

# STAAT V 2011



Peildatum 31-12-2011

## INHOUDSOPGAVE

### Rapportage

1	SAMENVATTING .....	3
2	STAND VAN ZAKEN PROJECTEN .....	6
	2.1 Algemeen.....	6
	2.2 Fiets .....	6
	2.3 Openbaar Vervoer .....	8
	2.4 Auto .....	10
	2.5 Parkeren.....	13
	2.6 Verkeersveiligheid.....	14
3	NACALCULATIES .....	16
4	WEERSTANDSVERMOGEN.....	16

### Bijlage I

Staat V

17

Totaal aantal pagina's in dit rapport

73

**BIJLAGE I: STAAT V**

	<b>Omschrijving project</b>	<b>Pagina</b>
<b>FIETS</b>		
	8001450 Fietsvriendelijke verkeerslichten	18
	8001350 Fietsbrug Plataanlaan	19
	8001420 Fietspad Noordelijke Ringweg	20
	8001440 Fietspad Groningen-Sauwerd	21
	8001460 Stap op 2009-2010 Wensen vanuit de stad	22
<b>OPENBAAR VERVOER</b>		
	8000270 Transferium Hoogkerk	23
	8001150 Kolibri / Tram in stad en regio	27
	8001200 OV-as Koeriersterweg/Hoofdstation	33
	8001510 Toegankelijke haltes Ged. Zuiderdiep/ Munnikeholm	37
	8001220 Zernike P+R	38
<b>AUTO</b>		
	8001140 Berlagetracé	42
	8001190 Sontbrug	46
	8001210 Verkenning Zuidelijke Ringweg	50
	8001100 Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen	53
	8001280 Reconstructie Noordelijke Ringweg / Noordzeebrug	57
	8001260 Reconstructie Noord. / Westelijke Ringweg/ Reitdiep	59
	8001340 Doorstroming Van Ketw. Vers./Laan Corpus den Hoorn	61
	85000051 Oostelijke Ringweg	62
	85000573 Uitvoering Diepenring fase I	64
	8001540 Autoloze Steentilstraat	66
<b>PARKEREN</b>		
	85000438 Parkeergarage Damsterdiep	67
<b>VERKEERSVEILIGHEID</b>		
	8001330 Aanpak schoolomgeving 2006 – 2011	71
	8001360 Aanpak knelpunten 30km/u gebieden	72
	85000108 Verkeerseducatie 2009	73

## 1 SAMENVATTING

### **Inhoud/kaderstelling**

Jaarlijks maken wij een rapportage over de lopende projecten die zijn opgenomen in het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Deze rapportage betreft het boekjaar 2011. De beleidsmatige afwegingen voor de keuze van projecten is door uw Raad vastgesteld in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2011 – 2014.

De structuur van dit programma is gehanteerd voor deze staat V (Verkeer en Vervoer). Dat betekent dat de staat V, met peildatum 31 december 2011, als volgt is ingedeeld:

- Fiets
- Openbaar Vervoer
- Auto
- Parkeren
- Verkeersveiligheid.

#### • **Fiets**

De fietsbrug Plataanlaan (investering € 2,8 miljoen), ook wel bekend als het 'Blauwbrugje', is op 16 februari 2012 feestelijk geopend en in gebruik genomen. Met de realisatie van de brug ontstaat er een kortere en snellere fietsverbindingen tussen de westelijke stadswijken en Zernike. Het positieve resultaat zal naar verwachting ongeveer € 550.000 zijn.

De fietspaden Noordelijke Ringweg (€ 0,2 miljoen) en Spoorlijn Groningen-Sauwerd (€ 0,3 miljoen) maken onderdeel uit van het fietsprogramma 'Stap op'. Op dit moment worden de verschillende opties afgewogen om tot een voorkeurstracé te komen. De verwachting is dat in de loop van 2012 dit tracé kan worden bepaald.

Het project Stap op 2009-2010 Wensen uit de stad (€ 0,5 miljoen) bevindt zich in de afrondende fase. De meeste maatregelen zijn uitgevoerd en de verwachting is dat in de loop van 2012 de rest ook kan worden afgerond.

#### • **Openbaar Vervoer**

In januari 2011 is het Transferium Hoogkerk (€ 15,2 miljoen) officieel geopend. Inmiddels wordt dit transferium dagelijks gebruikt en kunnen vele automobilisten hun auto parkeren en met de bus de stad in.

Met Rijkswaterstaat wordt nog overleg gevoerd over de aanleg van een bus op-en afrit met de A7. De realisatie hiervan staat vooralsnog gepland in 2012.

Het project Tram in stad en regio (€ 11,8 miljoen) is beland in de aanbestedingsfase. Na de inspraakreacties is het ontwerp van lijn 1 op onderdelen aangepast. Eveneens is het voorkeurstracé voor lijn 2 bepaald en verwerkt in een kostenraming.

Inmiddels wordt nog met 2 consortia overleg gevoerd over de aanbesteding. De fase van definitieve inschrijving wordt volgens plan afgerond in de herfst van 2012, met het conceptbesluit tot gunning. Het sluiten van het definitieve contract inclusief financial close is voorzien begin 2013.

De OV-as Koeriersterweg-Hoofdstation (€ 1,4 miljoen) bevindt zich momenteel in de ontwerpfase. In juni 2010 heeft de Raad het stedenbouwkundig ontwerp voor het busbaantracé voor dit laatste deel van de HOV-West vastgesteld en in januari 2011 een aanvullend plankostenkrediet beschikbaar gesteld voor de planuitwerking.

Door de aanvullende veiligheidseisen van Prorail, wordt het oorspronkelijke plan veranderd. Het ligt in de bedoeling om een ongelijkvloerse kruising bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg aan te leggen. In de voorlopige planning wordt uitgegaan van een afronding in 2016.

Het project P+R Zernike (€ 0,4 miljoen) bevindt zich in de verkenningsfase. De verwachting is dat er in 2012 een voorkeursmodel aan uw raad kan worden voorgelegd.

Ook zal komend jaar verder worden gewerkt aan het Toegankelijk maken van bushaltes (€ 1,6 miljoen). In 2012 staan 85 haltes gepland en in 2013 en 2014 nog eens 160. De verwachting is dat in 2015 420 bushaltes zullen zijn aangepast.

- **Auto**

Eind december 2010 heeft de officiële opening plaatsgevonden voor het Berlagetracé (€ 24,0 miljoen). Samen met de Sontbrug (€ 2 miljoen) vormt deze brug een belangrijk onderdeel in de visie 'Eemskanaalzone-verbinding in de stad'. Deze bruggen met bijbehorende tracees zullen onderdeel zijn van de integrale grondexploitatie Eemskanaalzone die binnenkort aan de raad zal worden aangeboden.

In januari 2011 is gestart met de uitwerking van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) voor de verlengde verkenning van Zuidelijke Ringweg Groningen (€ 1,7 miljoen). Dit heeft geleid tot een voorlopig ontwerp dat in oktober door de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid is vastgesteld.

Op basis van dit voorlopig ontwerp zal een effectenonderzoek ten behoeve van de MER (Milieu Effecten Rapportage) worden uitgevoerd. Medio 2013 dient dan het Tracébesluit gereed te zijn. Per 31 december bedragen de uitgaven € 1,6 miljoen, waardoor het krediet met ca € 159.000 wordt overschreden. Uw Raad heeft op 25 januari 2012 een aanvullend plankostenkrediet ad € 250.000 vastgesteld, waardoor de uitgaven alsnog binnen het totale krediet passen.

Diverse onderdelen van de Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen (€ 30,6 miljoen) zijn opgestart en tot uitvoering gebracht. Een deel van de bouw van de tunnel is gereed en binnen het project worden diverse zaken afgerond.

Ook is het project geëvalueerd met Rijkswaterstaat. Hieruit zijn een aantal maatregelen voortgevloeid die zijn uitgevoerd, dan wel uitgevoerd zullen worden. De evaluatie is middels een notitie aan de Raad aangeboden.

De Oostelijke Ringweg (€ 4,2 miljoen) wordt aangelegd als een (stads)stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid van 70 km/u. De provincie is met de eerste fase gestart. In 2012 worden afspraken gemaakt op welke wijze de bijdragen aan de provincie worden voldaan.

Nieuw in deze Staat V is de Uitvoering Diepenring fase 1 (€ 0,4 miljoen). De door uw Raad vastgestelde visie "De parels en de ketting" op 27 januari 2010, geeft aan dat de herinrichting van de Diepenring in fases wordt uitgevoerd. In december 2011 is de haalbaarheidsfase gestart. De uitvoering van de laatste fase staat vooralsnog medio 2014 op de planning.

Ook de Autoloze Steentilstraat (€ 0,3 miljoen) komt voor het eerst voor in de Staat V. Dit project draagt bij aan een betere winkel- en wandelroute vanuit de Damsterdiepgarage richting centrum.

Inmiddels is de wandelroute aangelegd en een zakpaal met randapparatuur is geplaatst.

- **Parkeren**

De bouw van de parkeergarage is nagenoeg afgerond. De bovenste laag is opgeleverd en in gebruik genomen. Hierdoor zijn de eerste 200 parkeerplekken beschikbaar gekomen. De oplevering en ingebruikname van de onderste parkeerlaag volgt naar verwachting halverwege 2012. In totaal zullen er dan zo'n 500 parkeerplekken beschikbaar zijn.

In de eerste helft van 2012 zal een herziening van het totale project (de grond- en de bouwexploitatie) aan uw raad worden aangeboden.

- **Verkeersveiligheid**

Eén van de projecten in het kader van de verkeersveiligheid betreft de Aanpak schoolomgeving 2007 - 2010 (€ 2,4 miljoen). De scholen zijn enthousiast over het project. In de plannen worden de kindvriendelijke routes meegenomen. Inmiddels hebben we voor 34 scholen maatregelen gerealiseerd. In het voorjaar van 2012 worden 5 schoolomgevingen heringericht. Met de resterende scholen worden plannen ontwikkeld en uiterlijk medio 2012 gerealiseerd.

**Weerstandsvermogen**

Per 31 december 2011 bedraagt het benodigde weerstandsvermogen voor de verkeer- en vervoersprojecten in totaal € 5,9 miljoen. In 2010 was dat € 6,2 miljoen.

## 2 STAND VAN ZAKEN PROJECTEN

### 2.1 Algemeen

Om een indicatie te geven van de financiële mutaties in de projecten is onderstaand het verloop van de boekwaarde van de lopende projecten per categorie weergegeven.

Verloop boekwaarden ( x € 1.000)	Fiets	Openbaar Vervoer	Auto	Parkeren	Verkeers- veiligheid	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2011	-79	-1.234	-3.672	27.150	723	22.888
Bij: Investerings/uitgaven	1.551	1.642	-315	6.120	898	9.896
Af: Opbrengsten/bijdragen	-1.787	-1.388	-6.160	0	-124	-9.459
Totaal mutatie	-236	254	-6.475	6.120	774	437
Boekwaarde per 31 december 2011	-315	-980	-10.147	33.270	1.497	23.325

Ten opzichte van de vorige staat V zijn de totale investeringen gestegen met € 9,9 miljoen. Uit het overzicht komt naar voren dat er met name investeringen zijn gedaan in de categorie parkeren.

In de volgende paragrafen gaan we per categorie nader in op de (financiële) ontwikkelingen. We vergelijken daarbij de werkelijke uitgaven en opbrengsten met de door de raad vastgestelde exploitatiebegroting/budget. Dit geeft een ruwe indicatie in hoeverre het project is gevorderd.

Uiteraard zijn niet alleen de boekwaarden van belang maar met name ook de verwachte investeringen en opbrengsten in de toekomst. Bij de grotere projecten is ook een prognose gemaakt van de te verwachten uitgaven in de toekomst. Indien zich significante wijzigingen hierin hebben voorgedaan wordt dit toegelicht.

In de bijlage bij deze rapportage wordt per project gedetailleerd de (financiële) prognose weergegeven en de verschillen verklaard ten opzichte van de begroting. Ook worden materiële afwijkingen toegelicht in ten opzichte van de prognose in de staat V 2010.

### 2.2 Fiets

Fiets	begrote uitgaven	werkelijke uitgaven t/m 2011	in %	werkelijk uitgaven t/m 2010	in %	begrote subsidies/bijdragen	werkelijke bijdr./opbr. 2011	in %	werkelijke bijdr./opbr. 2010	in %
Stap op 2007-2008 Fietsvriendelijke verkeerslichten	175	162	93%	117	67%	175	175	100%	102	58%
Fietsbrug Plataanlaan	2.800	1.826	65%	523	19%	2.800	1.808	65%	600	21%
Fietspad Noordelijke Ringweg	178	166	93%	114	64%	178	212	119%	115	65%
Fietspad Spoorlijn Groningen-Sauwerd	304	202	66%	103	34%	304	337	111%	105	35%
Stap op 2009-2010 Wensen vanuit de stad	500	372	74%	320	64%	500	501	100%	324	65%
	3.957	2.728	69%	1.177	30%	3.957	3.033	77%	1.246	31%

### **Stap op 2007-2008 Fietsvriendelijke verkeerslichten**

In totaal is voor deze maatregelen € 175.000 beschikbaar. In overleg met belangenorganisaties zoals Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en ouderenbonden heeft een inventarisatie van mogelijke maatregelen plaatsgevonden. Vervolgens is hier begin 2008 een maatregelenpakket van opgesteld.

Alle maatregelen zijn inmiddels uitgevoerd, met uitzondering van de aanpassingen aan het kruispunt Petrus Campersingel-Dirk Huizingastraat. Dit kruispunt wordt begin 2012 aangepakt.

### **Fietsbrug Plataanlaan**

Op 16 februari 2012 is de fietsbrug geopend en maakt een verbinding over het Reitdiep tussen de Pleiadenbrug en de Professor Uilkensbrug. Met de realisatie van het 'Blauwbrugje' ontstaan kortere en snellere fietsverbindingen tussen de westelijke stadswijken en Zernike.

De kosten voor deze brug zijn lager uitgevallen dan de 2,8 miljoen euro krediet die uw raad heeft verstrekt. In 2012 brengen wij de nacalculatie in procedure. We verwachten een positief resultaat van, indicatief, € 550.000.

### **Fietspad Noordelijke Ringweg**

Dit project maakt onderdeel uit van het fietsprogramma dat door uw raad is vastgesteld met de nota "Stap Op", op 26 november 2008 (nr. 6h). Aansluitend op de nieuwe fietsbrug over het Reitdiep ter hoogte van de Noordelijke Ringweg (Plataanbrug) leggen we een fietspad aan tussen de Aquamarijnstraat, de Goudlaan en de fietstunnel onder de Friessestraatweg. Aan de zuidzijde van de Noordelijke Ringweg wordt een fietsroute aangelegd vanaf het Jaagpad langs het Reitdiep tot aan de Iepenlaan. Samen met de Plataanbrug ontstaat een directe verbinding tussen Vinkhuizen, Zernike en Paddepoel.

Momenteel wordt onderzocht of het mogelijk is de fietspaden te combineren met de aanleg van een warmteleidingnet. De uitkomsten van deze onderzoeken zullen worden meegenomen in het ontwerp dat aan uw raad zal worden voorgelegd.

We verwachten op dit moment de beide fietspaden begin 2014 te hebben gerealiseerd.

### **Fietspad Spoorlijn Groningen-Sauwerd**

Ook dit project vindt zijn oorsprong in de nota "Stap Op". Op de route langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd ontbreekt een aaneengesloten fietspad tussen de ACM-fietsbrug en de Plataanlaan. In het Meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015 is budget opgenomen voor de aanleg van een deel van het fietspad vanaf de ACM-locatie tot aan de Kerklaan.

Net als het fietspad Noordelijke Ringweg bevindt dit plan zich ook in de voorbereidingsfase. Het is de bedoeling om in het begin 2013 te starten met de aanleg. Wij zullen in 2012 een kredietaanvraag voorleggen aan uw raad.

De verwachting is dat het fietspad in 2014 is afgerond.

### **Stap op 2009-2010 Wensen vanuit de stad**

In de Groninger Gezinsbode van 18 én 25 juni 2008 is Stadgers gevraagd welke investeringen in fietsvoorzieningen zij wenselijk vinden. In totaal is € 500.000 beschikbaar voor deze maatregelen. Uit alle ideeën is een selectie gemaakt. De volgende maatregelen zijn/worden uitgevoerd:

1. aanpak fietsdiefstal (AFAC)



2. asfaltering fietspad Boutenspad
3. algemene fietspromotie
4. extra stallingcapaciteit en promotie achterzijde NS-station
5. plaatsen uitschuifbare etagerekken bewaakte stalling V&D
6. eenmalige investeringskosten bewaakte stalling Peperstraat
7. herkenbaarheid binnenstadsstallingen vergroten
8. fietsers apart regelen kruispunt Bedumerweg-Asingastraat
9. fietsrouteplanner
10. openstelling bewaakte fietsenstalling Winkelcentrum Paddepoel en Sportcentrum Kardinge
11. diversen (op-/afritje Leonard Springerlaan, maatregel Campinglaan, vervanging fietsklemmen Oosterpoort)

Een aantal maatregelen is inmiddels uitgevoerd (nummers 1, 2, 4, 5, 6, 8, 10 en 11), de overige zijn in gang gezet (nummers 3, 7 en 9). Dit voorjaar worden de nummer 7 en 9 afgerond. De algemene fietspromotie (nr 3) zal iets langer duren.

## 2.3 Openbaar Vervoer

Openbaar Vervoer	begrote uitgaven	werkelijke uitgaven t/m 2011	in %	werkelijk uitgaven t/m 2010	in %	begrote subsidies/bijdragen	werkelijke bijdr./opbr. 2011	in %	werkelijke bijdr./opbr. 2010	in %
Transferium Hoogkerk	15.188	11.086	73%	10.595	70%	15.188	12.568	83%	12.088	80%
Kolibri/Tram in de stad en regio	11.824	8.100	69%	7.863	67%	11.824	8.244	70%	8.244	70%
OV-as Koeriersterweg - Hoofdstation	1.410	740	52%	331	23%	1.410	710	50%	260	18%
P+R Zernike	350	145	41%	68	19%	350	0	0%	0	0%
Toegankelijke bushaltes	1.619	477	29%	49	3%	1.619	510	32%	52	3%
	30.391	20.548	68%	18.906	62%	30.391	22.032	72%	20.644	68%

### Transferium Hoogkerk

Met de officiële opening op 13 januari 2011 is het Transferium Hoogkerk in gebruik genomen. Ruim 500 automobilisten kunnen hier hun auto achterlaten en overstappen op de bus naar de stad. Voor bezoekers uit Roden, Leek en Friesland zet Groningen hiermee een belangrijke stap om de stad bereikbaar te houden. Alle bussen uit westelijke richting stoppen op het transferium. Via de speciale busbaan heeft het transferium een snelle verbinding met het Hoofdstation.

Om via de A7 een verbinding van het centrum met het Transferium te maken is het noodzakelijk dat er een bus op- en afrit van en naar de A7 loopt. Hierover is de gemeente nog in overleg met Rijkswaterstaat. De realisatie van deze laatste op- en afrit staat voorsnog gepland in 2012.

### Kolibri/Tram in de stad en regio

Na de inspraak op het Voorlopig Ontwerp van lijn 1, het Voorkeurstracé van lijn 2 en de Koppelingsvariant en het verwerken van alle inspraakreacties, zijn de wijzigingen als gevolg van deze inspraak verwerkt. Hiervoor is het ontwerp van lijn 1 op onderdelen aangepast, en verwerkt in de kostenraming, en is het voorkeurstracé voor lijn 2 bepaald en eveneens verwerkt in de kostenraming. De aanbestedingsprocedure voor de twee tramlijnen in de stad is inmiddels in volle gang en loopt tot eind 2012.

De stuurgroep RegioTram heeft drie consortia geselecteerd voor de aanleg van de eerste twee tramlijnen in de stad Groningen. In de daarop volgende Plan van Aanpak fase hebben de consortia hun voorlopige plan van aanpak uitgewerkt, op grond van een programma van eisen.

Na het uitstappen van één consortium, zijn de overgebleven twee consortia in november 2011 de Consultatiefase ingegaan. In de Consultatiefase ondervragen de consortia de opdrachtgever over de

aanbestedingsdocumenten (de aanbestedingsleidraad, het contract en de zogenaamde outputspecificaties: het programma van eisen en wensen) in afzonderlijke gesprekken. In de Dialoogfase wordt het contract vervolgens gecompleteerd. De fase van Definitieve Inschrijving wordt volgens plan afgerond in de herfst van 2012, met het conceptbesluit tot gunning. Dit voorstel wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad en aan de Provinciale Staten van Groningen. Het sluiten van het definitieve contract inclusief financial close is voorzien begin 2013.

### **OV-as Koeriersterweg - Hoofdstation**

Een essentieel onderdeel van onze strategie om de stad en regio bereikbaar te houden is het ontwikkelen van HOV-assen en het realiseren van diverse transferia nabij de ringwegen. Op deze manier versterken we de positie van het openbaar vervoer en bieden we automobilisten een aantrekkelijk alternatief vice versa tussen de regionale woonkernen en de woonwijken aan de rand van de stad met het centrum in casu het Hoofdstation.

Medio 2011 gingen we ervan uit dat de 3<sup>e</sup> fase aangelegd zou zijn voor 1 januari 2013: de datum die het ministerie van Infrastructuur en Milieu als voorwaarde had gesteld voor de quick win subsidie van € 4 miljoen. Doordat ons overleg met Prorail over de realisering van de 3<sup>e</sup> fase stagneerde, hebben we het ministerie om uitstel verzocht van een jaar. Dit uitstel hebben we gekregen met de toezegging dat wij de quick win subsidie elders in mogen zetten, indien de 3<sup>e</sup> fase niet binnen de termijn gerealiseerd kan worden.

Door de aanvullende veiligheidseisen van Prorail, wordt het oorspronkelijke plan veranderd. Wij zijn voornemens om een ongelijkvloerse kruising bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg aan te leggen. In de voorlopige planning wordt uitgegaan van een afronding in 2016.

### **P+R Zernike**

De laatste jaren is fors ingezet op het bereikbaar houden van de stad. Het P+R beleid maakt hier een belangrijk onderdeel van uit. Om de stad bereikbaar te houden, de positie van het openbaar vervoer te versterken en om de automobilisten een aantrekkelijk alternatief te bieden, komen er P+R en transferia bij.

Aan de noordwestkant van de stad was tot voor kort geen P+R. Op Zernike is de afgelopen jaren op de middenberm van de Prof. Uilkensweg een parkeerterrein voor circa 100 parkeerplaatsen ingericht, die als tijdelijk P+R dienst doet. Het project Zernike P+R heeft als doel in dit deel van de stad en P+R voor 1.000 parkeerplaatsen te realiseren, direct in aansluiting op de routes van het openbaar vervoer van en naar Zernike. Hierbij wordt rekening gehouden met de noodzaak om parkeerplaatsen voor het crematorium, RUG en Hanzehogeschool te realiseren en om toekomstige functies te kunnen faciliteren.

Ook speelt er een aantal andere zaken waar rekening mee moet worden gehouden in het plan. Naast een goede inpassing van de P+R bestaat de opgave uit het versterken van de entree van de Campus en het rekening houden met meer programma's, zoals ecologie, tijdelijke jongerenhuisvesting, ontsluiting door wegen en paden, een entreegebouw, campusgroen en eventueel andere functies.

De verwachting is dat er in 2012 een voorkeursmodel aan uw raad kan worden voorgelegd.

### **Toegankelijke bushaltes Gedempte Zuiderdiep en Munnikeholm**

Het toegankelijk maken van bushaltes in combinatie met systematische inzet van lagevloerbussen maakt het openbaar vervoer in de stad toegankelijker voor vooral ouderen, gehandicapten en ouders

met kinderwagens. De hierbij te behalen doelstellingen sluiten aan op de gemeentelijke nota 'Zorgen voor Morgen' waarin uw raad heeft aangegeven om binnen uw mogelijkheden het de inwoners van Groningen mogelijk te maken dat zij los van welke zorgvraag dan ook naar eigen wens en vermogen aan de maatschappij kunnen blijven deelnemen en zo lang mogelijk regie over het eigen leven kunnen blijven voeren, al dan niet met ondersteuning.

Overeenkomstig het provinciale halteplan wordt van ons verwacht dat voor 2015 minimaal 420 van de 650 haltes in de stad (64,6%) toegankelijk zijn. In 2012 staan 85 haltes gepland en in 2013 en 2014 nog eens 160.

## 2.4. Auto

Auto	begrote uitgaven	werkelijke uitgaven t/m 2011	in %	werkelijk uitgaven t/m 2010	in %	begrote subsidies/bijdr./opbr.	werkelijke bijdr./opbr. 2011	in %	werkelijke bijdr./opbr. 2010	in %
Berlagetracé	24.000	15.427	64%	14.627	61%	24.100	18.538	77%	18.537	77%
Sontbrug	2.000	890	45%	462	23%	1.280	0	0%	0	0%
Verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg	1.650	1.559	94%	1.163	70%	1.650	1.150	70%	1.150	70%
Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen	30.640	22.216	73%	25.004	82%	30.640	30.187	99%	24.989	82%
Reconstr.Noordelijke Ringweg-Westelijke Ringweg	1.922	1.718	89%	1.718	89%	1.922	1.922	100%	961	50%
Reconstr.Noordelijke Ringweg/Noordzeebrug	3.316	240	7%	128	4%	2.456	1.368	56%	1.368	56%
Doorstroming Van Ketw. Versch./Laan CdH	275	174	63%	149	54%	275	75	27%	75	27%
Oostelijke Ringweg	4.158	265	6%	123	3%	4.158	0	0%	0	0%
Uitvoering Diepenring fase 1	420	310	74%	0	0%	420	0	0%	0	0%
Autoloze Steentilstraat	305	260	85%	0	0%	305	0	0%	0	0%
	68.686	43.059	63%	43.374	63%	67.206	53.240	79%	47.080	70%

### Berlagetracé

De Berlagebrug vormt een belangrijk onderdeel van de visie 'Eemskanaalzone – verbinding in de stad'. Deze structuurvisie formuleert de gemeentelijke ambitie rond de transformatie van deze zone. De Eemskanaalzone zal de komende 20 jaar veranderen van een bijna vergeten hoekje van Groningen in een gebied dat volop in de belangstelling komt te staan: als belangrijk onderdeel van het stedelijke netwerk voor zowel fiets als auto, als uitbreiding van het centrumstedelijk wonen en als motor van de Groninger economie.

Eind december 2010 heeft de officiële opening plaatsgevonden van het nieuwe Berlagetrace waaronder de brug. Met uitzondering van een aantal afrondingswerkzaamheden is hiermee een einde gekomen aan een bouwactiviteit die bijna twee jaar in beslag heeft genomen. Deze afrondingswerkzaamheden hebben betrekking op de verkeersafwikkeling tussen de Berlagebrug en de Sontbrug. Op moment dat hiervoor een definitief ontwerp is, wordt dit geheel besteksgereed gemaakt, waarna de aanbesteding kan plaatsvinden. Voor de uitvoeringswerkzaamheden is ruim een half jaar tot bijna een jaar nodig.

### Sontbrug

In de visie Eemskanaalzone is aangegeven dat de toekomstige woonwijk Meerstad mede wordt ontsloten via het traject Driebondsweg, Sontweg/Stetinweg en Berlagetracé. Voor de ontsluiting van Meerstad over dit nieuwe tracé moet de Sontbrug worden aangelegd inclusief een aantal wegen. In 2008 is gestart met de planvoorbereiding van de Sontbrug. De ontwerpuitgangspunten zijn gedefinieerd in het Masterplan Meerstad en de Visie Eemskanaalzone. De brug zal in de integrale grondexploitatie Eemskanaalzone medio 2012 aan de Raad worden aangeboden.

### Verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg

De verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen heeft in juli 2009 geresulteerd in een bestuurlijk voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief is vastgelegd in een bestuursovereenkomst

met de minister van Verkeer en Waterstaat, waarmee de planstudie is gestart. De werkzaamheden worden door een projectorganisatie (een samenwerking tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeente) uitgevoerd, onder eindverantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Milieu (Bevoegd Gezag).

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 dat op 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. De werkelijke start van de uitvoering is medio 2015.

Per 31 december bedragen de uitgaven € 1,6 miljoen, waardoor het krediet met ca € 159.000 wordt overschreden. Uw Raad heeft op 25 januari 2012 een aanvullend plankostenkrediet ad € 250.000 vastgesteld, waardoor de uitgaven alsnog binnen het totale krediet passen.

### **Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen**

Op 28 mei 2002 is het Tracébesluit Langman maatregelen Rijksweg 7, Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM. Dit tracébesluit voorziet in het nemen van een aantal maatregelen aan en nabij de Weg der verenigde naties (N7/A7), de Europaweg (A7 oost), de Julianaweg (A28) en de Beneluxweg (N46). Daarnaast is voorzien in een kortsluitende verbinding tussen de Europaweg (A7 oost) nabij Engelbert en de Beneluxweg (N46) ter hoogte van de aansluiting Driebond, het zogenaamde Euvelgunnetracé.

In de afgelopen jaren is het project in het kader van Langman voortvarend uitgevoerd. Een deel van de bouw van de tunnel is gereed en binnen het project worden diverse zaken afgerond.

Naast de werken die binnen de oorspronkelijke opzet vielen zijn nu een aantal werken opgenomen die als aanvullend te beschouwen zijn op de oorspronkelijke begroting.

Om de doorstroming op de Zuidelijke Ringweg Groningen te stimuleren, zijn er in hoofdlijn de volgende maatregelen uitgevoerd:

- een nieuwe aansluiting Laan Corpus den Hoorn gecombineerd met aanpassingen lokale wegenstructuur
- het aanbrengen parallelstructuur tussen Laan Corpus de Hoorn en Vrijheidsplein
- realisatie van bypasses (tunnels) voor de richting Assen – Groningen (binnenstad) en visa versa
- het aanbrengen van een parallelstructuur tussen Europaplein en Gotenburgweg
- realisatie Euvelgunnetracé en knooppunt Driebond.

In 2011 is het project met Rijkswaterstaat geëvalueerd. Deze evaluatie is middels een notie aan uw raad aangeboden. Deze notitie heeft geleid tot een herziening die op 22 februari 2012 door uw raad is vastgesteld.

### **Reconstructie Noordelijke Ringweg-Westelijke Ringweg**

Dit project betreft een reconstructie van het knooppunt Westelijke Ringweg en Noordelijke Ringweg waarbij de bogen soepeler worden vormgegeven en de kruising met verkeerslichten wordt opgeheven. Tevens wordt de rotonde Friesestraatweg met de prof. Uilkenslaan en de nog te realiseren Noord-zuid-route ongelijkvloers gemaakt.

Het project is voor een groot deel afgerond. Voor de laatste fase, de op- en afrit bij garage Veldma, geldt dat dit al langere tijd stil ligt. In februari 2012 heeft de provincie in nauw overleg met de gemeente en omwonenden een aantal voorstellen voor deze laatste fase besproken. De provincie werkt de voorstellen verder uit en stelt hiervoor een raming (met het juiste prijspeil) op. De kostenraming van de provincie geeft hierover op korte termijn duidelijkheid over de afwerking van dit project.

### **Reconstructie Noordelijke Ringweg-Noordzeebrug**

Het ongelijkvloers maken van de kruising bij de Bedumerweg is onderdeel van het beleid om alle kruisingen op de ringwegen rondom Groningen ongelijkvloers te maken. Om deze ambitie te realiseren reserveren de gemeente en provincie jaarlijkse middelen voor het opwaarderen van de ringwegen.

In september 2011 heeft de raad de herziene investeringsbegroting van het project Noordzeebrug vastgesteld Tegelijkertijd met de wens om de ringwegen op te waarderen, ligt er vanuit het Rijk de wens om de Vaarweg Lemmer-Delfzijl op te waarderen tot een nationale hoofdvaarweg (klasse V). De vaarweg wordt in fasen geschikt gemaakt voor grotere schepen. De Noordzeebrug moet hiervoor worden vervangen door een hogere brug. De wensen voor een hogere brug en een ongelijkvloerse kruising Noordelijke Ringweg/Bedumerweg zijn uitstekend te combineren tot één project.

De reconstructie wordt door de Provincie gerealiseerd. Vanuit de gemeente is een projectbegeleider aangewezen die de gemeente vertegenwoordigt in het projectoverleg.

### **Doorstroming Laan Corpus den Hoorn/Van Ketwich Verschuurlaan**

De Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan vormen de entree van het zuidelijke stadsgebied. De opgave is binnen het budget het doorstromingsniveau te handhaven waarbij rekening wordt gehouden met de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Uw raad heeft op 20 juli 2011 het raadsvoorstel om de verkeerslichten te koppelen vastgesteld. Het koppelen van de verkeerslichten kan ervoor zorgen dat de verkeerstromen beter gestuurd kunnen worden, waardoor de doorstroming optimaal blijft. Het bleek niet mogelijk om de uitvoering nog voor de winter van 2011/2012 klaar te krijgen. De uitvoering van de werkzaamheden zal rond mei 2012 starten en eind juli 2012 worden afgerond.

### **Oostelijke Ringweg**

De Oostelijke Ringweg Groningen (verder te noemen ORG) is per 1 januari 2007 overgedragen van het rijk naar de provincie Groningen. Bij de overdracht is overeengekomen dat de provincie zorg zou dragen voor het opwaarderen van de ORG. De ORG wordt uitgevoerd als (stads)stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen met een maximumsnelheid van 70km per uur. De weg behoudt de twee rijstroken in beide richtingen. Door de nieuwe inrichting verbeteren de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Bij de herinrichting wordt eveneens ruim aandacht gegeven aan de landschappelijke inrichting van de weg gekoppeld aan natuurontwikkeling.

In de planontwikkeling is actief gecommuniceerd met bewoners en bedrijven.

De provincie is met de eerste fase gestart. De komende tijd worden afspraken gemaakt op welke wijze de bijdragen aan de provincie worden voldaan, waarbij rekening wordt gehouden met de liquiditeitsprognoses. Voordat we in 2015 met de bouwwerkzaamheden voor de Zuidelijke Ringweg beginnen, moeten de werkzaamheden aan de Oostelijke Ringweg klaar zijn.

### **Uitvoering Diepenring fase 1**

Op 27 januari 2010 heeft uw raad de visie Diepenring, "De parels en de ketting", vastgesteld. Dit visiedocument geeft aan om de herinrichting van de Diepenring in fases uit te voeren en te starten bij het kanaalvak tussen de Visserbrug/Plantsoenbrug en de Boteringbrug. Hiervoor is gekozen vanwege de noodzaak om de binnenstad te allen tijde bereikbaar te houden nu er aan de andere zijde van de Diepenring gewerkt wordt aan het Damsterdiep en later aan Forum, Oostwand, en Regiotram .

Vanwege de inhoudelijke en financiële verwevenheid is de herinrichting van de Noorderhaven vanuit het project Verbeterplan "Wonen op het water in de Diepenring en Noorderhaven" aan dit project toegevoegd.

De deelfase 'haalbaarheid' is gestart in december 2011. De uitvoering van de laatste deelfase is gepland voor medio 2014 .

### **Autoloze Steentilstraat**

Dit project draagt bij aan een betere winkel- en wandelroute vanuit de Damsterdiepgarage naar de binnenstad via de Steentilstraat.

De winkelwandelroute is aangelegd en een zakpaal met randapparatuur is geplaatst. Begin 2012 is de zakpaal in gebruik genomen.

## **2.5 Parkeren**

Parkeren	begrote	werkelijke	in	werkelijk	in	begrote	werkelijke	in	werkelijke	in
	uitgaven	uitgaven t/m 2011	%	uitgaven t/m 2010	%	subsidies/bijdragen	bijdr./opbr. 2011	%	bijdr./opbr. 2010	%
Parkeergarage Damsterdiep	41.218	35.170	85%	29.050	70%	36.782	0	0%	1.900	5%
	41.218	35.170	85%	29.050	70%	36.782	0	0%	1.900	5%

### **Parkeergarage Damsterdiep**

Op 30 november 2005 is het stedenbouwkundig plan "Damsterdiep weer Binnenstad" vastgesteld. Het plan omvat de bouw van een parkeergarage, het herontwikkelen van het openbaar gebied, en de bouw van een nieuw kantoor van Nijestee

De bouw van de parkeergarage is nagenoeg afgerond. De bovenste laag is al opgeleverd en in gebruik genomen. Hierdoor zijn de eerste 200 parkeerplekken beschikbaar gekomen. De oplevering en ingebruikname van de onderste parkeerlaag volgt naar verwachting in het begin van 2012. In totaal zullen er dan zo'n 500 parkeerplekken beschikbaar zijn.

In de eerste helft van 2012 zal een herziening van het totale project (de grond- en de bouwexploitatie) aan de Raad worden aangeboden.

## 2.6 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid	begrote	werkelijke	in	werkelijk	in	begrote	werkelijke	in	werkelijke	in
	uitgaven	uitgaven t/m 2011	%	uitgaven t/m 2010	%	subsidies/ bijdragen	bijdr./opbr. 2011	%	bijdr./opbr. 2010	%
Aanpak schoolomgeving 2007-2010	2.369	1.742	74%	1.063	45%	2.369	679	29%	610	26%
Duurzaam veilig Dorkwerd + knelpunten 30 km/u gebieden	1.384	357	26%	205	15%	1.384	6	0%	6	0%
Verkeerseducatie 2009	289	240	83%	173	60%	192	157	82%	102	53%
	4.042	2.339	58%	1.441	36%	3.945	842	21%	718	18%
Totaal	148.294	103.844	70%	94.552	64%	142.281	81.651	57%	72.192	51%

### Aanpak schoolomgeving 2007-2010

In 2007 is een start gemaakt met de uitvoering van het schoolomgevingsplan. Voor alle omgevingen van de 54 basisscholen willen wij de verkeersveiligheid laten toenemen door het aanbrengen van herkenbare elementen. Het doel van deze maatregelen is dat elke weggebruiker in de stad de schoolomgevingen herkent en het rijgedrag daarop aanpast. Daarnaast worden wijksgewijs kindvriendelijke routes uitgewerkt, om zo de zelfstandige mobiliteit van kinderen te bevorderen. Dit alles gebeurt in samenwerking met de kinderen, ouders en scholen, de politie, wijkraden en gemeente.

De scholen zijn enthousiast over het project. In de plannen worden de kindvriendelijke routes meegenomen. Inmiddels hebben we voor 34 scholen maatregelen gerealiseerd. In het voorjaar van 2012 worden 5 schoolomgevingen heringericht. Met de resterende scholen worden plannen ontwikkeld en uiterlijk medio 2012 gerealiseerd.

Ook is er steeds meer aandacht voor verkeerseducatie op de scholen en zijn er meer meldingen voor het behalen van het VerkeersVeiligheidsLabel, waarmee continuïteit in aandacht voor verkeersveiligheid is gegarandeerd.

### Duurzaam veilig Dorkwerd en aanpak knelpunten 30 km/u gebieden

Met het treffen van snelheidremmende maatregelen in het buurtschap Dorkwerd en de Hoogeweg ten noorden van Dorkwerd is invulling gegeven aan het landelijke beleid "Duurzaam Veilig". Het plan hiervoor is samen met bewoners opgesteld en is door uw raad op 28 januari 2009 vastgesteld.

In mei 2009 heeft uw raadscommissie Beheer en Verkeer besloten in te stemmen met het collegevoorstel om de eerste 4 knelpunten in verblijfsgebieden aan te pakken conform 'Duurzaam Veilig'. Te weten: Vechtstraat, Engelbert/Middelbert, Haydnlaan/Troelstralaan en Floresstraat/Floresplein.

De werkzaamheden voor het onderdeel Dorkwerd zijn in 2009 uitgevoerd. De overige projecten zitten nog in de ontwerp/voorbereidingsfase.

Inmiddels heeft de inspraakavond voor Engelbert/Middelbert plaatsgevonden. De inspraakprocedures voor Engelbert/Middelbert, Floresstraat en Haydnlaan/Troelstralaan zijn afgerond.

De inspraak voor de Vechtstraat is gepland voor maart 2012.

De planning is om de projecten Engelbert/Middelbert, Floresstraat en Haydnlaan/Troelstralaan in de zomer van 2012 uit te voeren. Het streven voor de Vechtstraat is om deze komend najaar uit te voeren.

### **Verkeerseducatie 2011**

Verkeerseducatie is één van de belangrijkste pijlers van het verkeersveiligheidsbeleid. Door middel van diverse aansprekende educatieprojecten wordt de schoolgaande kinderen al vroeg geleerd hoe zich te gedragen in het verkeer.

Het verkeerseducatieprogramma van 2011 is uitgevoerd. Er zijn educatieprojecten aangeboden aan basisscholen en scholen voor voortgezet onderwijs. Ook is er een aantal nieuwe projecten aangeboden om nog beter de voornaamste doelgroep, schoolgaande kinderen in basis- en voortgezet onderwijs, te kunnen aanspreken.



### 3 NACALCULATIES

In het handboek financieel beheer zijn de regels omtrent slot- en nacalculaties door uw raad vastgesteld. Het doel van de slot- en nacalculatie is tweeledig. Bij voltooiing van het project kan de raad met een slot- of nacalculatie controleren of het project volgens de gemaakte afspraken is uitgevoerd. Tegelijk kan het college van B&W adequaat verantwoording afleggen aan de raad over de uitvoering van de investeringen. Een project met een investeringsbedrag > € 450.000 dat voor 95% gereed is, wordt nagecalculeerd.

Afhankelijk van het tempo van de uitgaven zullen naar verwachting in 2012 de nacalculaties van

- Fietsbrug Plataanlaan
- Doorstroming Laan Corpus den Hoorn en Ketwich Verschuurlaan
- Aanpak Schoolomgeving

aan de Raad worden aangeboden.

Het project 'Wensen van Stadlers 2007-2008' zal in de loop van 2012 worden nagecalculeerd en aan u worden aangeboden.

### 4 WEERSTANDSVERMOGEN

Bij grote projecten zijn de nog te realiseren kosten en opbrengsten grotendeels bepaald op basis van inschattingen, die mede het uiteindelijke eindresultaat bepalen. Inherent aan dergelijke projecten bestaat het risico dat de inschattingen niet geheel juist zijn gebleken. Oorzaken kunnen bijvoorbeeld zijn juridische procedures die de uitvoeringstijd verlengen waardoor extra kostenstijgingen kunnen ontstaan of niet aan de subsidievoorwaarden kan worden voldaan omdat een realisatiedatum in de subsidievoorwaarde wordt overschreden.

Conform de in 2011 vastgestelde kadernota Weerstandsvermogen is het totale risico voor de verkeer- en vervoersprojecten € 5,9 miljoen. In 2010 was dit € 6,2 miljoen.

# STATEN V

**Projectnummer** : 8001450  
**Project** : Stap op Fietsvriendelijk afstellen van verkeerslichten  
**Projectleider** : Jaap Valkema

**Omschrijving:**

Om het fietscomfort in Groningen te verbeteren worden een aantal verkeerslichten fietsvriendelijker afgesteld. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat de verkeerslichten voor fietsers langer op groen staan, fietsers vaker groen krijgen of alle richtingen voor fietsers tegelijk groen krijgen.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 26-11-2008 nr. 6h (nr. 317) € 175.000

De dekking van dit project bestaat komt uit de vrije beleidsruimte.

De werkelijke uitgaven per 31-12-2011 bedragen € 162.000 en blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet.

**Stand uitvoering van het project:**

In totaal is voor de periode 2009-2010 € 175.000 beschikbaar. In overleg met belangenorganisaties zoals Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en ouderenbonden heeft een inventarisatie van mogelijke maatregelen plaatsgevonden. Vervolgens is in 2008 een uitvoeringsprogramma opgesteld. Alle maatregelen zijn inmiddels uitgevoerd, met uitzondering van de aanpassingen aan het kruispunt Petrus Campersingel-Dirk Huizingastraat. Dit kruispunt wordt begin 2012 aangepakt.

**Verwacht eindresultaat:**

We verwachten dat de totale kosten binnen het verstrekte krediet blijven.

**Nacalculatie:**

Gezien de omvang van het krediet en de verwachting van de totale kosten zal er geen nacalculatie worden opgesteld.

**Risico's:**

Dit project kent geen bijzondere risico's.

**Projectnummer** : 8001350  
**Project** : Fietsbrug Plataanlaan  
**Projectleider** : Jan Nijhoff

**Omschrijving:**

De fietsbrug maakt een verbinding over het Reitdiep tussen de Pleiadenbrug en de Professor Uilkensbrug. Met de realisatie van het Blauwbrugje ontstaan kortere en snellere fietsverbindingen tussen de westelijke stadswijken en Zernike.

In 2010 heeft de gemeenteraad van Groningen opdracht gegeven om het fietspad en de fietsbrug aan te leggen.

In februari 2012 is de brug geopend en het fietspad in gebruik genomen.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 23 april 2008, nr. 5i	€ 600.000
Raadsbesluit 17 november 2010, nr. 6k	€ 2.200.000
Beschikbaar krediet per 31-12-2011	<u>€ 2.800.000</u>

Op 23 april 2008 nummer 5I heeft de raad een plankostenkrediet van € 600.000 beschikbaar gesteld. In aanvulling hierop is op 17 november 2010, onder nummer 6k, een uitvoeringskrediet vastgesteld van € 2,2 miljoen. Hiermee komt het totale krediet op € 2,8 miljoen.

Het door de Raad vastgestelde krediet wordt gedekt uit de fietsnota incidentele middelen begroting 2007 (€ 1.792.000) en BDU 2008 (€ 1.008.000).

De werkelijke uitgaven per 31-12-2011 zijn € 1.826.000 en blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet.

**Stand uitvoering van het project:**

Op 16 februari 2012 is de brug officieel geopend en in gebruik genomen. De definitieve oplevering volgt zo spoedig mogelijk in de loop van 2012.

In verband met de opgelopen vertraging is voor de BDU-subsidie uitstel aangevraagd en verkregen van de provincie.

Tevens is door het Regiofonds een subsidie van € 200.000 toegekend. Deze subsidie is aangevraagd om een deel van de BDU op te vangen, die mogelijk niet ingezet kan worden omdat er aanzienlijk minder kosten zijn gemaakt dan bij aanvang was verwacht.

**Verwacht eindresultaat:**

De kosten voor deze brug zijn lager uitgevallen dan de 2,8 miljoen euro krediet die is verstrekt. Op het moment van rapporteren is ca. 1,83 miljoen euro aan kosten gemaakt. Er moeten nog wat afrondende werkzaamheden worden uitgevoerd, maar een aanzienlijk bedrag zal vrijvallen.

Met de provincie zal worden overlegd hoe de vrijgevallen BDU mag worden ingezet. De rest van het positieve resultaat zal terugvloeien naar het concern.

**Nacalculatie:**

Conform de daarvoor geldende regelgeving zal in 2012 een nacalculatie worden opgesteld.

**Risico's:**

Op dit moment zijn er geen risico's te melden.

**Projectnummer** : 8001420  
**Project** : Fietspad Noordelijke Ringweg  
**Projectleider** : Jan Nijhoff

**Omschrijving:**

Dit project maakt onderdeel uit van het fietsprogramma dat door de gemeenteraad is vastgesteld met de nota "Stap op", op 26 november 2008 (nr. 6h).

Aan de zuidzijde van de Noordelijke Ringweg wordt een fietsroute aangelegd vanaf Cortingborg via de Iepenlaan tot aan het Reitdiep. Langs de Aquamarijnstraat wordt eveneens een stuk van het fietspad aangelegd.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 26 november 2008, nr. 6h inzake planvoorbereidingskrediet	<u>€ 177.500</u>
Beschikbaar krediet per 31-12-2011	€ 177.500

De dekking van dit project komt uit incidenteel nieuw beleid 2009, onderdeel Fietsnota en BDU middelen.

De werkelijke uitgaven per 31 december 2011 bedragen € 166.000. In de loop van 2012 komen we met één of meerdere aanvragen voor het uitvoeringskrediet.

Met de nota "Stap Op" is een plankostenkrediet vastgesteld ad € 375.000, verdeeld over de projecten Fietspad Noordelijke Ringweg, Fietspad Spoorlijn Groningen-Sauwerd (samen € 355.000) en Fietspad Groningen-Hoogezand (€ 20.000). Administratief is een plankostenkrediet ad € 177.500 aangenomen voor zowel Noordelijke Ringweg en Groningen-Sauwerd.

**Stand uitvoering van het project:**

Door het college is meer nadruk gelegd op milieu en duurzaamheid. Inventarisatie en onderzoek is nodig van groen, ecologie en bomen voordat een ontwerp kan worden gemaakt. Recentelijk is daar de wens bijgekomen om te kijken of het mogelijk is om de fietspaden te combineren met de aanleg van een warmteleidingnet.

De uitkomsten van al deze onderzoeken zullen worden meegenomen in het ontwerp dat aan de Raad zal worden voorgelegd.

**Verwacht eindresultaat:**

De verwachting is dat de uitgaven binnen het gestelde krediet zullen blijven.

**Nacalculatie:**

Gezien de omvang van het krediet en de verwachting zal er geen nacalculatie worden opgesteld.

**Risico's:**

Het project kent geen bijzondere risico's.

**Projectnummer** : 8001440  
**Project** : Fietspad Spoorlijn Groningen -Sauwerd  
**Projectleider** : Jan Nijhoff

**Omschrijving:**

Ook dit project maakt onderdeel uit van het fietsprogramma dat door de gemeenteraad is vastgesteld met de nota "Stap op", op 26 november 2008 (nr. 6h).

Op de route langs de spoorlijn Groningen- Sauwerd ontbreekt een aaneengesloten fietspad tussen de ACM-fietsbrug en de Plataanlaan. In het uitvoeringsprogramma is budget opgenomen voor de aanleg van een deel van het fietspad vanaf de ACM-locatie tot aan de Kerklaan.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 26 november 2008, nr. 6h inzake planvoorbereidingskrediet	€ 177.500
Raadsbesluit 29 september 2010, nr. 6j inzake uitvoeringskrediet 'Achter de Reijdijk'	<u>€ 126.000</u>
Beschikbaar krediet per 31-12-2011	€ 303.500

De dekking van dit project komt uit incidenteel nieuw beleid 2009, onderdeel Fietsnota en BDU 2009. De werkelijke uitgaven per 31 december 2011 bedragen € 202.000 en blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet.

Met de nota "Stap Op" is een plankostenkrediet vastgesteld ad € 375.000, verdeeld over de projecten Fietspad Noordelijke Ringweg, Fietspad Spoorlijn Groningen-Sauwerd (samen € 355.000) en Fietspad Groningen-Hoogezand (€ 20.000). Administratief is een plankostenkrediet ad € 177.500 aangenomen voor zowel Noordelijke Ringweg en Groningen-Sauwerd.

**Stand uitvoering van het project:**

Door het college is meer nadruk gelegd op milieu en duurzaamheid. Inventarisatie en onderzoek is nodig van groen, ecologie en bomen voordat een ontwerp kan worden gemaakt. Recentelijk is daar de wens bijgekomen om te kijken of het mogelijk is om de fietspaden te combineren met de aanleg van een warmteleidingnet.

In de loop van 2012 verwachten we een uitvoeringskrediet aan te vragen voor de aanleg van het volgende deel van het fietspad.

De bedoeling is om in eerste instantie te beginnen met de aanleg van het gedeelte tussen de ACM-fietsbrug en de Kerklaan. De verwachting is dat het fietspad begin 2014 zal worden opgeleverd.

**Verwacht eindresultaat:**

De verwachting is dat de uitgaven binnen het gestelde krediet blijven.

**Nacalculatie:**

Gezien de omvang van het krediet en de verwachting zal er geen nacalculatie worden opgesteld.

**Risico's:**

Het project kent geen bijzondere risico's.

**Projectnummer** : 8001460  
**Project** : Stap op 2009-2010 Wensen vanuit de stad  
**Projectleider** : Jaap Valkema

**Omschrijving:**

In de Groninger Gezinsbode van 18 én 25 juni 2008 is Stadgers gevraagd welke investeringen in fietsvoorzieningen zij wenselijk vinden. Van deze gelegenheid is veel gebruik gemaakt, want in totaal zijn er 123 brieven en e-mails binnengekomen met in totaal 170 verschillende opmerkingen, suggesties en ideeën. In totaal is € 500.000 beschikbaar voor deze maatregelen. Uit alle ideeën is voor 2009 en 2010 een selectie gemaakt. De volgende maatregelen worden uitgevoerd:

1. aanpak fietsdiefstal (AFAC)
2. asfaltering fietspad Boutenspad
3. algemene fietspromotie
4. extra stallingscapaciteit en promotie achterzijde NS-station
5. plaatsen uitschuifbare etagerekken bewaakte stalling V&D
6. eenmalige investeringskosten bewaakte stalling Peperstraat
7. herkenbaarheid binnenstadsstallingen vergroten
8. fietsers apart regelen kruispunt Bedumerweg-Asingastraat
9. fietsrouteplanner
10. openstelling bewaakte fietsenstalling Winkelcentrum Paddepoel en Sportcentrum Kardinge
11. diversen (op-/afritje Leonard Springerlaan, maatregel Campinglaan, vervanging fietsklemmen Oosterpoort)

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 26 november 2008, nr 6h € 500.000

De dekking van dit project bestaat uit incidenteel nieuw beleid 2009.

**Stand uitvoering van het project**

De uitgaven per 31 december 2011 bedragen € 372.000.

Een aantal maatregelen is inmiddels uitgevoerd (nummers 1, 2, 4, 5, 6, 8, 10 en 11), de overige zijn in gang gezet (nummers 3, 7 en 9). Dit voorjaar worden de nummer 7 en 9 afgerond. De algemene fietspromotie (nr 3) zal iets langer duren.

**Verwacht eindresultaat**

De verwachting is dat de uitgaven binnen het gestelde budget blijven.

**Nacalculatie**

Het krediet en de uitgaven zijn hoger dan € 450.000. Conform de regeling volgens het financiële handboek zal voor dit project een nacalculatie opgesteld worden zodra 95% van de uitgaven gerealiseerd is. Naar verwachting zal in 2013 een nacalculatie opgesteld kunnen worden.

**Risico's**

Het project kent geen bijzondere risico's.

**Complexnummer** : 8000270  
**Complex** : Transferium Hoogkerk  
**Projectleider** : Theo Zaal  
**Planeconoom** : Leo Dekker

#### **Omschrijving:**

In het kader van het stimuleren van het openbaar vervoer worden plannen ontwikkeld voor het plaatsen van transferia langs aanrijdroutes naar de stad. Eén van die plannen betreft een transferium in de buurt van de A7-afslag naar Hoogkerk.

Het Transferium Hoogkerk is het begin-/eindpunt van de hoogwaardige busverbinding met het Centraal Station in de stad Groningen. Het Transferium wordt aan de noordzijde begrensd door de A7 en aan de Zuid- en Zuidwestzijde respectievelijk door Peize en het ecologische gebied Peizermaden. Aan de Oostzijde zal de grens worden gevormd door het toekomstige bedrijvengebied Kranenburg-Zuid met de ontsluiting van de in ontwikkeling zijnde woonwijk Ter Borch.

#### **Laatst vastgestelde exploitatiebegroting:**

Op 23 juni 2010 heeft de raad, bij raadsbesluit nr. 6b, de herziene exploitatiebegroting Transferium Hoogkerk vastgesteld.

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

Raadsbesluit 19 juli 2006, nr. 6t, plankostenkrediet t/m 2003	€ 1.500.000
Raadsbesluit 19 juli 2006, nr. 6t, voorbereidingskrediet	€ 400.000
Raadsbesluit 19 juli 2006, nr. 6s, busafrit A7(glijbaan)en kruising Eemsgolaan	€ 340.000
Raadsbesluit 20 december 2006, nr. 6e, Kluifrotonde en gewone rotonde	€ 871.000
Raadsbesluit 19 december 2007, nr. 6aa, uitvoeringskrediet	€ 11.209.000
Raadsbesluit 17 februari 2010, nr. 6n, uitvoeringskrediet (DRIS)	€ 120.000
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr. 6b, uitvoeringskrediet	<u>€ 748.000</u>
Totale toegestane kosten van het plan	<u>€ 15.188.000</u>

De uitgaven per 1 januari 2012 bedragen € 11.086.000 en blijven daarmee binnen het krediet.

#### **Voortgang uitvoering:**

Op 7 december 2009 heeft wethouder Verkeer en Vervoer de eerste paal geslagen voor het transferium Hoogkerk. Op 13 januari 2011 is het Transferium officieel geopend. Ruim 500 automobilisten kunnen hier hun auto achterlaten en overstappen op de bus naar de stad. Voor bezoekers uit Roden, Leek en Friesland zet Groningen hiermee een belangrijke stap om de stad bereikbaar te houden. Alle bussen uit westelijke richting stoppen op het transferium. Via de speciale busbaan heeft het transferium een snelle verbinding met het Hoofdstation.

Om via de A7 een verbinding van het centrum met het Transferium te maken is het noodzakelijk dat er een bus op- en afrit naar en van de A7 loopt. De realisatie staat vooralsnog gepland in 2012. Overleg met Rijkswaterstaat wordt hierin gevoerd. Het risico bestaat dat door aanvullende eisen de kosten stijgen, waardoor er aanvullende dekking en krediet moet worden gevonden en aangevraagd.

#### **Kosten en opbrengsten van 31-12-2010 tot 31-12-2011:**

In 2011 zijn de laatste werkzaamheden op het transferium verricht in het kader van het woonrijp maken.

Door een licht positief saldo van het complex, zijn de rentelasten beperkt.



**Ontwikkelingen in 2012 ten opzichte van de totale grondexploitatie:**

Verwacht wordt dat in 2012 de aansluiting op de A7 kan worden voorbereid en er wellicht met de aanleg kan worden begonnen. Gesprekken met Rijkswaterstaat zijn in een afrondende fase, waarna het definitieve ontwerp kan worden doorgerekend, er aanvullende dekking kan worden gezocht en het voorstel aan de raad kan worden voorgelegd ter goedkeuring.

**Volgende herziening:**

De volgende herziening staat gepland in het najaar van 2012. Aangezien dit een regulier project is, is de afspraak om met een tweejaarlijkse herziening te komen, conform de afspraken in het raadsbesluit van 17 december 2008, nr. 10. "Sturing en verantwoording van projecten".

**Nacalculatie:**

Door aanvullende eisen/wensen van Rijkswaterstaat voor de aansluiting van op- en afritten naar en van de A7, wordt de exploitatiebegroting herzien in 2012. De verwachting is dat het project in 2013 kan worden nagecalculeerd.

**Risico's:**

In deze risicoparagraaf wordt ingegaan op de stand van zaken ten aanzien van de risico's die zijn benoemd in de grondexploitatie en de actuele risico's.

*Afloop risico's benoemd in de grondexploitatie*

De meeste risico's die zijn benoemd in de laatst vastgestelde grondexploitatie zijn nog steeds actueel en kunnen leiden tot een afwijking ten opzichte van de begroting en eventueel het resultaat. Het gaat om de volgende risico's:

- Nabetaaling € 4,53 (fl 10,-) per m2 bij andere bestemming t/m 2015 (acte art. 25);
- Bijdragen derden later;
- Aanvullende eisen Rijkswaterstaat.

*Actuele risico's*

Naast bovengenoemde actuele risico's bevat het Transferium Hoogkerk de normale risico's<sup>1</sup> ten aanzien van grondexploitaties.

---

<sup>1</sup> Een beschrijving van de algemene risico's van een grondexploitatie is opgenomen in de rapportage grondbedrijf.

# STAAT V 2011

## Complex 8000270: Transferium Hoogkerk

Bedragen in €

Omschrijving	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2010	Herrubrice- ring	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 1-1-2011	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangegane verplicht.	2012	Totaal (exploitatie- begroting)
<b>Kosten</b>								
Verwerving	909.000	0	909.000	0	909.000	0	230.000	1.139.000
Sloopkosten	0	0	0	0	0	0	0	0
Bodemonderzoek en -sanering	0	0	0	0	0	0	25.000	25.000
Bouw- en woonrijp maken	6.127.000	0	6.127.000	306.000	6.433.000	332.000	2.224.000	8.989.000
Planontwikkeling	2.238.000	56.000	2.294.000	105.000	2.399.000	99.000	595.000	3.093.000
Vorbereiding en toezicht	925.000	0	925.000	129.000	1.054.000	2.000	430.000	1.486.000
Exploitatielasten	39.000	-39.000	0	0	0	0	99.000	99.000
Rentelasten	0	39.000	39.000	-49.000	-10.000	0	10.000	0
Bijdrage aan fondsen	23.000	0	23.000	0	23.000	0	0	23.000
Bijdrage aan overige	278.000	0	278.000	0	278.000	0	56.000	334.000
Bijdrage aan BTW Compensatiefonds	0	0	0	0	0	0	0	0
Inkoop BTW	56.000	-56.000	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal kosten</b>	<b>10.595.000</b>	<b>0</b>	<b>10.595.000</b>	<b>491.000</b>	<b>11.086.000</b>	<b>433.000</b>	<b>3.669.000</b>	<b>15.188.000</b>
<b>Bijdragen</b>								
Rijksbijdragen	-8.353.000	0	-8.353.000	-480.000	-8.833.000	0	-4.955.000	-13.788.000
Overige bijdragen	-3.735.000	0	-3.735.000	0	-3.735.000	0	2.335.000	-1.400.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-12.088.000</b>		<b>-12.088.000</b>	<b>-480.000</b>	<b>-12.568.000</b>	<b>0</b>	<b>-2.620.000</b>	<b>-15.188.000</b>
<b>Opbrengsten</b>								
Vrije sector	0	0	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0	0	0
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b> (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	<b>-1.493.000</b>		<b>-1.493.000</b>	<b>11.000</b>	<b>-1.482.000</b>	<b>433.000</b>	<b>1.049.000</b>	<b>0</b>

## 8000270 Transferium Hoogkerk

## Vergelijking ten opzichte van de begroting

	Herz. Begr. 2010	Staat V 2011	Verschillen		Herz. Begr. 2010	Staat V 2011	Verschillen
<b>Kosten</b>				<b>Kosten</b>			
Bodemonderzoek	25.000	25.000	0	Bodemonderzoek	25.000	25.000	0
Verwervingen	1.139.000	1.139.000	0	Verwervingen	1.139.000	1.139.000	0
Bouwrijpmaken	8.989.000	8.989.000	0	Bouwrijpmaken	8.989.000	8.989.000	0
Planontwikkeling	3.093.000	3.093.000	0	Planontwikkeling	3.093.000	3.093.000	0
Vorbereiding en toezicht	1.486.000	1.486.000	0	Vorbereiding en toezicht	1.486.000	1.486.000	0
Renteverliezen (exploitatiekosten)	99.000	47.000	52.000	Renteverliezen (exploitatiekosten)	99.000	47.000	52.000
Bijdrage aan fondsen	23.000	23.000	0	Bijdrage aan fondsen	23.000	23.000	0
Bijdrage aan overige	278.000	278.000	0	Bijdrage aan overige	278.000	278.000	0
Inkoop BTW	56.000	56.000	0	Inkoop BTW	56.000	56.000	0
<b>Totale kosten van het plan</b>	<b>15.188.000</b>	<b>15.136.000</b>	<b>52.000</b>	<b>Totale kosten van het plan</b>	<b>15.188.000</b>	<b>15.136.000</b>	<b>52.000</b>
<b>Bijdragen</b>				<b>Bijdragen</b>			
OZB-middelen	1.487.000	1.487.000	0	OZB-middelen	1.487.000	1.487.000	0
Rekeningresultaat 2005	100.000	100.000	0	Rekeningresultaat 2005	100.000	100.000	0
Incidenteel nieuw beleid 2002	450.000	450.000	0	Incidenteel nieuw beleid 2002	450.000	450.000	0
Structureel nieuw beleid 2002/2003/2007	2.698.000	2.698.000	0	Structureel nieuw beleid 2002/2003/2007	2.698.000	2.698.000	0
Structureel nieuw beleid Kolibri	1.000.000	1.000.000	0	Structureel nieuw beleid Kolibri	1.000.000	1.000.000	0
Parkeerbedrijf (DRIS)	120.000	120.000	0	Parkeerbedrijf (DRIS)	120.000	120.000	0
GDU	454.000	454.000	0	GDU	454.000	454.000	0
Bijdrage STIR 2000	79.000	79.000	0	Bijdrage STIR 2000	79.000	79.000	0
Bijdrage Regiofonds	2.400.000	2.400.000	0	Bijdrage Regiofonds	2.400.000	2.400.000	0
V&W Quick Wins	5.000.000	5.000.000	0	V&W Quick Wins	5.000.000	5.000.000	0
Provincie Drenthe	1.162.000	1.162.000	0	Provincie Drenthe	1.162.000	1.162.000	0
Gemeente Tynaarlo	125.000	125.000	0	Gemeente Tynaarlo	125.000	125.000	0
Gemeente Noordenveld	113.000	113.000	0	Gemeente Noordenveld	113.000	113.000	0
<b>Totale opbrengsten van het plan</b>	<b>15.188.000</b>	<b>15.188.000</b>	<b>0</b>	<b>Totale opbrengsten van het plan</b>	<b>15.188.000</b>	<b>15.188.000</b>	<b>0</b>
<b>Voordelig resultaat</b>	<b>0</b>	<b>52.000</b>	<b>-52.000</b>	<b>Voordelig resultaat</b>	<b>0</b>	<b>52.000</b>	<b>-52.000</b>

**Projectnummer** : 8001150  
**Project** : Kolibri / Tram in stad en regio  
**Projectleider** : Jelle Dijkstra

### **Omschrijving:**

De in 2002 uitgevoerde studie naar het stadsgewestelijk openbaar vervoersysteem heeft aangetoond dat de meest optimale invulling van een nieuw hoogwaardig openbaar vervoersysteem voor de stad Groningen ligt in het “vertrammen” van de sterke hoofdassen van het openbaar vervoer.

In vervolg hierop is een planstudie HOV-as (hoogwaardig openbaar vervoer-as) Hoofdstation-Zernike uitgevoerd. Het resultaat van deze studie is vastgelegd in de nota “Een drukte van belang” . In deze nota kwam de tram als in te zetten openbaar vervoersysteem voor de verbinding Hoofdstation-Zernike als beste naar voren. In de uitgevoerde netwerkanalyse voor de Regio Groningen-Assen is dit andermaal bevestigd. In 2006 heeft vervolgens een studie plaatsgevonden naar de kansen van het doortrekken van de stadstram naar de regio. Uit deze studie blijkt dat de regiotram een drager kan vormen in het regionaal openbaar vervoersysteem. In 2007 is vervolgens de startnotitie “Tram in stad en regio” vastgesteld, en gestart met de verdere uitwerking van het project. Anno 2011 zijn deze uitwerkingen nog gaande en is men in de aanbestedingsfase belandt.

Op dit moment bevinden we ons in de fase van de aanbesteding van de tramlijnen. Deze loopt van december 2010 tot eind 2012. De verwachting is dat spoedig daarna de bouw kan beginnen. In de eerste helft van 2016 gaan de trams dan rijden.

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

#### Voorbereidingskredieten:

Raadsbesluit 27 april 2005 nr 6H	€ 320.000
Raadsbesluit 21 februari 2007, nr 9	€ 3.000.000
Raadsbesluit 17 juni 2009, 6f	€ 2.440.000
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr 6K	€ 2.484.000
Raadsbesluit 25 januari 2012, nr 6h	€ 3.580.000
Totaal voorbereidingskrediet	€ 11.824.000

In totaal is door de Raad een krediet beschikbaar gesteld van € 11,8 miljoen. Tevens is er op 17 februari 2010 een verwervingskrediet vastgesteld van € 4,4 miljoen. Opgeteld maakt dat een totaal van € 16,2 miljoen aan krediet.

Het verwervingskrediet van € 4,4 mln wordt niet in deze Staat V, maar in de Rapportage Grondbedrijf verantwoord.

In totaal is € 10,28 miljoen beschikbaar gesteld voor de bijdrage aan het trambureau. Het resterende bedrag ad € 1,54 miljoen is beschikbaar voor interne plankosten van de gemeente.

Tot en met 31 december 2011 is een bedrag van € 8.1 miljoen uitgegeven waarvan € 6,7 miljoen aan het trambureau

### **Stand uitvoering van het project**

Na de inspraak op het Voorlopig Ontwerp van lijn 1, het Voorkeurstracé van lijn 2 en de Koppelingsvariant en het verwerken van alle inspraakreacties, zijn de wijzigingen als gevolg van deze inspraak verwerkt. Hiervoor is het ontwerp van lijn 1 op onderdelen aangepast, en verwerkt in de kostenraming, en is het voorkeurstracé voor lijn 2 bepaald en eveneens verwerkt in de kostenraming. Voor wat betreft het voorkeurstracé t.h.v. het Oosterhamrikkanaal (Vinkenstraat of Oosterhamrikkade) is een voorkeursroute via de Oosterhamrikkade voorgesteld. Ook is voorgesteld het voorstel van de Bewonersorganisatie Beijum (BOB), de koppeling van Zernike en Beijum aan respectievelijk de Grote Markt en de Oostersingel om te draaien, over te nemen.

Op basis van de diverse documenten, waarin de resultaten van de inspraak waren verwerkt, is geadviseerd de aanbesteding te starten. Dit advies heeft op 20 oktober 2010 geleid tot het besluit de aanbesteding te starten. Op 7 december 2010 stemde vervolgens ook Provinciale Staten in met de start van de aanbesteding. Met deze besluiten zijn ook de tracés van beide tramlijnen vastgesteld, en zijn benodigde kredieten voor de aanleg hiervan gereserveerd.

De Regio Groningen-Assen stemde tenslotte op 4 november 2010 in met het leveren van een taakstellende bijdrage uit het Meerjaren Investeringsprogramma RGA aan het project RegioTram van €33 miljoen (€20 miljoen voor tramlijn 1 en €13 miljoen voor tramlijn 2).

Na de besluitvorming van Provinciale Staten is de aanbesteding gepubliceerd. De aanbesteding van de RegioTram kent een aantal fasen. De eerste fase is de prekwalificatiefase. Marktpartijen kunnen zich in deze fase aanmelden voor de aanbesteding. Om dat te mogen, moeten de aannemende partijen aan een aantal eisen voldoen. Deze eisen zijn vastgelegd in de Aanbestedingsleidraad versie prekwalificatiefase. Na de prekwalificatiefase start de plan van aanpakfase van de aanbesteding.

December 2010 is de aanbesteding van het project RegioTram gestart. De stuurgroep RegioTram heeft drie consortia geselecteerd voor de aanleg van de eerste twee tramlijnen in de stad Groningen. In de daarop volgende Plan van Aanpak fase hebben de consortia hun voorlopige plan van aanpak uitgewerkt, op grond van een programma van eisen.

Na het uitstappen van het consortium LinQ, zijn de overgebleven twee consortia in november 2011 de Consultatiefase ingegaan. In de Consultatiefase ondervragen de consortia de opdrachtgever over de aanbestedingsdocumenten (de aanbestedingsleidraad, het contract en de zogenaamde outputspecificaties: het programma van eisen en wensen) in afzonderlijke gesprekken. In de Dialoofase wordt het contract vervolgens gecompleteerd. De fase van Definitieve Inschrijving wordt volgens plan afgerond in de herfst van 2012, met het conceptbesluit tot gunning. Dit voorstel (met kredietaanvraag) wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad en aan de Provinciale Staten van Groningen. Eind 2012 is dan bekend welk consortium de aanbesteding gegund krijgt.

Het project wordt aanbesteed bij één consortium van bedrijven: een geïntegreerde aanbesteding. Daarbij worden afspraken voor ontwerp, bouw, financiering, beheer en exploitatie (22,5 jaar) vastgelegd (DBFMO).

### **Verwacht eindresultaat**

De verwachting is dat de resterende uitgaven passen binnen het beschikbaar gestelde krediet voor de planvoorbereiding (t/m de aanbesteding). Voor de interne plankosten zullen we voorjaar 2012 nog een aanvullende kredietaanvraag aan u aan te bieden.

### **Nacalculatie:**

Conform de regeling volgens het financiële handboek zal voor dit project een nacalculatie opgesteld worden zodra 95% van de uitgaven is gerealiseerd.

### **Risico's**

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 objectieveerbare 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.

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 in eerste instantie moeten worden opgevangen via versoberingen;
- tegenvallers zoals een hogere nadeelcompensatie dan verwacht. Ook hiervoor is afgesproken dit op te vangen via versoberingen;
- (bouw) planningsrisico's.

# STAAT V 2011

## Project 8001150 Kolibri / Tram in stad en regio

Bedragen in €

Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2010	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangegane verplichtingen	Te besteden of te ontvangen 2012 ev	Totaal
<b>Kosten</b>						
Verwerving	0	0	0	0	0	0
Bijdrage tramburo	1.782.000	0	1.782.000	0	3.580.000	5.362.000
Bijdrage tramburo tramlijn 1 en 2	4.924.000	0	4.924.000	0	0	4.924.000
Planontwikkeling	1.157.000	237.000	1.394.000	0	144.000	1.538.000
Voorbereiding en toezicht	0	0	0	0	0	0
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Begrote bijdrage BCF egalisatiereserve	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal kosten</b>	<b>7.863.000</b>	<b>237.000</b>	<b>8.100.000</b>	<b>0</b>	<b>3.724.000</b>	<b>11.824.000</b>
<b>Bijdragen</b>						
Nieuw beleid 2004, Incidenteel	-320.000	0	-320.000	0	0	-320.000
Nieuw beleid 2004, Incidenteel	-1.246.000	0	-1.246.000	0	0	-1.246.000
Nieuw beleid 2005 Structureel	-1.754.000	0	-1.754.000	0	0	-1.754.000
Nieuw beleid structureel Kolibri 2005-2011	-4.924.000	0	-4.924.000	0	-2.284.000	-7.208.000
Voorbeslag nw beleid str Kolibri 2005-2012	0	0	0	0	-1.296.000	-1.296.000
RSP	0	0	0	0	0	0
Overige bijdragen	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-8.244.000</b>	<b>0</b>	<b>-8.244.000</b>	<b>0</b>	<b>-3.580.000</b>	<b>-11.824.000</b>
<b>Opbrengsten</b>						
Vrije sector	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b> (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	<b>-381.000</b>	<b>237.000</b>	<b>-144.000</b>	<b>0</b>	<b>144.000</b>	<b>0</b>



8001150 Kolibri / Tram in stad en regio

	Begroting 2012	Staat V 2011	Verschillen
<b>Kosten</b>			
Aanneemsom	0	0	0
Materialen	0	0	0
Bijdrage tramburo	5.362.000	5.362.000	0
Bijdrage tramburo lijn 1 en2	4.924.000	4.924.000	0
Planontwikkeling	1.538.000	1.538.000	0
Vorbereiding en toezicht	0	0	0
Onvoorzien	0	0	0
Begrote bijdrage BCF egalisatiereserve	0	0	0
<b>Totale kosten</b>	<b>11.824.000</b>	<b>11.824.000</b>	<b>0</b>
<b>Opbrengsten</b>			
Nieuw beleid 2004, Incidenteel	320.000	320.000	0
Nieuw beleid 2004, Incidenteel	1.246.000	1.246.000	0
Nieuw beleid 2005 Structureel	1.754.000	1.754.000	0
Nieuw beleid structureel Kolibri 2005-2011	6.724.000	6.724.000	0
voorbesl nw bel str Kolibri 2005-2012	1.296.000	1.296.000	0
RSP	484.000	484.000	0
Overige opbrengsten	0	0	0
	<b>11.824.000</b>	<b>11.824.000</b>	<b>0</b>
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Projectnummer** : 8001200  
**Omschrijving project** : OV-as Koeriersterweg – Hoofdstation  
**Projectleider** : Theo Zaal  
**Planeconoom** : Edwin Mol

### **Omschrijving:**

Een essentieel onderdeel van onze strategie om de stad en regio bereikbaar te houden is het ontwikkelen van HOV-assen en het realiseren van diverse transferia nabij de ringwegen. Op deze manier versterken we de positie van het openbaar vervoer en bieden we automobilisten een aantrekkelijk alternatief vice versa tussen de regionale woonkernen en de woonwijken aan de rand van de stad met het centrum in casu het Hoofdstation.

De vervoersbundel uit de gemeenten Tynaarlo, Noordenveld en Leek en de provincie Friesland is groot en de huidige verbinding is niet direct en kent (in de spitsen) doorstromingsproblemen. Daarom ontwikkelen we de HOV-as West tussen het Transferium Hoogkerk en het Hoofdstation.

Deze HOV-as wordt in verschillende fasen gerealiseerd:

- doorstromingsmaatregelen vanaf de A7 naar de busbaan (gereed);
- transferium Hoogkerk (gereed, op busop- en afrit transferium – Groningen Zuid na);
- 'busbaan Peizerweg' tussen Hoogkerk en de Westelijke Ringweg (gereed);
- busbaan parallel aan de Koeriersterweg (gereed);
- directe verbinding kruising Paterwoldseweg / Koeriersterweg naar het Hoofdstation (start planvorming).

Dit project heeft betrekking op het laatst genoemde gedeelte.

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

Raadsbesluit 26 maart 2008, nr. 7g	€ 150.000
Raadsbesluit 28 april 2010, nr. 6a	€ 110.000
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr. 8b	€ 250.000
Raadsbesluit 26 januari 2011, nr.7c	€ 900.000
Totaal beschikbaar krediet	€ 1.410.000

De dekking van het totale plankostenkrediet komt uit de voorziening openbaar vervoer.

De uitgaven tot en met 31 december 2011 bedragen € 740.000 en blijven daarmee binnen het beschikbaar gestelde krediet.

### **Verschillen met de laatst vastgestelde begroting**

Nvt

### **Stand uitvoering van het project**

Medio 2011 gingen we ervan uit dat de 3<sup>e</sup> fase aangelegd zou zijn voor 1 januari 2013: de datum die het ministerie van Infrastructuur en Milieu als voorwaarde had gesteld voor de quick win subsidie van € 4 miljoen. Doordat ons overleg met Prorail over de realisering van de 3<sup>e</sup> fase stagneerde, hebben we het ministerie om uitstel verzocht van een jaar. Dit uitstel hebben we gekregen met de toezegging dat wij de quick win subsidie elders in mogen zetten, indien de 3<sup>e</sup> fase niet binnen de termijn gerealiseerd kan worden.

De nu opgetreden stagnatie heeft te maken met aanvullende veiligheidseisen die ProRail stelt bij een verkeersregelinstantatie (VRI) bij de kruising Paterwoldseweg – Koeriersterweg en bij het tracé langs de verkeersleidingpost. ProRail heeft zich tot nu toe op het standpunt gesteld dat een VRI op de genoemde kruising tot onveilige situaties leidt. Als uit nader onderzoek blijkt dat een VRI de

veiligheid niet nadelig beïnvloedt, duurt het nog zeker twee jaar voordat ProRail de VRI aan het eigen systeem heeft gekoppeld.

Wij hebben ProRail laten weten dat we hierdoor gedwongen zijn de uitvoering van de 3<sup>e</sup> fase in 'de wacht' te zetten en onze energie te richten op een snelle aanleg van een ongelijkvloerse kruising bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg. De realisering van de 3<sup>e</sup> fase wordt dan onderdeel van het project 'ongelijkvloerse kruising'. In de voorlopige planning wordt uitgegaan van afronding in 2016.

#### **Subsidies:**

Voor dit project is eind 2011 ruim € 11,7 miljoen gedekt. Deze bestaat uit € 4.000.000 Quick Win, € 4.000.000 Regiofonds, € 2.200.000 eigen middelen en een netto-bijdrage vanuit BDU van € 1.548.715. De afgelopen jaren werd verondersteld dat € 1.780.000 BDU door de provincie was beschikt. Het ging hier echter om een bruto BDU-bijdrage. De netto-bijdrage vanuit BDU is echter de zojuist genoemde € 1.548.715. Dit verschil van € 231.285 (het verschil tussen € 1.780.000 en € 1.548.715) is inmiddels via de aanvraag 2012 bij de provincie ingediend. Binnen dezelfde BDU-aanvraag 2012 is eveneens een extra bedrag aangevraagd van € 1.600.000. Het college van Gedeputeerde Staten van Groningen zal de BDU-aanvragen in januari 2012 in overweging nemen, op het moment dat het bestedingsplan BDU 2012 wordt vastgesteld. Uiterlijk in maart 2012 worden wij geïnformeerd over dit besluit. In geval van een positief besluit is er voor dit project voorsnog € 13,6 miljoen gedekt.

#### **Verwacht eindresultaat**

We willen snelheid maken met een ongelijkvloerse kruising bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg. Als eerste starten we een overleg met onze partners van de regio, provincie en ProRail om duidelijk te krijgen of een gezamenlijke prioriteitstelling voor deze kruising mogelijk is en of voldoende middelen kunnen worden vrijgemaakt. Daarna wordt een 'businesscase' opgesteld voor inzicht in opties, alternatieven, risico's, kosten en baten om een 'go/no go' beslissing te nemen. Wij verwachten dat met een gedegen voorbereiding het project in een termijn van circa vijf jaar kan worden gerealiseerd.

#### **Nacalculatie**

Nu de 3<sup>e</sup> fase onderdeel is geworden van het project 'ongelijkvloerse kruising', doen zich meer onzekerheden voor: voor de ongelijkvloerse kruising is nog geen reële kostenraming en ook nog geen dekking. Er is alleen nog maar een globale/gewenste planning. Deze omstandigheden leiden ertoe dat geen zekerheid is te geven over wanneer de derde fase gereed zal zijn. De inschatting is 2016.

#### **Risico's**

Wanneer na de vervolgfase van dit project toegewerkt wordt naar een nieuw ontwerp, inclusief de ongelijkvloerse kruising bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg, zijn er veel meer hogere investeringsposten mee gemoeid. Hierdoor dienen er zich andere, nieuwe risico's aan. Vanaf deze fase spelen met name risico's zoals garantie van (tijdig) binnenhalen van de aangegeven dekkingsmiddelen een prominente rol. De gecompliceerde ontwerpogave binnen het plangebied, zowel in stedenbouwkundig, verkeerskundig als civieltechnisch opzicht, in combinatie met de factor tijd en de huidige toegezegde subsidies betekenen voor de gehele duur van het project een continu verhoogd risico op de financiële haalbaarheid.

Zoals omschreven staat binnen het kopje "subsidies" komen de te verwachten dekkingsmiddelen na een positief besluit op de BDU-aanvragen 2012 voorsnog uit op € 13,6 miljoen. Van dit bedrag is bijna 1/6<sup>e</sup> deel afkomstig vanuit eigen middelen. Ruim een 5/6<sup>e</sup> deel is afkomstig van externe subsidies, waarbij elke subsidieverstrekker zo zijn eigen subsidievoorwaarden heeft. Wanneer bepaalde toegezegde subsidies niet of niet geheel worden uitgekeerd, terwijl het project wel in uitvoering is, heeft dit de nodige financiële consequenties. Hierbij speelt dat we voor een aantal

subsidies uitstel hebben gekregen of verwachten te krijgen. Het Rijk heeft toegezegd dat we de quick win subsidie elders in mogen zetten. Dat betekent dat gezocht wordt naar alternatieve projecten die voor 1 januari 2014 gerealiseerd moeten zijn. Hierdoor wordt de afhankelijkheid van de voortgang van andere projecten groter en daarmee neemt het risicogehalte toe van het onvoldoende of niet tijdig benutten van de toegezegde subsidies. In de vervolgfase zal hier binnen de risico-analyse op worden geanticipeerd.

Het huidige financiële risico bij het stopzetten van dit project zijn de totale gemaakte investeringen van € 710.000 (= investeringen t/m 31 december 2011). Dit bedrag wordt afgedekt door het beschikbaar gestelde plankostenkrediet gedekt uit de voorziening openbaar vervoer.

# STAAT V 2011

## Project 8001200 HOV-as Koeriersterweg-Hoofdstation

Bedragen in €							
Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2010	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangegane verplichtingen	Nog te besteden of te ontvangen in:		Totaal
					2012	2013 e.v.	
<b>Kosten</b>							
Verwerving	0	0	0	0	0	0	0
Sloopkosten	0	0	0	0	0	0	0
Bodemonderzoek	0	7.000	7.000	0	0	0	7.000
Bouwrijp maken	0	0	0	0	0	0	0
Woonrijp maken	0	0	0	0	0	0	0
Planontwikkeling	324.000	145.000	469.000	46.000	250.000	124.000	889.000
Vorbereiding en toezicht	3.000	247.000	250.000	204.157	0	45.843	500.000
Exploitatielasten	4.000	10.000	14.000	0	0	0	14.000
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0	0
Begrote bijdrage BCF egalisereserve	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal kosten</b>	<b>331.000</b>	<b>409.000</b>	<b>740.000</b>	<b>250.157</b>	<b>250.000</b>	<b>169.843</b>	<b>1.410.000</b>
<b>Bijdragen</b>							
Rijksbijdragen	0	0	0	0	0	0	0
Overige bijdragen	-260.000	-450.000	-710.000	0	-530.157	-169.843	-1.410.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-260.000</b>	<b>-450.000</b>	<b>-710.000</b>	<b>0</b>	<b>-530.157</b>	<b>-169.843</b>	<b>-1.410.000</b>
<b>Opbrengsten</b>							
Vrije sector	0	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0	0
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b> (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	<b>71.000</b>	<b>-41.000</b>	<b>30.000</b>	<b>250.157</b>	<b>-280.157</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Projectnummer** : 8001510  
**Project** : Toegankelijke bushaltes  
**Projectleider** : Anke van der Goot

**Omschrijving:**

Het toegankelijk maken van bushaltes in combinatie met systematische inzet van lagevloerbussen maakt het openbaar vervoer in de stad toegankelijker voor vooral ouderen, gehandicapten en ouders met kinderwagens. De hierbij te behalen doelstellingen sluiten aan op de gemeentelijke nota 'Zorgen voor Morgen'. Hierin is aangegeven het de inwoners van Groningen mogelijk te maken dat zij los van welke zorgvraag dan ook naar eigen wens en vermogen aan de maatschappij kunnen blijven deelnemen. En zo lang mogelijk regie over het eigen leven kunnen blijven voeren, al dan niet met ondersteuning.

We pakken diverse haltes aan in het kader van 'werk met werk', waarmee wordt bedoeld dat ze meeliften met enerzijds het programma van Beheer en Onderhoud en anderzijds worden meegenomen in projecten. Voor de haltes die niet meeliften met andere werkzaamheden, geldt dat jaarlijks wordt bekeken wat de meest voor de hand liggende locaties zijn om aan te werken. Prioriteit ligt daarbij op belangrijke verbindende lijnen en een ontsluitende lijn.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 16 december 2009 nr. 6h	€ 809.700
Raadsbeluit 30 november 2011 nr. 6a	€ 809.700
Totaal	€ 1.619.400

Dekking van het krediet bestaat uit provinciale subsidies (€ 935.000), de OV-voorziening (€ 227.000), de WMO reserve (€ 257.000,-) en de WMO-post Individuele voorzieningen (€ 200.000,-).

De totale kosten per 31 december 2011 zijn € 477.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

**Stand uitvoering van het project**

Overeenkomstig het provinciale halteplan wordt van ons verwacht dat voor 2015 minimaal 420 van de 650 haltes in de stad (64,6%) toegankelijk zijn. Tot en met 2011 zijn 175 haltes toegankelijk gemaakt . In 2012 staan 85 haltes gepland om toegankelijk gemaakt te worden. In 2013 en 2014 dienen in totaal nog 160 haltes toegankelijk gemaakt te worden. De financiering van de laatste 160 haltes is nog onzeker.

**Nacalculatie**

Gezien de omvang van de te verwachten uitgaven zal er na 2015 een nacalculatie aan de Raad worden aangeboden.

**Risico's**

Dit project kent geen bijzondere risico's.

**Projectnummer** : 8001220  
**Project** : P+R Zernike  
**Projectleider** : Tjerd van Riemsdijk  
**Planeconoom** : Anet Deen

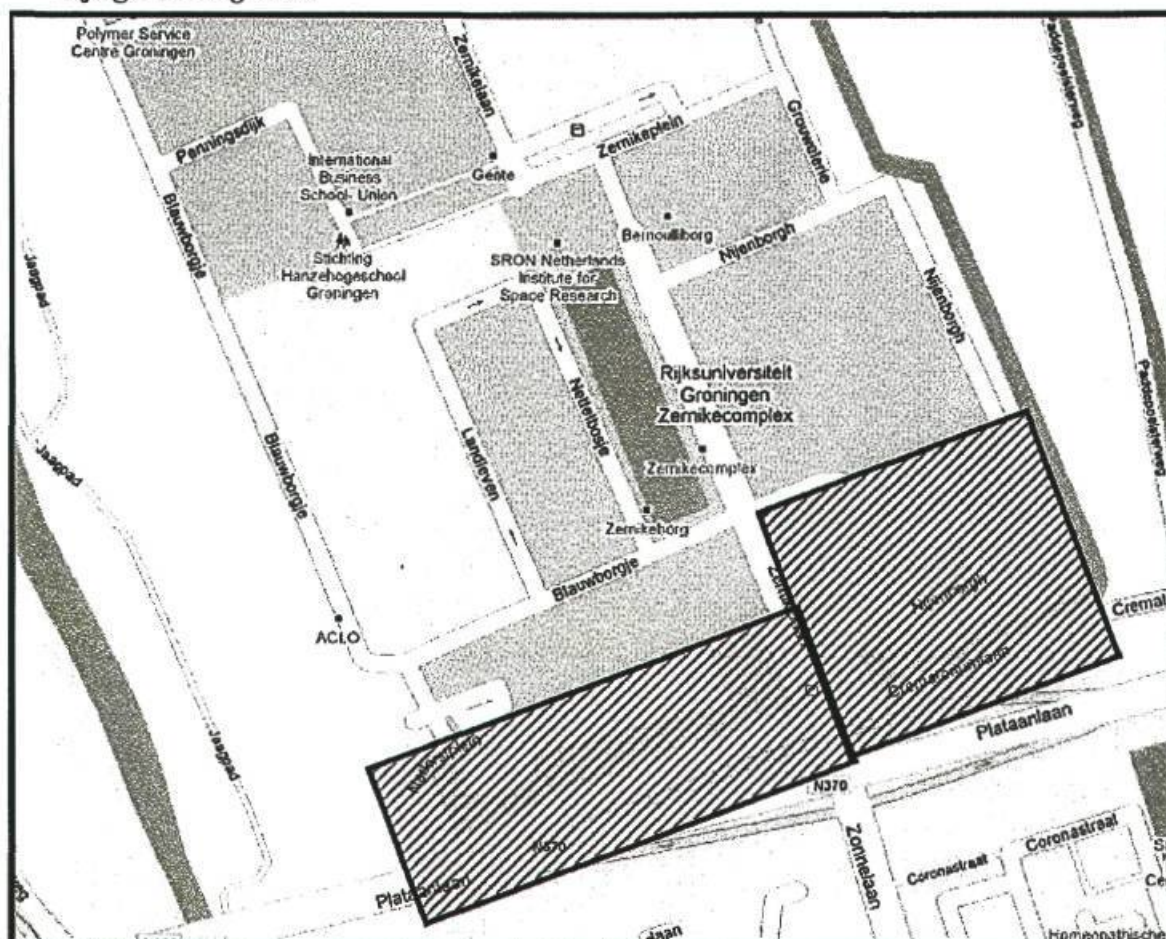
**Omschrijving:**

De laatste jaren is fors ingezet op het bereikbaar houden van de stad. Het P+R beleid maakt hier een belangrijk onderdeel van uit. Om de stad bereikbaar te houden, de positie van het openbaar vervoer te versterken en om de automobilisten een aantrekkelijk alternatief te bieden, komen er P+R en transferia bij.

Aan de noordwestkant van de stad was tot voor kort geen P+R. Op Zernike is de afgelopen jaren op de middenberm van de Prof. Uilkensweg een parkeerterrein voor circa 100 parkeerplaatsen ingericht, die als tijdelijk P+R dienst doet. Het project Zernike P+R heeft als doel in dit deel van de stad en P+R voor 1.000 parkeerplaatsen te realiseren, direct in aansluiting op de routes van het openbaar vervoer van en naar Zernike.

Daarnaast moet in het aantal te realiseren plaatsen rekening worden gehouden met de noodzaak parkeerplaatsen ten behoeve van het crematorium en het bestaande gebruik van RUG en Hanzehogeschool aan te vullen en te compenseren, en voor eventueel nog nieuw te creëren functies in het plangebied. Daarnaast speelt een aantal andere zaken waar rekening mee moet worden gehouden in het plan. Naast een goede inpassing van de P+R bestaat de opgave uit het versterken van de entree van de Campus en het ruimte geven aan meerdere programma's, zoals ecologie, tijdelijke jongerenhuisvesting, ontsluiting door wegen en paden, een entreegebouw, campusgroen en eventueel andere functies. Meerlaags parkeren behoort tot de mogelijkheden en combinaties met andere functies eveneens. Tevens wordt verkend welke ontsluitingsvarianten bijdragen aan een goede doorstroming en verkeersveiligheid, waarbij ook een alternatieve aansluiting op de Noordelijke Ringweg wordt onderzocht. Onderstaande figuur geeft het plangebied weer.

## Bijlage 1. Plangebied.



### Stand van de kredieten

Raadsbesluit 29-9-2010, nr. 61

€ 350.000

De werkelijke uitgaven bedragen per 31-12-2011 € 145.000. De verwachte totale kosten blijven binnen het gestelde krediet.

### Voortgang uitvoering:

Het project is in drie fasen verdeeld, te weten:

1. Verkenning, locatie, randvoorwaarden en ontwerpogave.  
Doel van deze fase is te komen tot een concrete locatie en een programma van eisen voor de P+R, met bijbehorende aangescherpte uitgangspunten en randvoorwaarden, inclusief een schetsontwerp.
2. Ontwerp.  
Voor de gekozen P+R-locatie wordt door de gemeente Groningen een ontwerp opgesteld en de uitvoering wordt voorbereid.
3. Uitvoering.  
Dit betreft werkzaamheden als aanbesteding, gunning en uitvoering van het project.

De projectgroep is in oktober 2010 gestart met haar werkzaamheden aan de eerste fase van het project. Deze fase duurt langer dan in eerste instantie verwacht. Dit heeft een aantal oorzaken. Ten eerste spelen op Zernike diverse onderwerpen een rol en de afstemming in de communicatie hierover met de RUG en Hanzehogeschool niet optimaal is geweest. Het betreft het nieuwe masterplan, de verkeersveiligheid en de problematiek met en van de tram en de verkeers- en parkeersituatie in het gebied. Binnen het project is tot nu toe is m.n. aandacht besteed aan het analyseren van de verkeersveiligheid en de ontsluiting van het Campus Science Park, hierbij zijn tevens de externe partijen als RUG, Hanzehogeschool, de Bedrijvenvereniging Science Park en het Crematorium betrokken. Dit leidde tot een discussie over de



totale ontsluiting van het terrein, die niet binnen de grenzen van dit project opgelost kan worden, wat vertraging voor het project heeft opgeleverd.

Ten tweede heeft de vraag hoe het gewenste aantal parkeerplaatsen gerealiseerd kan worden en daarbij te voldoen aan de wens een hoogwaardige entree te realiseren binnen het gereserveerde budget, tot vertraging geleid doordat dit een onmogelijke opgave blijkt te zijn. Er is in het afgelopen jaar onderzocht hoe een hoogwaardige invulling kan worden gerealiseerd, waarbij de conclusie was dat er dan sprake moet zijn van gebouwd parkeren. Het budget laat gebouwd parkeren echter niet toe. Desondanks is deze variant uitgewerkt om de politiek voor te kunnen leggen wat het wensbeeld voor het gebied is en er wellicht besloten zou kunnen worden extra geld beschikbaar te stellen. Inmiddels is duidelijk dat dit niet mogelijk is en wordt gewerkt aan een variant met maaiveld parkeren.

De verwachting is dat er in de eerste helft van 2012 een voorkeursmodel vastgesteld kan worden, waarbij de ontsluiting van het totale gebied niet mee wordt genomen.

**Subsidies:**

Bovenstaande dekkingsbronnen bestaan onder meer uit BDU-subsidie (€ 840.000) en RSP (€ 3.000.000). De realisatiedatum voor de BDU-subsidie is 31-12-2012, hiervoor moet uitstel worden aangevraagd. De RSP middelen zijn aangevraagd, maar nog niet definitief toegekend.

**Eindresultaat:**

Het voorgestelde voorkeursmodel moet worden uitgewerkt tot een definitief ontwerp aan de hand waarvan een definitieve grondexploitatie wordt opgesteld.

**Nacalculatie:**

Komt aan de orde als er een uitvoeringskrediet beschikbaar is gesteld.

**Risico's**

Op dit moment beperkt het risico van dit project zich tot de (gemaakte) plankosten.

Wanneer in de vervolgfase dit project van schetsontwerp naar een vastgesteld definitief ontwerp gaat, dan zijn er veel meer hogere investeringsposten mee gemoeid. Hierdoor dienen er zich andere, nieuwe risico's aan. Vanaf deze fase spelen met name risico's zoals garantie van (tijdig) binnenhalen van de aangegeven dekkingsmiddelen een prominente rol.

## STAAT V 2011

### Project 8001220 Zernike P+R

Bedragen in €

Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2010	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangegane verplichtingen	Nog te besteden of te ontvangen in: 2012 ev	Totaal
<b>Kosten</b>						
Verwerving	0	0	0	0	0	0
Sloopkosten	0	0	0	0	0	0
Bodemonderzoek	0	0	0	0	0	0
Bouwrijp maken	0	0	0	0	0	0
Woonrijp maken	0	0	0	0	0	0
Planontwikkeling	68.000	73.000	141.000	0	196.000	337.000
Vorbereiding en toezicht	0	0	0	0	0	0
Exploitatielasten	0	4.000	4.000	0	9.000	13.000
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Betaalde BTW	0	0	0	0	0	0
Begrote bijdrage BCF egalisatiereserve	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal kosten</b>	<b>68.000</b>	<b>77.000</b>	<b>145.000</b>	<b>0</b>	<b>205.000</b>	<b>350.000</b>
<b>Bijdragen</b>						
Rijksbijdragen	0	0	0	0	-350.000	-350.000
Overige bijdragen	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-350.000</b>	<b>-350.000</b>
<b>Opbrengsten</b>						
Vrije sector	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b> (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	<b>68.000</b>	<b>77.000</b>	<b>145.000</b>	<b>0</b>	<b>-145.000</b>	<b>0</b>

**Projectnummer** : 8001140  
**Project** : Berlagetracé  
**Projectleider** : Martijn Doornbosch  
**Planeconoom** : Edwin Mol

### **Omschrijving**

De Berlagebrug vormt een belangrijk onderdeel van de visie 'Eemskanaalzone – verbinding in de stad'. Deze structuurvisie formuleert de gemeentelijke ambitie rond de transformatie van deze zone. De Eemskanaalzone zal de komende 20 jaar veranderen van een bijna vergeten hoekje van Groningen in een gebied dat volop in de belangstelling komt te staan: als belangrijk onderdeel van het stedelijke netwerk voor zowel fiets als auto, als uitbreiding van het centrumstedelijk wonen en als motor van de Groninger economie.

Door de aanleg van het Berlagetracé wordt de bestaande verbinding, de Oosterhavenbrug, ontlast en kan de stijging van het verkeersaanbod worden verwerkt. Deze is naast de autonome groei van het verkeer onder meer het gevolg van de nieuwbouw van Ikea, de woningbouw op de voormalige Hout-unielocatie, uitbreiding en revitalisering van de bedrijventerreinen en de ontwikkeling van Meerstad.

De plangrenzen van dit project zijn:

- aan de noordzijde de aansluiting van de Berlagebrug op het Damsterdiep;
- aan de oostzijde de aansluiting op de containerterminallocatie;
- aan de zuidzijde de aansluiting van de Berlagebrug op de Bornholmstraat, inclusief de toekomstige verkeersontsluiting tussen de Berlagebrug en toekomstig Sontbrug;
- aan de westzijde de aansluiting van de Berlagebrug op de Sontweg.

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

Besluit 24-11-2004, nr 5h	€	838.000
Besluit 19-10-2005, nr 9(incl. afdracht aan BCF egalisatiereserve)	€	<u>23.162.000</u>
Totaal krediet	€	<u>24.000.000</u>

### **Laatst vastgestelde exploitatiebegroting:**

Juni 2010 heeft de raad de tweede herziene exploitatiebegroting van het Berlagetracé vastgesteld. Dit heeft niet geleid tot een verandering in het krediet. De oorspronkelijke exploitatiebegroting dateert van oktober 2005, gevolgd door de eerste herziening zoals vastgesteld door de raad in januari 2008. Het totale uitvoeringskrediet is vastgesteld op € 24 miljoen.

Het project wordt gefinancierd met interne bijdragen, keuzenotagelden € 16.396.000, en subsidiegelden vanuit de provincie zijnde de BDU-middelen voor € 7.523.000. Daarnaast is een bijdrage binnengekomen van Noorderzijvest en Waterschap Hunze en Aa, groot € 181.000.

### **Verschillen met de laatst vastgestelde begroting**

Binnen deze Staat V laten de resterende investeringen en opbrengsten geen verschillen zien met de laatst vastgestelde begroting. Toch zullen deze resterende investeringen en opbrengsten in 2012 er anders gaan uitzien. Er is namelijk een herziening op de laatste exploitatiebegroting in de maak en deze zal worden meegenomen in de totale herziening van de integrale exploitatiebegroting Eemskanaalzone. Zo is het grootste deel van de werkzaamheden voor het Berlagetracé afgerond, afgezien van de nog te realiseren verkeersafwikkeling tussen de Berlagebrug en de toekomstige Sontbrug. Deze verkeersafwikkeling wordt nauw afgestemd met het ontwerp van het Sontwegtracé. Opstarten en afronden van deze laatste werkzaamheden is mede afhankelijk van de benodigde verwervingen van onder meer de Arriva-locatie en Sontweg 15,17 en 19. De verwerving van de Arriva locatie is noodzakelijk voor de aanleg van het tracé, echter kan niet gedeeltelijk verworven worden. In de concept-herziene begroting is rekening gehouden met verwerving van de gehele locatie, waarbij na verwerving en sloop een groot deel wordt doorverkocht aan een derde belangstellende.

In de laatste concept-herziening nemen de totale verwachte investeringen met € 2,6 miljoen toe, van € 24 miljoen naar € 26,6 miljoen. De grootste wijzigingen zijn terug te vinden binnen de verwervingskosten en de uitvoeringskosten. Ten opzichte van de begroting 2010 zijn de verwervingskosten € 6,5 miljoen hoger geworden en zijn de uitvoeringskosten € 3,4 miljoen lager geworden.

Behalve de benodigde aankoop van de huidige Arriva-locatie is het noodzakelijk gebleken om ook de aankoop van het bedrijvengebouw Sontweg 15, 17 en 19 mee te nemen. Deze laatste aankoop is nodig om daarmee de bedachte wegprofielen voor het Sontwegtracé te laten aansluiten op de bedachte kruising met het Berlagetracé.

De toegerekende dekking komt bij deze herziening eveneens uit op € 26,6 miljoen en is met € 2,5 miljoen gestegen ten opzichte van de voorgaande begroting. Bij deze herziening komt één aanvullend dekkingsmiddel bij: de (minimaal verwachte) grondopbrengst van bijna € 2,5 miljoen uit het doorverkopen van de restlocatie van de te verwerven Arriva-locatie.

### **Verschillen met staat V per 31 december 2010**

Nvt

### **Voortgang uitvoering**

Eind december 2010 heeft de officiële opening plaatsgevonden van het nieuwe Berlagetrace, waaronder de brug. De laatste verkeerskundige ingreep die nog moet plaatsvinden, betreft de realisatie van de toekomstige verkeersontsluiting tussen de Berlagebrug en de toekomstige Sontbrug. Op moment dat hiervoor een definitief ontwerp is, wordt dit geheel besteksgereed gemaakt, waarna de aanbesteding kan plaatsvinden. Voor de uitvoeringswerkzaamheden is ruim een half jaar tot bijna een jaar nodig.

### **Subsidies**

Vanuit de BDU is een totaal van € 7.523.000 aan beschikkingen afgegeven. Inmiddels is de gehele BDU-subsidie als voorschot ontvangen.

### **Eindresultaat:**

Het verwachte eindresultaat volgens de laatst vastgestelde exploitatiebegroting is € 102.000.

### **Nacalculatie:**

Zoals eerder vermeld, moet de laatste verkeerskundige ingreep nog plaatsvinden, namelijk de realisatie van de toekomstige verkeersontsluiting tussen de Berlagebrug en de toekomstige Sontbrug. Deze is pas op z'n vroegst eind 2012 / begin 2013 gereed.

### **Risico's**

De risico's benoemd in de exploitatie van het Berlagetracé bevatten in hoofdzaak enkel een risico op de hoogte van de uiteindelijk daadwerkelijk te ontvangen BDU-subsidie. Binnen de risicoparagraaf is het risico op het verwachte eindresultaat berekend op basis van de aanname dat de feitelijk ontvangen BDU-subsidie 10% lager uitvalt.

Bij de komende herziening van deze exploitatiebegroting – als onderdeel van de integrale exploitatiebegroting Eemskanaalzone – komen ook andere risico's om de hoek kijken. "Nieuwe" risico's zijn bijvoorbeeld de nieuwe verwervingen en vervolgens het grotendeels doorverkopen e.d.

## STAAT V 2011

### Project 8001140 Berlagetracé

Bedragen in €

Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2010	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangeegane verplichtingen	Te verwachten kosten 2012 ev	Totaal
<b>Kosten</b>						
Verwerving	1.702.000	13.000	1.715.000	0	764.000	2.479.000
Sloopkosten	196.000	0	196.000	0	5.000	201.000
Bodemonderzoek	5.000	0	5.000	0	227.000	232.000
Bouw- en woonrijp maken	2.132.000	67.000	2.199.000	10.000	935.000	3.144.000
Groenvoorzieningen		0		0	0	0
Kunstwerken	8.408.000	712.000	9.120.000	0	5.283.000	14.403.000
Planontwikkeling	1.054.000	50.000	1.104.000	62.000	232.000	1.398.000
Voorbereiding en toezicht	1.460.000	86.000	1.546.000	426.000	405.000	2.377.000
Rentelasten	-330.000	-128.000	-458.000	0	222.000	-236.000
<b>Totaal kosten</b>	<b>14.627.000</b>	<b>800.000</b>	<b>15.427.000</b>	<b>498.000</b>	<b>8.073.000</b>	<b>23.998.000</b>
<b>Bijdragen</b>						
Rijksbijdragen	-7.523.000	0	-7.523.000	0	0	-7.523.000
Overige bijdragen	-11.015.000	0	-11.015.000	0	-5.562.000	-16.577.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-18.538.000</b>	<b>0</b>	<b>-18.538.000</b>	<b>0</b>	<b>-5.562.000</b>	<b>-24.100.000</b>
<b>Opbrengsten</b>						
Vrije sector	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b> (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	<b>-3.911.000</b>	<b>800.000</b>	<b>-3.111.000</b>	<b>498.000</b>	<b>2.511.000</b>	<b>-102.000</b>

Project 8001140 Berlagetracé

Vergelijking ten opzichte van de begroting

	Begroting 2010	Staat V 2011	Verschillen		Staat V 2010	Staat V 2011	Verschillen
<b>Kosten</b>				<b>Kosten</b>			
Verwervingen	2.479.000	2.479.000	0	Verwervingen	2.479.000	2.479.000	0
Sloopkosten	201.000	201.000	0	Sloopkosten	201.000	201.000	0
Bodemonderzoek	232.000	232.000	0	Bodemonderzoek	232.000	232.000	0
Bouwrijpmaken	3.144.000	3.144.000	0	Bouwrijpmaken	3.144.000	3.144.000	0
Kunstwerken	14.403.000	14.403.000	0	Kunstwerken	14.403.000	14.403.000	0
Planontwikkeling	1.398.000	1.398.000	0	Planontwikkeling	1.398.000	1.398.000	0
Voorbereiding en toezicht	2.377.000	2.377.000	0	Voorbereiding en toezicht	2.377.000	2.377.000	0
Renteverliezen (exploitatiekosten)	-236.000	-236.000	0	Renteverliezen (exploitatiekosten)	-236.000	-236.000	0
Totale kosten van het plan	<u>21.318.000</u>	<u>21.318.000</u>	0	Totale kosten van het plan	<u>23.998.000</u>	<u>23.998.000</u>	0
<b>Bijdragen</b>				<b>Bijdragen</b>			
Nieuw beleid 2004 t/m 2008	16.396.000	16.396.000	0	Nieuw beleid 2004 t/m 2008	16.396.000	16.396.000	0
GDU 2005 - 2008	7.523.000	7.523.000	0	GDU 2005 - 2008	7.523.000	7.523.000	0
Overig	181.000	181.000	0	Overig	181.000	181.000	0
Totale opbrengsten van het plan	<u>24.100.000</u>	<u>24.100.000</u>	0	Totale opbrengsten van het plan	<u>24.100.000</u>	<u>24.100.000</u>	0
<b>Voordelig resultaat</b>	<u>2.782.000</u>	<u>2.782.000</u>	0	<b>Voordelig resultaat</b>	<u>102.000</u>	<u>102.000</u>	0

**Projectnummer** : 8001190  
**Project** : Sontbrug  
**Projectleider** : Martijn Doornbosch  
**Planeconoom** : Edwin Mol

### **Omschrijving:**

In 2008 is gestart met de planvoorbereiding voor de Sontbrug. Hieraan ligt het raadsbesluit 'Versnelde voorbereiding voorlopig ontwerp Sontbrug en herprofilering Driebondsweg' van december 2007 ten grondslag. Aan de zuidzijde van het Eemskanaal moet de doorgetrokken Sontwegverbinding naar de Oostelijke Ringweg (inclusief de nieuwe Sontbrug, herprofilering van de Sontweg en Sint-Petersburgweg en aanpak van de openbare ruimte) de katalysator voor een brede gebiedsontwikkeling worden. Doel is om een aantrekkelijke, stedelijke, multifunctionele verbindingzone naar Meerstad te creëren. Deze multimodale, sociaal veilige route moet Meerstad op directe wijze aan de binnenstad en het Stationsgebied koppelen en vormt daarmee randvoorwaarde voor een succesvolle ontwikkeling van Meerstad. De ontwerputgangspunten voor de Sontwegverbinding zijn gedefinieerd in het Masterplan Meerstad en de Visie Eemskanaalzone.

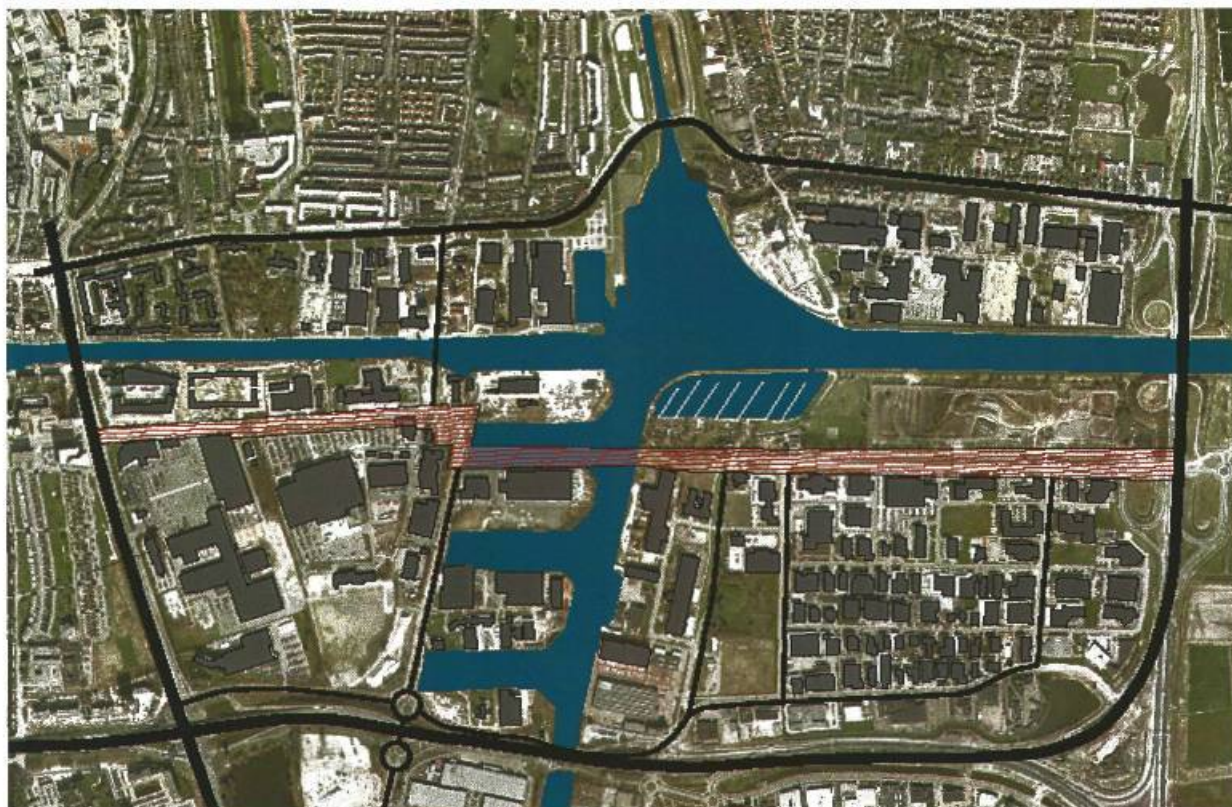
### **Stand van de kredieten**

Raadsbesluit 19-12-2007, nr 62	€ 1.280.000
Raadsbesluit 27-4-2011, nr. 8f	€ 720.000
Totaal	€ 2.000.000

De werkelijke uitgaven tot en met 31 december 2011 bedragen € 890.000. De verwachte totale kosten blijven binnen het gestelde krediet.

### **Laatst vastgestelde exploitatiebegroting:**

Projectnummer 8001190 heeft als huidige, formele projectnaam "Sontbrug e.o.". Een naam die de lading beter dekt is Sontwegtracé. Dit betreft het tracé van Europaweg tot Beneluxweg, zie onderstaande tekening. Op dit moment is Sontwegtracé een plankostenproject gedekt vanuit de bijdrage uit de FES-subsidie.



### *Het Sontwegtracé in de stad*

De gemeenteraad heeft ingestemd met de ontwerpuitgangspunten voor de Sontbrug (3.80 hoog en een doorvaartbreedte van 18-20 m) en met het bijbehorende Sontwegtracé profiel. Daarbij heeft de gemeenteraad in de raadsvergadering van 27 april 2011 ingestemd met het voorstel om voor het Sontwegtracé een investeringsbedrag van € 65 miljoen te reserveren. De daaraan gekoppelde voorgestelde dekking van dit investeringsbedrag is als volgt:

- € 30 miljoen Meerstad;
- € 18 miljoen vanuit een bijdrage van RSP;
- € 12 miljoen vanuit een bijdrage van de FES-subsidie;
- € 5 miljoen bijdrage structureel nieuw beleid – risicobuffer 2014

#### **Voortgang uitvoering:**

De provincie heeft akkoord gegeven voor de plek en de hoogte van de brug. Een aantal zaken moet nog worden uitgezocht (funderingsonderzoek, bodemonderzoek en geluidsonderzoek, verkeersmodel), voordat het voorlopige ontwerp omgezet kan worden naar een definitief ontwerp (DO), inclusief bijbehorende kostenraming. Het geheel moet in de eerste helft van 2012 leiden tot een DO en de daaraan gekoppelde exploitatiebegroting. Overigens zal er nog een second opinion worden uitgevoerd op de kostenraming. Dit kan pas als alles klaar is, naar verwachting juni 2012. De verwachting is dat het DO, inclusief uitvoeringsbudget, in september 2012 door de gemeenteraad kan worden vastgesteld.

Ter info: de Sontwegtracé krijgt 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.



**Subsidies:**

De € 12 miljoen bijdrage vanuit de FES-subsidie is 75% van de € 16 miljoen beschikbare FES-subsidie. Deze FES-subsidie is in 2010 beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van de Centrale Zone Groningen, waarbij met name het accent ligt op de ontwikkeling van de Eemskanaalzone. In het bestuursakkoord 2011 zijn vijf projecten uit de "Nationale Gebiedsontwikkeling" opgenomen die gedecentraliseerd worden. Van deze vijf projecten maakt de Groningen Centrale Zone Groningen onderdeel uit. Naar verwachting zal de subsidie eind 2011 dan wel in 2012 omgezet worden in een decentralisatie-uitkering. Met betrekking tot de bijdrage van RSP het volgende: de € 18 miljoen is opgenomen in de conceptlijst van projecten RSP HOV Infra, zoals door provincie Groningen is geïnventariseerd. Momenteel zijn we met de provincie in gesprek over een definitieve toekenning van RSP aan dit project en de wijze waarop dit budget definitief naar ons toekomt. Het project is opgenomen op de POVV-lijst welke binnenkort aan GS zal worden voorgelegd. De toetsingscommissie heeft gemeld een positief advies aan het POVV af te geven, waarna GS beslist. Indien conform wordt beschikt, dan zijn de dekkingsbronnen voor de beoogde investering van € 65 miljoen toereikend, conform raadsvergadering april 2011.

**Eindresultaat:**

Aan de hand van het definitieve ontwerp volgt een definitieve exploitatiebegroting welke ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

**Slotcalculatie:**

De slotcalculatie vindt op z'n vroegst in 2015 plaats. Overigens is het van belang het Sontwegtracé op tijd, uiterlijk 2015, te realiseren. Dit o.a. in verband met de geplande van de aanpak van Zuidelijke Ringweg vanaf 2016. De Sontwegverbinding speelt hierbij een belangrijke rol als alternatieve route tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg.

**Risico's**

Op dit moment beperken de financiële risico's van dit project zich tot de (gemaakte) plankosten. Wanneer in de vervolgfase dit project richting een vastgesteld definitief ontwerp gaat, dan zijn er veel meer hogere investeringsposten mee gemoeid. Hierdoor dienen er zich andere, nieuwe risico's aan. Vanaf deze fase spelen met name risico's zoals garantie van (tijdig) binnenhalen van de aangegeven dekkingsmiddelen een prominente rol. In de vervolgfase zal hier binnen de risicoanalyse op worden geanticipeerd.

De verschillende (civieltechnische) kostenposten zijn inmiddels op hoofdlijnen doorgerekend. Bij de uitwerking naar een definitief ontwerp zal de onzekerheidsmarge verkleinen. De verwachting is dat we binnen de € 65 miljoen blijven. Verdere risico's zijn bijvoorbeeld verwervingen, bodem- en saneringskosten, e.d.

# STAAT V 2011

## Project 8001190 Sontbrug

Bedragen in €

Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-10	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-11	Bedrag van aangegane verplichtingen	Nog te besteden of te ontvangen in: 2012	2013 e.v.	Totaal
<b>Kosten</b>							
Verwerving	0	0	0	0	0	0	0
Sloopkosten	0	0	0	0	0	0	0
Bodemonderzoek	0	0	0	0	0	0	0
Bouw- en woonrijp maken	0	44.000	44.000	0	-44.000	0	0
Groenvoorzieningen	0	0	0	0	0	0	0
Kunstwerken	0	0	0	0	0	0	0
Planontwikkeling	319.000	333.000	652.000	0	750.000	248.000	1.650.000
Voorbereiding en toezicht	130.000	28.000	158.000	0	125.000	31.000	314.000
Rentelasten	13.000	23.000	36.000	0	0	0	36.000
<b>Totaal kosten</b>	<b>462.000</b>	<b>428.000</b>	<b>890.000</b>	<b>0</b>	<b>831.000</b>	<b>279.000</b>	<b>2.000.000</b>
<b>Bijdragen</b>							
Rijksbijdragen	0	0	0	0	0	0	0
FES- subsidie	0	0	0	0	-1.000.000	-1.000.000	-2.000.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1.000.000</b>	<b>-1.000.000</b>	<b>-2.000.000</b>
<b>Opbrengsten</b>							
Vrije sector	0	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0	0
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b> (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	<b>462.000</b>	<b>428.000</b>	<b>890.000</b>	<b>0</b>	<b>-169.000</b>	<b>-721.000</b>	<b>0</b>

**Projectnummer** : 8001210  
**Project** : Zuidelijke Ringweg  
**Projectleider** : Ingrid Bolhuis  
**Planeconoom** : Henk Zuidhof

### **Omschrijving:**

In 2009 hebben rijk en regio voor het eerst afspraken gemaakt over de aanpak van de Zuidelijke ringweg fase 2. In het kader van de verdere ontwikkeling van de alternatieve mogelijkheden voor de Zuidelijke Ringweg heeft een nadere verkenning plaatsgevonden. Deze (verlengde) verkenning heeft geleid tot een keuze voor een bestuurlijk voorkeursalternatief. Het bestuurlijk voorkeursalternatief is vervolgens vastgelegd in een bestuursovereenkomst met de minister van Verkeer en Waterstaat. Na ondertekening van de bestuursovereenkomst is de planstudie gestart. Het voorkeursalternatief wordt nu uitgewerkt waarna de definitieve besluitvorming tot uitvoering wordt genomen.

De werkzaamheden worden vanaf medio 2010 door een projectorganisatie (een samenwerking tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeente) uitgevoerd, onder eindverantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Milieu (Bevoegd Gezag). Inmiddels heeft men eind 2010 een Kennisgeving, het voornemen om een milieueffectrapportage te starten, gepubliceerd. Eind 2011 was het Voorlopig Ontwerp gereed en is aan raden, staten en inwoners van de stad gepresenteerd. Op dit moment is de projectorganisatie hard aan het werk met de verkeersberekeningen en de effectberekeningen voor de Milieu Effect Rapportage en de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp naar een Definitief Ontwerp. Gedurende dit proces is ruimte voor inbreng en worden de resultaten tussentijds besproken met de verschillende doelgroepen. Volgens planning moet het Definitief Ontwerp in het tweede kwartaal 2012 zijn afgerond. Vervolgens staat in augustus 2012 het Ontwerp Tracébesluit gepland en medio 2013 het Tracébesluit worden genomen. Begin 2014 is dat besluit onherroepelijk.

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

Raadsbesluit 17 december 2008, nr 6h	€	400.000
Raadsbesluit 25 november 2009, nr 7a	€	500.000
Raadsbesluit 20 oktober 2010, nr 6g	€	500.000
Raadsbesluit 25 januari 2012, nr 6f	€	<u>250.000</u>
Totaal beschikbaar krediet	€	1.650.000

De dekking van het krediet bestaat uit de gespaarde eigen middelen en de bijdrage RSP

Per 31 december bedragen de uitgaven € 1,6 miljoen, waardoor het krediet met ca € 159.000 wordt overschreden. Uw Raad heeft op 25 januari 2012 een aanvullend plankostenkrediet ad € 250.000 vastgesteld, waardoor de uitgaven alsnog binnen het totale krediet passen.

### **Voortgang uitvoering**

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. Deze aangepaste kennisgeving is op 22 december 2011 gepubliceerd.

### **Nacalculatie:**

Naar verwachting zal dit plankostencomplex in 2020 worden nagecalculeerd.

### **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. Dit is nu uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp. Ramingen geven aan dat het beschikbaar 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 optimalisering, fasering, scopewijzigingen en/of additionele, regionale middelen. In het Voorlopig Ontwerp zijn nog 3 optimalisaties meegenomen, waarvan de verwachting is dat niet alle drie in het uiteindelijke ontwerp kunnen worden opgenomen. Voor deze 3 rest namelijk nog een budget van € 15 miljoen. Daarnaast is het Onderliggend WegenNet nog een punt: wanneer er aanpassingen nodig zijn vanwege de aanpak van de ring moet dit in principe door het project worden meegenomen.

- 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.

# STAAT V 2010

## Project 8001210 Verkenning Zuidelijke Ringweg

Bedragen in €

Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2010	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangegane verplichtingen	Nog te besteden of te ontvangen in: 2012ev	Totaal
<b>Kosten</b>						
Bodemonderzoek	0	0	0	0	0	0
Verwerving	0	0	0	0	0	0
Sloopkosten	0	0	0	0	0	0
Bouwrijp maken	0	0	0	0	0	0
Woonrijp maken	0	0	0	0	0	0
Planontwikkeling	1.146.000	392.000	1.538.000	0	82.000	1.620.000
Exploitatielasten	17.000	4.000	21.000	0	9.000	30.000
Voorbereiding en toezicht	0	0	0	0	0	0
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Betaalde BTW	0	0	0	0	0	0
Begrote bijdrage BCF egalisatiereserve	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal kosten</b>	<b>1.163.000</b>	<b>396.000</b>	<b>1.559.000</b>	<b>0</b>	<b>91.000</b>	<b>1.650.000</b>
<b>Bijdragen</b>						
Rijksbijdragen	0	0	0	0	0	0
Overige bijdragen	-1.150.000	0	-1.150.000	0	-500.000	-1.650.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-1.150.000</b>	<b>0</b>	<b>-1.150.000</b>	<b>0</b>	<b>-500.000</b>	<b>-1.650.000</b>
<b>Opbrengsten</b>						
Vrije sector	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b> (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	<b>13.000</b>	<b>396.000</b>	<b>409.000</b>	<b>0</b>	<b>-409.000</b>	<b>0</b>

**Projectnummer** : 8001100  
**Project** : Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen  
**Projectleider** : Elzo Dijkhuis  
**Planeconoom** : Frank van de Poel

#### **Omschrijving:**

Op 28 mei 2002 is het Tracébesluit Langmanmaatregelen Rijksweg 7, Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM. Dit tracébesluit voorziet in het nemen van een aantal maatregelen aan en nabij de Weg der verenigde naties (N7/A7), de Europaweg (A7 oost), de Julianaweg (A28) en de Beneluxweg (N46). Daarnaast is voorzien in een kortsluitende verbinding tussen de Europaweg (A7 oost) nabij Engelbert en de Beneluxweg (N46) ter hoogte van de aansluiting Driebond, het zogenaamde Euvelgunnetracé.

De kosten van deze maatregelen zijn destijds door Rijkswaterstaat (RWS) geraamd en getoetst door het IGG. De dekking van deze kosten is lumpsum door RWS bijgedragen.

Naast de maatregelen aan het hoofdwegennet zijn er ook op stedelijk niveau aanpassingen in het tracébesluit verwerkt die van belang zijn voor de stad. Aan deze werkzaamheden aan het onderliggende wegennet is door de gemeente financieel bijgedragen.

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

Raadsbesluit 29-01-2003	€ 36.186.000
Raadsbesluit nr.10, 26 maart 2008:	
• vrijval	€ -3.770.000
• aanvullende maatregelen	€ 872.000
• geluidsscherm stadspark	€ 1.460.000
Raadsbesluit, 22 februari 2012	€ - 4.108.000
Totaal	€ 30.640.000

In de afgelopen jaren is het project in het kader van Langman voortvarend uitgevoerd. Een deel van de bouw van de tunnel is gereed en binnen het project worden diverse zaken afgerond. Inmiddels is de laatste herziening in procedure gebracht.

De werkelijke uitgaven bedragen per 31-12-2011 € 22, 2 miljoen.

De verwachte totale kosten blijven binnen het gestelde krediet.

#### **Verschillen met de laatst vastgestelde begroting**

Op grond van de besluitvorming door de Raad heeft een afroming van het resultaat plaatsgevonden van € 5 miljoen.

#### **Stand uitvoering van het project**

In de afgelopen jaren is het project in het kader van Langman voortvarend uitgevoerd. Een deel van de bouw van de tunnel is gereed en binnen het project worden diverse zaken afgerond.

Om de doorstroming op de Zuidelijke Ringweg te verbeteren zijn in de periode vanaf 2004 in hoofdlijnen de volgende maatregelen uitgevoerd:

- nieuwe aansluiting Laan Corpus den Hoorn gecombineerd met aanpassingen lokale wegenstructuur
- aanbrengen parallelstructuur tussen Laan Corpus de Hoorn en Vrijheidsplein
- realisatie van bypasses (tunnels) voor de richting Assen – Groningen (binnenstad) en visa versa
- aanbrengen van een parallelstructuur tussen Europaplein en Gotenburgweg
- realisatie Euvelgunnetracé en knooppunt Driebond.

Het project is geëvalueerd met Rijkswaterstaat. Deze evaluatie is eind 2011 aan de Raad aangeboden.

**Verwacht eindresultaat:**

Het berekende eindresultaat is circa € 5.364.000 positief op eindwaarde. Nadat het resultaat is genomen ontstaat een neutraal saldo.

**Nacalculatie:**

De verwachting op dit moment is dat het project in 2013 zal worden nagecalculeerd.

**Risico's**

Het project is grotendeels afgerond. Een deel van de tunnel moet nog worden uitgevoerd en er zijn nog een aantal zaken vanuit de evaluatie die moeten worden uitgevoerd. Over deze uitvoeringskosten gelden de normale risico's zoals ze in exploitaties voorkomen.

## STAAT V 2011

### Project 8001100 Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen

Bedragen in €

Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 1-1-2011	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangegane verplichtingen	2012 ev	Totaal herziening 2011
<b>Kosten</b>						
Verwerving	2.212.000	0	2.212.000	0	0	2.212.000
Sloopkosten	273.000	0	273.000	0	0	273.000
Bodemonderzoek	0	0	0	0	0	0
Bouwrijp maken	1.504.000	0	1.504.000	112.000	565.000	2.181.000
Woonrijp maken	7.650.000	0	7.650.000	0	400.000	8.050.000
Kunstwerken	7.686.000	6.000	7.692.000	395.000	6.820.000	14.907.000
Planontwikkeling	3.661.000	27.000	3.688.000	102.000	242.000	4.032.000
Vorbereiding en toezicht	3.117.000	0	3.117.000	96.000	358.000	3.571.000
Exploitatielasten	-5.302.000	-222.000	-5.524.000	0	-666.000	-6.190.000
Bijdrage aan overige	1.604.000	0	1.604.000	0	0	1.604.000
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal kosten</b>	<b>22.405.000</b>	<b>-189.000</b>	<b>22.216.000</b>	<b>705.000</b>	<b>7.719.000</b>	<b>30.640.000</b>
<b>Bijdragen</b>						
Rijksbijdragen	-27.331.000		-27.331.000	0	0	-27.331.000
Overige bijdragen	-8.344.000	488.000	-7.856.000	0	0	-7.856.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-35.675.000</b>	<b>488.000</b>	<b>-35.187.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-35.187.000</b>
<b>Opbrengsten</b>						
Vrije sector	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	-233.000	-487.120	-720.120	0	-95.880	-816.000
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>-233.000</b>	<b>-487.120</b>	<b>-720.120</b>	<b>0</b>	<b>-95.880</b>	<b>-816.000</b>
<b>Afoming resultaat RB 22 februari 2012</b>						<b>5.000.000</b>
<b>Saldo</b>	<b>-13.503.000</b>	<b>-188.120</b>	<b>-13.691.120</b>	<b>705.000</b>	<b>7.623.120</b>	<b>-363.000</b>
<b>(kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)</b>						



### 8001100 Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen

	Begroting 2012	Staat V 2011	Verschillen
<b>Kosten</b>			
Bodemonderzoek	0	0	0
Verwerving	2.212.000	2.212.000	0
Sloopwerken	273.000	273.000	0
Bouwrijp maken	2.181.000	2.181.000	0
Woonrijp maken	8.050.000	8.050.000	0
Kunstwerken	14.907.000	14.907.000	0
Planontwikkelingskosten	4.032.000	4.032.000	0
Voorbereiding en toezicht	3.571.000	3.571.000	0
Bijdrage aan overige	1.604.000	1.604.000	0
Exploitatielasten	-6.190.000	-6.190.000	0
<b>Totale kosten</b>	<b>30.640.000</b>	<b>30.640.000</b>	<b>0</b>
<b>Opbrengsten</b>			
Min. Verkeer & Waterstaat	27.331.000	27.331.000	0
Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer	3.000.000	3.000.000	0
Bijdrage Gem Meerstad t.b.v. tunnels	4.856.000	4.856.000	0
Overige bijdragen	816.000	816.000	0
Afoming resultaat RB 22 februari 2012	-5.000.000	-5.000.000	0
	<b>31.003.000</b>	<b>31.003.000</b>	<b>0</b>
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>-363.000</b>	<b>-363.000</b>	<b>0</b>

**Projectnummer** : 8001280  
**Project** : Reconstructie NRW / Noordzeebrug  
**Projectleider** : Jelle Dijkstra  
**Planeconoom** : Frank van de Poel

#### **Omschrijving:**

In september 2011 heeft de raad de herziene investeringsbegroting van het project Noordzeebrug vastgesteld. Dit in navolging op de besluitvorming van 2006. Het ongelijkvloers maken van de kruising bij de Bedumerweg is onderdeel van het beleid om alle kruisingen op de ringwegen rondom Groningen ongelijkvloers te maken. Om deze ambitie te realiseren reserveren de gemeente en provincie jaarlijkse middelen voor het opwaarderen van de ringwegen.

Tegelijkertijd met de wens om de ringwegen op te waarderen, ligt er vanuit het Rijk de wens om de Vaarweg Lemmer-Delfzijl op te waarderen tot een nationale hoofdvaarweg (klasse V). De vaarweg wordt in fasen geschikt gemaakt voor grotere schepen. De Noordzeebrug moet hiervoor worden vervangen door een hogere brug. De wensen voor een hogere brug en een ongelijkvloerse kruising Noordelijke Ringweg/Bedumerweg zijn uitstekend te combineren tot één project. De gemeente betaalt slechts mee aan de werkzaamheden voor het ongelijkvloers maken van de kruising Bedumerweg.

De reconstructie wordt door de Provincie gerealiseerd in nauw overleg met de gemeente.

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

Raadsbesluit 29 november 2006, nr. 6f	€ 2.456.000
Raadsbesluit 28 september 2011, nr. 6i	<u>€ 859.515</u>
Totaal beschikbaar krediet:	€ 3.315.515

Dit krediet wordt middels Nieuw Beleid (€ 1,578 mln), BDU (€ 1,445 mln), ISV (€ 100.000), een bijdrage van de Provincie (€ 65.000) en een eigen middelen (€ 127.000) gedekt.

De werkelijke uitgaven bedragen per 31-12-2011 € 240.000

De tot op heden geboekte uitgaven blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet.

#### **Verschillen ten opzichte van de laatst vastgestelde begroting:**

n.v.t.

#### **Stand uitvoering van het project en risico's:**

Met de provincie is afgesproken (wordt vastgelegd in een realisatieovereenkomst die in de loop van 2012 tot stand zal komen) dat de financiële risico's (en kansen) bij de provincie zijn ondergebracht. De gemeente stuurt tijdens de aanbesteding en uitvoering vooral op het realiseren van de afgesproken kwaliteit, met name waar het de relatie met de omliggende woonwijken Indische Buurt, De Hoogte en Noorderhogbrug betreft.

#### **Verwacht eindresultaat**

n.v.t.

#### **Nacalculatie**

De herziene begroting heeft een nieuwe einddatum, nl een half jaar na de verwachte einddatum van het project (eind 2014), dat de afrekening medio 2015 wordt opgesteld.

# STAAT V 2011

## Project 8001280 Reconstr. NRW / Noordzeebrug

Bedragen in €							
Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 01-01-10	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangegane verplichtingen	2012	Totaal	
<b>Kosten</b>							
Bodemonderzoek	0	0	0	0	0	0	
Verwerving	0	0	0	0	0	0	
Sloopkosten	0	0	0	0	0	0	
Bijdrage Provincie Groningen	28.000	0	28.000	0	2.716.000	2.744.000	
Planontwikkeling	17.000	195.000	212.000	0	147.000	359.000	
Exploitatielasten	0	0	0	0	0	0	
Geluidschermen	0	0	0	0	213.000	213.000	
Betaalde BTW	0	0	0	0	0	0	
Bijdrage BCF egalisatiereserve	0	0	0	0	0	0	
<b>Totaal kosten</b>	<b>45.000</b>	<b>195.000</b>	<b>240.000</b>	<b>0</b>	<b>3.076.000</b>	<b>3.316.000</b>	
<b>Bijdragen</b>							
Rijksbijdragen	0	0	0	0		0	
Overige bijdragen	-60.000	-1.308.000	-1.368.000	0	-1.948.000	-3.316.000	
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-60.000</b>	<b>-1.308.000</b>	<b>-1.368.000</b>	<b>0</b>	<b>-1.948.000</b>	<b>-3.316.000</b>	
<b>Opbrengsten</b>							
Vrije sector	0	0	0	0	0	0	
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0	
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0	
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0	
Verkooprente	0	0	0	0	0	0	
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Saldo</b> (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	<b>-15.000</b>	<b>-1.113.000</b>	<b>-1.128.000</b>	<b>0</b>	<b>1.128.000</b>	<b>0</b>	

**Projectnummer** : 8001260  
**Project** : Reconstructie knooppunt Noordelijke / Westelijke Ringweg/ Reitdiep  
**Projectleider** : Provincie Groningen/N. de Jong

**Omschrijving:**

Samen met de provincie en het Rijk hebben wij in 1998 een studie gedaan naar de toekomst van de ringwegen. In deze studie wordt bepleit om alle kruispunten van de ringwegen op termijn ongelijkvloers te maken. Deze visie is overgenomen in de afspraken tussen provincie en gemeente. De gemeente en de provincie reserveren sindsdien jaarlijks middelen voor het opwaarderen van de ringwegen in de verhouding 2/7 en 5/7.

Het project betreft een reconstructie van het knooppunt Westelijke Ringweg en Noordelijke Ringweg waarbij de bogen soepeler worden vormgegeven en de kruising met verkeerslichten wordt opgeheven. Tevens wordt de rotonde Friesestraatweg met de prof. Uilkenslaan en de nog te realiseren noord-zuid-route ongelijkvloers gemaakt. De reconstructie wordt gefaseerd uitgevoerd. De eerste fase bevat globaal het ongelijkvloers maken van de voormalige rotonde met de prof. Uilkenslaan en het stroomlijnen van de bogen in de huidige ongelijkvloerse kruising Westelijke Ringweg - Noordelijke Ringweg. De tweede fase betreft globaal het opheffen van de huidige kruising Hoogeweg – Westelijke Ringweg, het verwijderen van de verkeerslichten, het verwijderen van een grondlichaam in de zuidlussenstructuur en het aanbrengen van een nieuwe asfaltlaag.

De totale kosten van de reconstructie zijn in 2006 geraamd op € 5.900.000 exclusief BTW. Hiervan komt € 4.285.000 voor rekening van de provincie Groningen en komt € 1.615.000, in de vorm van een aanneemsom, ten laste voor de gemeente Groningen. Daarnaast zijn de interne kosten van de gemeente Groningen en de afdracht aan de BCF-egaliseringsreserve geraamd op € 154.000 respectievelijk € 153.000. De totaal geraamde kosten voor de gemeente bedragen daardoor € 1.922.000.

Het project is voor een groot deel afgerond. Voor de laatste fase, de op- en afrit bij garage Veldma, geldt dat dit al langere tijd stil ligt. In februari 2012 heeft de provincie in nauw overleg met de gemeente en omwonenden een aantal voorstellen voor deze laatste fase besproken. De provincie werkt de voorstellen verder uit en stelt hiervoor een raming (met het juiste prijspeil) op. Het is mogelijk dat het toegekende krediet van € 1.922.000 niet toereikend is. De kostenraming van de provincie geeft hierover op korte termijn duidelijkheid.

De ombouw wordt gerealiseerd door de Provincie in nauw overleg met de gemeente.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 31 mei 2006 nr. 6H € 1.922.000

De kosten die voor rekening van de gemeente Groningen komen, worden gedekt door de onderstaande dekkingsbronnen:

Nieuw beleid 2006, ringwegen	€ 723.000
Nieuw beleid 2007, ringwegen	€ 238.000
GDU 2005, ringwegen	€ 277.000
GDU 2006, ringwegen	€ 454.000
GDU 2007, ringwegen	<u>€ 230.000</u>
	€ 1.922.000

De werkelijke uitgaven per 31-12-2011 bedragen € 1.718.000. Voor ons deel (2/7) resteert derhalve ongeveer € 200.000. Wanneer de kostenraming voor de laatste fase hoger uitkomt dan € 700.000 zullen de totale kosten het beschikbaar gestelde krediet overschrijden.

### **Stand uitvoering van het project**

De uitvoering is in 2006 begonnen en in oktober 2008 is de eerste fase (het grootste deel van het werk) opgeleverd. Binnen de werkzaamheden in deze eerste fase zijn ook grondwerkzaamheden voor de tweede fase meegenomen. Wat nog resteert uit fase 2 het opheffen van de kruising met verkeerslichten tussen Hoogeweg en Westelijke Ringweg. Hierover is afgesproken om dit in 2012 uit te voeren.

### **Verwacht eindresultaat**

Door een onvoorziene hoeveelheid meerwerk en extra werkzaamheden in het weekend om onredelijke verkeersstremmingen te voorkomen zijn de uitvoeringskosten van fase 1 hoger uitgevallen dan voorzien. Voor afronding van werkzaamheden in de tweede fase is een bedrag van ca. € 500.000 (prijspeil 2009, excl. BTW) nodig. In de realisatieovereenkomst met de provincie Groningen is afgesproken dat bij een overschrijding van de totale kosten de gemeente naar rato (29,1%) hierin bijdraagt. Concreet betekent dit dat voor uitvoering van de tweede fase vanuit de gemeente Groningen een bedrag van ca. € 145.500 eigen middelen nodig is. Binnen het gereserveerde budget voor ons aandeel zit voldoende ruimte in de post voorbereiding en toezicht om dit bedrag op te brengen.

Voor de laatste fase worden begin 2012 de plannen verder uitgewerkt en wordt er een kostenraming opgesteld. Op dit moment is ongewis of het beschikbare krediet van € 1.922.000 toereikend is. De verwachte start van uitvoering is 2012.

### **Nacalculatie**

Conform de regels die thans gelden voor het opstellen van een exploitatiebegroting kan naar verwachting in 2013 een nacalculatie opgesteld worden.

### **Risico's**

In de realisatieovereenkomst met de provincie Groningen is afgesproken dat bij een onder- of overschrijding van de totale kosten de gemeente naar rato (29,1%) hierin bijdraagt.

**Projectnummer** : 8001340  
**Project** : Doorstroming Laan Corpus den Hoorn en Van Ketwich Verschuurlaan  
**Projectleider** : Jan Nijhoff

**Omschrijving:**

De Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan vormen de entree van het zuidelijke stadsgebied. De opgave is binnen het budget het doorstromingsniveau te handhaven zonder voorbij te gaan aan randvoorwaarden op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De gemeenteraad heeft op 20 juli het raadsvoorstel om de verkeerslichten te koppelen vastgesteld. Het koppelen van de verkeerslichten kan ervoor zorgen dat de verkeersstromen beter gestuurd kunnen worden waardoor de doorstroming optimaal blijft. Het bleek niet mogelijk om de uitvoering nog voor de winter van 2011\2012 klaar te krijgen. De uitvoering van de werkzaamheden zal rond mei 2012 starten en eind juli 2012 worden afgerond.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 25 april 2007 nr 6 <sup>e</sup>	€	75.000
Raadsbesluit 18 december 2008 nr 6j	€	200.000
Raadsbesluit 20 juli 2011 nr 6g	€	<u>585.000</u>
Totaal	€	<u>860.000</u>

De werkelijke uitgaven per 31 december 2011 bedragen € 174.194 en blijven daarmee binnen het beschikbaar gestelde krediet.

**Laatst vastgestelde exploitatiebegroting**

n.v.t.

**Stand uitvoering van het project**

Het plan verkeert momenteel in de uitvoeringsfase. De gemeenteraad heeft het voorstel om de verkeerslichten te koppelen vastgesteld en het uitvoeringsbudget beschikbaar gesteld.

**Verwacht eindresultaat**

We verwachten dat de uitgaven binnen de begrote kosten zullen blijven.

**Nacalculatie**

Conform de daartoe geldende regelgeving zal naar verwachting in 2012 een nacalculatie aan de Raad worden aangeboden.

**Risico's**

Er zijn geen bijzonder risico's te benoemen voor dit project.

**Projectnummer** : 85000050  
**Project** : Oostelijke Ringweg  
**Projectleider** : Jelle Dijkstra  
**Planeconoom** : Frank van de Poel

**Omschrijving:**

De Oostelijke ringweg Groningen (verder te noemen ORG) is per 1 januari 2007 overgedragen van het rijk naar de provincie Groningen. Bij de overdracht is overeengekomen dat de provincie zorg zou dragen voor het opwaarderen van de ORG. De ORG wordt uitgevoerd als (stads)stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen met een max. snelheid van 70km per uur. De weg behoudt de twee rijstroken in beide richtingen. Door de nieuwe inrichting verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Bij de herinrichting wordt eveneens ruim aandacht gegeven aan de landschappelijke inrichting van de weg in het gebied gekoppeld aan natuurontwikkeling.

In de planontwikkeling is ruim aandacht besteed aan actieve communicatie met bewoners en bedrijven.

De gemeente draagt bij in deze ontwikkeling die geheel door de provincie wordt uitgevoerd. Daarnaast worden er interne plankosten gemaakt ter begeleiding van het project.

**Stand van de kredieten:**

Besluit d.d. 20 oktober 2010 € 4.158.000

De werkelijke uitgaven per 31 december 2011 bedragen € 265.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

**Verschillen met de laatst vastgestelde begroting**

Er zijn geen verschillen met de laatste vastgestelde begroting te melden.

**Stand uitvoering van het project**

Op dit moment is er een budget van € 724.500 aan plankosten geraamd. Tot op heden is daar nu een bedrag van € 265.000 op geboekt. In de aanloop zullen de plankosten nog wat aantrekken maar in de jaren daarna zal de inzet vanuit de gemeente minder worden.

De ramingen zijn gebaseerd op afdelingsoffertes voor de komende 5 jaar.

Ten aanzien van de uitvoering door de provincie is de eerste fase gestart. De komende tijd worden afspraken gemaakt op welke wijze de bijdragen aan de provincie worden voldaan. Dit zal verband gaan houden met het ritme van de dekking die verdeeld over de looptijd binnenkomt.

**Verwacht eindresultaat:**

De kosten worden volledig gedekt door de geraamde opbrengsten.

**Nacalculatie:**

De einddatum van het werk en de begeleiding vanuit de gemeente wordt verwacht op eind 2016. Rond die tijd zal de nacalculatie worden gepresenteerd.

**Risico's**

De risico's worden gevormd door het onvoorzien wat tijdens de uitvoering door de provincie kan optreden. Wij delen in dit risico van overschrijdingen mee in een verhouding van 2/7. In totaliteit is de investering 30 miljoen.

# STAAT V 2011

## Project 85000051 Oostelijke Ringweg

Bedragen in €

Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-10	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-11	Bedrag van aangeane verplichtingen	Nog te besteden of te ontvangen in:		Totaal
					2012	2013 e.v.	
<b>Kosten</b>							
Verwerving	0	0	0	0	0	0	0
Sloopkosten	0	0	0	0	0	0	0
Bodemonderzoek	0	0	0	0	0	0	0
Bouw- en woonrijp maken	0	0	0	0	0	0	0
Groenvoorzieningen	0	0	0	0	0	0	0
Kunstwerken	0	0	0	0	0	0	0
Planontwikkeling	123.000	142.000	265.000	298.000	134.000	28.000	725.000
Voorbereiding en toezicht	0	0	0	0	0	0	0
Exploitatielasten	0	0	0	0	0	0	0
Bijdrage aan BTW compens.fonds	0	0	0	0	0	0	0
Bijdrage aan provincie	0	0	0	0	687.000	2.746.000	3.433.000
Onvoorzien	0	0	0	0			0
<b>Totaal kosten</b>	<b>123.000</b>	<b>142.000</b>	<b>265.000</b>	<b>298.000</b>	<b>821.000</b>	<b>2.774.000</b>	<b>4.158.000</b>
<b>Bijdragen</b>							
gdu	0	0	0	0	-381.000	-1.335.000	-1.716.000
gemeentebijdrage	0	0	0	0	-454.000	-1.589.000	-2.043.000
bijdrage plankosten provincie	0	0	0	0	-350.000	-50.000	-400.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1.185.000</b>	<b>-2.974.000</b>	<b>-4.159.000</b>
<b>Opbrengsten</b>							
Vrije sector	0	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0	0
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b> (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	<b>123.000</b>	<b>142.000</b>	<b>265.000</b>	<b>298.000</b>	<b>-364.000</b>	<b>-200.000</b>	<b>-1.000</b>



**Projectnummer:** 85000573  
**Project:** Uitvoering Diepenring fase 1  
**Projectleider:** Cees Muller  
**Planeconoom:** Edwin Mol

**Omschrijving:**

Op 27 januari 2010 heeft de raad de visie Diepenring, "De parels en de ketting", vastgesteld. In deze visie is de ruimtelijke en functionele betekenis van de Diepenring geformuleerd. Uitgangspunt is dat de Diepenring, het visitekaartje van de stad, een opwaardering krijgt. Om ruimte te geven aan langzaam verkeer, verblijven en recreatief gebruik langs en op de Diepenring, moet ruimte worden vrijgespeeld door het opheffen van parkeerplaatsen en het aanpassen van het wegprofiel.

In het visiedocument is voorgesteld om de herinrichting van de Diepenring in fases uit te voeren en te starten bij het kanaalvak tussen de Visserbrug/Plantsoenbrug en de Boteringebrug. Hiervoor is gekozen vanwege de noodzaak om de binnenstad ten alle tijde bereikbaar te houden nu er aan de andere zijde van de Diepenring gewerkt wordt aan het Damsterdiep en later aan Forum, Oostwand, Regiotram en Steentilstraat e.d.

Vanwege de inhoudelijke en financiële verwevenheid is de herinrichting van de Noorderhaven vanuit het project Verbeterplan "Wonen op het water in de Diepenring en Noorderhaven" aan dit project toegevoegd.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 30 november 2011, nr. 8a

€ 420.000

De werkelijke uitgaven per 31 december 2011 bedragen € 31.000 en blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet.

**Voortgang uitvoering:**

Het project Diepenring, herinrichting 1<sup>e</sup> fase wordt opgeknipt in vijf deelfasen:

- A) haalbaarheid;
- B) ontwerpfase;
- C) technische voorbereiding;
- D) aanbesteding;
- E) uitvoering.

In die deelfasen worden concrete producten geleverd. Die producten worden vastgesteld aan het einde van de deelfase. Vaststelling vindt zoals gebruikelijk plaats door college en/of raad. Het kan voorkomen dat het college, ondanks dat zij bevoegd is om een bepaald besluit te nemen, hierover de raad wil raadplegen vanuit het oogpunt van zorgvuldige belangenafweging. Omdat niet bekend is of extra gangen naar de raad nodig zullen zijn, is hiermee in de planning geen rekening gehouden. Als dat wel het geval is, loopt de planning uit. Deelfase A is gestart in december 2011 en vooralsnog staat de planning tot en met de laatste deelfase uitvoering op medio 2014.

Voor de hele herinrichting van de Diepenring is oorspronkelijk € 3.450.000 beschikbaar: € 250.000 uit nieuw beleid 2008, € 2.000.000 uit nieuw beleid 2009 en € 1.200.000 uit BDU 2010.

NB. Voor de uitvoering van de vervolgfases van de Diepenring is op dit moment geen geld beschikbaar.

**Subsidies:**

Vanuit BDU 2010 wordt € 1.200.000 beschikbaar gesteld. In de tussentijd is actie ondernomen om uitstel van de uiterste realisatiedatum geregeld te krijgen.

**Eindresultaat:**

De totale kosten van het project (wegenproject én waterproject) zijn nog niet vast te stellen omdat het ontwerp nog niet definitief is. Daarom hebben wij ervoor gekozen dat de uiteindelijke grenzen van het uit te voeren werk afhankelijk te stellen van het beschikbare budget. Met andere woorden: het budget is taakstellend. In deelfase A van het project vindt de financiële toets plaats en worden de werkgrenzen van het project definitief bepaald.

**Nacalculatie:**

Op dit moment is de planning dat de uitvoering van de herinrichting Diepenring 1<sup>o</sup> fase medio 2014 gereed is. Dan zal ook de nacalculatie aan de Raad worden aangeboden.

**Risico's:**

De risico's variëren van ontbreken van goede oplossingen voor bewoners- en ondernemersparkeren tot planningsperikelen, etc. Elk risico heeft zo z'n eigen financiële component. Op dit moment is dat niet op bedragen gezet, maar zal in de komende deelfasen nader getoetst worden.

Een aantal te noemen risico's:

- Geen goede oplossing voor bewoners- en ondernemersparkeren;
- Inbreuk in de planning (i.v.m. Regiotram, werkzaamheden nutsbedrijven e.d.);
- Archeologische vondsten;
- Slechte inpassing woonbotenproject;
- Veel werkzaamheden Stadsbeheer;
- Werkzaamheden aan de monumentale kade nodig;
- Uitvoeringbudget ontoereikend;
- Onduidelijkheid over rioolaansluitingen schepen Noorderhaven

**Projectnummer** : 8001540  
**Project** : Autoloze Steentilstraat  
**Projectleider** : Jan Nijhoff

**Omschrijving:**

Aanleg van een winkel- en wandelroute vanuit de Damsterdiepgarage naar de binnenstad van Groningen via de Steentilstraat.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 17 november 2010, nr. 8e inzake uitvoeringskrediet	€ 260.000
Raadsbesluit 25 januari 2012, nr. 7a inzake aanvullend krediet	€ 45.000
Beschikbaar krediet	<u>€ 305.000</u>

De werkelijke uitgaven per 31 december 2011 bedragen € 260.000 en blijven daarmee binnen het beschikbaar gestelde krediet.

**Laatst vastgestelde exploitatiebegroting**

n.v.t.

**Stand uitvoering van het project**

De winkelwandelroute is aangelegd en de zakpaal met randapparatuur is geplaatst. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het technisch testen van de inzinkbare paal. Begin 2012 wordt het geheel overgedragen aan Stadsbeheer. Daarmee eindigt het project voor de aanleg van de winkel- en wandelroute door de Steentilstraat en het aanbrengen van de inzinkbare paal.

Begin 2012 is er een aanvullend krediet toegekend om extra kosten te kunnen dekken. Het gaat daarbij om de kosten die voortvloeien uit de randapparatuur, ondergrondse infrastructuur en de maatregelen die niet waren voorzien, zoals het overleg met de politie en hulpverleningsdiensten en naderhand. Ook het instellen van een tijdelijke omleidingsroute vanwege de bouwwerkzaamheden aan Damsterdiepgarage, waardoor het verkeer niet via het Damsterdiep stad uit kan rijden heeft voor extra kosten gezorgd. Dit experiment zal na een jaar worden geëvalueerd.

**Verwacht eindresultaat**

De verwachting is dat de kosten voor dit project binnen het beschikbare krediet zullen blijven.

**Nacalculatie**

n.v.t.

**Risico's**

n.v.t.

**Projectnummer** : 85000438  
**Project** : Parkeergarage Damsterdiep  
**Projectleider** : Gerrit Lieffering  
**Planeconoom** : Willem Berendsen / Bert Karsens

#### **Omschrijving:**

Op 30 november 2005 is het stedenbouwkundig plan "Damsterdiep weer Binnenstad" vastgesteld. Het plan omvat de bouw van een parkeergarage, het herontwikkelen van het openbaar gebied, en de bouw van een nieuw kantoor van Nijestee.

Voor de daadwerkelijke uitvoering staat de gemeente Groningen voor de bouw van de parkeergarage en de herontwikkeling van het openbaar gebied. Nijestee realiseert haar nieuw hoofdkantoor

De bouw van de parkeergarage wordt overschaduwed door enkele constructieve problemen. De meerkosten die daaruit voortvloeien en de geschillen die de gemeente met de aannemer heeft over de betaling hiervan, zijn op zijn vroegst in de 2<sup>e</sup> helft van 2012 inzichtelijk. De verwachting is dat dan ook meer zicht is op de financiële afwikkeling van deze geschillen.

#### **Laatst vastgestelde exploitatiebegroting:**

Voor de ontwikkeling is een grondexploitatie en een bouwexploitatie opgesteld. De bouwexploitatie, omvat de bouw van de parkeergarage. De bouwexploitatie is op 25 april 2007 onder punt 9 vastgesteld en in 2010 herzien. Ook is het benodigde uitvoeringskrediet in 2007 aangevraagd en toegekend. Op 17 november 2010, nr. 7b heeft de raad een aanvullend krediet beschikbaar gesteld van € 1,9 mln. Momenteel ligt een nieuwe herziening ter besluitvorming voor aan de raad. Deze staat V anticipeert op deze nieuwe herziening.

#### **Voortgang uitvoering:**

De bouw van de parkeergarage is nagenoeg afgerond. De bovenste laag is al opgeleverd en in gebruik genomen. De oplevering en ingebruikname van de onderste parkeerlaag volgt naar verwachting in het begin van 2012.

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

Raadsbesluit 25 mei 2005, nr. 29	€ 2.200.000
Raadsbesluit 25 april 2007, nr. 9	€ 32.397.000
Raadsbesluit 17 november 2010, nr. 7b	€ 1.900.000
Subtotaal beschikbaar krediet	€ 36.497.000
Raadsbesluit	€ 284.954
Totaal beschikbaar krediet	€ 36.781.954

In het voorliggend raadsbesluit wordt de raad gevraagd het krediet op te hogen met € 284.954,= tot 36.781.954,=. Het betreft hier een "netto krediet" voor de netto kosten. Met netto kosten wordt bedoeld de bouw- en bijkomende kosten voor de parkeergarage exclusief de kosten voor de fundering van Nijestee en exclusief de grondkosten die de gemeente intern doorberekend vanuit de grondexploitatie naar de bouwexploitatie.

De werkelijke uitgaven (netto kosten) per 31 december 2011 bedragen € 35,17 miljoen en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

Uit het kostenoverzicht blijkt dat de totale begroting uitkomt op € 41,216.954. Dit zijn de netto kosten vermeerderd met de € 4.45 miljoen intern doorberekende grondkosten.

De totale kosten worden gedekt uit de parkeerexploitatie voor € 39.316.954 een uit een bijdrage van € 1,9 miljoen uit reserve grondzaken uit 2010.

**Verschillen ten opzichte van de laatst vastgestelde begroting:**

Voor de verschillen ten opzichte van de laatst vastgestelde begroting wordt verwezen naar de laatste exploitatie die aan de Raad is aangeboden.

**Eindresultaat:**

De totale investeringskosten zijn begroot op € 41.216.954 miljoen. Uitgaande van de bovengenoemde exploitatie is de bouwexploitatie sluitend.

**Risico's:**

Zoals gemeld zijn er constructieve problemen en loopt de bouw van de parkeergarage hierdoor veelvertraging op. Onderstaand geven we aan welke risico's er bestaan.

- De aannemer van het project, Strukton, heeft een claim van € 3,4 miljoen ingediend bij de Gemeente Groningen. Het grootste deel van de claim (€ 2,9 miljoen) bestaat uit kosten die betrekking hebben op "de vertraging en meerkosten betreffende de ontspanning van de ondergrond". Inmiddels is er een geschil over lekkage van de -2 vloer bijgekomen. Ook hier claimt de aannemer meerkosten. Daarnaast lopen de rentekosten van de claim op. De totale claim wordt nu indicatief geraamd op € 6 miljoen.  
Het totale risico voor de gemeente is indicatief dus circa 6 miljoen groot (prijspeil 2012). Afhankelijk van de uitspraak van de raad van arbitrage en de geschillencommissie zal er een eind afrekening met betrekking tot dit risico plaatsvinden. In deze eindafrekening zullen ook kosten worden betrokken die de gemeente inmiddels zelf heeft gemaakt. De gemeente heeft zelf ook circa € 6 miljoen meerkosten gemaakt die in verband kunnen worden gebracht met de geschillen.
- Woningcorporatie Nijestee heeft een claim ingediend bij Strukton wegens te late oplevering. De kans bestaat dat Strukton deze claim zal doorleggen naar de gemeente.

# STAAT V 2011

## Project 85000438 Parkeergarage Damsterdiep

Bedragen in €							
Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2010	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangevane verplichtingen	2012	Totaal	
<i>Kosten</i>							
Bouw en bijkomende kosten	27.866.000	4.883.000	32.749.000	0	1.713.000	34.462.000	
Rente	1.788.000	1.325.000	3.113.000	0	-100.000	3.013.000	
Bijdragen derden	-604.000	-88.000	-692.000	0	0	-692.000	
Grondkosten	0	0	0	0	4.435.000	4.435.000	
<b>Totaal kosten</b>	<b>29.050.000</b>	<b>6.120.000</b>	<b>35.170.000</b>	<b>0</b>	<b>6.048.000</b>	<b>41.218.000</b>	
<i>Bijdragen</i>							
Reserve Grondzaken	-1.900.000	0	-1.900.000	0	0	-1.900.000	
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-1.900.000</b>	<b>0</b>	<b>-1.900.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1.900.000</b>	
<i>Opbrengsten</i>							
Opbrengstwaarde parkeergarage	0	0	0	0	-39.319.000	-39.319.000	
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-39.319.000</b>	<b>-39.319.000</b>	
Saldo (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	27.150.000	6.120.000	33.270.000	0	-33.271.000	-1.000	

85000438 Parkeergarage Damsterdiep

	Begroting 2012	Staat V 2011	Verschillen
<b>Kosten</b>			
Aanneemsom Structon	21.339.000	21.339.000	0
Meerwerk Structon	5.175.000	5.175.000	0
Externe adviseurs en bijkomende kosten	4.628.000	4.628.000	0
Vorbereiding en toezicht IGG	3.321.000	3.321.000	0
Rente	3.013.000	3.013.000	0
Bijdragen derden	-692.000	-692.000	0
Grondkosten	4.435.000	4.435.000	0
Totale kosten	<u>41.219.000</u>	<u>41.219.000</u>	<u>0</u>
<b>Opbrengsten</b>			
Reserve grondzaken	-1.900.000	-1.900.000	0
Opbrengstwaarde parkeergarage	-39.319.000	-39.319.000	0
	<u>-41.219.000</u>	<u>-41.219.000</u>	<u>0</u>
<b>Exploitatieresultaat</b>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>

**Projectnummer** : 8001330  
**Project** : Aanpak schoolomgeving 2007-2010  
**Projectleider** : Anke van der Goot

### **Omschrijving:**

In 2007 is een start gemaakt met de uitvoering van het project 'veilige schoolomgeving'. Voor alle omgevingen van de 48 basisscholen willen wij de verkeersveiligheid laten toenemen door het aanbrengen van herkenbare elementen, o.a. vrolijk gekleurde paaltjes, verbeteren van oversteekvoorzieningen en stopverboden. Door middel van deze maatregelen willen we enerzijds bereiken dat kinderen zelfstandig en op een veilige manier naar school komen en anderzijds dat elke weggebruiker in de stad de schoolomgevingen herkent en het rijgedrag daarop aanpast. Dit alles gebeurt in samenwerking met ouders, schooldirecties, politie, bewoners en gemeente.

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

Raadsbesluit 31-05-2006, nr 13	€	50.000
Raadsbesluit 25 april 2007, nr. 6c	€	225.000
Raadsbesluit 23 april 2008, nr. 9	€	225.000
Raadsbesluit 23 april 2008, nr. 9 (schoolhuisroutes)	€	200.000
Raadsbesluit 25 maart 2009, nr. 9	€	275.000
Raadsbesluit 16 december 2009, nr. 6g	€	400.000
Raadsbesluit 17 februari 2010, nr. 6g	€	175.000
Raadsbesluit 28 september 2011, nr. 6p	€	418.842
Raadsbesluit 9 november 2011, Gemeentebegroting 2012	€	400.000
Totaal	€	2.368.842

De werkelijke uitgaven tot en met 31 december 2011 bedragen € 1.600.000.

### **Stand uitvoering van het project**

De scholen zijn enthousiast over het project. In de plannen worden de kindvriendelijke routes meegenomen. Inmiddels hebben we voor 34 scholen maatregelen gerealiseerd. In het voorjaar van 2012 worden 5 schoolomgevingen heringericht. Met de resterende scholen worden plannen ontwikkeld en uiterlijk medio 2012 gerealiseerd.

Ook is er steeds meer aandacht voor verkeerseducatie op de scholen en zijn er meer aanmeldingen voor het behalen van het VerkeersVeiligheidsLabel, waarmee continuïteit in aandacht voor verkeersveiligheid is gegarandeerd.

### **Verwacht eindresultaat**

Er wordt naar gestreefd om alle directe schoolomgevingen van de 48 basisscholen uiterlijk medio 2012 aan te passen. Ook ontstaat er een netwerk ontstaan van kindvriendelijke routes door de stad, waardoor zelfstandige mobiliteit voor kinderen wordt bevorderd.

### **Nacalculatie**

Gezien de omvang van de uitgaven zal er in 2012 een nacalculatie aan de Raad worden aangeboden.

### **Risico's**

Geen bijzondere risico's.



**Projectnummer** : 8001360  
**Project** : Aanpak knelpunten 30 km/u gebieden  
**Projectleider** : Gerard Oord

### **Omschrijving:**

Met het treffen van snelheidremmende maatregelen in het buurtschap Dorkwerd en de Hoogeweg ten noorden van Dorkwerd is hier invulling gegeven aan het landelijke beleid "Duurzaam Veilig". Het plan hiervoor is samen met bewoners opgesteld en is door u in de raad van 28 januari 2009 vastgesteld.

In mei 2009 heeft de raadscommissie Beheer en Verkeer besloten in te stemmen met het collegevoorstel om de eerste 4 knelpunten in verblijfsgebieden aan te pakken conform 'Duurzaam Veilig'. Te weten: Vechtstraat, Engelbert/Middelbert, Haydnlaan/Troelstralaan en Floresstraat/Floresplein.

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

Raadsbesluit 25 april 2007, nr 6 <sup>e</sup>	€	30.000
Raadsbesluit 28 januari 2009, nr. 7a inzake knelpunt Dorkwerd	€	100.000
Raadsbesluit 29 september 2010, nr. 6k	€	200.000
Raadsbesluit februari 2012	€	<u>1.054.000</u>
Totaal beschikbaar krediet	€	1.384.000

Dekking vindt plaats uit verkeersmaatregelen - reconstructies 2008 (€ 60.000,-), BDU (€ 40.000,-) Het op 29 september 2010 verstrekte krediet van € 200.000 wordt gedekt uit het budget 'kleine verkeersmaatregelen en reconstructies', onderdeel van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.

De werkelijk uit gegeven kosten per 31-12-2011 bedragen € 357.000 en blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet.

### **Stand uitvoering van het project**

De werkzaamheden voor het onderdeel Dorkwerd zijn in 2009 uitgevoerd. De overige projecten zitten nog in de ontwerp/voorbereidingsfase.

Inmiddels heeft de inspraakavond voor Engelbert/Middelbert plaatsgevonden. Het streven is om de projecten eind 2011 in uitvoering te nemen.

De inspraakprocedures voor Engelbert/Middelbert, Floresstraat en Haydnlaan/Troelstralaan zijn afgerond. De inspraak voor de Vechtstraat is gepland voor maart 2012.

De planning is om de projecten Engelbert/Middelbert, Floresstraat en Haydnlaan/Troelstralaan in de zomer van 2012 uit te voeren. Het streven voor de Vechtstraat is om deze komend najaar uit te voeren.

### **Eindresultaat**

Verwachting is dat de plannen binnen de gestelde budgetten kunnen worden gerealiseerd.

### **Nacalculatie**

Gezien de omvang van de uitgaven zal er geen nacalculatie aan de Raad worden aangeboden.

### **Risico's**

Dit project kent geen bijzondere risico's.

**Projectnummer** : 85000108  
**Project** : Verkeerseducatie  
**Projectleider** : Janet Stoker

**Omschrijving:**

Verkeerseducatie is één van de belangrijkste pijlers van het verkeersveiligheidsbeleid. Door middel van diverse aansprekende educatieprojecten wordt de schoolgaande kinderen al vroeg geleerd hoe zich te gedragen in het verkeer. Zo worden er verkeersexamens afgenomen bij basisschoolleerlingen en organiseren we verkeermarkten voor brugklassers. Jaarlijks wordt voor € 96.000 aan verkeerseducatie activiteiten uitgevoerd.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 25 maart 2009 nr. 14	€	96.000
Raadsbesluit	€	96.000
Raadsbesluit 30 maart 2011, nr 6d	€	<u>97.000</u>
Totaal beschikbaar krediet	€	289.000

De dekking vindt voor de helft plaats uit provinciaal geld (BDU 2011) en de andere helft wordt gevonden in het budget “verkeersmaatregelen – reconstructies” in de begroting 2011.

De werkelijke kosten tot en met 31 december 2011 bedragen € 240.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

**Stand uitvoering van het project**

Het verkeerseducatieprogramma van 2011 is uitgevoerd. Er zijn educatieprojecten aangeboden aan basisscholen en scholen voor voortgezet onderwijs. Ook is er een aantal nieuwe projecten aangeboden om nog beter de voornaamste doelgroep, schoolgaande kinderen in basis en voortgezet onderwijs, te kunnen aanspreken.

Zo draagt het project bij aan een continu aanbod van verkeerseducatie op de scholen en aan verkeersveilig gedrag van haar leerlingen.

**Verwacht eindresultaat**

De verwachting is dat de kosten binnen het gestelde krediet blijven.

**Nacalculatie**

Op grond van de werkelijke uitgaven zal er geen nacalculatie aan de Raad worden aangeboden.

**Risico's**

Geen bijzondere risico's.