

## **TIJDELIJKE INRICHTING**

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

- Het gehele gebied is gereed en toegankelijk met wandelroutes en fietspaden en zal in het voorjaar van 2012 in gebruik genomen worden. We hebben het onderhoud en het beheer overgedragen aan stadsbeheer en de milieudienst.

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

De bouw van de paviljoens, folly's en andere bouwwerken is gestart. In totaal realiseren we negen tijdelijke bouwwerken in de periode tot begin 2012. Verwachte officiële opening van het Open Lab Ebbinge is voorjaar 2012.

## **O V E R I G**

### **Parkeergarage Boterdiep**

Vanwege de nog verder te onderzoeken koppelingsvariant van de tram, hebben we de bouwwerkzaamheden van de auto in- en uitgang aan de Bloemsingel stop gezet.

De alternatieve in- en uitgang van de parkeergarage Boterdiep opent mei 2012.

### **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 eind 2011.

### **Vrydemalaan**

In 2012 werken we in verschillende fasen aan de Vrydemalaan. Zowel bij de aansluiting van de Vrydemalaan op het Wouter van Doeverenplein en op de Bloemsingel gaan we kabels en leidingen vervangen. Hierbij zijn we afhankelijk van de plannings van de uitvoerende nutsbedrijven, maar ook van de werkzaamheden aan het Damsterdiep. Immers de bereikbaarheid van het centrum en het UMCG dienen gewaarborgd te blijven. We verwachten de Anthonius Deusinglaan eind 2012, begin 2013 uit gebruik te nemen voor het openbare verkeer. Dit is later dan we eerder melden en heeft alles te maken met de ingewikkelde coördinatie van de werkzaamheden van de nutsbedrijven.

## **2. R i s i c o ' s**

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

- De Oosterhamrikkade nz (Bodenterrein) moet nog uitgewerkt worden. Of beoogde programma's en normatieve berekeningen afdoende zijn, moet blijken, hoewel daar natuurlijk volledig op gestuurd kan worden.

- De tijdelijke inrichting op het parkeerdek kan problemen opleveren betreffende de afspraak die met de fiscus is gemaakt over een naheffingsaanslag die deels komt te vervallen. Het gaat om een bedrag van € 1,7 miljoen. Op dit moment is nog niet duidelijk of deze naheffingsaanslag alsnog wordt gevorderd gezien de aanleg van de tijdelijke voorzieningen. De fiscus ziet dit als een afwijking van de situatie op grond waarvan de afspraken zijn gemaakt. Dit risico achten wij vooralsnog aanvaardbaar, mede gelet op het doel waarvoor het tijdelijk gebruik plaatsvindt.
- De invulling van het plan is mede afhankelijk van de te maken definitieve keuzes met betrekking tot het tramtracé en de wijze waarop de tram eventueel over Ciboga gaat rijden. Daarnaast zullen de planningen van beide projecten zorgvuldig op elkaar moeten worden afgestemd. Overigens is het uitgangspunt hierbij, dat alle extra kosten die de tram veroorzaakt ook in dat tramproject worden opgenomen.

### 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
Totaal beschikbaar krediet	95.729.000

#### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 augustus 2011	69.978.475
---	------------

Begin november hebben wij een herziene grondexploitatie in procedure gebracht. Hierin stellen wij voor het krediet te verlagen met 9,6 mln. euro.

# OOSTERHAMRIKTRACE

## 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 dient 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.

## 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 marktvraag. 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 geactualiseerde integrale grondexploitatie Oosterhamriktracé, waarin alle gemeentelijke ontwikkellocaties in het gebied zijn meegenomen, is op 15 december 2010 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. 6l	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
Totaal toegestane kosten van het plan	40.068.299

#### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 augustus 2011	27.678.299
---	------------

## 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 ook 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 wordt een voorlopig ontwerp opgesteld wat 1 november 2011 gereed dient te zijn. Op basis van het voorlopig ontwerp zal het effectenonderzoek t.b.v. het MER worden uitgevoerd. Uiteindelijk zal dit 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 zullen worden gebruikt om het ontwerp verder uit te werken naar een voorlopig ontwerp. Het voorlopig ontwerp zal naar verwachting 28 oktober 2011 in de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid worden vastgesteld.

## 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*

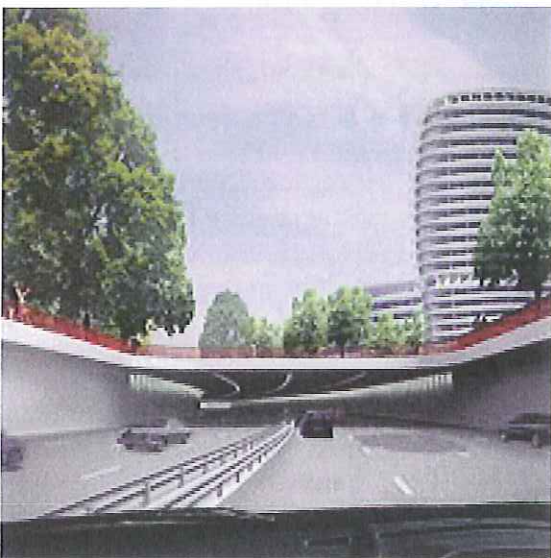
Het BVA vertegenwoordigt een overeengekomen ambitieniveau. Ramingen geven aan dat het beschikbare budget voor deze ambitie niet voldoende is. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd hoe de ambitie en het beschikbare budget in overeenstemming kunnen worden gebracht. Dit betreft achtereenvolgens optimalisatie, 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 mln. (€ 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 mln. 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 wordt eind 2011 een kredietvoorstel aan de raad ter besluitvorming voorgelegd.

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

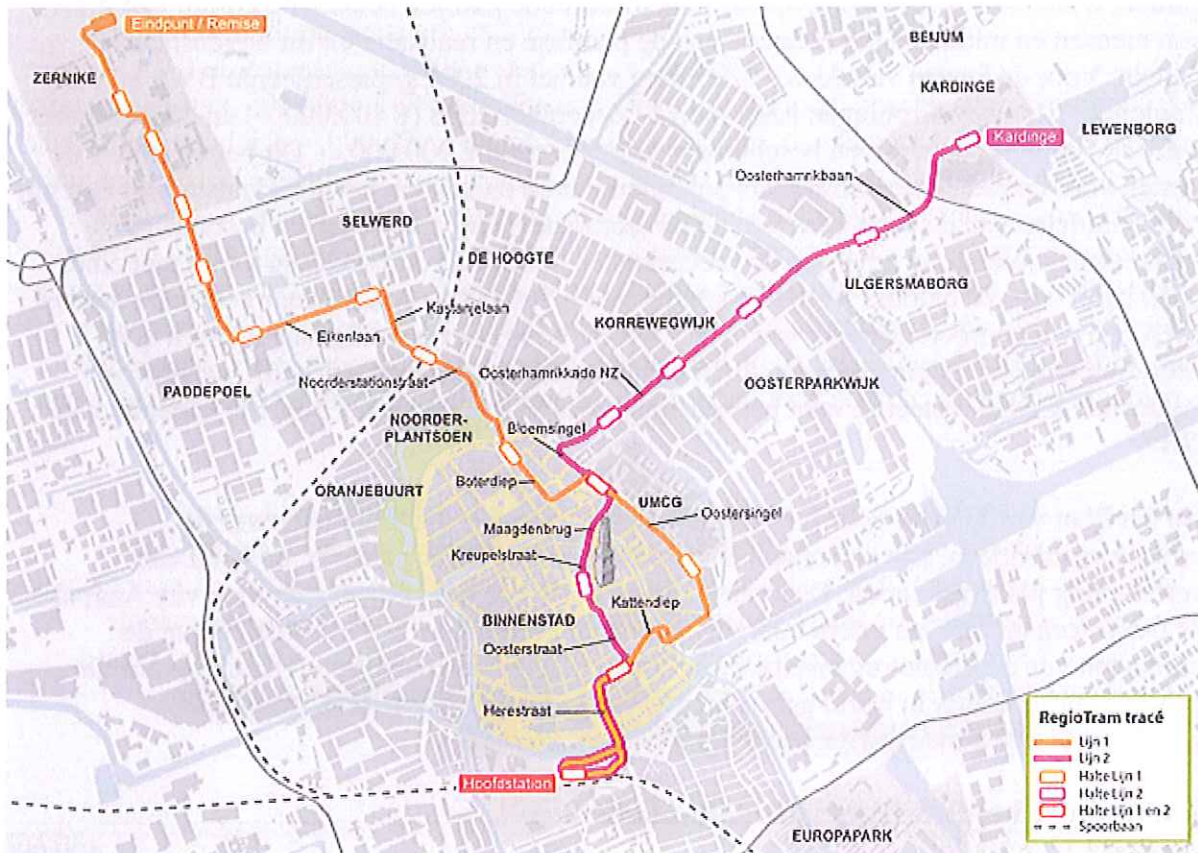
Besluit 17-12-2008	400.000
Besluit 25-11-2009	500.000
Besluit 20-10-2010, nr. 6g	500.000
Totale toegestane kosten	1.400.000

#### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 augustus 2011	1.324.565
---	-----------

Op grond van verwachte uitgaven zullen wij spoedig een nieuwe kredietaanvraag in procedure brengen.

# REGIOTRAM



afbeelding: tracé lijn 1 en 2

## 1. Voortgang

### Besluitvorming

De inspraakperiode voor het voorlopig ontwerp van lijn 2 en de Koppelingsvariant liep van 26 april 2011 t/m 31 mei 2011. Dit voorlopig ontwerp voor de tracédelen 3 en 4, inclusief het inspraakrapport en de nadere uitwerkingen van de tracédelen 1 en 2 heeft u op 28 september 2011 vastgesteld. In juli 2011 hebben wij de geactualiseerde business case vastgesteld.

### Aanbesteding

In december 2010 is de aanbesteding van de RegioTram gestart. Deze aanbesteding kent een aantal fasen. In de eerste *prekwalificatiefase* konden marktpartijen tot uiterlijk 3 maart 2011, zich aanmelden voor de aanbesteding. Met de selectie van drie marktpartijen is deze fase afgerond. Hierna is op 8 april 2011 de *plan van aanpakfase* van de aanbesteding gestart, waarbij de drie geselecteerde marktpartijen een plan van aanpak hebben opgesteld waarin zij hun toekomstige werkwijze en hun visie op de vooraf bepaalde kritische succesfactoren hebben beschreven. Met de beoordeling van de plannen van aanpak is deze fase op 21 september 2011 afgerond. Vervolgens is op 7 oktober 2011 de *consultatiefase* gestart. In deze fase worden het voorlopig ontwerp, de concept-outputspecificaties (programma van eisen) en het concept-DBFMO-contract met de marktpartijen besproken en definitief gemaakt. In maart 2012 wordt deze fase afgerond.



## 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 vrijgevalen 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. In dat kader is ook het toerekenen van rentebaten aan de beschikbare dekkingsmiddelen aan de orde geweest. Aanvullend daarop is in de businesscase rekening gehouden met te behalen financiële voordelen uit financial engineering. 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.

Daarnaast gaat financial engineering over het omzetten van het rijksdeel van het Regio Specifiek Pakket (RSP) in een lange reeks betalingen, tegen aantrekkelijke voorwaarden. Hierover heeft het project RegioTram diverse gesprekken gevoerd met het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M). Het Ministerie van Financiën heeft onlangs aangegeven hieraan niet te willen meewerken. Gemeente en provincie zullen de komende periode onderzoeken of alsnog de medewerking van het rijk kan worden verkregen. Maar in de businesscase is geen rekening gehouden met een mogelijk positief resultaat hiervan.

Dit betekent dat in de in juli 2011 geactualiseerde businesscase geen rekening is gehouden met de volledige € 17,5 miljoen aan rentebaten die was verondersteld in de businesscase van juli 2010. Een deel kan wel worden meegenomen: de renteopbrengsten van de dekkingsbijdragen van gemeente en provincie zelf. Afhankelijk van de precieze uitwerking van de afspraken hierover gaat het hierbij om een bedrag van tussen € 6,5 en € 12,5 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.

## **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

#### *Investing*

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 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)	18.610.000	6.883.000
<b>Totaal</b>	<b>32.125.000</b>	<b>11.105.000</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 € 18.610.000,-- begroot, het gemeentelijk aandeel (1/3 deel) bedraagt € 6.883.000,--. Voor de resterende voorbereidingskosten voor fase 3 en 4 wordt eind 2011 een kredietvoorstel ter besluitvorming voorgelegd.

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

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 augustus 2011 rond € 1.229.000,--. De totale voorbereidingskosten bedragen daarmee rond € 12.334.000,--.

### 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, nr. g	€ 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
Totaal beschikbaar krediet	€ 12.684.000

De intern benodigde uren en kosten voor het beoordelen van de producten van de projectorganisatie en de ambtelijke en bestuurlijke advisering voor de gehele aanbestedingsprocedure zijn in beeld gebracht. Voor deze kosten wordt eind 2011/begin 2012 een kredietvoorstel ter besluitvorming voorgelegd

### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 augustus 2011	7.929.798
---	-----------

Enkele personele posten (onder andere de coördinator) worden eens per jaar afgerekend. Ook is een deel van de interne kosten formeel nog niet toegedeeld. Dat betekent dat die in de volgende rapportage worden verwerkt.