



Telefoon (050) 367 83 07/ Jeroen Berends
Onderwerp Sleutelprojectenrapportage 2^e periode 2009

De leden van de gemeenteraad van Groningen
Grote Markt 1
GRONINGEN

Datum 2 1 SEP 2009

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO09.2042096

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u de tweede Voortgangsrapportage Sleutelprojecten van 2009 (mei-augustus). In deze sleutelprojectenrapportage zijn twee nieuwe projecten toegevoegd: Zernike en Stationsgebied. Afgevoerd van de lijst is De Held III, zodat het totale aantal in deze rapportage dertien is, inclusief de rapportage over de Regiotram. Zoals aangegeven brengen wij het onderwerp duurzaamheid in relatie tot de verschillende sleutelprojecten dit keer extra onder de aandacht. De actuele ontwikkelingen zijn gearceerd.

Woningbouwproductie

- In de eerste ronde van het Stimuleringsbudget Woningbouw van het ministerie van WWI is aan de gemeente Groningen 2,2 miljoen toebedeeld, bedoeld om stilvallende bouwprojecten als gevolg van de economische crisis vlot te trekken.
- De verkoop van nieuwbouwwoningen, vooral die van de eengezinswoningen, lijkt in Groningen iets te zijn aangetrokken ten opzichte van de vorige periode. Van een opleving in de appartementensector is echter nog geen sprake. Om leegstand van de opgeleverde en nog op te leveren gebouwen te voorkomen wordt een deel van de woningen in de verhuur gedaan. Dit geldt bijvoorbeeld voor De Bloemhof op de voormalige waterbedrijfslocatie en voor de appartementencomplexen De Stoker, De Brander en De Frontier op het Europapark.

Grote Markt

- Het definitief ontwerp voor het Forumgebouw (inclusief parkeergarage en fietsparkeerkelder) is samen met het definitief bedrijfsplan in juni 2009 door uw raad vastgesteld.
- De uitvoeringswerkzaamheden beginnen dit najaar.
- De nieuwbouw van Vindicat wordt ontworpen door De Zwarte Hond.

Stationsgebied ontwikkelingsvisie

- Doel van de visieontwikkeling is te komen tot een integrale gebiedsvisie voor het stationsgebied, waarin het verkeersprogramma en de vastgoedontwikkeling optimaal op elkaar zijn afgestemd en elkaar versterken. In de komende periode wordt de ontwerpogave geformuleerd en de eerder met uw raad besproken voorverkenning verder verdiept. In dat kader heeft AGV-Movares een onderzoek verricht naar de mogelijkheden voor de toekomstige ruimtelijke organisatie van alle verkeersfuncties in het gebied en is nader ingezoomd op de Glaudé-locatie met het oog op de toekomstige aanlanding van de tram.

RegioTram

- Begin 2010 valt het definitieve besluit over het Voorlopig Ontwerp van lijn 1.
- Uw raad besloot ook om de aanleg van de tweede tramlijn naar het UMCG en recreatiegebied Kardingte te versnellen, daarbij rekening houdend met de verbinding van de wijken Beijum en Lewenborg met de binnenstad na aanleg van lijn 1. Het voorkeurstracé van lijn 2 wordt tijdens de participatieperiode in het najaar aan de inwoners voorgelegd en in februari 2010 aan uw raad.

ZRW

- Op basis van het onderzoek naar de oplossingsvarianten, de informatie uit de bevolkingsraadpleging en de resultaten van het kwaliteitsteam, heeft de stuurgroep een bestuurlijke voorkeursvariant vastgesteld: “Een oplossing op het huidige tracé, bestaande uit een verdiepte ligging van de hoofdrijbaan met overkluizingen tussen Julianaplein en Europaplein, waarbij de parallelwegen hier op maaiveld liggen. Tussen het knooppunt Vrijheidsplein en het Julianaplein komt de hoofdrijbaan op palen te staan. Het Julianaplein krijgt een fly-over op maximaal 1 niveau hoger dan het huidige plein. Tussen het Europaplein en Euvelgunne komt een verhoogde rijbaan op een talud, met de parallelwegen op dezelfde hoogte. Het huidige Europaplein blijft gehandhaafd, maar met een nieuwe aansluiting op de Bornholmstraat.” Nadat de voorkeursvariant is vertaald in een bestuurlijke overeenkomst met de minister van Verkeer en Waterstaat **wordt de planstudie** gestart.

Meerstad

- Het Algemeen Bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Meerstad heeft op 2 juli 2009 besloten dat Meerstad definitief de plaatsnaam wordt van het gebied.
- In juni heeft uw raad ingestemd met de geactualiseerde grondexploitatie van Meerstad. In de *GREX Meerstad 2009* wordt uitgegaan van uitgifte van 150 kavels in 2010, jaarlijks oplopend met 75, om vervolgens vanaf 2015 weer over te stappen op de beoogde jaarlijkse afzet van 600 woningen. Een aantal doorgevoerde optimalisaties in de grondexploitatie wordt in de tweede helft van 2009 nader onderzocht op haalbaarheid en effecten. Uw raad zal hierover eind 2009 gerapporteerd worden.

Bodenterrein

- Het ontwerp bestemmingsplan is op 30 juni 2009 door ons college vastgesteld en op 27 augustus de inspraakprocedure ingegaan.
- De aanleg van de nieuwe Vrydemaweg start in de zomer van 2010.
- Het Rijk draagt vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) voor 16 miljoen euro bij aan ontwikkelingen in de Centrale Zone, verdeeld over UMCG-Noord/Bodenterrein en de Eemskanaalzone (Sontbrug). Deze middelen zullen worden benut voor de eerste fase van beide ontwikkelingen.

Eemskanaalzone

- Op 31 augustus is de eerste paal van de Berlagebrug geslagen. De brug zal volgens planning eind 2010 in klaar zijn.
- Voor de Sontbrug worden middelen uit de toegekende FES subsidie voor de Centrale Zone ingezet. Nieuwe gegevens met betrekking tot de aanleg van een OV-verbinding naar Meerstad, de geprognosticeerde verkeersintensiteiten en aanpassing van de N360, getoetst aan de oorspronkelijke ontwerpuitgangspunten, worden dit najaar verwacht.
- Het met de bewoners besproken stedenbouwkundig concept van de woonschepenhaven wordt de komende maanden uitgewerkt in overleg met de corporaties Nijestee en Lefier. Gemeentelijke besluitvorming wordt voorzien in het eerste kwartaal van 2010.

Europapark

- De onderdoorgang Meeuwerderweg zal medio oktober in gebruik genomen kunnen worden.
- Er zijn geen bezwaren aangetekend tegen het bestemmingsplan Station Europapark; daarmee is het onherroepelijk geworden. De door uw raad vastgestelde uitwerkingpunten worden onderzocht; in het bijzonder de plek van de fietsenstallingen verdient bijzondere aandacht. De planning gaat uit van een ingebruikname van het station in december 2011.
- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het door ons gevraagde bedrag van 9,9 miljoen voor de Spoorse Doorsnijdingssubsidie toegekend.

Duurzaamheid

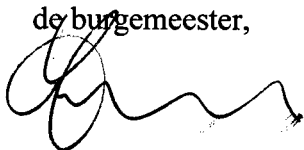
Groningen heeft ambitieuze duurzaamheidsdoelstellingen. We willen een schone, leefbare stad en een energieneutrale stad in 2025. In de verschillende sleutelprojecten is deze gemeentelijke ambitie dan ook een belangrijk en steeds vanzelfsprekender thema.

- In het definitief ontwerp van het Groninger Forum is een extra pakket duurzaamheidsmaatregelen – het zogenaamde duurzaamheidspakket ‘+’ – opgenomen.

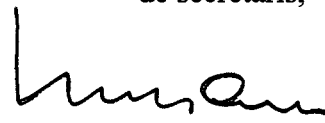
- In opdracht van ProRail wordt gekeken of er in het ontwerp van station Europapark nog aanpassingen kunnen worden doorgevoerd die de duurzaamheid bevorderen (groende daken etc). Ter voorbereiding op het plan van aanpak voor het Helperpark is een duurzaamheidsonderzoek uitgevoerd.
- Zodra de aanbesteding aan de orde is, zal vanuit het Project RegioTram aandacht worden gevraagd bij de marktpartijen om een optimale balans te vinden tussen exploitatie, financiering én duurzaamheid.
- Bij de keuze van de bestuurlijke voorkeursvariant voor de aanpak van de ZRW is een goede ruimtelijke inpassing die de duurzame ontwikkeling van de stad zoveel mogelijk ondersteunt, een belangrijke factor geweest. De verdiepte ligging van de hoofdrijbaan met overkluizingen tussen Julianaplein en Europaplein zorgt voor minder geluidshinder, visuele hinder en barrièrewerking en daarmee voor een verbeterde leefomgeving.
- Ca. 400 woningen in de 1^e fase van Deelplan I van Meerstad worden voorzien van een warmtepomp. Onderzocht wordt nog of het mogelijk is aanvullende maatregelen toe te passen, zoals een zonneboiler. Daarnaast wordt een advies voorbereid inzake de realisatie van een aantal energieneutrale woningen in Deelplan I.
- Momenteel vindt een haalbaarheidsonderzoek plaats naar de mogelijkheden om de restwarmte van het UMCG als verwarmingsbron te gebruiken voor nieuwbouwwoningen op CiBoGa en aan het Oosterhamrik-tracé.
- Het in aanbouw zijnde Centrum voor Levenswetenschappen op Zernike krijgt klimaatbeheersing via het duurzame systeem van warmte-koude opslag in combinatie met betonkernactivering.
- Westpoort ontwikkelt zich tot een hoogwaardig en duurzaam bedrijventerrein. Gedacht wordt aan gebruik van aardwarmte, zonne-energie en groen gas afkomstig van de suikerfabriek in Hoogkerk.
- Duurzaamheid is een vanzelfsprekend onderdeel van de totale ontwerpopgave voor het Stationsgebied.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,



de secretaris,



Voortgangsrapportage

Sleutelprojecten

mei-augustus 2009



1. Gasfabriek en Bodenterrein
2. Damsterdiep Parkeergarage
3. Eemskanaalzone
4. Europapark
5. Grote Markt
6. Zernike
7. Martiniziekenhuis e.o.
8. Meerstad
9. Oosterhamrikzone
10. Westpoort
11. Zuidelijke Ringweg
12. Regiotram
13. Stationsgebied

Inhoud

1. Gasfabriek en Bodenterrein	pagina	3
2. Damsterdiep parkeergarage	pagina	7
3. Eemskanaalzone	pagina	9
4. Europapark	pagina	13
5. Grote Markt	pagina	17
6. Zernike	pagina	19
7. Martiniziekenhuis en omgeving	pagina	22
8. Meerstad	pagina	25
9. Oosterhamrikzone	pagina	30
10. Westpoort	pagina	34
11. Zuidelijke Ringweg	pagina	36
12. Regiotram – door Projectbureau Regio Tram	pagina	38
13. Stationsgebied	pagina	43

1. GASFABRIEK- EN BODENTERREIN

1. Voortgang

Gasfabriekterrein

Schots 3 / Trezor en Parkeergarage Boterdiep

Nog voor de opening van Het Paleis op 19 september aanstaande vindt de herinrichting plaats van het openbare gebied tussen de Beren en Het Paleis.

In de afgelopen periode is de afdichting van het parkeerdek, in de vorm van een membraam, aangebracht. Afhankelijk van de weersomstandigheden is de oplevering ervan begin september een feit. Hierop wordt vervolgens de tijdelijke inrichting van het parkeerdek aangebracht. De bouwvergunning voor de auto in- en uitgang aan de Bloemsingel wordt naar verwachting eveneens in september afgegeven. Deze kan in dat geval medio 2010 in gebruik genomen worden.

Schots 4A, 4B en 6B / De Touwbaan, 51 koopwoningen

Op de stadswoningen van de schotsen 4A en 4B zijn een aantal opties genomen. De start bouw is nog onzeker. Het wachten is op de ontwikkelaar, die om deze opties ook daadwerkelijk te kunnen uit oefenen in gesprek is met de gemeente over de gronden. De aangevraagde stimuleringsbijdrage van WWI voor deze woningen is niet gehonoreerd. In de tweede tranche van deze maatregel van het Rijk wordt het project mogelijk opnieuw ingediend.

De resterende woningen van schots 4B en 6B, gaan tegelijk in de verkoop met de grondgebonden woningen van schots 5. Start bouw is anderhalf jaar opgeschoven en gepland, indien de verkoop niet stagneert, in het najaar van 2011.

Schotsen 5 (Grutmolen), 6 (Courtine) en 7 (Jacobijn)

De appartementen van schots 5 worden afgenomen door Nijestee voor de stichting Schots en Scheef (stichting voor en door fysiek gehandicapten). De bouw van de volledig voor rolstoelers aangepaste appartementen start naar verwachting tegelijk met die van de ca. 20 stadswoningen van schotsen 4A en 4B. De bouw van de grondgebonden woningen van schots 5 worden naar verwachting, eveneens nadat de verkoop ervan naar behoren verloopt, verwacht eind 2011/medio 2012, tegelijk of opvolgend aan de woningen op schots 6B en zijn daarom ook fors vertraagd.

Over de uitvoering en de planvorming van de schotsen 6 en 7 kan nog steeds geen concrete uitspraak gedaan worden. De vertraging wordt vooral veroorzaakt door de veranderende marktomstandigheden.

Schots 8 en 9 / Rust-locatie

Deze saneringswerkzaamheden zijn voor een deel opgeschort naar augustus/september van dit jaar vanwege bezwaren en de recente uitspraak van de rechter tegen de noodzakelijkerwijs afgegeven kapvergunning. Over de archeologische vondsten is recent informatie verstrekt.

De haalbaarheid van een tijdelijke manifestatie op de schotsen 8 en 9 voor de innovatieve en creatieve industrie - het Open Laboratorium Ebbingse (OLE)- wordt onderzocht. Voorstellen voor te realiseren en te gebruiken paviljoens worden eind dit jaar verwacht.

Schots 10a / Inrichting openbare ruimte / Watermolen en vijver / Voormalige joodse begraafplaats / Beheer

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden

De locaties Bloemsingel 10 / Het paleis, Waterbedrijf en Silo

Op 19 september zal Het Paleis geopend worden en is de volledige oplevering van Bloemsingel 10 daarmee een feit. Van het in aanbouw zijnde complex De Bloemhof op de voormalige waterbedrijf locatie worden 21 woningen van de 63 verhuurd door een institutioneel belegger.

De Stichting Groninger Monumenten heeft de silo nog niet overgenomen van de gemeente. De gemeente heeft de stichting hiervoor in gebreke gesteld. Eveneens heeft de restauratie van de Silo vertraging opgelopen. Bovendien is de Silo eind mei gekraakt. Recent heeft de uitspraak van de rechter ertoe geleid dat inmiddels de silo is ontruimd. Overleg met de Stichting Groninger Monumenten heeft geleid tot de situatie dat in september de overdracht alsnog plaats gaat vinden en de restauratiewerkzaamheden op korte termijn gaan aanvangen.

B o d e n t e r r e i n

Ontwerp bestemmingsplan

Het ontwerp bestemmingsplan is op 30 juni 2009 door het college vastgesteld en op 27 augustus de inspraakprocedure in gegaan. In het kader van het actieplan jongerenhuisvesting wordt bekeken of het gebied een (tijdelijke) invulling (ca. 10 jaar) kan bieden voor jongerenwoningen. Dit kan leiden tot lagere opbrengsten van zowel de parkeergarage als de grond. Op korte termijn wordt hierover uitsluitsel gegeven.

Vrydemaweg

De aanleg van de nieuwe Vrydemaweg ter vervanging van de Antonius Deusinghlaan start in de zomer van 2010. De sloopwerkzaamheden van het 'Dierenlab' zijn in mei gestart.

Het overige Bodenterrein is sinds 15 maart jl. geheel vrij van parkeren en wordt tijdelijk gebruikt als depot voor de sanering op de locatie Rust. Het woonwerk-parkeren van UMCG/RUG is voor een deel ondergebracht in de Boterdiepgarage en de parkeergarage Noord op het UMCG-terrein en voor een belangrijk deel op diverse P&R's (Kardinging, Europapark, Haren en Zernike).

2. R i s i c o ' s

Afloop risico's benoemd in de grondexploitatie

- Risico op lagere opbrengsten uit grondverkoop van woningen
- Risico op stagnatie van de woningmarkt.
- Risico op hogere kosten (rente, planontwikkeling en prijsontwikkeling) door stagnatie van het proces met de ontwikkelaar.
- Risico op oplopende kosten van bouw- en woonrijp maken door noodzakelijke tijdelijke voorzieningen in uitvoeringsfase.
- Risicobijdrage in oplossing problematiek lekkage circusgarage.
- Kans op subsidie: Er is een subsidieaanvraag in het kader van FES/Nota Ruimte.
- Kans en risico: het Oosterhamrikkanaal moet nog uitgewerkt worden.
- Ontwikkelingen in de economie met als gevolg wijzigende parameters; De economie heeft een belangrijke invloed op de resultaten. De renteparameter kan wijzigen, kostenstijging en opbrengstenstijging kunnen wisselen en afhankelijk van de economie zijn partijen meer dan wel minder bereid om risico's te nemen. Aanbestedingsresultaten zijn hiervan afhankelijk en looptijden kunnen daardoor

beïnvloed worden. In deze exploitatie hebben de parameters een behoorlijke invloed. Dat komt omdat de looptijd relatief lang is tot eind 2016. Afwijkingen in de parameters kunnen daardoor behoorlijk doorwerken op eindwaarde. Maar omdat de looptijd wat langer is, kan er veelal ook beter gestuurd worden op het resultaat. Dit kan een risico vormen, maar zeker ook een kans.

Actuele risico's

De grondexploitatie kent naast de normale risico's geen andere actuele risico's. De in de grondexploitatie benoemde risico's zijn nog steeds actueel.

3. Financiën

Laatst vastgestelde exploitatiebegroting

De "herziene grondexploitatie CiBoGa 2008" is in december door de raad vastgesteld waarbij eveneens het aanvullende krediet is geaccordeerd.

Voortgang uitgifte

De verkoopopbrengsten van het Circusterrein zijn in 2000 gerealiseerd. De uitgifte van gronden op het Gasfabriekterrein zijn in de laatst vastgestelde begroting gepland in de periode van 2005 tot en met 2011 en de uitgiftes op het Bodenterrein in een latere fase.

Subsidies

De ontvangen subsidies die ten behoeve van dit project zijn ontvangen zijn door de subsidiegever definitief vastgesteld en afgerekend met uitzondering van de bijdragen die verkregen zijn op basis van het Besluit Locatiegebonden Subsidies (BLS).

Het Rijk erkent in de nota Ruimte de kracht en potentie van de Centrale Zone en heeft dit recent ook in financiële ondersteuning vertaald. Zij draagt daartoe de komende periode vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) voor 16 miljoen euro bij aan ontwikkelingen op UMCG-Noord/Bodenterrein en in de Eemskanaalzone. Deze middelen zullen worden benut voor de eerste fase van beider ontwikkelingen.

Stand van de kredieten

Raadsbesluit 25 maart 1998:	32.824.000
Raadsbesluit 29 maart 2000:	<u>68.046.350</u>
Totaal beschikbaar per 29 maart 2000:	100.870.350
terug te vorderen BTW:	<u>3.056.000</u>
Totaal per 29 maart 2000:	103.926.350
Uitname krediet garage per 29-03-2000:	<u>€19.070.114</u>
Totaal beschikbaar krediet grex per 29-03-2000:	84.856.236
Raadsbesluit 17-12-2008, besluitnr. 6A:	<u>€8.783.000</u>
Totaal beschikbaar krediet	<u>93.639.000</u>

Gedurende de looptijd is de totale exploitatie (grondexploitatie en parkeerexploitatie) uit elkaar gehaald zodat er nu slechts nog sprake is van één grondexploitatie. Over de parkeergarage wordt afzonderlijk gerapporteerd in de staat V. Naast deze splitsing is de grondexploitatie ook opgesplitst in de onderdelen Circusterrein, Gasfabriekterrein en Bodenterrein. Dit om beter te kunnen sturen. De sturing vindt plaats op deelbudget niveau. Er

blijft echter wel één complex bestaan, zodat ook op staat P niveau dit in totaliteit wordt gepresenteerd.

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 1 juli 2009: € 62 miljoen (incl. aangegane verplichtingen).

Voor een gedetailleerde analyse verwijzen we naar de Staat P. Hieruit blijkt met name een verschil in de verwachte fasering van het project.

Slotcalculatie

In de vastgestelde exploitatiebegroting loopt de verwachte exploitatieperiode tot en met 2016. Daarna kan de slotcalculatie worden opgesteld en het complex worden afgesloten.

2. DAMSTERDIEP PARKEERGARAGE

1. Voortgang

De aannemer heeft onder water het beton van de werkvloer van het eerste compartiment gestort. Na uitharden ervan is het eerste compartiment leeggepompt. Dit is nog vóór de bouwvak gebeurd, waarmee de diepte van de parkeerkelder ook zichtbaar is geworden. Na het droogpompen moeten de stempels aan de bovenzijde en de betonvloer aan de onderzijde de damwand stijf houden. Enige doorbuiging zou optreden en de zetting als gevolg daarvan is berekend. Hierbij hebben zich geen onverwachte afwijkingen voorgedaan.

Verder zijn er controlesonderingen gemaakt in compartiment 2. Dit volgens afspraak met de verzekering om te controleren of wij in dit compartiment weer aan de vereiste trekkracht voldoen. Ook dit is goed bevonden, waarmee o.i. ook is aangetoond dat met de door ons gegeven directieaanwijzingen de trekkracht voldoende blijft en er geen extra palen bijgeplaatst hoeven te worden in dit compartiment. Intussen is begonnen met het aanbrengen van tijdelijke en definitieve stempels.

In het derde compartiment zijn voor de bouwvak de laatste (400) palen aangebracht.

De risico's die hebben gespeeld bij compartiment 1 spelen nog deels bij de overige twee compartimenten. Gezien de resultaten tot dusver zijn we optimistisch over het verloop van de werkzaamheden in deze compartimenten.

Het aangepaste inrichtingsvoorstel voor het plein is positief beoordeeld door de raadscommissie Ruimte en Wonen en heeft ter visie gelegen. Het voorlopig ontwerp is vrijwel afgerond, zodat wij u daarover op korte termijn kunnen informeren.

2. Risico's

Na de uitspraken van de Raad van State op 31 december 2008 (zaak 200802305/1) waarin de gemeente Groningen op alle fronten in het gelijk werd gesteld, zijn er geen planologische risico's meer voor dit project.

Planschade

In het voortraject is zodanig gewerkt, dat het optreden van schade voor derden zo beperkt mogelijk blijft. Tijdens de uitvoering wordt mede met inzet van een begeleidingsgroep zoveel mogelijk maatregelen getroffen om onnodig nadeel te voorkomen. Daar waar dat uiteindelijk niet meer te voorkomen is, zijn maatregelen getroffen bijvoorbeeld door hulp bij (tijdelijke) verhuizing. Op verzoek van de raad is een nadeelcompensatieregeling vastgesteld.

De Commissie Nadeelcompensatie heeft al diverse zittingen gehad en voor ons de hoogte van de verwachte vergoedingen in kaart gebracht. In de toekomst zijn wellicht meer middelen nodig.

Grondexploitatie

Voor de uitgang van de parkeergarage richting de Nieuweweg is een hoekpand aangekocht. Zoals verwacht en u eerder gemeld zal deze herontwikkeling sluiten met een tekort. Ook de vertraging van het project zal op andere onderdelen van de grondexploitatie tekorten opleveren, bijvoorbeeld op de hiervoor genoemde post nadeelcompensatie, hogere rentelasten en kostenstijgingen. Het later opengaan van de parkeergarage kan gevolgen hebben voor de exploitatie van de garage. In de tweede helft van 2009 kunt u een herziene grondexploitatie tegemoet zien, waarin een zo nauwkeurig mogelijke schatting van deze tekorten.

Vastgoedexploitatie (garage)

Het gaat hier om de ontwikkelingskosten van de parkeergarage. In de staat V van 2008 hebben wij u geïnformeerd over de financiële stand van zaken rond dit onderdeel van de ontwikkeling van het Damsterdiep. Daarin hebben we u gemeld, dat de post Onvoorzien voor het grootste deel al is aangeslagen door extra eisen die aan ons zijn gesteld door de verzekeraar, overig meerwerk en door de vertragingskosten vanwege de stilstand in het werk. Veel hangt af van de continuïteit van het werk tot afronding. Gelijktijdig met de herziening van de grondexploitatie zullen wij u een actueel inzicht geven in onze verwachtingen op dit onderdeel. Zoals u toegezegd zullen we u zonodig een herziene exploitatiebegroting en kredietaanvraag voorleggen. Daarenboven speelt het hiervoor al genoemde risico vanwege de claim van aannemer. Hierover komt pas duidelijkheid na arbitrage. De uitspraak wordt verwacht in de loop van 2010.

3. Financiën

Stand van de kredieten (Staat P van 01-07-2009)

Onderstaande kredieten hebben als dekking de grondexploitatie van het Damsterdiep.

Raadsbesluit 20 september 2004, nr. 96	600.000
Raadsbesluit 25 mei 2005, nr. 29	635.000
Raadsbesluit 25 april 2007, nr. 9	8.008.000
Raadsbesluit 20 juni 2007, nr. 34	<u>400.000</u>
Totaal toegestane kosten van het plan	<u>9.643.000 €</u>

De verwachte uitgaven bedragen € 9,6 miljoen en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 1 juli 2009: € 7,8 miljoen (incl. aangane verplichtingen).

Parkeergarage (Staat V van 31/12/2008)

Besluit 25-05-2005, nr. 29, planvoorbereidingskrediet	1.015.000
Besluit 25-04-2007, nr. 9, uitvoeringskrediet parkeergarage	<u>32.397.000</u>
Totale toegestane kosten van het plan	33.412.000 €

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 20 augustus 2009: € 15.028.000

Extern onderzoek zal de effecten van de ontwikkeling van het Damsterdiep voor de parkeerexploitatie in beeld brengen en tevens aangeven of er mogelijkheden bestaan om vanuit de parkeerexploitatie extra bijdragen voor de grondexploitatie te genereren.

3. EEMSKANAALZONE

1. Voortgang

In het vooroverleg over de visie Eemskanaalzone hebben verschillende partijen hun zorgen geuit over de bereikbaarheid van het zuidelijk en oostelijk deel van de stad. Daarom is afgesproken dit inzicht op stedelijk schaalniveau te geven. Voor vrijwel alle hieronder beschreven deelgebieden geldt dat bij de uiteindelijke toetsing door de provincie en het rijk gekeken zal worden naar de verkeerseffecten daarvan.

Voor de uitwerking van de visie voor de Eemskanaalzone zijn vooral de aanwijzingen voor de vormgeving van onderdelen van de nieuwe infrastructuur van belang. Het gaat dan bijvoorbeeld om het inrichtingsprincipe voor de nieuwe kruising Sontweg-Bornholmstraat (Berlagebrug-Sontbrug). Hiervoor wordt gesteld dat voor de auto de noord-zuidrichting een hogere prioriteit in het stedelijke verkeerssysteem heeft dan de oost-west verbinding. In de vormgeving van deze “kruising” zal dit tot uitdrukking moeten komen. Ook geeft het onderzoek aan, dat bij de koppeling van de Oostelijke Ringweg aan de nieuwe Driebondsweg ruimte moet worden gehouden om op termijn verdubbeling van de rijstroken op de hier aan te leggen rotondes mogelijk te maken. De aanwijzingen zullen verder worden uitgewerkt bij het verkeerskundig ontwerp. Verder doet het onderzoek nog uitspraken over de circulatie van het verkeer op het “carré” Berlagebrug/Sontweg/Oosterhavenbrug/Damsterdiep dat ontstaat met de openstelling van de Berlagebrug. Hier is belangrijke capaciteitswinst te boeken, maar daarvoor is een nadere uitwerking met een dynamisch verkeersmodel nodig.

Kop van Oost

De bouw van de appartementen, commerciële ruimten en de parkeergarage in het westblok is vergevorderd. Van de 180 appartementen zijn er 105 verkocht, van de 25 grondgebonden woningen 21. Oplevering van de eerste woningen wordt verwacht in het 4e kwartaal van 2009. De voorbereidingen voor het oostblok (fase 2) zijn gestart. Over de start van de ontwikkeling is nog geen definitief besluit genomen.

De gemeentelijke werkzaamheden in dit project bestaan uit werkzaamheden in het kader van de planontwikkeling en herinrichting van de Eemskanaal zz inclusief kade en een strook langs de Sontweg. De planontwikkeling is voor het grootste deel afgerond, de opdracht tot herinrichting van de Eemskanaal zz en kade is verstrekt, de resterende civieltechnische maatregelen zijn gefaseerd in 2011. De gemeenteraad heeft in zijn vergadering van maart 2009 besloten tot vaststelling van de herziene grondexploitatie Kop van Oost.

Berlagebrug

Alle benodigde gronden zijn in bezit. Het werk is aanbesteed. Momenteel is de aannemer bezig met de voorbereidende werkzaamheden. Op 31 augustus heeft de starthandeling plaatsgevonden. In het derde kwartaal van 2010 zal het tracé opengesteld worden voor het verkeer.

Sontbrug

De raad heeft in december 2007 een planvoorbereidingskrediet beschikbaar gesteld voor de verbinding tussen de Berlagebrug en de oostelijke ringweg (incl. Sontbrug). De planvoorbereiding is begin 2008 gestart en tevens van belang voor de ontwikkeling van de plannen voor de containerterminal, de woonschepenhaven en het slibdepot.

Deelgebieden

De financiële risico's voor de ontwikkeling van de deelgebieden betreffen de grondposities die wij hebben ingenomen. Uiteraard tegen de verwachting dat we de kosten daarvoor terug krijgen uit de ontwikkeling. De opbrengsten van de woningbouw rond de woonschepenhaven zijn onvoldoende om de kosten van de algehele opwaardering af te dekken. Hiervoor is incidenteel nieuw beleid 2008 groot € 1.000.000 gereserveerd. Zodra bekend is wanneer de planning gereed is kunnen de gereserveerde middelen worden ingezet.

Infrastructuur

Hiervoor is de stand van zaken voor het Berlagetracé beschreven. Daarnaast is de reconstructie van de Bornholmstraat inmiddels in uitvoering voor het gedeelte tussen de Sontweg en de Ringweg. De koppeling van het Berlagetracé aan de herprofilering van de Bornholmstraat zal van tijdelijke aard zijn. De bajonetaansluiting zal op termijn vervangen worden door een verknoping met de Sontbrug, waarschijnlijk in de vorm van een ovotonde (een ovale rotonde). Wij proberen echter deze extra kosten te voorkomen door vervroegd de planstudie voor de Sontbrug c.a. op te pakken. Zo is het mogelijk om meteen (een deel van) de definitieve oplossing te realiseren.

Voor de Berlagebrug zijn de actuele risico's benoemd in de exploitatiebegroting. Het gaat hierbij met name om risico's ten aanzien van grondverwerving, bodemsanering en de aanbesteding van civiel- en technische werken.

De ontwerputgangspunten voor de aanleg van de Sontbrug dienen te worden herijkt. In de huidige opzet wordt uitgegaan van een lage brug. Verschillende ontwikkelingen vragen om actualisatie en nadere beoordeling. Het gaat dan om geactualiseerde prognoses van (hogere) verkeersintensiteiten, de discussie inzake de OV bereikbaarheid van Meerstad en de toekomstige routing van de N360. De resultaten van dit onderzoek dienen te worden vertaald naar ontwerputgangspunten en bijbehorende kosten.

3. Financiën

Stand van de kredieten (staat P van 01-07-2009):

In januari 2005 is de visie vastgesteld door de raad. Voor het opstellen van de visie en de nog te maken kosten voor de coördinatie over de periode 2005-2007 is een voorbereidingskrediet aangevraagd van € 1.455.000 (25-01-2005, nr. 180) en toegekend. De dekking van deze kosten is € 100.000 ten laste van ISV-onvoorzien 2004, € 293.000 vanuit de woningbouwlocaties en € 1.062.000 uit incidenteel nieuw beleid 2004. Als aanvullende dekking is een deel van de huur-opbrengst Sontplein meegenomen. Voor plankosten is ruim € 200.000,- beschikbaar.

De afgelopen periode zijn planontwikkelingskosten gemaakt van € 13.000,-. De exploitatielasten laten een resultaat zien van € 65.000. Dit heeft te maken met afspraken die gemaakt zijn over de verhuur van de parkeerterreinen aan het Sontplein. De opbrengst komt ten goede van het project. Hierdoor is de boekwaarde verbeterd.

€

Stand van de kredieten (staat V van 31/12/2008):

Berlagetracé; besluit 24 november 2004, nr. 5h	838.000
Berlagetracé besluit 19 oktober 2005 nr. 9	23.162.000
Sontbrug en verbinding tussen Berlagebrug en Oostelijke Ringweg;	

Besluit 19 december 2007, nr 134
Totaal beschikbaar krediet

1.280.000
25.280.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 1 juli 2009 voor het Berlagetracé: circa € 5.5 miljoen. De kosten vallen binnen het krediet. De verwachting is dat dit projectonderdeel zowel qua tijd, geld en kwaliteit niet zal afwijken van de uitgangspunten zoals deze in de grondexploitatie zijn vastgesteld. In het najaar van 2009 zal een herziene grondexploitatie aan de raad worden voorgelegd. Totaal verantwoorde plankosten tot en met 1 juli 2009 voor de Sontbrug: € 77.000.

Stand van de financiering

Deelgebieden

Voor de ontwikkeling van de Eemskanaalzone zijn we in grote mate afhankelijk van investeringen vanuit de markt. De ontwikkelingen van de deelgebieden binnen de EKZ strekken zich uit over een groot aantal jaren. Om de ontwikkelingsrisico's zo te beperken worden de programma's zo flexibel mogelijk gehouden. Aanpassing van programma kan dus worden ingezet om de tekorten te verminderen. Eveneens wordt in de visie rekening gehouden met een fasering waarin de ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Door flexibiliteit en fasering binnen de visie kan maximaal op de marktomstandigheden worden ingesprongen, waardoor dit risico zoveel mogelijk wordt beperkt.

Infrastructuur

De kosten van de aanleg van het Berlagetracé zijn gedekt door een uitvoeringskrediet van de raad. Voor de ombouw van de Sontweg, de aanleg van de Sontbrug en de aanleg van het tracé tot de oostelijke ringweg inclusief de aansluiting op de oostelijke ringweg zelf is in de exploitatieopzet van Meerstad voor de periode na 2010 een bedrag van 40 miljoen opgevoerd. Daarnaast blijven we ons inzetten voor subsidies. In de afgelopen periode is actief overleg geweest met het rijk over de inzet van de zgn. FES-middelen voor de Centrale Zone, waarvoor de tekorten zich vooral manifesteren in de Eemskanaalzone.

Het Rijk erkent in de nota Ruimte de kracht en potentie van de Centrale Zone en heeft dit recent ook in financiële ondersteuning vertaald. Zij draagt daartoe de komende periode vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) voor 16 miljoen euro bij ontwikkelingen in de Eemskanaalzone en op UMCG-Noord/Bodenterrein. Deze middelen zullen worden benut voor de eerste fase van beider ontwikkelingen.

4. EUROPAPARK

1. Voortgang

EUROBORG

Stadion Euroborg

We hebben u in onze brief van 4 juni 2009 geïnformeerd over de laatste stand van zaken rondom de uitbreidingsplannen van Euroborg NV. Daarnaast hebben we u onlangs nader geïnformeerd over de procedure die we hanteren bij de beoordeling op welke manier het resterende bedrag ad € 500.000,- door Euroborg NV mag worden gebruikt.

Naar aanleiding van deze plannen hebben we met politie en FC Groningen gesproken over verbeteringen in bewegwijzering, routing, parkeermanagement etc. om de logistieke problemen die zich nu al voordoen rond wedstrijden te verbeteren. We houden u op de hoogte van de vorderingen.

Euroborg-marketing

Sinds vorig jaar peilen we in het kader van onze gezamenlijke activiteiten met de ondernemers jaarlijks de mening van stadgers over de Euroborg. Uit de laatste cijfers blijkt dat de bekendheid met het gebied nog steeds groot is, maar dat met name de tevredenheid is toegenomen. Vooral de verbeterde fietsroutes en de OV-faciliteiten (bushokjes) werden daarbij genoemd.

Het openbare gebied wordt zo accuraat mogelijk beheerd, daarnaast werken we nog aan verbeteringsacties: billboards met toekomstvisualisaties, bloembakken rond het stadion, een actuele opgeblazen elftalfoto op de omloop. De ondernemers gebruiken het gezamenlijke logo 'Maak het mee in Euroborg' inmiddels bij hun externe communicatie. We stemmen regelmatig actuele initiatieven met elkaar af. In dat kader noemen we het verzoek van de ondernemers de naam van het Europapark te wijzigen in Euroborg. Met het oog op de bredere omvang van het Europapark (ook De Linie hoort bij het Europapark en staat verder los van de Euroborg) en het emotionele aspect van de naam Euroborg (sterk gelieerd aan de successen van FC Groningen) hebben we dit verzoek niet gehonoreerd.

Euroborg-ontwikkelingen

In oktober staat de oplevering van de Brander gepland, ondertussen wordt de naastgelegen Stoker wekelijks een verdieping hoger opgebouwd.

Skivijver (P3)

Pon, de koper van de Van Gend en Loos locatie en de gemeente zijn het eens over de grondtransactie die voor een tweede aansluiting van P3 op de Bornholmstraat moet zorgen. Ondertussen werken we ook aan de aansluiting van P3 op de Europaweg, waarbij we ook bekijken of we daarbij en passant de omvang van de parkeerplaats kunnen vergroten door nog een deel van de skivijver te dempen. We zullen u in deze rapportages op de hoogte houden van de voortgang in dat werk.

KANTORENKWADRANT

We hebben u separaat geïnformeerd over de stand van zaken rondom de ontwikkeling van het kantorenkwadrant. Volledigheidshalve verwijzen we u naar onze brief daarover.

Aksos Bos heeft zijn kantoor inmiddels gebruiksklaar. Onze aannemer verzorgt het woonrijpmaken en legt de laatste hand aan de inrichting van de omgeving Menzis, De Haan, Aksos Bos.

DE LINIE

Waterwoningen

Er zijn geen nieuwe zaken rondom de waterwoningen te melden.

Onderdoorgang Meeuwerderweg & woonrijpmaken De Linie

De verwachting is dat deze rond 1 oktober in gebruik kan worden genomen. Doordat er extra zaken moesten worden afgestemd tussen architect, leverancier en aannemer over de gebruikte materialen is de planning zes weken vertraagd. De omgeving van de onderdoorgang wordt dit najaar verder ingericht, in het kader van de gehele afronding van De Linie, inclusief HL Wicherstraat. Ten opzichte van het eerder met u gecommuniceerde inrichtingsplan, hebben we een wijziging doorgevoerd: de inrichting van de Verlengde Lodewijkstraat bij de Esperantokruising (spoorwegovergang) wordt niet versmald van 3 naar 2 rijstroken, zoals we eerder hadden besloten. Dat heeft te maken met de werking van de knipperlichten bij de spoorwegovergang, die niet dusdanig konden worden ingesteld dat een verkeersveilige situatie ontstond.

Dit najaar starten we met de aanleg bruggen over het Helperdiepje, zodat we eind dit jaar de autodam kunnen verwijderen zoals toegezegd aan de bewoners van Redoute.

Ligplaats kleine bootjes

Zoals we u eerder hebben geschreven is De Linie het proefgebied waar mensen legaal een bootje kunnen aanmeren. We zullen u apart informeren over de resultaten van deze proef.

STATION EN HELPERPARK

Station

U heeft 27 mei 2009 besloten over de aanleg van Station Europapark. Inmiddels heeft het vastgestelde bestemmingsplan 6 weken ter visie gelegen, waarbij geen beroep tegen het plan is aangetekend. Daarmee is het bestemmingsplan nu onherroepelijk.

Ook zijn we tevreden dat de Minister van Verkeer & Waterstaat voor de zomer het door ons gevraagd bedrag voor de Spoorse Doorsnijdingssubsidie toegekend (€ 9,9 miljoen), waarover we u al eerder hebben geïnformeerd. Op dit moment werken we aan een subsidieaanvraag voor EFRO, dat zowel op het project Kempkensberg als op Station Europapark betrekking heeft.

Op dit moment werken we aan de uitwerking van de plannen zodat we in de loop van volgend jaar een aannemer kunnen contracteren het werk zo uit te voeren dat het station december 2011 functioneert. Daarbij onderzoeken we de door u vastgestelde uitwerkingspunten. Bij deze uitwerkingspunten betrekken we het inspraakcomité Helperzoom. Het meest lastige aspect van deze punten heeft betrekking op de fietsenstallingen: omdat het ecologisch gewenst is aan de Helperzoom een zo klein mogelijk fietsenstalling te hebben, willen we snel inzicht op de consequenties van een vanuit de tunnel bereikbare fietsenstalling aan de Europaparkzijde (met name ook financieel). En daarnaast bekijken we alternatieve plekken voor de fietsenstalling aan de Helperzoomzijde, onder andere in het talud voor de huizen langs de Helperzoom.

Om zicht te houden op het functioneren van het station per december 2011, is de deadline voor een afgerond concept-aanbestedingsdossier december a.s. Gegeven de ingewikkeldheid van de fietsen-discussie bestaat de kans dat we dan nog geen besluit hierover hebben kunnen nemen. We bekijken op dit moment de mogelijkheid het fietsen-onderzoek met minder tijdsdruk te kunnen afronden. Daarbij denken we aan een oplossing om de aanleg van de fietsenstalling uit het grote aanbestedingsdossier te halen. Datzelfde doen we overigens al met de aansluiting van het fietspad op de Helperzoom, omdat we hebben afgesproken hier een apart inspraaktraject over te doorlopen. Een en ander kan betekenen dat december 2011 het station en fietsroute is opgeleverd, maar dat er pas in de loop van 2012 een definitieve fietsenstalling is aangelegd. In de begintijd zullen we dan met tijdelijke maatregelen moeten werken.

De afgelopen maanden zijn ProRail en wij het eens geworden over de afmetingen van het middenperron. Op zijn breedste punt zal het perron 10 meter 20 zijn, een winst van 1 meter 80 ten opzichte van het eerdere voorstel van ProRail. Dit betreft de minimumafmeting volgens het huidige landelijke beleid. In opdracht van ProRail wordt een duurzaamheidsplan uitgevoerd, waarbij wordt gekeken of er in het ontwerp nog aanpassingen kunnen worden doorgevoerd die de duurzaamheid bevorderen (groene daken etc.). We houden u hiervan op de hoogte. De eerste schop voor het station gaat anders dan aangekondigd niet dit najaar maar volgend voorjaar in de grond. Dan wordt het grondlichaam aangelegd. Omdat pas onlangs de precieze maten van het middenperron bekend waren, kon het tekenwerk later dan gepland worden afgerond. Dit uitstel heeft geen consequenties voor de totale planning, omdat er een zettingsmethode wordt gebruikt die sneller resultaat oplevert. Op dit moment hebben we geen nieuws over de voortgang van het initiatief het spoor te verbreden van 3 naar 4 sporen. Zoals afgesproken anticiperen we bij het driesporig station wel op die uitbreiding.

Nieuwbouw SOZAWÉ

Voor informatie over de voortgang verwijzen we naar afzonderlijke brieven en voorstellen die we u hierover schrijven.

Helperpark-ontwikkelingen

Het tijdelijk park rondom de Mediacentrale krijgt steeds meer vorm; het vorig jaar gezaaide bloemen- en kruidenmengsel is een succes en het stadsstrand is versterkt door de naastgelegen ligging van de coaster MV Our World van de Stichting Petit Mboa (beiden hebben toestemming tot eind oktober open te zijn) en verder hebben we toestemming gegeven dat deze Stichting het achterstevan van de Heemskerck (replica van wijlen de heer K. Thadens) op het stadsstrand mag opknappen. Dit najaar zullen we de stamspoorbrug (naast Frans Maas) een definitieve inrichting geven. Vervolgens is het wachten op definitieve overeenstemming met ProRail om de route voor de Mediacentrale richting stamspoorbrug in te kunnen richten. Na de de vorige keer gemelde toestemming van V&W tot opheffing van sporen zullen we het eens moeten worden over de prijs. We verwachten dit najaar afspraken te maken over de procedure (taxaties etc.).

Helperpark-toekomst

Dit najaar willen we het aangekondigde plan van aanpak voor het Helperpark vaststellen en ter mogelijke bespreking naar u opsturen. Daarbij zullen we aangeven welke kaders wij zien en welke vrijheden er nog zijn om dit deelgebied in te vullen. Daarbij zal ook nadrukkelijk de invloed van de omgeving aan de orde komen. Ter voorbereiding op deze kaderstelling hebben we twee deelproducten afgerond. Enerzijds hebben we een duurzaamheidsonderzoek laten doen en daarnaast hebben we een externe visie op het parkeren laten uitvoeren.

Algemeen

De afrekening van de SNN-subsidie van € 13,2 miljoen wordt dit najaar afgerond.

2. Risico's

Zie grondexploitatie van mei 2009.

3. Financiën

Stand van de kredieten:

€

Europapark

Raadsbesluit 5 november 1998 no. 5E voor de aankoop van het EDON-terrein	6.909.000
Raadsbesluit 27 januari 1999 no. 12 voor plankosten	681.000
Raadsbesluit 22 december 1999 no. 18 voor verwerving, sloop en bodemsanering en een aanvulling voor plankosten	13.296.000
Raadsbesluit 21 november 2001 no. 11 voor de infrastructuur, sloop en bodemsanering en een aanvulling voor plankosten	23.716.000
Raadsbesluit 31 maart 2004 nr. 8 voor verwerving, plankosten en voorbereiding en toezicht	4.922.000
Raadsbesluit 23 mei 2007 no.7 aanvullend krediet	<u>43.700.000</u>
Totaal krediet	93.224.000
Correctie	-24.000
Totaal toegestane kosten van het plan	<u>93.200.000</u>

Het uitvoeringskrediet is voor de uit te voeren werkzaamheden tot en met 2010. In 2009 is een herziene grondexploitatie opgesteld, omdat er een aantal grote financiële wijzigingen zijn opgetreden (subsidie, rente). Er is geen wijziging van het uitvoeringskrediet. In 2010 zal een herziene grondexploitatie aan de raad worden voorgelegd.

Station Europapark

Raadsbesluit 28 mei 2008, nr. 12, plankostenkrediet	2.200.000
Raadsbesluit 27 mei 2009, nr. , uitvoeringskrediet (tot en met 2011	<u>41.900.000</u>
Totale toegestane kosten van het plan tot en met 2011	<u>44.100.000</u>

Het uitvoeringskrediet is voldoende voor de uit te voeren werkzaamheden tot en met 2011.

Stand van de uitgaven

Europapark: totaal verantwoord per 1 juli 2009 € 75,9 miljoen

Station Europapark: totaal verantwoord per 1 juli 2009 € 4,2 miljoen

Stand van zaken ten aanzien van de financiering van het project

Met inachtneming van de in de Box III genoemde risico's van € 11,8 miljoen (Europapark) en € 8,9 miljoen (Station Europapark) zijn er momenteel voldoende financiële middelen.

5. GROTE MARKT

1. Voortgang

Groninger Forum

Het definitief ontwerp voor het Forumgebouw (inclusief parkeergarage en fietsparkeerkelder) is samen met het definitief bedrijfsplan in juni 2009 door de raad vastgesteld

Nieuwe oostwand

Voor de nieuwbouw van Vindicat (onderdeel van de nieuwe oostwand) is de afgelopen periode de architectenselectieprocedure doorlopen. De keuze is daarbij gevallen op De Zwarte Hond. Daarmee kan het ontwerpproces voor het Vindicatpand starten en kan projectontwikkelaar Volker Wessels ook verder met het ontwerpproces en de functionele invulling voor haar deel van de nieuwe oostwand. De uitwerking van de oostwand vindt daarmee in samenhang met elkaar plaats. Het in 2008 door de raad vastgestelde beeldkwaliteitsplan dient daarbij als uitgangspunt.

Poelestraat achterzijde

Het beeldkwaliteitsplan en het stedenbouwkundig programma zijn afgerond en in juni 2009 aan de raad voorgelegd. Deze documenten dienen als basis voor het voor dit deelgebied op te stellen bestemmingsplan.

Duurzaamheid

Gelet op de ambities met betrekking tot de duurzaamheid van het Forum is in het definitief ontwerp dat in juni door de raad is vastgesteld een extra pakket duurzaamheidsmaatregelen – het zogenaamde duurzaamheidspakket + – opgenomen.

Uitvoering

Samen met de vaststelling van het definitief ontwerp en het definitief bedrijfsplan in juni 2009 heeft de raad een eerste uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld om de uitvoeringswerkzaamheden te starten. De werkzaamheden beginnen dit najaar. Volgend jaar juli wordt een tussenstand betreffende de uitvoering van de plannen aan de raad voorgelegd.

3. Financiën

Plankostenkrediet

De plankosten zijn gebaseerd op door de raad beschikbaar gestelde kredieten, te weten:

Besluit 30-12-2002, nr. 15	500.000
Besluit 29-01-2003, nr. 13	420.000
Besluit 28-04-2004, nr. 6	1.580.000
Besluit 25-02-2006, nr. 8	2.500.000
Besluit 28-03-2007, nr. 8	2.500.000
Besluit 18-06-2008, nr. 5q	1.250.000
Besluit 29-10-2008, nr. 6k	500.000
Besluit 26-11-2008, nr. 8	2.000.000
Besluit 17-06-2009, nr. 8	<u>2.500.000</u>
Totale toegestane kosten van het plan	<u>13.750.000</u>

Uitvoeringskrediet (eerste fase)

De uitvoeringskosten zijn gebaseerd op door uw raad beschikbaar gestelde kredieten, te weten:

Besluit 17-06-2009, nr. 8	15.000.000
Totaal krediet	28.250.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord per 1 juli 2009 € 12,5 miljoen

Daarmee blijven we binnen de beschikbaar gestelde plankostenkredieten.

Het uitvoeringskrediet dat in juni beschikbaar is gesteld wordt aangewend om de eerste uitvoeringswerkzaamheden te starten. Volgend jaar juli wordt – tegelijkertijd met de tussenstand betreffende de plannen Grote Markt oostzijde – een voorstel voor het beschikbaarstellen van een vervolguitvoeringskrediet aan de raad voorgelegd.

Stand van zaken ten aanzien van de financiering van het project

De bouwkosten van het Forum met parkeergarage en fietsparkeerkelder maken deel uit van de grondexploitatie Grote Markt oostzijde. Deze grondexploitatie bestaat uit drie deelprojecten: Forum met parkeergarage en fietsparkeerkelder, Oostwand Grote Markt en Poelestraat achterzijde. In de grondexploitatie van het project Grote Markt zijn de kosten (verwerving, sloop, bouwrijpmaken, bouwen, herinrichting openbare ruimte) en de grondopbrengsten die verband houden met deze drie deelprojecten opgenomen.

In de raadsvergadering van juni 2009 – bij de vaststelling van het definitieve ontwerp en het voorlopige bedrijfsplan voor het Forum – is een actueel beeld van de kosten van het project gepresenteerd. Daarbij is aangegeven dat het tekort in de grondexploitatie Grote Markt oostzijde per mei 2009 € 44,9 miljoen (op startwaarde 1/1/2010) bedraagt.

Het grootste deel van dit tekort kan worden gedekt door een bijdrage uit het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. We gaan uit van een bijdrage van € 35 miljoen.

Voor het resterende tekort ad € 10 miljoen hebben we de afgelopen periode intensief overleg gevoerd met de provincie Groningen en het SNN voor een bijdrage uit het EFRO (Europees Fonds Regionale Ontwikkeling). Dit heeft geresulteerd in een subsidieaanvraag van € 10 miljoen. Daarmee is de grondexploitatie Grote Markt oostzijde in principe gedekt.

6. ZERNIKE

1. Voortgang

14 augustus 2007 is het bestemmingsplan Zernike 2006, de herziene grondexploitatie Zernike 2007 en het bijbehorende beeldkwaliteitsplan voor het Science Park vastgesteld door de raad. Direct daaropvolgend is door de RUG, Hanzehogeschool en gemeente een discussie gestart over een mogelijke gewenste ontwikkeling van een masterplan voor het totale gebied (Campus en Science Park) met betrekking tot een profilering van een thema/speerpunt. In het Akkoord van Groningen is hiertoe, met als speerpunt energie en healthy ageing, recent besloten. De ontwikkeling van Zernike is als een van de projecten opgenomen in het Akkoord. Eind 2009 wordt een visie op hoofdlijnen verwacht over aanpak van Zernike en de samenwerking tussen de Akkoord van Groningen partners. Na verwachting zal in 2010 het masterplan Zernike opgesteld worden.

Campus

De huidige gedachte voor de Campus voor de RUG en Hanzehogeschool is ontstaan vanuit een noodzakelijk 'overloopgebied van de binnenstad' naar een zelfstandige cluster van onderwijs en wetenschap. Met name het door West 8 opgestelde 'landgoed-concept' heeft daar vorm aangegeven. Het plan gaat uit van een campusgedachte met aantrekkelijke gebouwen in een verkeersluwe groene setting en een aangenaam verblijfsklimaat in de openbare ruimte met diverse voorzieningen. Veel gebouwen zijn al door de RUG en Hanzehogeschool nieuw gerealiseerd of gerestyled. Eveneens wordt gewerkt aan de herinrichting van het openbare gebied als parklandschap. Op dit moment is het Centrum voor Levenswetenschappen, dat van Haren naar Zernike verhuist, in aanbouw. Het markante gebouw krijgt klimaatbeheersing via het duurzame systeem van warmte-koude opslag in combinatie met betonkernactivering.

Science Park

Het beeldkwaliteitsplan geeft een duidelijke visie op een parkachtige inrichting van het gebied met een diversiteit aan verkavelingsmogelijkheden omringd door ecologisch water- en groengebieden. Het aantrekken van bedrijven en daarmee de verkoop van kavels verloopt zeer traag. Met name de bereikbaarheid en zichtbaarheid van de lokatie en een onduidelijke thematisering van het gebied spelen hierbij een belangrijke negatieve rol.

In het gebied is tijdelijk extra parkeren gerealiseerd op het toekomstige remiseterrein voor de tram en op de tijdelijke P&R aan de Professor Uilkensweg als overloop voor de parkeeroverlast op de Campus. Hoewel de beide organisaties RUG en Hanzehogeschool hun vervoersmanagement nadrukkelijk uitdragen is een tekort aan parkeergelegenheid op de Campus aanwezig, hetgeen aangevuld wordt door de genoemde maatregelen.

P&R en Infrastructuur

De hoofdinfrastructuur, zoals de bereikbaarheidsroutes ten behoeve van het autoverkeer en het openbaar vervoer voor de Campus en het Science Park is door de gemeente aangelegd. Nog steeds vinden er aanpassingen plaats met betrekking tot veiligheid en vernieuwde inzichten.

Eveneens zijn zoals reeds genoemd 100 parkeerplaatsen gerealiseerd als tijdelijke P&R-locatie aan de Professor Uilkensweg. Binnenkort worden plannen gemaakt en voorbereid voor een definitieve P&R met circa 1000 parkeerplaatsen aan de zuidkant van de Campus nabij de noordelijke Ring van de stad.

2. Risico's

Samenwerking

Van oudsher hebben RUG en gemeente redelijk los van elkaar gewerkt aan de invulling van de Campus en het Science Park. Ook was er geen samenwerking op het gebied van voorzieningen en kennisvalorisatie. De Hanzehogeschool heeft altijd een middenpositie genomen in de discussie en trekt op dit moment 'bestuurlijk' de discussie over de toekomst van Zernike. Het proces van verkenningen om meer te gaan samenwerken is nog volop gaande. De sence of urgency is bij alle partijen aanwezig. De komende maanden zal blijken hoe de woorden in daden zullen worden omgezet.

Grondexploitatie

Bij het vaststellen van de grondexploitatie Zernike Science Park in 2007 was het geraamde resultaat budgettair neutraal. Een van de gehanteerde uitgangspunten daarbij betreft het tempo van de gronduitgifte. In de eerste jaren wordt er volgens die planning circa 1 hectare uitgegeven en in de loop van de jaren neemt de gronduitgifte toe tot gemiddeld 1,3 hectare per jaar. Op basis hiervan eindigt de looptijd van de grondexploitatie in 2026. Inmiddels is sprake van een gewijzigde markt. Dit heeft tot een toename van de rentelasten en bezuinigingsmaatregelen geleid, waardoor een herziening van de grondexploitatie nodig is.

Exploitatieperiode

In het eerste exploitatiejaar 2008 is één kavel van 836m² verkocht. In 2009 is tot op heden nog geen opbrengst geboekt. Op basis van het afgelopen jaar en de economische vooruitzichten wordt verwacht dat de verkopen van de gronden ruimschoots achter blijven bij de raming in de grondexploitatie. Hierdoor wordt de looptijd verlengd doordat het langer duurt voordat alle kavels verkocht zijn. Om het gewenste budgettair neutrale resultaat in de exploitatie te blijven behalen, zal administratief de looptijd verlengd moeten worden.

Stijging rentelasten
Doordat het complex een hoge boekwaarde kent (op 1 januari 2009 circa € 7,89 miljoen) speelt rente een grote rol in het exploitatieresultaat. Verlenging van de looptijd houdt een toename van de rentelasten in wat nadelige gevolgen heeft voor het exploitatieresultaat. In de staat P van 2008 wordt hierover gerapporteerd en wordt als gevolg van de tegenvallende verkopen in 2008 een nadelig resultaat van € 220.000 geraamd. Om te voorkomen dat de boekwaarde verder oploopt heeft de projectgroep besloten tot uitstel van werkzaamheden in het kader van het bouw- en woonrijpmaken die volgens planning in 2008 zouden worden uitgevoerd. Met de genoemde prognose in het vooruitzicht wordt in de komende jaren een verdere stijging van de rentelasten verwacht. Echter, in de grondexploitatie wordt gerekend met een hoger rentepercentage dan dat in werkelijkheid wordt doorbelast. In de op te stellen herziene grondexploitatie wordt het percentage aangepast, wat een dempend effect op de rentelasten zal hebben.

3. Financiën

Herziening grondexploitatie

In het kader van het Akkoord van Groningen zijn nadere afspraken gemaakt tussen RUG, Hanzehogeschool en de gemeente voor een aangepast plan voor Zernike.

Stand van de kredieten:	€
Besluit 23-20-1996, nr. 5f	3.857.000
Besluit 26-05-1999, nr. 5k	4.538.000
Besluit 17-10-2001, nr. 9	406.000
Besluit 18-10-2006, nr. 6c	14.940.000
Besluit 27-09-2007, nr. 6g	<u>3.256.000</u>
Totaal toegestane kosten van het plan	<u>26.997.000</u>

De gemaakte kosten per 1 juli 2009 bedragen circa € 15.745.000 en de totaal geraamde kosten tot 2026 bedragen € 27.475.000. Op termijn wordt een kredietoverschrijding verwacht. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de achterblijvende gronduitgifte waardoor de rentelasten stijgen. Om verdere stijging van rentelasten te voorkomen, heeft de projectgroep besloten tot uitstel van investeringen in het bouw- en woonrijp maken. Het opstellen en ter besluitvorming aanbieden van een herziene grondexploitatie is noodzakelijk. De herziening is uitgesteld tot de uitkomsten van het masterplan bekend zijn en in de herziening verwerkt kunnen worden.

7. Martiniziekenhuis en omgeving

1. Voortgang

In de structuurvisie van de gemeente Groningen 'Stad op Scherp' is aangegeven dat zowel geografische als thematische structuurvisies zullen worden opgesteld. Een van de geografische is structuurvisie Laan Corpus den Hoorn / Van Ketwich Verschuurlaan (LCdH, VKV). In 2006 is een visie voor de totale laan opgesteld. Deze is echter niet vastgesteld door de raad noch gecommuniceerd met de omwonenden. De visie moet door de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en van wetgevende aard worden aangepast. Zowel voor als na de aanpassingen in de visie wordt met de bewonersorganisaties van de omliggende wijken overleg gevoerd. Hierna wordt de structuurvisie officieel vrijgegeven voor inspraak. Na de inspraak en de verwerking van de opmerkingen wordt deze ter vaststelling aangeboden aan de raad.

Intense stad-projecten

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

Helpermaar

De woningen langs de Singel en de atelierwoningen aan de koppen van de Singel zijn opgeleverd. De vrijstaande 'Hondsrugwoningen' zijn in de verkoop. 'Het Eiland' (grondgebonden en appartementen) wordt herontwikkeld. Delen van de ziekenhuisgebouwen worden nog gebruikt. In het beddenhuis vindt een asbestsanering plaats. Als dit is afgerond kan het pand worden gesloopt. De saneringswerkzaamheden worden uitgevoerd voor rekening en risico van het Martiniziekenhuis.

Sportpark Corpus den Hoorn

De Grontmij heeft een plan opgesteld voor de revitalisering van het sportpark. In dit onderzoek wordt gepleit voor verbetering van de parkeervoorzieningen en verkeersveilige entree naar het sportpark. Het rapport wordt meegenomen in de visie LCdH/VKV

Semmelweiss-locatie



Bij de locatie aan de Semmelweisstraat gaat het om een bouwplan waarbij de bestaande (lage) bebouwing in de strook tussen Laan Corpus den Hoorn - Kochstraat - Semmelweisstraat - Boerhavelaan wordt vervangen door 114 appartementen, 169 parkeerplaatsen, een gymzaal, basisonderwijs, peuter-speelzaal, kinderopvang, buurtcentrum en commerciële dienstverlening. Het stedenbouwkundig plan is vastgesteld in de raad van januari 2009. Tijdens de bouwwerkzaamheden kunnen de school en overige voorzieningen tijdelijk ondergebracht in de voormalige ALO. De stimuleringsbijdrage van WWI is gehonoreerd. Om deze gelden ook daadwerkelijk in te zetten moet de bouwvergunning nog verleend worden. We zetten alles op alles in om de bouw voor 1 januari 2010 te laten starten. Wel is de vergunning voor fase 1 (met school) inmiddels gepubliceerd.

ALO-locatie

In mei 2008 is de ALO-locatie geleverd aan de gemeente. Daarop is de locatie in gebruik genomen door onder meer de Boerhaaveschool en de wijkvoorzieningen die waren gehuisvest aan de Semmelweisstraat. Het Martiniziekenhuis-areaal vormt een van de stedelijke dynamo's voor technologische vernieuwing en daarmee samenhangende werkgelegenheid. Het ziekenhuis staat bij uitstek voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van health en wellness, nieuwe zorgfuncties en hieraan gerelateerde commerciële dienstverlening. De omvang en ligging van de ALO-locatie vormen op termijn een uitstekende positionering voor een aantal van deze functies. De ten opzichte van 2003 gewijzigde economische omstandigheden maken evenwel een onderzoek raadzaam naar de herontwikkelingsopties voor deze locatie. Een onderzoeksvraag vormen de eerdere veronderstellingen rond de fasering en het programma van deze locatie: in relatie tot het stedelijk programma zijn deze mogelijk toe aan herijking.

Kantoren

Een aantal kantoorpanden aan of in de directe omgeving van de Laan Corpus den Hoorn en Van Ketwich Verschuurlaan staan leeg. Het betreft de panden van Wolters Noordhof en de IZA. Vanuit EZ wordt op dit moment onderzoek gedaan naar de bedrijventerreinen rondom de Van Swietenlaan en Paterwoldseweg, het gebied waar ook het voormalige Wolters Noordhof pand ligt. De resultaten van het onderzoek worden als input gebruikt voor de visie LCdH/VKV.

In de Wro is de verplichting opgenomen om het bestemmingsplan (BP) tienjaarlijks te actualiseren. Een van de inmiddels geactualiseerde plannen is het BP Corpus den Hoorn Zuid. In het nieuwe BP zijn, naast de in het gebied geldende BP, de al vastgestelde stedenbouwkundige plannen opgenomen. Ontwikkelingen die volgens deze visie LCdH/VKV passend worden geacht, maar niet in het geldende BP passen, krijgen een eigen BP. In die gevallen moeten de gemeentelijke kosten worden verhaald bij de ontwikkelaar.

2. Risico's

Planschade (midden/hoog)

- Intensivering (dichtheid en hoogbouw) met effect voor omwonenden
- Bestemmingswijziging met lagere opbrengstpotentie (bebouwingsmogelijkheden, economisch minder interessante functies)

Bij het opstellen van de structuurvisie en de individuele stedenbouwkundige- dan wel bestemmingsplannen

- Rekening houden met effecten op de omgeving (bezonning, uitzicht, privacy, verkeersafwikkeling etc.)
- Verlies opbrengstpotentie tot een minimum zien te beperken.

Financieel risico (hoog)

De aankoop van het ALO terrein is destijds gedaan om sturing te houden op de ontwikkelingen in het gebied. Lange tijd is met het Martiniziekenhuis overlegd om te komen tot een integrale ontwikkeling van het Martiniziekenhuis en het ALO terrein. Inmiddels zijn de plannen van het Martiniziekenhuis gewijzigd en richt het zich op de herontwikkeling van het eigen terrein op de noordwestpunt van het ziekenhuis. Solitaire ontwikkeling van de ALO-locatie wordt hierdoor op termijn mogelijk.

3. Financiën

Stand van zaken ten aanzien van de financiering van het project

In het oude kaderplan Corpus den Hoorn zijn projecten opgenomen die zich in de ontwerp-, plan- dan wel uitvoeringsfase bevinden. Voor zover de projecten zich in de uitvoeringsfase bevinden, worden deze uitgevoerd binnen de financiële kaders zoals deze zijn vastgesteld door de raad (met elk project een eigen exploitatie).

Stand van zaken uitgaven

De plankosten voor de visieontwikkeling worden gedekt uit de begrotingspost uitwerking structuurvisie en de omliggende deelplannen.

De kosten die verband houden met de komende participatieronde en de aanpassing van de visie aan de Wro worden voor 10.000 euro uit het project implementatie Wro betaald en voor het overige uit het grondbedrijf en beleidsontwikkeling.

8. MEERSTAD

1. Voortgang

Planologische procedures

De afgelopen maanden zijn twee vrijstellingsbesluiten onherroepelijk geworden: tegen de vrijstellingsbesluiten voor zowel de woningbouw fase 1 van Deelplan 1 en de ontwikkeling van de zogenaamde IJsbaanlocatie in Lageland zijn geen beroepen ingesteld.

Op dit moment lopen in Meerstad drie procedures, te weten het bestemmingsplan Meerstad-Midden, een procedure ingevolge art. 19 WRO ten behoeve van het bouwrijp maken van deelplan 1 en een ontgrondingsvergunningaanvraag.

Het bestemmingsplan Meerstad-Midden is op 31 juli 2008 door Gedeputeerde Staten van de Provincie Groningen (GS) goedgekeurd. Er zijn dertien beroepen tegen het plan ingediend bij de Raad van State. Uitspraak wordt in het voorjaar van 2010 verwacht. De parallel aan het bestemmingsplan lopende beroepsprocedure tegen de ontheffingen in het kader van de Wet geluidhinder is onherroepelijk. De drie beroepen hiertegen zijn ongegrond verklaard. Het bestemmingsplan is nog niet onherroepelijk, maar wel in werking getreden. Voor zover het een directe bouwtitel heeft (o.a. wegen, het meer) is een begin gemaakt met de realisatie. Op 22 april 2008 is door het college van de gemeente Slochteren een vrijstellingsbesluit genomen over het bouwrijp maken van Deelplan 1 (artikel 19 lid 2 WRO). Het vrijstellingsbesluit is direct in werking getreden, echter nog niet onherroepelijk (vijf beroepschriften). Wel wordt begonnen met het bouwrijp maken van het gebied.

De rechtbank Groningen heeft de beroepen niet ontvankelijk verklaard. Tegen deze uitspraak zijn vier partijen in hoger beroep gegaan bij de Raad van State. Het is nog onduidelijk wanneer een uitspraak van de Raad van State wordt verwacht.

Op 28 januari 2007 is de ontgrondingsvergunning (raamplan) ten behoeve van het project Meerstad aangevraagd. Gedeputeerde Staten hebben vervolgens een vergunning verleend voor het ontgronden van een groot aantal percelen in het Meerstadgebied. Tegen dit besluit zijn twee beroepen aangetekend bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Naar verwachting zal de Raad van State zich medio 2009 uitspreken over de beroepen. Hierop vooruitlopend is inmiddels gestart met de ontgroning (aanleg meer).

Deelplan 1

In Deelplan 1 (Meeroevers) zullen, op termijn gefaseerd, naar verwachting ca. 1200 woningen worden gebouwd. Het eerste kwartaal van 2009 is begonnen met het opstellen van een Beeldkwaliteitsdocument, met bijbehorende randvoorwaarden en uitgangspunten voor de opstalontwikkeling.

De economische recessie en de bijbehorende woningmarktontwikkeling hebben in het eerste kwartaal van 2009 echter tot de conclusie geleid dat een aangepaste woningfasering gewenst is, met een bijbehorende ontwikkelstrategie. Hierover is de gemeenteraad eind april bericht. In de afgelopen periode is gewerkt aan een aangepast ontwerp met bijbehorend programma dat tegemoet komt aan de aangepaste ontwikkelstrategie. Dit dient uit te monden in een stedenbouwkundig ontwerp dat aansluit bij de huidige economische werkelijkheid en woningmarkt en past binnen de Meerstadkwaliteit en doelstellingen. De tweede helft van 2009 wordt gebruikt om te komen tot een ontwerp, programma en beeldkwaliteitsplan voor de eerste fase van Deelplan I. Parallel hieraan zullen ook de ontwerpactiviteiten voor de tweede en derde fase van Deelplan I worden opgestart. De huidige planning gaat er vanuit dat met de verkoop van de eerste kavels en de bouw van de eerste woningen in 2010 wordt begonnen.

Voorzieningen

De beoogde publieke voorzieningen voor Meerstad zijn (grotendeels) opgenomen in de zogenaamde Houtskoolschets. De Houtskoolschets is de vertaling van de bestuurlijke uitgangspunten en ambities zoals vastgelegd in de gezamenlijke voorzieningenvisies naar de Masterplankaart. Deze is november 2008 in concept vastgesteld door de colleges van Groningen en Slochteren en is op 10 maart 2009 gepresenteerd in de commissie Onderwijs en Welzijn. De concept Houtskoolschets is de afgelopen periode samengevoegd met de eerder opgestelde visies ten aanzien van recreatie & toerisme, commerciële voorzieningen en zorg.

In het derde kwartaal van 2009 zal de integrale visie worden vastgesteld binnen Bureau Meerstad, zodat deze opvolgend kan worden voorgelegd aan het dagelijkse bestuur van de GR en vervolgens ter toetsing en overleg kan worden voorgelegd aan stakeholders in 'het veld'.

Naamgeving

De gemeenteraad heeft in juni de bevoegdheid tot naamgeving inzake Meerstad overgedragen aan de Gemeenschappelijke Regeling Meerstad (GR). Het algemeen bestuur van de GR heeft vervolgens op 2 juli 2009 besloten tot instelling van de nieuwe woonplaatsnaam 'Meerstad' en vaststelling van een groeimodel voor de uitvoering.

Duurzaamheid

In de aandeelhoudersvergadering van september 2008 is besloten de woningen (ca. 400) in de 1^e fase van Deelplan I te voorzien van een warmtepomp. Dit impliceert tevens dat er geen "gas" zal worden aangelegd. De warmtepomp is een goed vertrekpunt voor het realiseren van de gemeentelijke ambities, vooral omdat het een goede basis biedt om verder uit te bouwen. Momenteel wordt er door de gemeente Groningen onderzocht of het mogelijk is binnen de vastgestelde grondprijzen en de hieraan gelieerde VON-prijzen, naast het warmtepomp concept nog aanvullende maatregelen toe te passen (bijv. zonneboiler, energieneutraal, etc.), al dan niet optioneel als kopersoptie.

Daarnaast wordt een advies voorbereid inzake de realisatie van een aantal energieneutrale woningen in Deelplan I. In september wordt hierover nader besluitvorming voorzien in het college en/of het dagelijks bestuur van de GR.

GR

De Gemeenschappelijk Regeling Meerstad is met ingang van inmiddels geoperationaliseerd. In juli is de eerste bevoegdheid (naamgeving) van de afzonderlijke gemeenten formeel overgedragen aan de GR. Binnen de GR zal de komende periode worden gewerkt aan het uitbouwen van de GR activiteiten en de voorbereiding van overdracht van nadere taken en bevoegdheden van de afzonderlijke gemeenten naar de GR.

Grondexploitatie

De gemeenteraad heeft in juni ingestemd met de geactualiseerde grondexploitatie van Meerstad (GREX Meerstad 2009). Belangrijk thema bij de grondexploitatie betrof de woningmarktsituatie die noodzaakt tot een aangepaste woningfasering en ontwikkelstrategie. In de GREX 2009 wordt uitgegaan van uitgifte van 150 kavels in 2010, jaarlijks oplopend met 75, om vervolgens vanaf 2015 weer over te stappen op de beoogde jaarlijkse afzet van 600 woningen.

Om de bij de grondexploitatie behorende financieringsbehoefte binnen de maximale gemeentelijke borgstelling te houden zijn een aantal optimalisaties in de grondexploitatie doorgevoerd. Een aantal hiervan vragen nader onderzoek op haalbaarheid en effecten. Dit onderzoek zal in de tweede helft van 2009 plaatsvinden. De gemeenteraad heeft bij motie aangegeven hierover eind 2009 gerapporteerd te willen worden. De bij de grondexploitatie

behorende financieringsbehoefte en bijbehorende gemeentelijke garantstellingsbehoefte is in de GREX Meerstad 2009 gestegen naar maximaal ca. € 465 mln.

2. Risico's

Gezien de grootte en impact van Meerstad kan er uiteraard geen sprake zijn van een risicoarm project. Meerstad is vergelijkbaar met het deelnemen in een grote onderneming. Ons is er alles aan gelegen om de risico's van Meerstad beheersbaar te houden. In onderstaande risicomatrix zijn de belangrijkste risico's vermeld.

Risicomatrix Meerstad (gemeentelijk deel)

Gemeente	Risico	Beheersmaatregel	Wie
I. Uitgifte gronden	De uitgifte van gronden voor gemiddeld 600 woningen per jaar gedurende de hele looptijd van het plan. Vertraging in de uitgifte heeft direct grote financiële consequenties, mede gezien de absolute grootte van de gemeentelijke garantstelling op de financiering GEMM. Vertraging leidt dan ook direct tot vergroting van het gemeentelijke risicoprofiel.	<p>Beheersing via regionale sturing op contingenten.</p> <p>Het scherp volgen van de markt en doorrekenen van marktscenario's ontwikkelingen in de grondexploitatie. Daarmee wordt de gevoeligheid van de grondexploitatie getoetst in relatie tot de actuele omstandigheden.</p> <p>Daarnaast is het van belang om de grondexploitatie jaarlijks te actualiseren en daarbij aannames te ijken aan realistische marktomstandigheden en verwachtingen.</p> <p>De Stichting Zeggenschap (zijn publieke partijen in verenigd) gaat met één stem naar de AVA. Als de gemeente 'tegen' is, dan zal de Stichting Zeggenschap ook 'nee' zeggen in de AVA.</p> <p>De borgstelling heeft een contractuele grondslag, waarbij elk jaar op de contractueel afgesproken wijze (DCF-methodiek) de startwaarde van de grex opnieuw wordt berekend, waaraan de garantstelling en de bijbehorende omvang worden getoetst.</p>	
2. Verwerving gronden	<p>Het risico van de verwerving van gronden die nu nog niet in eigendom zijn van de gemeente met een doorleveringsverplichting aan de GEMM. Hierdoor kan de uitvoering van de ruimtelijke uitgangspunten van het Masterplan in gevaar komen.</p> <p>De grondexploitatie gaat uit van realisatie van het gehele Masterplan, waarbij opbrengsten en kosten als geheel worden gecalculeerd. De grondexploitatie is zeer gevoelig voor wijziging in de aannames inzake kosten en momenten van verwerving van gronden.</p>	Nader onderzoek naar de mate waarin de nieuwe Grondexploitatiewet de positie van de Gemeente verbetert in relatie tot derde-ontwikkelaars. Jurisprudentie hieromtrent ontbreekt echter nog.	

3. Bestuurlijke omgeving	<p>De bestuurlijke omgeving van Meerstad. Twee gemeenten, een provincie en het Rijk (Ministerie van Landbouw natuur en voedselkwaliteit LNV) als publieke deelnemers en 4 marktpartijen maken de ontwikkeling van Meerstad tot een ingewikkeld proces.</p> <p>In juli 2009 is de Gemeenschappelijke Regeling Meerstad (GR) geoperationaliseerd. De bevoegdheden van de GR worden vooralsnog per onderwerp (of cluster van onderwerpen) overgedragen door de afzonderlijke gemeenten. Dit brengt het risico van complexiteit en onduidelijkheid voor belanghebbenden, derden en contractpartners met zich, bij beantwoording van de vraag wie is nu waar verantwoordelijk voor.</p> <p>Het risico bestaat dat de GR leidt tot een vertraging van de besluitvorming.</p>	<p>Stichting Zeggenschap neemt, zoals onder sub 1 gesteld, unaniem besluiten, welke ingebracht worden in de AVA Meerstad. Voor de afstemming van de overheidstaken van de beide gemeenten Groningen en Slochteren is besloten een GR Meerstad op te richten.</p> <p>Bij het 'groeien' van de GR dient continue bewaking en monitoring van de verschillende rollen, bevoegdheden en verantwoordelijkheden plaats te vinden. De verschillende rollen van de gemeente dienen goed uit elkaar te worden gehouden, zijnde: 1. aandeelhouder (en borgsteller); 2. productiehouders; 3. klassieke kaderstellende + toetsende rol; en 4. beheerder/eigenaar van het openbaar gebied.</p> <p>Strikte bewaking van bevoegdheden, verantwoordelijkheden en aansturing van de uitvoering.</p>	
4. Subsidies	<p>Subsidies: In de grondexploitatie wordt rekening gehouden met ca. 50 miljoen aan subsidiegelden. Het niet verkrijgen van deze bijdragen heeft grote financiële gevolgen.</p>	<p>Constante monitoring van potentiële subsidiemiddelen, door Bureau Meerstad, provincie en gemeenten.</p>	
5. Staatssteun	<p>Staatssteun: De gekozen financieringsconstructie wordt door derden (Twentenaren) ter discussie gesteld, met een beroep op staatsteun. Indien een dergelijk beroep zou slagen (bij de Europese Commissie), dan kan dit grote financiële gevolgen hebben voor het project.</p>	<p>Op basis van de huidige stand van zaken, het ambtelijk overleg met de Commissie te Brussel en ingewonnen extern advies moet worden aangenomen dat de financieringsconstructie niet kan worden aangemerkt als staatsteun, omdat voor de garantstelling door de gemeente jaarlijks door de GEMM een marktconforme premie van 0,1% wordt betaald.</p>	
6. Europese aanbesteding	<p>Europese aanbestedingswetgeving en aanverwante jurisprudentie zijn continue in beweging. Een laatste ontwikkeling is het zgn. Roanne arrest. Hierin komt aan de orde dat onder omstandigheden de keuze voor een ontwikkelaar Europees aanbesteed moet worden en dat o.a. de drempelbedragen op een andere manier worden berekend. In het hoger beroep dat de 'Twentenaren' hebben ingesteld beroepen zij zich hier op en wordt de huidige ontwikkelaarsselectie bestreden</p>	<p>Om zekerheid hierover te krijgen (en ook over andere aanbestedingsperikelen, o.m. die samenhangend met de aanleg van het openbaar gebied) is in maart namens alle betrokken partijen met de ministeries van BZK en VROM overlegd. Conclusie van het overleg was dat met enige kleine aanpassingen het risico op problemen met het Europese aanbestedingsrecht niet erg groot is.</p>	

7. Voorzieningen openbaar gebied	<p>Met betrekking tot eigendom, investeringskosten, beheer en exploitatie van de voorzieningen en het openbare gebied moeten voorafgaand aan de realisatie daarvan sluitende (bestuurlijke) afspraken worden gemaakt met alle (overheids) partijen.</p> <p>Tussen planning en realisatie van voorzieningen enerzijds en kaveluitgifte, woningprogramma - en fasering en moment en van oplevering bestaat een directe relatie.</p> <p>programmatische en plannings- technische wijzigingen vragen dan ook telkens herijking van planning en inhoud van het voorzieningen-programma</p>	<p>De te realiseren voorzieningen worden via de op te richten GR Meerstad geregeld.</p> <p>Het is van belang om bij de aanpassing van woningfasering en ontwikkelstrategie telkens de planning van publieke voorzieningen te herijken.</p>	
8. Procedurele risico's	Vertragsrisico door planologische procedures, zoals bestemmingsplan, artikel 19 procedures, externe veiligheid, etc.	Adequate aansturing en afhandeling van publiekrechtelijke procedures, bezwaar en beroep.	
9. Woningbehoefte	Er is onderzoek gedaan naar de woningbehoefte rond Groningen voor de komende jaren. De behoefte blijkt minder groot dan een aantal jaren geleden gedacht. Zeker bij een langere looptijd van Meerstad kan dit een risico zijn.	Zie punt 1	
10. Planontwikkelingsrisico's en ontwikkelingsopgave GEMM Meerstad	<p>Het betreft de risico's die inherent zijn aan dergelijke grootschalige herontwikkelingen en behoren tot de planontwikkelingsopgave van Bureau Meerstad. Enkele hiervan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aantrekken financiering (rentekosten financiering); - tijdige realisatie en aansluitingen hoofdinfrastructuur en OV. - bodemrisico's, archeologie, flora en fauna, milieukwaliteit en obstakels in ondergrond; - omgang met hinderzones, geluid, aanwezige infrastructuur (hoogspanningsleidingen, etc.). 	Adequaat treasurymanagement en ontwikkelmanagement.	

3. Financiën

Stand van de kredieten (gemeentelijke plankosten)

Besluit 26 november 2003, nr. 5c	€ 3.200.000
Besluit 31 oktober 2007, nr.	€ <u>2.800.000</u>
Totaal beschikbaar krediet	€ 6.000.000

De uitgaven tot en met 1 juli 2009 bedragen € 5,1 miljoen en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

9. OOSTERHAMRIKZONE

1. Voortgang



Deelgebieden A en B – Oosterhamrikkade Noordzijde West en Oost- “Nieuw Front”

In het kader van de manifestatie Intense Laagbouw is in opdracht van de gemeente Groningen een meervoudige opdracht verstrekt aan drie architectenbureaus: zofa, AEQUO Architects en Angelis + Partner Architecten. Bij de planvorming wordt de bewonerscommissie uit de Korrewegbuurt betrokken. Het uitwerken van een ontwerp tot een te realiseren bouwplan vindt dan ook in nauwe samenhang met hen plaats. Om voor het betreffende bouwplan een bouwvergunning te kunnen afgeven dienen de deelgebieden in een nieuw bestemmingsplan te worden opgenomen. Het nieuwe bestemmingsplan Korrewegwijk wordt binnenkort in procedure gebracht. Het gekozen stedenbouwkundig model kan in het nieuwe bestemmingsplan ingepast worden.

De planning is erop gericht dat over ca. anderhalf jaar een ontwikkelaar kan starten met de bouw van een fase op beide deelgebieden A en B.

Deelgebied D – Oosterhamrikkade Zuidzijde

De verwachting is dat het bestemmingsplan, na overleg met de woonschipbewoners over het gebruik van de oever, in september 2009 door de raad definitief wordt vastgesteld. Nijestee heeft architectenburo Tangram opdracht gegeven een schetsontwerp te maken voor de locatie van de voormalige Taxicentrale. Bovendien overlegt Nijestee met Doesburg Autoverhuur over een mogelijke nieuwe invulling van het autoverhuurbedrijf. Het voornemen is om op korte termijn de twee locaties van het deelgebied in ontwikkeling te laten nemen.

Deelgebied E1 / De Stadswerf en deelgebied F / Stichting Giga

Het ministerie van WWI heeft in het kader van de eerste tranche van het Stimuleringsbudget Woningbouw ruim € 550.000 toegekend aan het European project De Stadswerf van Nijestee. Om de gelden ook daadwerkelijk te kunnen inzetten dient de bouw voor 1 januari 2010

starten. De insteek van Nijestee is om de bouw op deze locatie gelijk te starten met de bouw van het begeleid wonen project voor de stichting Giga op deelgebied F.

Deelgebied E2 - Oosterhamriktracé Zuidzijde Sybesma en omgeving

In verband met de recessie heeft Nijestee deze ontwikkeling voorlopig in de ijskast gezet.

Antillenstraat en omgeving

Het woningbouwproject Korrezoom is in aanbouw, de verkoop startte eind november 2008, tot op heden zijn er geen woningen verkocht. Met de tweede fase van dit project wordt pas gestart met de bouw wanneer er voldoende woningen zijn verkocht of in huur zijn omgezet.

Deelgebied C – Oosterhamriktracé Noordzijde BMW-garage

Op dit gebied zijn inmiddels de tijdelijke woonstudio's gebouwd en bewoond. Een deel van deze locatie is gereserveerd voor de mogelijke auto-ontsluiting van de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk. Een onderzoek naar deze mogelijkheid wordt de komende tijd uitgevoerd in het kader van onder andere de bereikbaarheid van het UMCG.

Vinkenstraat en omgeving

In de visie voor het Oosterhamriktracé is dit gebied als mogelijke tracé voor de HOV aangegeven. Op dit moment vindt studie plaats naar het tracé voor de tweede tramlijn. Indien gekozen wordt voor een tramlijn over dit tracé, dan vinden voor 2014 nog verdere woningbouwontwikkelingen plaats op deelgebied D, hetgeen grenst aan dit gebied.

UMCG-Distributiecentrum

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden

Wielewaalplein

De bouw van de woontoren van ca. 40 meter hoog en een nieuwe winkel ten behoeve van een supermarkt, kinderopvang en eventuele andere winkels start naar verwachting aan het einde van dit jaar.

In de tweede helft van 2009 wordt een projectplan aan de raad voorgelegd voor de inrichting van het Wielewaalplein na realisering van het bouwplan.

Verkeersinfrastructuur

In het kader van de ontwikkeling UMCG-Bodenterrein (uitbreiding Ziekenhuis) wordt nader onderzoek gedaan naar een auto-ontsluiting via het Oosterhamriktracé (OHT).

Bovendien vindt studie plaats naar het tracé voor de tweede tramlijn. Een mogelijk tracé centrum-kardingevv gaat via de Vinkenstraat.

Kaden/Oevers en fiets-/wandelbruggen

Over de kaden en oevers van vooral de deelgebieden D en die van het UMCG-distributiecentrum vinden gesprekken plaats over mogelijk openbaar gebruik ervan in verband met de gebruikname ervan door woonschipbewoners. Afhankelijk van deze onderhandelingen worden daarvoor verdere plannen gemaakt.

De noordelijke oever van het oosterhamrikkanaal wordt voorzien als mogelijke ecologische verbindingsoever tussen het ecologische gebied aan de oostkant van de stad, het noorderplantsoen, de Reitdiepzone en het ecologisch gebied aan de noordwestkant van de stad. Indien de deelgebieden bebouwd zijn zal het Oosterhamrikkanaal met enkele fiets-wandelbruggen oversteekbaar gemaakt worden. Aan de oostzijde sluit een dam, mogelijk met een doorgang voor de woonschepen, het Oosterhamrikkanaal af van het van

Starkenborgkanaal, waardoor dat deel onderdeel kan gaan uitmaken van de Watermolen (t.b.v. hogere kwaliteit oppervlakte water) die reeds op het Gasfabriekterrein en de Beren werkt.

2. Risico's

De uitwerking van de OHT-ontwikkelingsvisie omvat een lange periode. Een aantal ontwikkelingsgebieden wordt pas na 2010 opgepakt en in een enkel geval in 2016. Hoe de markt zich ontwikkelt is voor een lange periode moeilijk in te schatten. Als vertrekpunt geven de huidige tentatieve berekeningen voldoende houvast om tot verantwoorde grondexploitaties te komen. Afwijkingen ten aanzien van het woningbouwprogramma en berekende infrastructurele investeringen zullen leiden tot een ander resultaat. Dit kan zowel negatief als positief uitwerken.

In de grondexploitatie van juni 2007 wordt rekening gehouden met een bijdrage van Nijestee in verband met de verrekening van een aantal grondtransacties. Hierover is definitieve overeenstemming. De hierbij genoemde risico's zijn hiermee niet meer aanwezig. De risico's met betrekking tot de economische uitvoerbaarheid (zie hieronder) kunnen worden geminimaliseerd d.m.v. het op korte termijn beperken van de boekwaarden, de kosten en opbrengsten op elkaar af te stemmen en woningbouwlocaties te ontwikkelen bij minimaal sluitende grondexploitaties.

Indien wordt afgeweken van één van deze uitgangspunten, heeft dit een negatieve uitwerking op het uiteindelijke resultaat. Een hoge boekwaarde leidt tot rentebijdringen, waardoor toekomstige plannen gefrustreerd worden.

Voor de in ontwikkeling zijnde projecten (Antillenstraat eo) zijn de risico's, zoals benoemd in de exploitatiebegroting, nog steeds actueel. Het gaat hierbij vooral om risico's ten aanzien van aanbesteding van civiel- en technische werken, omvang van de uitgifteprijs en het uitgifte tempo van gronden. Ten aanzien van de locatie Van Simmeren speelt nog een aanvullend risico met betrekking tot de kosten van saneren in verband met de asbestverontreiniging.

3. Financiën

Voor de visie op het Oosterhamriktracé is een integrale exploitatieopzet opgesteld. Die bestaat uit een aantal grondexploitaties waarvan de Antillenstraat door de raad is vastgesteld. De overige grondexploitaties zijn tentatieve berekeningen. Inzichtelijk is gemaakt welke kosten, opbrengsten en resultaten verwacht worden tot en met 2018.

De onderlinge samenhang van de deellocaties en infrastructuur is ter sprake gebracht en er is aangegeven op welke wijze en met welke bijdragen het tekort weg gewerkt kan worden.

Daarnaast is aangegeven om via een grondtransactie tot verrekening over te gaan met woningcorporatie Nijestee. Op basis van bovengenoemde uitgangspunten is een budgettair neutraal resultaat te verwachten en zijn de risico's aanmerkelijk ingeperkt.

Uit de herziene grondexploitatie blijkt dat een economisch verantwoorde uitvoering van de visie-Oosterhamriktracé op termijn haalbaar is. Uitgangspunt is te werken met een integrale grondexploitatieopzet, waarbij onderlinge verrekening tussen de gemeentelijke deelexploitaties mogelijk is.

Het nemen van een aantal maatregelen in de aangegeven volgorde is daarbij van groot belang:

- Ten eerste de ontwikkeling van de boekwaarden. De gemaakte visiekosten moeten zo snel mogelijk afgeboekt worden. De boekwaarden van de diverse deelgebieden mogen de komende jaren niet verder oplopen. Dit zal in de hand worden gehouden door kosten en opbrengsten per complex duidelijk te administreren;
- Ontwikkelingen van de deellooties pas dan los trekken als minimaal een sluitende grondexploitatie mogelijk is.
- De infrastructuur buiten de deelgebieden pas aan te leggen op het moment dat dekking volgens het investeringsschema is geregeld. Hiermee wordt onnodig renteverlies voorkomen.

Dit alles is mogelijk met de dekkingsmiddelen zoals die in de integrale grondexploitatie zijn opgenomen. Het inzetten van de nieuw beleidsmiddelen maakt daarbij onderdeel uit van de dekking. Met inachtneming van bovenstaande maatregelen is een sluitende integrale exploitatieopzet haalbaar. De ontwikkelingen aan het Wielewaalpein en aan de Antillenstraat zullen waarschijnlijk in 2009 van start gaan. Omdat de gemeente hier geen eigenaar is van de gronden is afgesproken dat woningbouwcorporatie IN en Ter Steege de gemeentelijke plan- en visiekosten betalen.

Stand van de kredieten (Staat P)

In de raadsvergadering van 20 juni 2007, nr.12, is besloten een plankostenkrediet beschikbaar te stellen van € 2.584.000,-. Voor de sanering en het aanleggen van de infrastructuur, zoals die benoemd zijn in de integrale exploitatieopzet, is in de raad van juni 2007 een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld van € 5.430.000,-.

Visiekosten

De plankosten die op dit project geboekt zijn bedragen € 2.379.000. Een groot deel van deze kosten zijn visiekosten nl. € 2,28 miljoen. In de raadsvergadering van 20 juni 2007, nr.12, is besloten een plankostenkrediet beschikbaar te stellen van € 2.584.000. Een deel van dit krediet is mede beschikbaar gesteld voor de deellooties A en B en het bestemmingsplan de Waterrand. Dit deel van het krediet is terug te vinden in deze complexen. Het benodigde krediet voor de ontwikkelingsvisie komt uit op een bedrag van € 2.372.000,-.

Waterrand

In de raad van 14 mei 2008 heeft de raad ingestemd met een aanvullende plankostenkrediet van € 104.000 ten behoeve van het opstellen van het bestemmingsplan. Het totaal beschikbare krediet bedraagt hierdoor € 274.000 en is uitgeven.

A en B locaties

De raad heeft op 14 mei 2008 ingestemd met een aanvullende plankostenkrediet. Hierdoor is het totale krediet € 127.000. Dekking van dit aanvullend krediet wordt voorzien in de ontwikkelingslokaties van deelgebied A en B. Per 1 juli 2009 is € 109.000 uitgegeven.

10. WESTPOORT

1. Voortgang

Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is nog niet onherroepelijk, want er loopt nog een bodemprocedure. Hierover wordt op 12 oktober 2009 een zitting gehouden, waarna de uitspraak van de Raad van State volgt over het tegen het bestemmingsplan ingestelde beroep.

Infrastructuur

Het viaduct en de brug over het hoendiep zijn gereed. De aansluiting zelf zal voorjaar 2010 in gebruik genomen worden.

De nutsleidingen zijn grotendeels aangelegd. Volgens de oorspronkelijke planning zou fase 1A in mei 2009 worden opgeleverd. Echter door vertraging bij de verlegging van de waterleiding door het waterbedrijf en de extra vertraging bij de aanleg van de nutsleidingen – deels veroorzaakt door de winterperiode begin 2009 – zal de oplevering nu plaatsvinden in het najaar van 2009. De wegen rondom LCW zullen voor de opening van dit bedrijf in september 2009 zijn aangelegd.

Het bestek voor de aanleg van verhardingen voor de hoofdinfrastructuur (A7-Hoendiep) is volop in uitvoering. De volledige aansluiting op de A7 is waarschijnlijk nog dit jaar gereed, in plaats van juni/juli 2010.

De aanleg van groenvoorzieningen is in uitvoering. De groensingels op de achterkant van de kavels van fase 1A zijn in het voorjaar 2009 aangelegd. Aan de zone langs het Hoendiep, inclusief fietspad, wordt volop gewerkt. Dit najaar worden de bomen in de zone langs de A7 en langs de hoofdonthuizing gepland. De inrichting van de middenberm van de stamweg, inclusief wadi's, ligt iets achter op de planning. Dit als gevolg van de vertraging van de wegenaanleg in fase 1A. De totale uitvoering van het bestek loopt, in verband met het plantseizoen, door tot in het voorjaar van 2010.

Duurzaamheid

Westpoort zal zich ontwikkelen tot een hoogwaardig en duurzaam bedrijventerrein. Op het gebied van duurzaamheid wordt nu samen met de Milieudienst gekeken welke deelprojecten noodzakelijkerwijs nodig zijn om de ambitie van duurzaamheid te bereiken. Gedacht wordt aan gebruik van aardwarmte, zonne-energie en biogas. Binnenkort zal de raad geïnformeerd worden welke projecten voor Westpoort realiseerbaar zijn.

Bedrijven

Logistiek Centrum Westpoort heeft haar officiële opening op 7 november 2009. Momenteel zijn er nog drie opties voor Westpoort. Onder invloed van de recessie neemt het aantal serieus geïnteresseerden op dit moment af.

Zeldenwind

Om hem moverende redenen heeft de initiatiefnemer van de golfbaan het project 'stilgelegd'. Op korte termijn vindt overleg met de initiatiefnemer plaats om de voortgang van het project te bespreken.

Kompassubsidie

Er is een goedkeurende accountantverklaring voor het EFRO-deel van de kompassubsidie. Dit subsidiedeel kan dan ook worden afgesloten. Voor het EZ-deel van het subsidieproject – maximaal € 12.274.456 – geldt als deadline 31 december 2010. Momenteel liggen we met de planning ruim binnen deze termijnen. Wel is er vermoedelijk sprake van onderbesteding. Hierover wordt overleg gepleegd met SNN.

2. Risico's

Mogelijk optreden van één of meer van de volgende algemene en projectgebonden risico's:

- Lagere opbrengsten uit grondverkoop bedrijfspercelen.
- Vertraagd uitgiftetempo grondverkoop.
- Aanbestedingsnadeel bouw- en woonrijpmaken.
- Hogere planontwikkelingskosten
- Rentestijging tijdens looptijd project
- Mutatie kosten- en opbrengstenstijging
- Verwerving CSM
- Reservering gronden spoorverbinding Groningen-Heerenveen
- Kosten bodemsanering
- Onderbesteding SNN-subsidie

Daarnaast hebben we in eerdere rapportages gemeld dat er mogelijk minder Kompassubsidie gerealiseerd kan worden dan vooraf is geschat. De herziene exploitatiebegroting gaat uit van een uiteindelijke te innen subsidiebijdrage van circa € 8,7 miljoen in plaats van de maximaal beschikte subsidie van € 15 miljoen. Deze € 15 miljoen is gebaseerd op een totaal van ruim € 57 miljoen (verwachte te maken) subsidiabele kosten. Binnen de herziening is de inschatting dat deze subsidiabele kosten aanzienlijk lager zullen uitvallen. Hier heeft de herziening op geanticipeerd door de subsidie verhoudingsgewijs naar beneden bij te stellen. Binnenkort volgt overleg met SNN

3. Financiën

Stand van de kredieten (Staat P per 1/7/2008):

	€
Besluit 19-07-2000, nr. 5h	14.521.000
Besluit 27-02-2002, nr. 5 ^e	750.000
Besluit 28-01-2004, nr. 8	500.000
Besluit 22-12-2004, nr. 10	2.750.000
Besluit 19-10-2005, nr. 7	96.329.000
Besluit 20-02-2008, nr. 7 (incl.€ 566.000 afdracht aan BCF egalisereserve)	5.614.000
Totale toegestane kosten	<u>120.464.000</u>

Op basis van de herziene exploitatiebegroting is het verleende uitvoeringskrediet afdoende. De totale gemaakte kosten plus aangegane verplichtingen per 1 juli 2009 omvat € 58,1 miljoen. Het resterende beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet per 1 juli 2009 is daarmee nog circa € 62,4 miljoen.

11. ZUIDELIJKE RINGWEG

Momenteel bevindt de verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) zich in een afrondende fase. Begin juli 2009 is een bestuurlijke voorkeursvariant met Rijkswaterstaat en de provincie overeengekomen, welke nu wordt vertaald in een bestuurlijke overeenkomst met de minister van Verkeer en Waterstaat. Na deze bestuurlijke overeenkomst wordt de planprocedure gestart. Oorspronkelijk zou het bestuurlijk voorkeursalternatief in mei aan de minister worden aangeboden. Echter om een zorgvuldige participatie mogelijk te maken en de voorgestelde varianten te optimaliseren, is met Rijkswaterstaat en de provincie afgesproken de participatie te verlengen. De bevolkingsraadpleging heeft vervolgens plaatsgevonden in de periode van 11 mei t/m 20 mei. Op 28 september 2009 worden tenslotte de resultaten van deze raadpleging en de optimalisatie en het bestuurlijk voorkeursalternatief in een informatiebijeenkomst toegelicht.

Tijdens de raadpleging zijn zes gelijkwaardige principeoplossingen voorgelegd. Hierbij is aangegeven dat de stuurgroep Zuidelijke Ringweg Groningen, op basis van de destijds beschikbare informatie, de varianten 'weg op palen' en 'parallel' als realistisch hebben bestempeld. De varianten (m.n. de variant 'zuidtunnel') moesten destijds nog worden geoptimaliseerd, waardoor varianten alsnog als realistische variant in de eindafweging t.b.v. het voorkeursbesluit zouden kunnen worden meegenomen. Uit de raadpleging is gebleken dat de meeste mensen een voorkeur hebben voor een tunneloplossing, gevolgd door een weg op palen.

Bij aanvang van de verkenning is er onvoldoende aandacht geweest voor ruimtelijke inpassing. In antwoord hierop is er een kwaliteitsteam geformeerd, waarin de Rijks-, provinciale- en gemeentelijke bouwmeesters zitting hebben. Dit team, ondersteund door een stedenbouwkundig adviesbureau, heeft enkele varianten geoptimaliseerd en 'kwalitatief' ruimtelijk ingepast en de bedreigingen en ontwikkelingskansen van de varianten in beeld gebracht. Ruimtelijk kansrijke optimalisaties die hieruit naar voren kwamen waren:

- een verdiepte ligging voor de hoofdrijbaan op het huidige tracé, met een gedifferentieerde parallelstructuur (stedelijk/lokaal verkeer) en mogelijkheden tot verdere optimalisaties;
- een zuidelijk tracé vlak om/door de stad, met eveneens mogelijkheden tot verdere optimalisaties.

Uit een nadere analyse van de kosten en de baten is gebleken dat de beperkt geoptimaliseerde verdiepte ligging ook financieel haalbaar en derhalve realistisch is.

Op basis van het onderzoek naar de oplossingsvarianten, de informatie uit de raadpleging en de resultaten van het kwaliteitsteam, heeft de stuurgroep 2 juli 2009 een bestuurlijke voorkeursvariant vastgesteld:

"Een oplossing op het huidige tracé, bestaande uit een verdiepte ligging van de hoofdrijbaan met overkluisingen tussen Julianaplein en Europaplein, waarbij de parallelwegen hier op maarveld liggen. Tussen het knooppunt Vrijheidsplein en het Julianaplein komt de hoofdrijbaan op palen te staan. Het Julianaplein krijgt een fly-over op maximaal 1 niveau hoger dan het huidige plein. Tussen het Europaplein en Euvelgunne een verhoogde rijbaan op een talud, met de parallelwegen op dezelfde hoogte. Het huidige Europaplein blijft gehandhaafd, maar met een nieuwe aansluiting op de Bornholmstraat."

2. Risico's

In het kader van de planontwikkeling van de Zuidelijke Ringweg wordt momenteel een 'verlengde verkenning' uitgevoerd in een informeel samenwerkingsverband (Rijkswaterstaat, provincie en gemeente) e.e.a. in lijn met de aanbevelingen van de commissie Elverding. Dit betekent een vroegtijdige betrokkenheid van de samenleving, met als doel zo snel mogelijk tot een bestuurlijke voorkeursoplossing te komen. Zo kan tijdswinst worden

behaald tijdens de formele planstudiefase, die aansluitend aan de verlengde verkenning zal starten. Het doel van deze aanpak is de procedures ten aanzien van de aanleg van infrastructuur (aanmerkelijk) te versnellen. Als gevolg van deze aanpak dient in een relatief (zeer) korte periode een belangrijk besluit genomen te worden met verstrekende gevolgen voor de stad en haar omgeving. Hierdoor ontstaat het risico dat onder deze tijdsdruk in onvoldoende mate gestuurd kan worden op de kwaliteit van de programmatische, financiële en juridische kaders.

De werkzaamheden t.b.v. de verlengde verkenning worden in een samenwerking tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeente verricht. De huidige afspraken omtrent deze samenwerking sluiten onvoldoende aan bij de praktische uitwerking ervan. Dit betekent dat er discussie kan ontstaan over het verrekenen van kosten, waarbij de eventuele verrekening van interne uren naar verwachting het belangrijkste onderwerp van discussie zou kunnen worden. Met Rijkswaterstaat zullen hierover aanvullende afspraken worden gemaakt.

De ombouw van de Zuidelijke Ringweg zal wijzigingen in de stedenbouwkundige en verkeersstructuur tot gevolg hebben. Deze wijzigingen en de directe en indirecte gevolgen hiervan zijn in deze fase onvoldoende duidelijk. In de planstudiefase dienen alle wijzigingen en de gevolgen daarvan in beeld worden gebracht, en eventuele maatregelen worden ontwikkeld en geprogrammeerd.

3. Financiën

Voor de zuidelijke ringweg is een budget beschikbaar van € 624 mln (RSP-gelden). Op dit moment zijn er nog geen financiële afspraken tussen de samenwerkende partijen gemaakt over de kosten van inzet van mensen en middelen t.b.v. de planfase en realisatie.

Voor de grotendeels doorlopen (verlengde) verkenningsfase is overeengekomen dat alle uitbestede kosten en uren bij het project gedeclareerd kunnen worden. De interne uren en kosten ten behoeve van deze fase worden door iedere partij zelf gedragen. Voor deze kosten, welke dus ten laste komen van de gemeente, is een plankostenkrediet van € 400.000,-- beschikbaar.

Voor de (verlengde) verkenningsfase is echter € 976.000,-- aan interne kosten en uren geboekt. Het verschil ad € 500.000 met het beschikbare plankostenkrediet wordt ten laste gebracht van het concernresultaat.

Voor de volgende fase (planfase en realisatie) wordt afhankelijk van de te bereiken financiële afspraken met de samenwerkende partijen, een kredietvoorstel opgesteld.

12. REGIOTRAM

1. Voortgang

De gemeenteraad van Groningen heeft op 17 juni 2009 ingestemd met het voorkeustracé voor de 1e tramlijn. De eerste tramlijn, van Hoofdstation naar Zernike, gaat daarmee definitief door de Oosterstraat, over de Grote Markt en het Boterdiep. De Raad besloot ook om de aanleg van de tweede tramlijn naar het UMCG en recreatiegebied Kardinge te versnellen. Een motie van alle partijen, m.u.v. de Stadspartij, roept het college op om zich extra in te spannen voor de verbinding van de wijken Beijum en Lewenborg met de binnenstad na aanleg van lijn 1. Vooral in de periode tot het operationeel worden van lijn 2.

1e lijn

Nu deze besluiten zijn genomen is het Project Regio Tram aanbeland bij een fase die zich wat betreft de 1e lijn vooral kan bezighouden met het uitwerken van het schetsontwerp van het tracé: het zogenaamde Voorlopig Ontwerp. Dit betekent dat er regelmatig overlegd zal worden met bewoners en ondernemers langs het tracé. In het ontwerp wordt binnen het tracé nader ingezoomd op de inpassing van de traminfrastructuur op straatniveau. In deze fase worden ook de definitieve locaties van de haltes ingepast en wordt het precieze verloop van de bochten bepaald. Het Voorlopig Ontwerp van lijn 1 wordt begin 2010 aan de Gemeenteraad voorgelegd. Dan is er ook meer duidelijkheid over de financiële kant en de exploitatie van de tramlijn. Tevens kunnen we dan een dekkingsvoorstel aan de raad voorleggen. Het vermelde krediet van 167 miljoen euro voor lijn 1 lijkt echter niet toereikend. De dekking door de "andere" partijen is (nog) niet hard door middel van expliciete besluitvorming en ook de verdeling van de kosten niet.

2e lijn

Daarnaast is door de raad de opdracht gegeven om het tracé van de 2e tramlijn te gaan ontwikkelen. Concreet zal het Project Regio Tram een voorkeustracé (schetsontwerp) voor de 2e tramlijn.

De tracékeuze richt zich op het in beeld brengen van alle realistische tracéalternatieven en de effecten daarvan in de directe omgeving. Er spelen tal van ruimtelijke ontwikkelingen in de stad die invloed hebben op de tram. Anderzijds is de tram weer van invloed op de keuzes die voor die ontwikkelingen worden gemaakt. Afstemming met de ruimtelijke ontwikkelingen langs de mogelijke tramtracés is dan ook van groot belang.

Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- ontwikkelen van tracéalternatieven voor lijn 2, mede vanuit de stedelijke structuren
- bepalen van de afwegingscriteria
- maken van integraal schetsontwerp (verkeerskundig, ruimtelijk en groen) van de tracéalternatieven
- afstemming en inpassing van de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de tramlijn
- in beeld brengen van effecten, zoals geluid, trillingen, bodem en water, archeologie en verkeersveiligheid
- voorstellen voor het OV-, auto- en fietsnetwerk

- aangeven stedelijke ontwikkelingskansen

- kosten van aanleg, beheer en onderhoud, infrastructuur en exploitatiekosten in beeld brengen

Medio juni 2009 zijn de eerste tracéstudies afgerond. Aan de Stuurgroep RegioTram is vervolgens voorgesteld om een aantal tracéalternatieven verder uit te werken, zodat die in het najaar van 2009 tijdens een participatieperiode aan de inwoners voorgelegd kunnen worden. In februari 2010 zal een voorkeurstracé aan de raad worden voorgelegd.

Vorbereiding van de aanbesteding

In fase 1 hebben een aantal onderzoeken plaatsgevonden naar de manier waarop de markt betrokken kan worden bij de aanbesteding. Uit deze onderzoeken volgt dat het combineren van verschillende fasen van het project in één 'integraal contract' wenselijk is. Ook is gekeken naar het wel of niet gezamenlijk aanbesteden van de aanleg van de trambaan en de aanpak van de openbare ruimte. Of alles in één opdracht weggezet zal worden, is nog wel de vraag. Met betrekking tot die keuze loopt op dit moment een second opinion op het voorkeursmodel. Naar verwachting is deze second opinion gereed in september 2009 en kan deze gebruikt worden om een definitieve keuze te maken.

Het integraal wegzetten van het project kan erg complex worden. Gelet op de complexe aspecten is waarschijnlijk de 'concurrentiegerichte dialoog' de meest aangewezen procedure. Dit komt ook uit één van de onderzoeken. Deze procedure geeft de opdrachtgever de mogelijkheid om voor de gunning met geselecteerde deelnemende marktpartijen in dialoog te gaan over de uitvraag en de oplossingen. De efficiëntie en de creativiteit van de markt kan hierbij goed benut worden.

De procedure start met een aankondiging van een opdracht. De behoeften en eisen moeten in de aankondiging en/of een beschrijvend document worden omschreven. Met de geselecteerde gegadigden wordt dan een dialoog geopend met als doel na te gaan en te bepalen welke middelen geschikt zijn om zo goed mogelijk aan de behoeften te voldoen. Gezamenlijk wordt gezocht naar de beste oplossingen. In fase 2 zal de voorbereiding voor de aanbestedingsprocedure plaatsvinden. We moeten dan als eerste een definitieve keuze maken over welke aanbestedingsprocedure gevolgd gaat worden. De motivering voor de keuze en waarom een bepaalde procedure mogelijk is, moet vastgelegd worden.

2. Risico's

Projectmatig

Het project RegioTram heeft begin 2008 een onderzoek laten uitvoeren met als uitgangspunt het kennen, onderkennen en beheersen van de projectrisico's. Het onderzoek bestond uit een risicoanalyse door een extern bureau zodat een externe toets werd uitgevoerd op de volledigheid van het plan van aanpak met de daarbij te verwachte risico's.

In het onderzoeksrapport is een lijst gedefinieerd met 44 (gefilterde) risico's. Deze risico's zijn onder te verdelen in de volgende subgroepen: financiën van het project, politiek bestuurlijke besluitvorming, draagvlak, vervoerswaarde, wet- en regelgeving, techniek, stedenbouw en ruimtelijke ontwikkeling, planning, scope beheersing, inpassing en projectorganisatie/informatiebeheersing.

Binnen het Project RegioTram worden deze risico's onderkend en zijn beheersmaatregelen genomen om de risico's te bewaken en te controleren. In de afgelopen doorlooptijd van het project zijn veel aangegeven risico's zodanig beheerst dat deze geen risico meer vormen. Daarnaast is in de tijd een aantal risico's afgevallen doordat het project een ander stadium heeft bereikt. In september 2009 start een nieuwe risicoanalyse die onder andere ingaat op het voorlopig Ontwerp van de 1^e lijn, het schetsontwerp van de 2^e lijn, de onderlinge samenhang tussen de 1^e en 2^e lijn en de voorbereiding van de aanbesteding.

3. Financiën

Vorbereidingskosten

Eind 2007 hebben het Portefeuillehouderoverleg van de Regio Groningen-Assen en de Stuurgroep RegioTram ingestemd met een financiële dekking voor de voorbereidingskosten voor fase 1 welke worden begroot op een bedrag van € 5.345.000. Afgesproken is dat de partijen elk 1/3 deel van de kosten zullen dragen.

Voor fase 2, voor de periode tot 1 juli 2010, is € 8,17 mln. begroot, waarvan € 0,85 mln. wordt gedekt uit de vrijval uit fase 1. In deze fase wordt het VO voor lijn 1 gemaakt en een schetsontwerp voor lijn 2. Voor het gemeentelijk aandeel in de kosten ad (€ 8,17 - € 0,85 =) € 7,32 heeft de raad een aanvullend planvoorbereidingskrediet van € 1,96 mln. voor lijn 1 en een voorfinancieringskrediet van € 0,48 mln. voor lijn 2 beschikbaar gesteld.

De opgenomen bedragen hebben voor de Voorbereiding van de aanbesteding en het VO lijn 1, externe kosten betrekking tot 1 maart. Na bestuurlijke besluitvorming starten deze onderdelen met een volgende fase waarvoor aanvullend budget nodig is.

Het gemeentelijk aandeel in de kosten tot 1 juli 2010 bedraagt:

Fase 1	€ 1.782.000
Fase 2	€ 2.440.000
Totaal	€ 4.222.000

Stand van de kredieten

Raadsbesluit 27 april 2005, nr 6H	€ 320.000
Raadsbesluit 21 februari 2007, nr g	€ 3.000.000
Raadsbesluit 17 juni 2009, nr GR 09 (planvoorbereidingskrediet lijn1)	€ 1.956.000
Raadsbesluit 17 juni 2009, nr GR 09 (voorfinancieringskrediet lijn 2)	€ 484.000
Totaal beschikbaar krediet	€ 5.760.000

De dekking van het krediet van 2007 bestaat uit € 1.246.000 uit incidenteel nieuw beleid 2004 en structureel nieuw beleid 2005 (onderdeel Kolibri) ad € 1.754.000. De kredieten van 2009 worden gedekt uit incidentele vrijval structureel nieuw beleid Kolibri 2005-2009.

De tot nu toe gemaakte kosten blijven binnen het gestelde krediet

Investeringskosten

De kosten van de lijn Hoofdstation-Zernike zijn geraamd op € 167 miljoen, prijspeil 2008. De stuurgroep Regio Groningen-Assen heeft op 21 februari 2007 ingestemd met het concept meerjaren investeringsprogramma (MIP) voor de periode 2008-2015. Daarin is € 20 miljoen opgenomen voor de tram. De eigen begrotingsmiddelen voorzien in een investeringsbijdrage van € 50 mln. Hieruit blijkt dat nog aanzienlijke aanvullende bijdragen nodig zijn. In een vorige rapportage is hierover opgemerkt dat op een forse bijdrage van de provincie Groningen wordt gerekend en op een bijdrage uit de Zuiderzeelijn- middelen indien gekozen zou worden voor het zgn. "regiospecifieke pakket".

In de brief van het college van B&W aan de raad van 13 februari 2009 is tevens ingegaan op de investeringen en de risico's. Hierin is aangegeven dat het Raamwerk Regiorail bestaat uit een pakket aan maatregelen waarbij een bedrag van €702 miljoen investeringskosten is gemoeid. Het grootste deel van de investeringskosten (€558 miljoen) is gedekt door bijdragen uit het RSP en bijdragen van de betrokken overheden. Het resterende deel van de investeringen (€144 miljoen) kan voor €77 miljoen worden gedekt door:

- additionele bijdrage van de Regio Groningen-Assen van €42 miljoen;
- marktbijsdragen van €25 miljoen (onder andere door innovatief aanbesteden en overige bijsdragen);
- bijsdragen voor maatregelen op het hoofdstation van €5 miljoen uit het budget spoorlijn Groningen-Heerenveen en/of Groningen-Leeuwarden.

De gemeente Groningen en de provincie Groningen zullen daarnaast aan gemeenteraad en provinciale staten voorstellen om aanvullend €39 miljoen respectievelijk €28 miljoen bij te dragen aan de investeringen van het Raamwerk RegioRail. Daarmee is de totale investering van €702 miljoen gedekt.

Onze bijdragen in het kader van de Regiovisie zijn verwerkt in de gemeentelijke begroting. Voor de dekking van de aanvullende gemeentelijke bijdrage van €39 miljoen zien wij dekkingsmogelijkheden in:

- ‘gespaarde’ bedragen voor de RegioTram ad €13 miljoen;
- Budget Verkeer en Vervoer (budget ringwegen) vanaf 2017 in totaal €5.6 miljoen;
- Verkoopopbrengst Essent ad €21 miljoen (uit het deel van de opbrengst dat niet nodig is voor de eigen bijdrage RSP).

Bij het raadsvoorstel in februari 2010 zal een definitief dekkingsvoorstel aan de raad worden voorgelegd.

Financiële risico's

Over de feitelijke inzet van het Budget RegioVisie moet nog worden besloten. Wanneer de geraamde bijdrage vanuit de Regiovisie (voor een bedrag van €42 miljoen) niet gerealiseerd kan worden, is een aanvullende bijdrage van provincie en gemeente nodig, elk voor vijftig procent. Dit geldt ook voor de bijdrage van €5 miljoen uit het budget spoorlijn Groningen-Heerenveen en Groningen-Leeuwarden. De gemeente loopt hier dus een risico van maximaal € 23,5 miljoen. We gaan er echter vanuit dat de bedragen gewoon beschikbaar komen en vinden dit risico aanvaardbaar.

Een risico betreft ook het realiseren van de verwachte marktbijdragen van €25 miljoen en de aanvullende bijdragen van de Regiovisie van € 5 miljoen. Wanneer dit niet lukt, is €30 miljoen beschikbaar vanuit de middelen voor het stationsgebied / RSP (van het oorspronkelijke budget van €193 miljoen). Kunnen de bijdragen van markt en RegioVisie wel gerealiseerd worden, dan wordt de €30 miljoen uit het budget stationsgebied evenredig verdeeld over het project stationsgebied en het oplossen van de overcommitting op het RSP.

Ten slotte is er nog sprake van een risico met betrekking tot investeringen op het stationsgebied die noodzakelijk zijn voor de aanlanding van de tram, voor zover deze investeringen nog niet zijn opgenomen in het Raamwerk Regiorail. We verwachten dat deze investeringen maximaal €20 miljoen zijn. Voor dekking van €20 miljoen hebben we met de provincie de volgende dekkingsbronnen afgesproken:

- a. de bijdrage uit de markt en regio van €30 miljoen;
- b. externe subsidiebronnen;
- c. versobering binnen het totale programma Raamwerk RegioRail;
- d. een bijdrage van gemeente en provincie in de verhouding 50/50.

Deze afspraak kan voor de gemeente in het uiterste geval leiden tot een extra bijdrage van €10 miljoen. Bij de brief van het college aan de raad van 13 februari 2009 zijn de afspraken over de financiering en verdeling van de risico's nader uitgewerkt in een bijlage.

13. Stationsgebied

1. Voortgang

In 2007/8 hebben we voorverkenningen verricht waarvan het resultaat neergeslagen is in het structuurplan "Stad op scherp". Het stationsgebied is daarin door u aangemerkt als dynamo voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de stad. Aan deze voorverkenningen hebben we een vervolg gegeven.

In het verlengde van het bezoek dat we met een vertegenwoordiging uit uw raad op 14 november gebracht aan enkele stationsgebieden in Nederland, hebben we in een gecombineerde raadscommissie op 4 maart 2009 de gedachten over de ontwikkeling van het stationsgebied verder met u aangescherpt. Ook hebben we daar aangegeven dat we ons de komende periode richten op het formuleren van de ontwerpogave. In dat kader hebben we een verdieping gegeven aan de voorverkenningen. We hebben o.a. door AGV-Movares een onderzoek laten verrichten naar de mogelijkheden voor de toekomstige ruimtelijke organisatie van de alle verkeersfuncties in het gebied. Ook hebben we nader ingezoomd op de Glaudeflocatie met het oog op de toekomstige aanlanding van de tram hier. We hebben AGV-Movares ook gevraagd om de ligging van het toekomstige transferpunt nader uit te vergroten om de aanlanding van de tram ook zoveel als mogelijk toekomstvast te maken. Ook hebben we een alternatieve locatie voor het emplacement verkend, mocht verplaatsing uiteindelijk aan de orde komen. Aan de andere kant hebben we onze blik verruimd tot de gehele spoorzone zoals die van oost naar west door de stad loopt. Dit met het oog op een opeenstapeling van afzonderlijke spoorse projecten, zoals die voor een groot deel voortvloeien uit het RSP. De vraagstukken die samenhangen met de ruimtelijke inpassing van extra infrastructuur zijn hiermee in beeld gebracht. Deze zullen we inbrengen bij de uitwerking van de verschillende projecten, o.a. bij de plannen voor een nieuwe spoorlijn Groningen-Heerenveen.

Met deze verdiepingsslagen hebben we de uitkomsten van onze discussie met u van 4 maart verder uitgewerkt in de ontwerpogave, waarin we nadrukkelijk het thema duurzaamheid hebben geïntegreerd. Daarmee is dat thema een vanzelfsprekend onderdeel van de totale ontwerpogave. Wij werken in dit kader nauw samen met direct betrokken partijen bij de ontwikkeling van dit gebied: de provincie, ProRail en NS-Poort en het Projectbureau Regiotram. Wij zullen de afspraken met deze partijen over het te volgen traject vastleggen in een projectplan dat we u zullen voorleggen.

2. Risico's

De visieontwikkeling bevindt zich in de beginfase. Doel is te komen tot een integrale lange termijnvisie van de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied. Dus hoe kunnen we verkeersprogramma's en vastgoedontwikkeling zodanig uitvoeren dat ze optimaal op elkaar zijn afgestemd en elkaar versterken. Dit is een ingewikkelde vraagstelling, waarvan de beantwoording tijd kost zoals we u hebben laten zien. Datzelfde geldt des te meer voor de verwerving van externe middelen. Maar er moeten op korte termijn wel besluiten worden genomen over een aantal zaken die nu spelen. De aanlanding van de tram is daarvan een voorbeeld. Er zijn ook andere maatregelen op het station die met het oog op het spoorverkeer op afzienbare termijn tot uitvoering moeten komen. Het risico bij deze ontwikkelingen is dat ze uiteindelijk niet of minder goed passen in het ideale eindbeeld. Deels moeten we dat

aanvaarden, deels is het te voorkomen door bepaalde maatregelen een tijdelijk karakter te geven en door goed af te stemmen met andere wezenlijke en hiermee samenhangende projecten zoals de RegioTram en de Zuidelijke Ringweg. Wij zullen deze samenhang nauwgezet bewaken in de bestuurlijke overleggen rond deze onderwerpen.

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

3. Financiën

Plankostenkrediet: (Staat P van 01-07-2009)

Onderstaande kredieten hebben als dekking de stadsmeierrechten en reserve Nieuw Beleid.

Raadsbesluit 17 december 2008, nr. 6 g	300.000
Raadsbesluit 22 april 2009, nr. 412	<u>242.000</u>
Totaal toegestane kosten van het plan	€ 542.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 1 juli 2009: € 369.858,- (incl. aangegane verplichtingen).