anderhalf jaar gewerkt aan een nieuw ontwikkelmodel voor Zernike. Daarvoor zijn gesprekken gevoerd met geïnteresseerde partijen uit de vastgoedsector en is een interviewronde gehouden onder de beoogde doelgroepen. Ook is een intentieovereenkomst opgesteld, waarin de inzet en inbreng van de betrokken partijen is geformuleerd. Deze overeenkomst was gericht op het faciliteren en uitwerken van een vastgoedconcept voor Zernike en het management van het gebied. Afgelopen zomer zijn de laatste gesprekken gevoerd door de stuurgroepleden van de RUG, Hanzehogeschool en gemeente.

Gesproken is met een zestal vastgoedpartijen die in een eerdere ronde serieuze belangstelling hadden getoond. De uitkomsten hiervan zijn besproken in de stuurgroepvergadering van september 2011. Conclusie is dat de vastgoedmarkt wel degelijk kansen ziet voor het gebied, maar onvoldoende voor een prominente rol in de ontwikkeling. Daar spelen ook de huidige economische en financiële omstandigheden een belangrijke rol bij. Op basis hiervan heeft de stuurgroep besloten om voor Zernike in de verdere uitwerking twee sporen te bewandelen; profilering als Energy Campus (in directe relatie met de plannen voor de Energy Academy

Europe) en het opzetten van een gezamenlijk parkmanagement. Het doel is om in januari 2012 hierover vervolgsafspraken te maken.

### **Herziene exploitatiebegroting Zernike Science Park**

In mei 2011 heeft uw raad de herziene exploitatiebegroting Zernike Science Park vastgesteld. Uitgangspunt hierbij: niet alle beschikbare kavels in het gebied zullen worden verkocht binnen de exploitatieperiode. Om alle grond te verkopen, gingen wij eerder uit van een gemiddelde verkoop van meer dan één hectare (10.000 m<sup>2</sup>) per jaar, gedurende de hele exploitatieperiode (20 jaar). De afgelopen jaren maakten duidelijk dat dit scenario niet erg waarschijnlijk is. De grondverkoop is nu gefaseerd en loopt in stappen op van circa 2.300 m<sup>2</sup> per jaar in de eerstkomende jaren tot circa 8.100 m<sup>2</sup> aan het eind van de exploitatieperiode. Zo zal circa 13 hectare worden verkocht binnen de exploitatieperiode en zal ongeveer 10 hectare resteren. Dit is rekenkundig verwerkt in de grondexploitatie. Er is geen nieuw ontwerp voor het gebied gemaakt, waarin deze consequentie is verwerkt. Voor het resterende deel is de economische waarde in 2030 nihil geschat. De verwachting is dat er geen vraag meer is naar gronden voor bedrijfsmatig gebruik.

### **P+R en Infrastructuur**

De afronding van de eerste fase van het project P+R Zernike gebeurt medio 2012. In deze fase voeren wij een verkennend onderzoek uit naar de mogelijkheden voor multifunctioneel ruimtegebruik in het kwadrant tussen de Plataanlaan (Noordelijke ringweg), de Zernikelaan, de Nijenborgh en het verlengde van het Blauwborgje. Tevens verkennen we welke ontsluitingsvarianten bijdragen aan een goede doorstroming en verkeersveiligheid, waarbij we ook een andere aansluiting op de Noordelijke Ringweg onderzoeken. Vervolgfases worden afgestemd op de tramlannen.

## **2. Risico's**

In de herziene grondexploitatie gelden naast de algemene risico's de volgende risico's:

- Definitieve besluitvorming over de tram moet nog plaatsvinden, dus ook over de verkoop van de grond voor de tramremise. Vertraging in de verkoop levert een nadelig resultaat op voor de grondexploitatie.
- Door de lange looptijd van het project is het geraamde resultaat zeer gevoelig voor schommelingen in de parameters (rentestijging, kosten- en opbrengstenstijging). Een vertraging in de fasering van de grondverkoop heeft ook nadelige gevolgen voor het geraamde resultaat.

Hoewel er gesprekken zijn geweest met gegadigden, zijn er geen verkopen geweest in 2011. Indien dit ook het geval is in de komende jaren, nemen de rentelasten toe ten opzichte van de raming en verslechtert het geraamde resultaat.

- De projectgroep Zernike heeft momenteel een minder actieve rol, omdat er nog gewerkt wordt aan het 'Masterplan Zernike'. De verkoop van grond in het gebied loopt al enige jaren achter op de verwachtingen. Een visie op de ontwikkeling, uitgifte en het vermarkten van het bedrijventerrein is daarom dringend gewenst. Met grote belangstelling, mede vanwege de financiële aspecten, wordt de genoemde visie afgewacht. Afstemming van de visie met de eerstvolgende herziening van de grondexploitatie (naar verwachting in mei 2012) zal pas kunnen plaatsvinden als het Masterplan gereed is.

### **3. 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. 8e	-/- 8.747.000
Totaal toegestane kosten van het plan	18.250.000

#### **Stand van de uitgaven**

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	16.609.619
---	------------

# EBBINGEKWARTIER EN BODENTERREIN



## 1. Voortgang

### WONINGBOUW

#### **Schots 4A, 4B en 6B, Woningbouwproject 'De Touwbaan', 51 koopwoningen van AM**

De eerste 20 woningen van De Touwbaan (20 woningen) aan de Korenmolendrift zullen in maart/april 2012 bewoond zijn. De tweede fase, de bouw van 13 grondgebonden woningen, is in december 2011 gestart.

#### **Schots 5 / Courtine, Woonproject Schots & Scheef**

De bouw van de 63 woningen is in december 2011 gestart. De woningen zijn in het geheel afgenomen door Nijestee. Recent zijn hiervoor de contracten getekend.

#### **Schots 8, hotel en buitengewoon wonen**

We onderzoeken een wellnesshotel en een woonproject voor buitengewoon wonen te realiseren. In de plint aan de voetgangersentree van de parkeergarage wordt gedacht aan winkelvoorzieningen/bedrijfsruimten.

#### **Dubbele bedrijfshal (silo/loods)**

Het casco van de loods is gerestaureerd door NV Groninger Monumentenfonds. De loods is moeilijk in exploitatie te krijgen. Onderhandelingen erover duren voort. Voorlopig is het gebouw als casco in beheer gegeven van het OpenLab.



## TIJDELIJKE INRICHTING

### **Schots 6 / Grutmolen, schots 7 / Fitterij en schots 8 / Jacobijnerhof**

Het gehele gebied is als een evenemententerrein gereed en toegankelijk met wandelroutes en fietspaden en zal in het voorjaar van 2012 formeel in gebruik genomen worden. Het onderhoud en het beheer is overgedragen aan stadsbeheer en de milieudienst.

### **Schotsen 9, 10 / Open Lab Ebbinge**

De officiële opening van het Open Lab Ebbinge (OLE) is in het voorjaar 2012.

In totaal realiseren we negen tijdelijke bouwwerken op het OLE, waarvan er zes zijn gerealiseerd. De laatste drie/vier bouwwerken worden begin 2012 gebouwd.

In januari maakte de Europese Commissie bekend dat het OLE genomineerd is voor de RegioStars Awards 2012. Het project behoort tot de 24 finalisten uit 107 inzendingen. Samen met projecten uit Malmo (Zweden), Bratislava (Slowakije) en Vila do Condo (Portugal) is OLE kanshebber in de categorie Citystar: *'integrated development of deprived urban areas'*. De bekendmaking van de winnaars is gepland in juni 2012.

## OVERIG

### **Parkeergarage Boterdiep/Vrydemalaan**

De werkzaamheden voor de alternatieve nieuwe in- en uitgang van de Boterdiegarage aan de Bloemsingel zijn gestart. Deze wordt in april 2012 in gebruik genomen. Een groot deel van de Vrydemalaan, die aansluiting heeft met de nieuwe in- en uitgang, kan dan eveneens gebruikt worden. Het laatste deel van de Vrydemalaan, die aansluiting heeft op het Wouter van Doeverenplein realiseren we in de 2<sup>de</sup> helft van 2012. We verwachten de gehele laan begin 2013 in gebruik te nemen. De Anthonius Deusinglaan zal dan buiten gebruik gesteld worden en als onderdeel van het Ziekenhuis functioneren. De knip in de Bloemsingel, ten behoeve van het doorgaande autoverkeer, voeren we zo spoedig mogelijk daarna in.

### **Bodenterrein-UMCG**

- De tweede fase van het wetenschappelijk topinstituut ERIBA (European Research Institute on the Biology of Ageing) van het UMCG en de RUG is vervroegd gestart. De oplevering verwachten we medio 2012.
- De nieuwbouw voor volwassen- en kinderpsychiatrie is nog in voorbereiding.
- Het UMCG in afwachting van het rijksbesluit om een Partikeltherapie (zeer precieze bestraling) faciliteit te mogen realiseren.
- Triade heeft de nieuwbouw voor een kantoorgebouw van 20.000 m<sup>2</sup> in voorbereiding als onderdeel van de Healthy Ageing Campus.
- Het besluit over de bouw van het Infoversum verwachten wij begin 2012.

## **2. Risico's**

Naast de algemene risico's zijn de volgende in de grondexploitatie benoemde risico's nog steeds geldend:

- Risico op lagere opbrengsten uit grondverkoop van woningen doordat de grondprijzen voor de schotsen 6 tot en met 11 residueel worden bepaald. Een deel van dit risico is opgenomen in box 2 middels een verrekening. Indien het programma volledig overeind blijft dan betekent dit financieel een kans.

- Risico op stagnatie van de woningmarkt. Dit kan betekenen dat de looptijd langer wordt, en in een uiterste geval wellicht een volledige herziening van programma's als de markt daar om vraagt. Dat is ook wat op dit moment gebeurt. Het risico is echter beperkt zoals het er nu voorstaat omdat de gedachte opbrengsten ook in de huidige markt haalbaar moeten zijn.
- Risico op hogere kosten (rente, planontwikkeling en prijsontwikkeling) door stagnatie van het proces met de ontwikkelaar;
- Risico op oplopende kosten van bouw- en woonrijp maken door noodzakelijke tijdelijke voorzieningen in uitvoeringsfase;
- Er is een subsidieaanvraag in het kader van de MKBA. Een mogelijke subsidie zou betekenen dat interne middelen die al in dit complex ingezet zijn anders besteed kunnen worden. Ook is bijvoorbeeld subsidie aangevraagd voor mogelijke onrendabele toppen van de parkeervoorzieningen in het Bodenterrein. De subsidieaanvraag is op dit moment nog te weinig concreet om deze op te nemen in een box 2 van de exploitatie. Het toekennen van subsidie is dus een mogelijke kans.
- ontwikkelingen in de economie met als gevolg wijzigende parameters; De economie heeft een belangrijke invloed op de resultaten. De renteparameter kan wijzigen, kostenstijging en opbrengstenstijging kan wisselen en afhankelijk van de economie zijn partijen meer dan wel minder bereid om risico's te nemen. Aanbestedingsresultaten zijn hiervan afhankelijk en looptijden kunnen daardoor beïnvloed worden. In deze exploitatie hebben de parameters een behoorlijke invloed. Dat komt omdat de looptijd relatief lang is tot eind 2025. Afwijkingen in de parameters werken daardoor behoorlijk door op eindwaarde. Maar omdat de looptijd wat langer is kan er veelal ook beter gestuurd worden op het resultaat. Dit kan zowel een risico vormen maar zeker ook een kans.
- Het Oosterhamrikkanaal moet nog uitgewerkt worden. Of beoogde programma's en normatieve berekeningen afdoende zijn moet blijken hoewel daar natuurlijk volledig op gestuurd kan worden.
- Effecten tracé tram; met de tram zijn wel afspraken gemaakt over een aantal zaken die stagnerend hebben gewerkt en waarvoor we de kosten bij het trambureau neerleggen. Niet alles is echter op geld te zetten of op dit moment concreet te benoemen. Een voorbeeld is de oversteek van de tram vanaf de Oosterhamrikkade naar het Gasfabriekterrein toe. Dit gaat over een brug en als gevolg daarvan zal het op die plek doodlopende Oosterhamrikkanaal een totaal andere uitstraling krijgen. Dit kan nadelige effecten hebben op de ontwikkeling en verkoopbaarheid planonderdelen die aan deze zone liggen. Dit is en zal een aandachtspunt blijven en waar mogelijk zal de schade zoveel mogelijk in beeld worden gebracht en bespreekbaar worden gemaakt met de initiator van de plannen, het trambureau. Het principe: "de veroorzaker betaalt" staat voorop.
- De kosten die gemaakt zijn voor derden (UMCG, Nijestee) worden verhaald. Strikt genomen is dit een risico omdat niet alles juridisch is afgedekt middels contracten.
- De eventuele komst van het Infoversum is een waardevolle aanvulling voor Ciboga. In combinatie met het stadsstrand, het Open lab zijn dit ontwikkelingen die het gebied aantrekkelijk maken wat ook weer zijn uitwerking zal hebben op de marktpotentie van de toekomstige woningbouw. De grond kan tijdelijk gebruikt worden, mede omdat Nijestee daar ook zijn tijdelijke studentenhuisvesting heeft, en de vertraging van de definitieve uitgifte van de locatie is afgedekt. De grond is in erfpacht uitgegeven. Wel is het zo dat de bank die de initiatiefnemer financiert een borgstelling vraagt van de gemeente. Indien de gemeente hier positief op besluit wordt op dat moment ook bepaald waar dit risico terecht komt. Daarnaast kan het Infoversum uiterlijk tot 2024



blijven. Enige voortvarendheid om het Infoversum te ontwikkelen is dus noodzakelijk omdat anders de minimale exploitatietermijn van het Infoversum te kort wordt wat weer een risico voor die partij is. Blijven ze langer dan wordt de grond later uitgegeven. Dit heeft een negatief rente-effect. Hier zal op gestuurd moeten worden, dan wel door een aanvullende bijdrage om de rentenadelen te compenseren danwel door het handhaven van de termijnen.

### **3. Financiën**

#### **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
Totaal beschikbaar krediet	86.095.000

#### **Stand van de uitgaven**

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	71.012.042
---	------------

# OOSTERHAMRIKTRACÉ

## 1. Voortgang



Afbeelding: ontwikkellocaties Oosterhamriktracé

De gemeenteraad van Groningen heeft op 20 oktober 2010 haar keuze gemaakt voor de tramlijn 2-variant, waarbij de tram over het Oosterhamriktracé en de bestaande busbaan over het Van Starckenborghkanaal gaat rijden. Dit besluit dient mede voor de te maken herziening van het Masterplan Oosterhamriktracé dat we in 2012 zullen uitvoeren.

De projectofferte hiervoor is vastgesteld. De visie gebruiken we voor het maken van een nieuw bestemmingsplan voor het totale gebied. Op gezette tijden communiceren we met direct belanghebbende partijen, zoals Nijestee, Lefier, UMCG, Provincie, RUG en met bewonersvertegenwoordiging van de aan het Oosterhamrikkanaal gelegen wijken en/of buurten. Hiervoor maken we een participatieplan.

### **Oosterhamrikkade nz “Nieuw Front” (deelgebieden A en B)**

We hebben met de ontwikkelaars een definitieve overeenkomst afgesloten over de te ontwikkelen gebieden A en B. Zij nemen mede de participatie met de bewonersorganisatie ter hand.

### **Oosterhamriktracé Noordzijde BMW-garage (deelgebied C)**

We onderzoeken de mogelijkheden om tijdelijke studio's voor jongerenhuisvesting door Nijestee te realiseren. De projectofferte hiervoor is in voorbereiding.

### **Wielewaalplein**

Het woningbouwcomplex met winkel en bedrijfsruimte wordt medio 2012 opgeleverd. We werken aan het herinrichtingsplan van het plein. In overleg met bewoners, winkeliers,

ontwikkelaar en belegger is al een ontwerp gemaakt. We bieden uw raad het voorstel in het voorjaar aan ter besluitvorming. Na oplevering van het woningbouwcomplex en in afstemming met de wegwerkzaamheden aan het Wouter van Doeverenplein wordt de start van de uitvoering in de tweede helft van 2012 verwacht.

## **Siebesma (deelgebied E2), voormalig shell-terrein (deelgebied E1) en de deelgebieden D en F**

De ontwikkelingsactiviteiten en die van de bouw zijn opgeschort cq vertraagd in afwachting van de herziening van het Masterplan Oosterhamriktracé.

## **2. Risico's**

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

- Ten aanzien van de locatie Van Simmeren speelt nog een aanvullend risico met betrekking tot de kosten van saneren in verband met de asbestverontreiniging.
- Belangrijk risico is de uitgifte van woningbouw en bedrijfsterreinen. Als gevolg van de huidige economische omstandigheden stagneert de marktvrage. De beheersbaarheid hiervan voor de woningbouw is gering. Hoelang dit gaat duren is moeilijk in te schatten, vandaar dat dit een groot risico is.
- Voor zowel bodemsanering als sloopkosten geldt een hoog risico. Voor de sanering weten we dat er vervuiling is maar niet de mate waarin. Voor sloopkosten is een m<sup>3</sup>-prijs neergezet die kan fluctueren afhankelijk van wel of geen asbest.

## **3. Financiën**

De herziene integrale grondexploitatie Oosterhamriktracé 2011 is in januari 2012 door uw raad vastgesteld.

### **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	-/- 519.000
Totaal toegestane kosten van het plan	39.551.000

### **Stand van de uitgaven**

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	27.603.071
---	------------

# 10. ZUIDELIJKE RINGWEG



## 1. Voortgang

In 2009 is met Rijkswaterstaat en de provincie een Bestuurlijke Voorkeursalternatief (BVA) overeengekomen en vertaald in een getekende bestuursovereenkomst met de minister van Verkeer en Waterstaat. De minister heeft in december 2009 een aanvangsbeslissing genomen, waarmee formeel de planstudie is gestart. Voor deze planstudie is een PVA (plan van aanpak) opgesteld en een daarop afgestemde projectorganisatie gevormd. De werkzaamheden voor de planstudie worden net als in de verlengde verkenning in een samenwerking tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeente verricht. Dit plan is eind 2010 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu vastgesteld.

Eind 2010 is de Kennisgeving gepubliceerd. Hiermee is het voornemen voor het opstellen van een milieueffectrapportage (MER), waarin de effecten voor de omgeving en het milieu beschreven gaan worden, bekend gemaakt. Deze kennisgeving is feitelijk de start van de formele planprocedure om de voorkeursoplossing, die naar voren gekomen is uit de verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 daadwerkelijk uit te werken naar een Tracébesluit in het kader van de Tracéwet. In de kennisgeving staan de aanleiding, het doel, de te onderzoeken oplossing en de daarbij te volgen werkwijze beschreven.

In januari 2011 is gestart met het uitwerken van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA). Deze uitwerking betreft in de eerste plaats het opstellen van een schetsontwerp, vervolgens is een voorlopig ontwerp opgesteld wat 28 oktober 2011 is vastgesteld in de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid. Op basis van het voorlopig ontwerp zal het effectenonderzoek t.b.v. het MER worden uitgevoerd. Dit zal medio 2012 leiden tot een door de minister vast te stellen Ontwerp Tracébesluit (OTB), waarvan het MER deel uitmaakt. Op het OTB is vervolgens inspraak mogelijk. Het Tracébesluit dient medio 2013 gereed te zijn.

Het schetsontwerp is in concept gepresenteerd aan en bediscussieerd met de omgeving in een bijeenkomst op 27 september 2011. Hierbij zijn het principesysteem van het wegontwerp en de vraagstukken die daarbij ontstaan, de aanpak van de bereikbaarheid tijdens de bouw en een eerste indicatie van de verkeerskundige effecten gepresenteerd.

De resultaten van de inspraak op de Kennisgeving en de resultaten van de bijeenkomst van 27 september 2011 zijn gebruikt om het ontwerp verder uit te werken naar een voorlopig ontwerp. Het voorlopig ontwerp is in de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid op 28 oktober 2011 vastgesteld. De Kennisgeving is eveneens aangepast naar aanleiding van de resultaten van de inspraak en de resultaten van de informatiebijeenkomst op 27 september 2011. De Kennisgeving is op 22 december 2011 gepubliceerd.



## 2. 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. De belangrijkste risico's van de planstudiefase zijn hieronder benoemd:

- *Spanning tussen de wensen van de regionale partners in de stuurgroep en de taakstellende kaders van het Bevoegd Gezag (ministerie van I&M)*

Het Rijk is het bevoegde gezag. Besluiten in het kader van de Tracéwetprocedure dienen door het Bevoegd Gezag te worden genomen. De stuurgroep kan dus geen finale besluiten nemen.

- *(Financieel) gat tussen ambitie en taakstellend budget*

Het BVA vertegenwoordigt een overeengekomen ambitieniveau. Ramingen geven aan dat het beschikbare budget voor deze ambitie niet voldoende is. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd hoe de ambitie en het beschikbare budget in overeenstemming kunnen worden gebracht. Dit betreft achtereenvolgens optimalisatie, fasering, scopewijzigingen en/of additionele, regionale middelen. Alvorens de planuitwerking te starten is het van belang te weten of middels optimalisaties het BVA binnen het beschikbare budget kan worden gebracht. Dit blijkt, met behoud van het ambitieniveau mogelijk.

- *Vertraging door beroepsprocedures*

Bezwaar- en beroepsprocedures kunnen vertraging veroorzaken door de tijd die de Raad van State kan nemen om een uitspraak te doen (maximaal 6 maanden). Vervolgens is er ook een mogelijkheid dat de Raad van State negatief oordeelt.

- *Beïnvloeding door belangengroeperingen*

Belangengroepen kunnen zich onvoldoende gehoord voelen en versterken hun geluid via politiek en/of media. Hierdoor kan één of meerdere van de samenwerkende overheden deze wensen (mogelijk afwijkend van de scope) inbrengen in het project.



afbeelding: impressie van een deksel

### 3. Financiën

Voor de zuidelijke ringweg is een budget beschikbaar van € 624 miljoen euro (€ 424 mln. RSP gelden, € 200 mln. MIRT gelden). De samenwerkende partijen betalen de kosten van inzet van mensen en middelen ten behoeve van de planfase en realisatie uit dit bovenstaande budget. Voor de kosten van de voorbereiding van het in 2009 gepresenteerde BVA voor de Zuidelijke Ringweg Groningen heeft u op 17 december 2008 (€ 400.000) en 25 november 2009 (€ 500.000) kredieten beschikbaar gesteld, totaal € 900.000. Dit betreft zowel de kosten voor de projectorganisatie als ook interne uren en kosten. Bij deze laatste gaat dan om het beoordelen van de producten van de projectorganisatie, ambtelijke en bestuurlijke advisering, strategische adviezen en proceskosten. Voor de voorbereiding tot en met eind 2010 heeft u op 20 oktober 2010 een krediet van € 500.000 beschikbaar gesteld, waarmee het totaal aan voorbereidingskosten op € 1,4 miljoen euro komt. Het benodigd aantal uren voor beoordeling en advisering bleek in 2010 echter lager dan geprognosticeerd, waardoor er voldoende krediet resteerde voor beoordeling en advisering voor het grootste gedeelte van 2011.

Nu het Plan van Aanpak door het Rijk is vastgesteld, en er duidelijkheid over de projectorganisatie is, zijn er financiële afspraken met het Rijk gemaakt, en heeft een verrekening plaatsgevonden. Daarnaast zijn op basis van het vastgestelde Plan van Aanpak en de projectorganisatie, de intern benodigde uren en kosten voor het beoordelen van de producten van de projectorganisatie en de ambtelijke en bestuurlijke advisering, voor de gehele planstudiefase in beeld gebracht. Voor deze kosten heeft uw raad in januari 2012 een krediet van €250.000 beschikbaar gesteld.

#### Stand van de kredieten (gemeentelijke plankosten)

Besluit 17-12-2008	400.000
Besluit 25-11-2009	500.000
Besluit 20-10-2010, nr. 6g	500.000
Besluit januari 2012	250.000
Totale toegestane kosten	1.650.000

#### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	1.559.546
---	-----------

# REGIOTRAM



afbeelding: tracé lijn 1 en 2

## 1. Voortgang

### Besluitvorming

Na de zomer 2011 is een aantal documenten vastgesteld ten behoeve van de aanbesteding (waaronder outputspecificaties en DBFMO-contract). Daarnaast is het bestemmingsplan voor tracédelen 1 en 2 bijna zo ver dat erover kan worden besloten door uw raad. Eind 2011 was nog onduidelijkheid over de interpretatie van geluidsregels door het rijk. We brengen voorjaar 2012 de tracédelen 3 en 4 in procedure.

### Aanbesteding

Op 7 oktober 2011 startte de consultatiefase. Tijdens deze fase, in november, gaf één van de consortia aan dat zij zich terugtrekt uit de aanbesteding. De consultatiefase eindigt voorjaar 2012. Naar aanleiding van de aanbestedingsdocumenten heeft concern control in samenwerking met control provincie, een second opinion laten uitvoeren op de outputspecificaties, het contract en het betalingsmechanisme. De actualisatie van de businesscase wordt vastgesteld, gelijktijdig met de vaststelling van de second opinion en de definitieve aanbestedingsdocumenten (maart 2012).

Voor een overzichtelijk tijdpad van het project RegioTram richting Financial Close, is bij de brief d.d. 17 januari 2012 aan uw raad (ter beantwoording van de vragen uit de raadscommissie Beheer en Verkeer d.d. 20 december 2011) een route tijd tabel bijgevoegd.



## 2. Risico's

### Risicoanalyses

Het project RegioTram heeft diverse risicoanalyses uitgevoerd en laten uitvoeren en stuurt actief op het beheersen van de geconstateerde risico's. De uitkomsten zijn verwerkt en meegenomen in de besluitvorming over het project RegioTram.

In de afspraken tussen de Gemeente Groningen en de Provincie Groningen uit september 2010 is vastgelegd dat voor de twee onderstaande posten nog dekking dient te worden gevonden:

1. in het budget voor de eerste twee lijnen van de RegioTram is rekening gehouden met ingeboekte marktvoordelen (€ 25 mln.) en Regiovisiemiddelen (€ 5 mln.). Wanneer deze bijdragen niet vrijkomen, moet hier alternatieve dekking voor komen;
2. de inpassing van tram en spoor in het stationsgebied vraagt niet alleen technisch-infrastructurele investeringen, maar ook investeringen die uit hoofde van de functie van vervoersknooppunt nodig zijn. Deze (niet binnen de scope van de RegioTram vallende) additionele investeringen zijn geraamd op maximaal € 20 mln.

Het maximale bedrag voor deze twee posten bedraagt € 50 mln. Voor de dekking van dit bedrag zijn de volgende bronnen beschikbaar:

1. € 30 mln. RSP-middelen voor het stationsgebied (de resterende RSP-middelen voor het stationsgebied van € 163 mln. worden ingezet voor de overcommittering van het RSP);
2. bijdragen van de markt (aanbestedingsvoordelen) en regio.

Wanneer de som van de hierboven genoemde bronnen minder is dan het bedrag wat benodigd is voor de hiervoor genoemde investeringen onder 1 en 2 (met een maximum van € 50 mln.), is met de provincie afgesproken de volgende financieringsbronnen aan te wenden (in volgorde):

- a. externe subsidiebronnen;
- b. een bijdrage van gemeente en provincie in de verhouding 50/50.

De bijdrage van de gemeente bedraagt in het uiterste geval maximaal € 10 mln.

Wanneer de som van de RSP-middelen voor het stationsgebied en de bijdragen van markt en regio groter is dan het bedrag wat benodigd is voor de hierboven genoemde investeringen (met een maximum van € 50 mln.) wordt het vrijgevalle bedrag ingezet voor:

1. de eventueel door gemeente en provincie, in de eerste vijf exploitatiejaren, te fourneren aanvullende exploitatiemiddelen (als bedoeld in afspraak 3 van de afspraken uit september 2010);
2. na aftrek van de eventuele bovengenoemde aanwending zullen (na genoemde 5 jaar) restantmiddelen worden verdeeld over de categorieën:
  - a. een algemene (uitvoerings-)risicobuffer voor generieke restrisico's, onder meer voor mogelijke indexeringsrisico's;
  - b. een buffer voor de specifieke restrisico's;
  - c. een reservering ten behoeve van de dekking van de realisatie van de rest van het RegioRail-concept.

## **Rentebaten**

Bij het opstellen van de business case zijn conservatieve, solide en objectiveerbare uitgangspunten gehanteerd. Aanvullend daarop is in de businesscase van 1 juli 2010 rekening gehouden met het te behalen herfinancieringsvoordeel van maximaal € 17,5 mln.

Waarbij financial engineering staat voor de uitwerking van de afspraken over de publieke dekkingsbijdragen. Dat zijn de financiële bijdragen van partijen die direct (gemeente, provincie, Regio Groningen-Assen) of indirect (het rijk) aan het project meebetalen. Het gaat hierbij vooral om de optimalisatie van de timing van de bijdragen van gemeente en provincie en de te realiseren rente op geld dat uitstaat. Hierover bestaat nu meer duidelijkheid. Dit is één deel van de voordelen uit financial engineering.

In de voorgaande sleutelrapportage is aangegeven dat het Rijk niet mee wil werken aan de conversie van de Rijksbijdrage RSP tegen de aantrekkelijke voorwaarden die normaal gebruikt worden bij DBFM-projecten. Dit leidt tot fors lagere baten uit financial engineering. Ook de doorgevoerde wijziging in de business case (versie december 2011) van de lagere bijdrage van € 42 miljoen in plaats van € 50 miljoen door de gemeente en provincie leidt tot lagere baten uit financial engineering. Tezamen met nog een aantal kleinere positieve en negatieve effecten bedraagt het maximale voordeel uit financial engineering nu circa € 4 miljoen.

## **Juridische risico's**

Op grond van de afspraken met de provincie uit september 2010 komen de zogenaamde specifieke risico's ten laste van de gemeente. Een en ander betekent dat als zich tijdens de realisatie- en/of de exploitatiefase situaties voordoen die leiden tot meerkosten voor het consortium dat als opdrachtnemer fungeert, en welke niet zijn toe te rekenen aan het consortium (bijvoorbeeld door vertraging in de uitvoering ten gevolge van overmachtsituaties) deze meerkosten ten laste van de gemeente zullen komen.

Momenteel worden de afspraken uit september 2010 en februari 2009 tussen de provincie en de gemeente nader uitgewerkt tot overeenkomsten van de gemeenschappelijke regeling.

## **Exploitatie**

Op grond van de huidige aannames schat het project RegioTram dat, rekening houdend met de (positieve) effecten van de tram op de exploitatie van enkele buslijnen, de exploitatie budgettair neutraal kan geschieden. Wel dient te worden onderkend dat een afwijking in de reizigersgroei c.q. een reizigersfluctuatie invloed heeft op de exploitatie. De aannames en uitgangspunten worden in de komende periode constant getoetst en indien nodig geactualiseerd.

## **Resterende gemeentelijke risico's**

De keuze van de aanbestedingsvorm is vooral ingegeven om zoveel mogelijk risico's bij de opdrachtnemer neer te kunnen leggen. Hiervoor zijn situaties benoemd, die leiden tot risico's voor de gemeente, daarbij kan gedacht worden aan situaties als:

- \* onvoorziene omstandigheden gedurende de bouw- en realisatiefase. Het kan gaan om zaken waar nu nog geen rekening mee is gehouden, omdat ze nog niet zijn voorzien (een zekere onvolkomenheid in de ramingen). Bijvoorbeeld door extra aanpassingen zoals nadere stedenbouwkundige eisen, aanvullende verkeerskundige aanpassingen of extra weg- en/of rioleringswerkzaamheden. Op grond van de afspraken met de provincie uit september 2010 zullen deze moeten worden opgevangen via versoeringen;

- \* tegenvallers zoals een hogere nadeelcompensatie dan verwacht. Ook hiervoor is afgesproken dit op te vangen via versoeringen;
- \* (bouw) planningsrisico's.

### 3. Financiën

#### *Investering*

De kosten van de RegioTram vallen uiteen in de investering en de exploitatie. De investeringsraming sloot in de eerste kostenraming uit 2008 op € 299 miljoen, op prijspeil 2008. Dat komt overeen met een deterministische raming € 307,7 miljoen op prijspeil 2010. Daarmee blijven de investeringskosten binnen het beschikbare budget. Ook de geactualiseerde kostenraming (d.d. 7 oktober 2011 Collegebrief aan uw raad Actualisering Investeringsraming) o.b.v. het vastgestelde voorlopig ontwerp van de tracédelen 3 en 4 en de nadere uitwerkingen van de tracédelen 1 en 2, blijft binnen het beschikbare investeringsbudget.

De exploitatie van de RegioTram is opgebouwd uit verschillende onderdelen. Gehanteerd uitgangspunt voor de invoering van de RegioTram is dat dit niet mag leiden tot hogere exploitatiekosten voor de overheden. De exploitatie is sluitend.

#### *Vorbereidingskosten*

Over de dekking van de voorbereidingskosten ten behoeve van de projectorganisatie RegioTram zijn eind 2007 in het Portefeuillehouderoverleg van de Regio Groningen-Assen en de Stuurgroep RegioTram nadere afspraken gemaakt. Afgesproken is dat de partijen elk 1/3 deel van de kosten dragen.

Van de totale voorbereidingskosten is het volgende overzicht te geven:

Vorbereidingskosten		
	Totaal	Aandeel gemeente
Fase 1	5.345.000	1.782.000
Fase 2 (tot 1 juli 2010)	8.170.000	2.440.000 <sup>1</sup>
Fase 3 en 4 (tot dec. 2012)	18.180.000	6.060.000
<b>Totaal</b>	<b>31.695.000</b>	<b>10.282.000</b>

Fase 3 en 4 staat in het teken van (het starten van) de aanbestedingsfase. Deze periode is gestart na 1 juli 2010 en loopt tot december 2012. Voor deze periode is € 18.180.000,-- begroot, het gemeentelijk aandeel (1/3 deel) bedraagt € 6.060.000,--. Voor de resterende voorbereidingskosten voor fase 3 en 4 wordt eind 2011 een kredietvoorstel ter besluitvorming voorgelegd.

Naast de kosten voor het projectbureau zijn er kosten voor de inzet van personele capaciteit binnen de ambtelijke diensten. Deze hangen samen met het borgen van de gemeentelijke belangen, bestuurlijke advisering en control.

De kosten hiervoor bedragen ultimo december 2011 rond € 1.404.000,--. De totale voorbereidingskosten bedragen daarmee rond € 11.686.000,--.

<sup>1</sup> Tevens is € 850.000,-- gedekt uit vrijval fase 1

## Dekking

De dekking van de aanlegkosten van de twee tramlijnen maakt onderdeel uit van het bredere pakket van (oorspronkelijk) € 702 miljoen aan investeringen in het regionale openbaar vervoer tot 2020: het Raamwerk RegioRail. Over de dekking van dit totale investeringspakket, waar de RegioTram onderdeel van uitmaakt, zijn met de provincie Groningen afspraken gemaakt. De gemeente draagt hierin € 89 miljoen bij aan de dekking. Daarnaast was er sprake van een tekort op de businesscase van € 17,4 miljoen. Hierover zijn in augustus 2010 afspraken gemaakt met de provincie, wat erin heeft geresulteerd dat de gemeente € 11,6 miljoen van het tekort dekt. Tenslotte is rekening gehouden met enkele investeringen buiten de directe scope van het project RegioTram. Deze investeringen zijn noodzakelijk voor een goede inpassing van de tram in de stad, en zijn geraamd op ca. € 2,5 miljoen. Hiermee komt de totale gemeentelijke bijdrage aan de dekkingsmiddelen op € 103,1 miljoen.

## Stand van de kredieten

Raadsbesluit 27 april 2005, nr. 6H	€ 320.000
Raadsbesluit 21 februari 2007	€ 3.000.000
Raadsbesluit 17 juni 2009, nr. 6f, planvoorbereidingskrediet lijn 1	€ 1.956.000
Raadsbesluit 17 juni 2009, nr. 6f, voorfinancieringskrediet lijn 2	€ 484.000
Raadsbesluit 17 februari 2010, nr. 6j. verwervingskrediet	€ 4.440.000
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr. 6k, planvoorbereidingskrediet fase 3	€ 2.484.000
Raadsbesluit 25 januari 2012, nr. 6h	€ 3.580.000
Totaal beschikbaar krediet	€ 16.264.000

## Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	8.100.072
---	-----------

# DAMSTERDIEP PARKEERGARAGE



Op 10 december 2011 is de garage in gebruik genomen. Vooralsnog alleen de -1 vloer met ruim 200 parkeerplaatsen. Tegelijkertijd is de noordzijde van het Damsterdiep vanaf het kruispunt met de Petrus Campersingel opengesteld voor het inkomende autoverkeer. Ook de Nieuweweg is vanaf dat moment met de auto toegankelijk vanaf het Damsterdiep. Deze maatregelen hebben na een jarenlange stremming een ingrijpende verbetering van de bereikbaarheid tot gevolg. Als gebaar naar de ondernemers in de omgeving is een aangepast tarief voor de decembermaand toegepast.

We hebben beroep aangetekend tegen het tussenvonnis van de Raad van Arbitrage voor de Bouw dat de gemeente Groningen in het ongelijk stelde in het geschil met bouwbedrijf Strukton. U bent daarover door ons in de raadscommissie B&V mondeling geïnformeerd en per brief van 21 april 2011 (RO 11.2592283).

We verwachten dat de zitting hierover pas in het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2012 plaats gaat vinden. Het is dan ook twijfelachtig of er voor de zomervakantie nog een uitspraak komt.

## 2. Risico's

### **Uitvoeringsrisico's**

- Een eerstvolgende activiteit waarbij risico's voor zettingen aan de orde zijn, betreft het tweede en laatste deel van de vervanging van de riolering aan de noordzijde van het Damsterdiep. Ook de nutsbedrijven zijn hier aan de slag gegaan met nieuwe gas- en wateraansluitingen. Hoewel zich bij de eerste fase van de verlegging (voorafgaand aan de bouw) geen problemen hebben voorgedaan, zullen we ook hier behoedzaam te werk gaan. Deze werkzaamheden hebben we in januari 2012 afgerond.
- Bij de afwerking van de garage is vastgesteld dat de -2 vloer nog water doorlaat. Deze wordt bestreden met een injectiemethode ter plaatse van de aansluiting van de vloer op de damwanden. De extra kosten hiervoor bedragen minimaal 800.000 euro. Hierover is discussie met de aannemer over de aansprakelijkheid: oorzaak in ontwerp of in

uitvoering? Dit brengt een overeenkomstig financieel risico met zich mee. We hebben onder protest een aanbesteding verricht voor deze werkzaamheden om stilleggen te voorkomen. We hebben TNO een onderzoek laten verrichten naar de oorzaken. Dit rapport wordt door externe adviseurs van beide partijen beoordeeld. Een gezamenlijk aan te wijzen derde zal dan het eindoordeel vellen.

### **Nadeelcompensatie**

We hebben de Commissie Nadeelcompensatie gevraagd een nieuwe prognose op te stellen. Vanwege de omvang van de toegekende vergoedingen, de daarmee verband houdende apparaatskosten en de werking met terugwerkende kracht vanaf 2007, verwacht de commissie nu een tekort op het beschikbare budget van € 750.000 over 2011 en € 250.000 over 2012 afhankelijk van de bereikbaarheid in 2012. Bij de eerstvolgende herziening van de grondexploitatie begin 2012 komen we hierop terug met een voorstel voor de dekking van deze extra kosten.

### **Bouwexploitatie (garage)**

In november 2010 heeft uw raad een aanvullend krediet voor de bouwexploitatie vastgesteld. Daarin zijn de extra kosten verdisconteerd die samenhangen met de vertraging als gevolg van het stilleggen van het werk aan de parkeergarage in 2008. Echter, de effecten van prijsstijgingen (lonen en materialen) gedurende de looptijd van het project zijn daarbij buiten beschouwing gebleven. Deze prijsstijgingen zijn, zoals we u destijds meldden, niet meegenomen in de kredietaanvraag, aangezien we toen nog niet konden bepalen wat het uitgavenpatroon zou zijn. Inmiddels kunnen we op basis van de feitelijke prijsontwikkeling vaststellen dat het om een bedrag van €1,6 mln gaat.

Ingrijpend is het effect van de vertraging door lekkage van de -2 vloer. Zowel op de kosten, als op de voortgang. Deze vertraging heeft geleid tot meerwerk en overige kosten als rente, planbegeleiding, adviseurs etc. met een omvang van € 1,9 mln euro. We hebben zelf onvoorzien meerwerk opgedragen voor € 0,2 mln.

We nemen de dekking daarvan mee bij een eerstvolgende herziening van de bouw- en de grondexploitatie.

### **Samenvatting kostenontwikkeling**

Nadeelcompensatie, rente, plankosten	€ 1,3 mln
Prijsindexering	€ 1,6 mln
Vertraging/doorwerking gevolgen stilstand 2008 / lekkage / rente	€ 1,9 mln
Onvoorzien meerwerk	€ 0,2 mln
	-----
Totaal kostenstijging	€ 5,0 mln

Deze kosten zijn nu opgenomen in de bijgestelde begroting. Bij de eerstvolgende herziening van de bouw- en de grondexploitatie zullen we u een dekkingsvoorstel voor deze kosten doen.

### **Risico's en kansen**

Tegen het tussenvonniss van de Raad van Arbitrage over de vertraging in 2008, hebben we beroep aangetekend. In dat verband heeft de aannemer een schadeclaim van € 3,4 mln ingediend. Later is opnieuw een verschil van mening ontstaan over de lekkage. Tot dusver is daarvoor zeker € 0,7 mln voor rekening van de aannemer gekomen. Over de aansprakelijkheid moet een geschillencommissie nog uitspraak doen. Deze claims beschouwen we als risico's. We hebben ze daarom ook niet opgenomen in onze begroting.

De oorspronkelijke claim van € 3,4 mln euro, de lekkage, de rentekosten over de claims en mogelijke aanvullende claims schatten we veiligheidshalve in op totaal € 6 mln. Bij de eerstkomende herziening van de grond- en bouwexploitatie komen we met een voorstel hoe we met deze financiële risico's om denken te gaan.

Tegenover dit risico zijn er ook kansen. Ten eerste de kans dat wij in het hoger beroep (gedeeltelijk) in het gelijk worden gesteld. Ten tweede, dat we voornemens zijn naast onze claim vanwege de situatie in 2008 ook claims neer zullen leggen die betrekking hebben op de vertraging in de jaren 2010-2012. Ook na 2008 hebben zich vertragingen voorgedaan, vooral vanwege de geconstateerde lekkage op de -2 vloer. Voor een beperkt deel betreft dit door onszelf opgedragen meerwerk dat invloed gehad op de doorloop. Voor het merendeel van de na 2008 opgelopen vertragingen stellen wij de aannemer verantwoordelijk. Samen zullen onze claims minimaal € 6 mln bedragen. Deze betreffen door ons betaalde en nog te betalen kosten die naar onze mening voor rekening van de aannemer horen te komen. Deze kosten maken wel deel uit van de herziene begroting die we u zullen voorleggen bij de eerstvolgende herziening van de grond- en bouwexploitatie. Deze kosten zijn en worden immers door ons al gemaakt.

### Samenvatting financiële risico's en kansen

#### Risico's

- |  |                         |
|--|-------------------------|
| • meerkosten lekkage   | € 0,7 mln (excl. rente) |
| • claim arbitrage over geschil 2008  | € 3,4 mln (excl. rente) |
| • eventueel aanvullende claims/rente over claims tot nu en bijkomende kosten | € 1,9 mln (indicatief)  |

totaal risico's

-----  
€ 6,0 mln

#### Kansen

- |                                 |                  |
|---------------------------------|------------------|
| • tegenclaim Gemeente Groningen | € 6,0 mln + p.m. |
|---------------------------------|------------------|

## 3. Financiën

### GRONDEXPLOITATIE DAMSTERDIEP

#### Stand van de kredieten

Raadsbesluit 20 september 2004, nr. 96	600.000
Raadsbesluit 25 april 2007, nr. 9	8.008.000
Raadsbesluit 20 juni 2007, nr. 34	400.000
Raadsbesluit 26 september 2007, nr. 53	395.850
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr. 8a	2.770.000
Totaal toegestane kosten van het plan	12.173.850

#### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	9.983.550
---	-----------



## **BOUWEXPLOITATIE PARKEERGARAGE**

### **Stand van de kredieten**

Besluit 25-05-2005, nr. 29, planvoorbereidingskrediet	2.200.000
Besluit 25-04-2007, nr. 9, uitvoeringskrediet parkeergarage	32.397.000
Besluit 17-11-2010, nr. 7b, uitvoeringskrediet parkeergarage	1.900.000
Totale toegestane kosten van het plan	36.497.000

### **Stand van de uitgaven**

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	35.946.516
---	------------