

Onderwerp Staat V 2013

Steller Eelco Kruizinga

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 72 73 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO14.4230715

Datum **10 APR 2014** Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Bijgaand doen wij u toekomen de staat V met peildatum 31 december 2013. De staat V is een rapportage over de financiële stand van zaken van alle in uitvoering zijnde Verkeer en Vervoer projecten. Dit is alleen de financiële tussenstand, beleidsmatig en inhoudelijk worden de projecten periodiek verantwoord middels sleutelrapportages, herzieningen enzovoort.

In deze brief geven wij de belangrijkste aandachtspunten weer. De bedragen tussen haakjes geven de goedgekeurde kredieten weer.

- Het project *Beter benutten Fietsparkeren (€ 1,0 miljoen)* is nieuw binnen de Staat V. In het kader van de Regio Groningen-Assen richt het project zich op de realisatie van voldoende en kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen bij treinstations, belangrijke bushaltes en P+R terreinen.
- In januari 2011 is het *Transferium Hoogkerk (€15,2 miljoen)* in gebruik genomen. Automobilisten kunnen er parkeren en met de bus de stad in. Via de speciale busbaan heeft het transferium een snelle verbinding met het Hoofdstation.  
Een bus op- en afrit van en naar de A7 moet nog worden aangelegd. Hierover is de gemeente nog in overleg met Rijkswaterstaat. Verwacht wordt dat in 2014 met de voorbereiding en aansluiting op de A7 kan worden begonnen.  
De uitgaven bedragen per 31 december 2013 € 11,4 miljoen en blijven daarmee binnen het verstrekte krediet.
- Met het vaststellen van de begroting 2013 is door de Raad besloten het project de *Tram in stad en regio (€ 11,9 miljoen)* te beëindigen. Op dit moment wordt er gewerkt aan de nacalculatie en is het project administratief afgerond. De financiële effecten van het stopzetten van het project zullen in deze nacalculatie worden beschreven en aan de Raad worden aangeboden. Voor het aanvullen van het plankostenkrediet is inmiddels een voorstel in procedure gebracht.

- De *Ov-as Koeriersterweg – Hoofdstation (€ 1,4 miljoen)* vormt een essentieel onderdeel van onze strategie om de stad en regio bereikbaar te houden en de positie van het openbaar vervoer te versterken.  
Het project bevindt zich nog in de plankostenfase. Een fase waarin, in samenwerking met onder andere ProRail, tot een definitief ontwerp moet worden gekomen.  
Met een totaal van € 1,2 miljoen aan kosten op 31 december 2013, blijft het project binnen het gestelde plankostenkrediet.
- De *Bereikbaarheid Netwerkanalyse (€ 19,2 miljoen)* is nieuw binnen de Staat V. Vanuit de geactualiseerde Netwerkanalyse in 2006 richt dit project zich, vanuit de HOV-visie, op hoogwaardige buslijnen die vanuit de regio, via P+R locaties, zich verbinden met Dynamo's in de stad. Voor het verbeteren van het HOV-net zijn een aantal maatregelen geformuleerd die in drie tranches worden uitgevoerd. De uitgaven per 31 december 2013 bedragen € 0,1 miljoen en blijven daarbij binnen het vastgestelde krediet.
- Ook nieuw binnen de Staat V is het *Stationsgebied (€ 2,3 miljoen)*. Dit project werd altijd verantwoord als plankostencomplex binnen de Staat P, maar is overgeheveld naar het Programma Verkeer & Vervoer. Het project bevindt zich nog in de plankostenfase. Verschillende onderzoeken zijn gaande om te komen tot een voorkeursvariant voor de spoorconfiguratie.  
Eind 2013 bedragen de kosten € 2,2 miljoen en blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet. Met de laatste aanvulling van het krediet in november 2013 zijn de plankosten gedekt tot en met het derde kwartaal van 2014. Een aanvullende kredietaanvraag zal in 2014 aan de raad worden voorgelegd. Voor het laatste kwartaal van 2014 en de jaren 2015 en 2016 zal nog aanvullende dekking gezocht moeten worden. De dekking van de plankosten wordt meegenomen bij de voorbereiding van de begroting 2015 en als bestemmingsvoorstel in de jaarrekening 2013.
- *P+R Haren (€ 4,5 miljoen)* komt ook voor de eerste keer in de Staat V. Sinds januari 2008 is dit terrein in gebruik en is een groot succes. Door de Provincie Groningen en de gemeenten Haren en Groningen is daarom afgesproken deze P+R locatie uit te breiden en als gezamenlijk project op te pakken.  
Met uitgaven van € 1,5 miljoen eind 2013, blijft dit project binnen het verstrekte krediet.
- In de parkeernota "Parkeren in de Stad; duurzaam bereikbaar", die op 27 januari 2010 door uw Raad is vastgesteld, is de aanleg van de *Busbaan P+R Europapark – UMCG (€ 5,4 miljoen)* aangekondigd.  
Met de aanleg van de busbaan wordt de busdoorstroming tussen de P+R Europapark en het UMCG verbeterd.  
De werkzaamheden van dit project zijn inmiddels uitgevoerd en de busbaan is in gebruik genomen.  
De uitgaven bedragen per 31 december 2013 € 4,3 miljoen en blijven daarmee binnen het verstrekte krediet. Dit is de tussenstand van het project, de financiële nacalculatie zal in 2014 plaatsvinden.



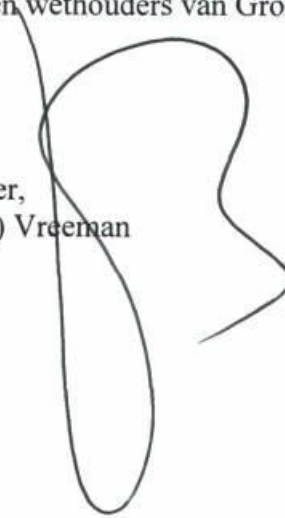
- De verlengde verkenning *Zuidelijke Ringweg Groningen (€ 2,7 miljoen)* heeft geresulteerd in een bestuurlijk voorkeursalternatief. In januari 2011 is gestart met de uitwerking van dit alternatief. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een tracébesluit in augustus 2013.  
Per 31 december 2013 bedragen de uitgaven € 2,2 miljoen en passen daarmee binnen het vastgestelde krediet.
- De *Oostelijke Ringweg (€ 4,2 miljoen)* wordt aangelegd als een '(stads)stroomweg' met ongelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid van 70 km/u.  
De gemeente draagt financieel bij in deze ontwikkeling, die geheel door de provincie wordt uitgevoerd. Daarnaast worden er interne plankosten gemaakt ter begeleiding van het project. Deze kosten bedragen per 31 december 2013 € 0,6 miljoen en blijven, daarmee binnen het krediet.
- Het *Herewegviaduct (€ 0,3 miljoen)* verschijnt als plankostencomplex in de Staat V. In overleg met ProRail wordt, afhankelijk van de uitvoeringsvorm, gewerkt aan een definitief ontwerp. Ook wordt er in overleg met Groningen Bereikbaar onderzocht of het zinvol is de vernieuwing van het viaduct enkele jaren uit te stellen, om daarmee samenloop met andere projecten te voorkomen. Aan het einde van 2013 was er aan plankosten in totaal € 0,1 miljoen uit gegeven. Daarmee blijven de kosten binnen het krediet.
- In december 2011 is het eerste dek van de *parkeergarage Damsterdiep (€ 41,5 miljoen netto krediet)* geopend en in gebruik genomen. Hierdoor zijn de eerste 200 parkeerplekken beschikbaar gekomen. De garage is inmiddels opgeleverd en in gebruik genomen. In totaal zijn er zo'n 550 parkeerplekken beschikbaar zijn.  
Op 18-2-2013 is de raad per brief geïnformeerd over het risico van de parkeergarage Damsterdiep. Op basis van de overeenkomst met de aannemer is dit geraamd op € 4,7 miljoen. In de begroting 2012 is een voorziening opgenomen ter dekking van deze € 4,7 miljoen. De aanvraag om dit in een krediet om te zetten is inmiddels in procedure gebracht.  
Het totale project, inclusief de grondexploitatie, wordt in 2014 nagecalculeerd.
- Eén van de projecten in het kader van de verkeersveiligheid betreft de *Aanpak schoolomgeving 2007 - 2010 (€ 2,4 miljoen)*. In de plannen worden de routes die kindvriendelijk moeten worden gemaakt meegenomen. In 2013 hebben we ook de laatste schoolomgevingen verkeersveiliger gemaakt; alle 48 basisscholen zijn daarmee afgerond. Na evaluatie moeten de laatste knelpunten nog worden opgelost.  
De totale kosten per 31 december 2013 blijven met € 2,3 miljoen binnen het krediet.

Tot slot bedraagt het *benodigde weerstandsvermogen* per 31 december 2013 voor de verkeer- en vervoersprojecten in totaal € 3,5 miljoen (2012 € 3,1 miljoen). In 2013 neemt het benodigde weerstandsvermogen ten opzichte van 2012 toe met 0,4 miljoen euro. Dit wordt veroorzaakt door een aantal (nieuwe) verkeersprojecten, waarvoor de raad in 2013 krediet beschikbaar heeft gesteld. In de bijlage bij deze brief wordt hier verslag van gedaan.

Daarnaast heeft de raad in november 2013 een krediet beschikbaar gesteld van €19,2 miljoen voor de HOV-maatregelen netwerkanalyse Groningen – Assen. We beschouwen dit krediet als taakstellend en achten het risico minimaal. Daarom is dit project buiten de risicoberekening gelaten.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,  
dr. R.L. (Ruud) Vreeman

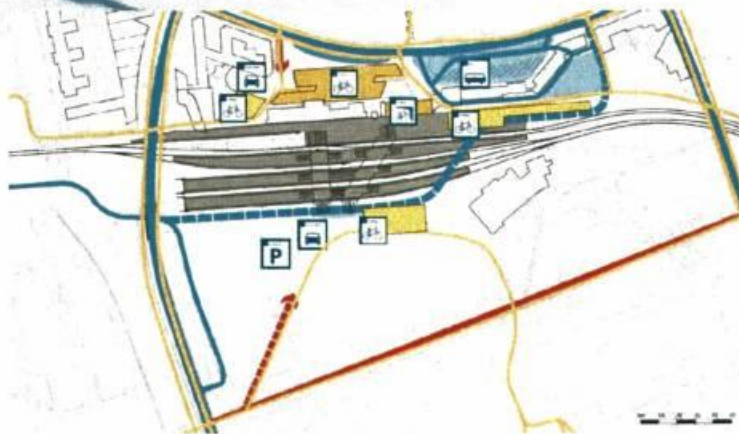
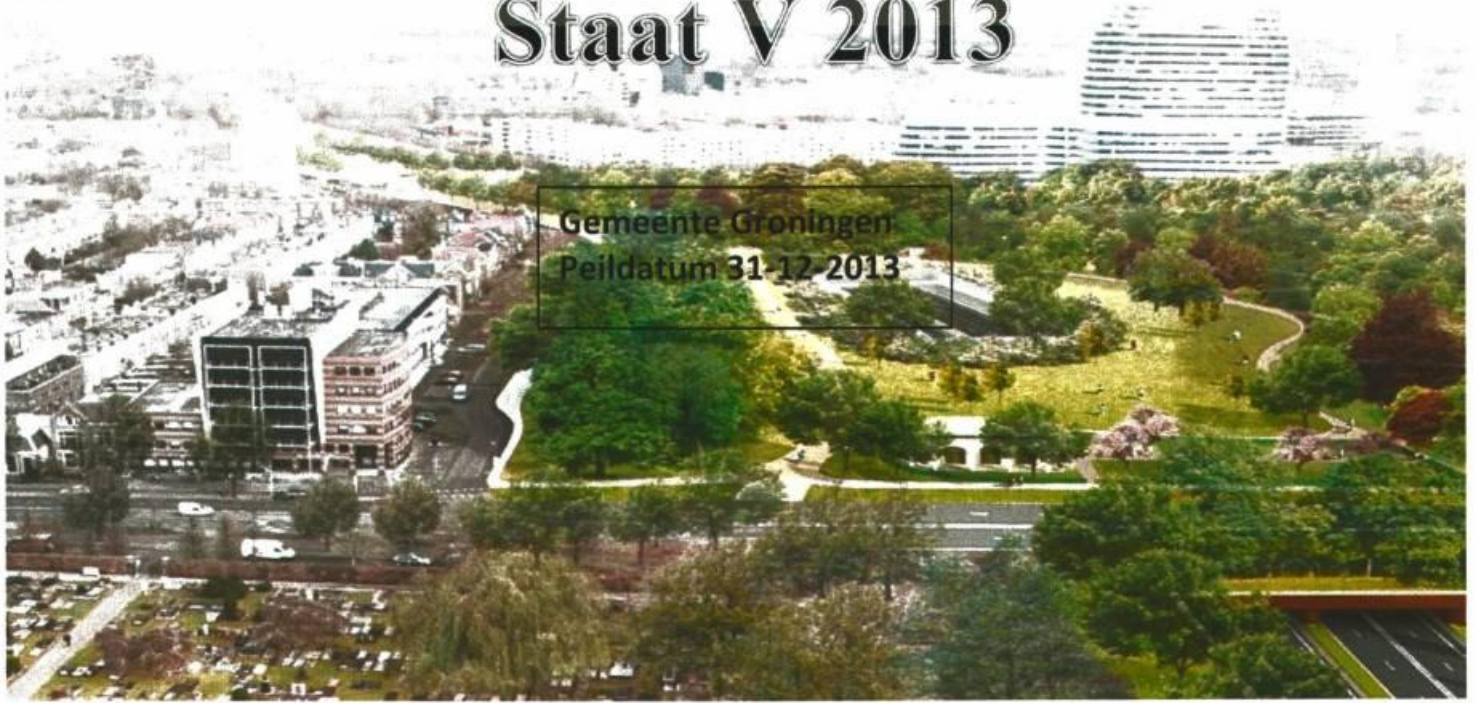


de secretaris,  
drs. M.A. (Maarten) Ruys





# Staat V 2013



## INHOUDSOPGAVE

Rapportage	Pagina
1 Inleiding	3
2 Stand van zaken projecten	
2.1 Algemeen	3
2.2 Fiets	5
2.3 Openbaar Vervoer	5
2.4 Auto	8
2.5 Parkeren	10
2.6 Verkeersveiligheid	11
2.7 Gesloten projecten in verband met de bezuinigingen	12
3 Nacalculaties	13
4 Weerstandsvermogen	14
Bijlage I	
Staat V (Inhoudsopgave z.o.z.)	16



**BIJLAGE I: STAAT V**

<b>Omschrijving project</b>	<b>Pagina</b>
<b>FIETS</b>	
8001290 Beter benutten Fietsparkeren	15
8001410 Fietspad Verbetering Hoogkerk	16
<b>OPENBAAR VERVOER</b>	
8000270 Transferium Hoogkerk	17
8001150 Kolibri / Tram in stad en regio	21
8001200 OV-as Koeriersterweg / Hoofdstation	24
8001510 Toegankelijke bushaltes	28
8500100 Aansluiting P+R Europapark (P3) op Europaweg	29
8500058 Busbaan Europapark P+R - UMCG	31
8001600 Bereikbaarheid Netwerkanalyse	34
8001390 P+R Haren	35
8000950 Stationsgebied	36
<b>AUTO</b>	
8001210 Verkenning Zuidelijke Ringweg	39
8001100 Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen	42
8001260 Reconstructie Noord. / Westelijke Ringweg /Reitdiep	45
8001280 Reconstructie Noordelijke Ringweg / Noordzeebrug	49
85000051 Oostelijke Ringweg	51
85000571 Herewegviaduct	53
8003340 Dynamisch verkeersmanagement	55
<b>PARKEREN</b>	
85000438 Parkeergarage Damsterdiep	57
<b>VERKEERSVEILIGHEID</b>	
8001330 Aanpak schoolomgeving 2006-2011	60
8001360 Aanpak knelpunten 30 km/u gebieden	61
8001470 Kleine verkeersmaatregelen	62
<b>GESLOTEN IVM DE BEZUINIGINGEN</b>	
85000108 Verkeerseducatie	64

## 1 INLEIDING

### Inhoud/kaderstelling

Jaarlijks maken wij een rapportage over de lopende projecten die zijn opgenomen in het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Deze rapportage betreft het boekjaar 2013. De beleidsmatige afwegingen voor de keuze van projecten is door uw Raad vastgesteld in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2011 – 2014.

De structuur van dit programma is gehanteerd voor deze staat V (Verkeer en Vervoer). Om een zo volledig mogelijk beeld te geven van alle investeringen binnen het Verkeer en Vervoer programma, is deze rapportage aangevuld met een beknopte stand van zaken van de projecten die stop zijn gezet in verband met de bezuinigingen. Dat betekent dat de staat V, met peildatum 31 december 2013, als volgt is ingedeeld:

- Fiets
- Openbaar Vervoer
- Auto
- Parkeren
- Verkeersveiligheid
- Gesloten projecten ivm de bezuinigingen.

## 2 STAND VAN ZAKEN PROJECTEN

### 2.1 Algemeen

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

Verloop boekwaarden (x € 1.000)	Fiets	Openbaar Vervoer	Auto	Parkeren	Verkeers-veiligheid	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2013	-14	-2.028	-10.936	38.828	-356	25.494
Bij: Investerings/uitgaven	19	8.402	583	-164	63	8.903
Af: Opbrengsten/bijdragen	-150	-476	4.807	-4.700	-134	-653
Totaal mutatie	-131	7.926	5.390	-4.864	-71	8.250
Boekwaarde per 31 december 2013	-145	5.898	-5.546	33.964	-427	33.744

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

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



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

In de bijlage bij deze rapportage wordt per project gedetailleerd de (financiële) prognose weergegeven en de verschillen verklaard ten opzichte van de begroting. Ook worden materiële afwijkingen toegelicht in ten opzichte van de prognose in de staat V 2013.

Om een duidelijk beeld te schetsen van de totale investering per categorie is ook de investering en bijdrage in 2013 meegenomen van de projecten dat in verband met de bezuinigingen is gesloten. Dit project (Verkeerseducatie) wordt in het overzicht aangegeven met een asterisk (\*).

## 2.2 Fiets

Fiets	begrote uitgaven	werkelijke uitgaven t/m 2013	in %	werkelijk uitgaven t/m 2012	in %	begrote subsidies/bijdragen	werkelijke bijdr./opbr. 2013	in %	werkelijke bijdr./opbr. 2012	in %
Fietspad verbetering Hoogkerk	570	15	3%	0	0%	400	0	0%	0	0%
Beter benutten Fietsparkeren	995	4	0%	0	0%	331	150	45%	0	0%
	1.565	19	1%	0	0%	731	150	21%	0	0%

### Fietspad verbetering Hoogkerk (€ 0,6 miljoen)

Dit project is nieuw binnen het programmaonderdeel Fiets. Met het aanleggen van dit fietspad moet er een snelle, directe fietsverbinding tussen Hoogkerk en Groningen ontstaan. Deze route is behalve voor forenzen en scholieren ook interessant voor recreanten. De fietsverbinding was onderdeel van de Noorzuidroute, maar kon niet uitgevoerd worden omdat de gemeente en de Suiker Unie toen niet in staat waren om alle gronden te verwerven.

### Beter benutten Fietsparkeren (€ 1,0 miljoen)

De laatste jaren is er een ontwikkeling gaande die er voor zorgt dat het fietsgebruik blijft stijgen. Naast het beleid dat gericht is op de stimulering van het fietsgebruik is een toename van het gebruik van de elektronische fiets een belangrijke reden voor dit toenemen van het fietsgebruik. Hierdoor is het van belang dat er voldoende oplaadpunten worden gerealiseerd. De Regio Groningen-Assen zet in het kader van Beter Benutten in op de realisatie van voldoende en kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen bij treinstations, belangrijke bushaltes en P+R terreinen.

## 2.3 Openbaar Vervoer

Openbaar Vervoer	begrote uitgaven	werkelijke uitgaven t/m 2013	in %	werkelijke uitgaven t/m 2012	in %	begrote subsidies/bijdragen	werkelijke bijdr./opbr. 2013	in %	werkelijke bijdr./opbr. 2012	in %
Transferium Hoogkerk	15.188	11.445	75%	11.417	75%	15.188	13.068	86%	13.068	86%
Kolibri/Tram in de stad en regio	11.824	11.924	101%	10.652	90%	11.824	11.504	97%	11.540	98%
HOV-as West (Koeriersterweg - Hoofdstation)	1.510	1.190	79%	837	55%	1.510	860	57%	860	57%
Toegankelijke bushaltes	2.549	2.307	91%	1.337	52%	2.549	1.801	71%	1.719	67%
Bereikbaarheid Netwerkanalyse	19.189	110	1%	0	0%	19.189	0	0%	0	0%
Stationsgebied	2.341	2.229	95%	1.744	74%	2.341	2.341	100%	1.851	79%
P+R Haren	4.449	1.511	34%	0	0%	4.449	0	0%	0	0%
Aansluiting P+R Europapark (P3) op Europaweg	3.000	2.289	76%	2.091	70%	3.000	600	20%	600	20%
Busbaan P+R Europapark - UMCG	5.430	4.298	79%	430	8%	5.430	580	11%	150	3%
	65.480	37.303	57%	28.508	44%	65.480	30.754	47%	29.788	45%

### Transferium Hoogkerk (€ 15,2 miljoen)

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

Om via de A7 een verbinding van het centrum met het Transferium te maken is het noodzakelijk dat er een bus op- en afrit van en naar de A7 loopt. Met Rijkswaterstaat is afgesproken dat deze werkzaamheden onderdeel zullen gaan vormen van de Aanpak Ring Zuid. Nadere uitwerking van deze plannen wordt begin 2014 verwacht.



### **Kolibri/Tram in de stad en regio (€ 11,9 miljoen)**

Na het Raadsbesluit van 2005 is in 2007 de notitie “Tram in stad en regio” vastgesteld en verder uitgewerkt. In 2012 hebben deze uitwerkingen geleid tot een aanbesteding, waarin 2 consortia mee hebben gedaan. Tijdens de aanbestedingsfase is besloten te stoppen met het project.

Vooruitlopend op de nacalculatie is een aanvullend plankostenkrediet van € 100.000 aangevraagd. Tevens is de openstaande boekwaarde van € 384.000 afgeboekt. Dit betreft de gemeentelijke plankosten, waardoor de boekwaarde binnen het complex nihil is. In de Rapportage Grondbedrijf zal nader worden ingegaan op de afwaardering van de bezittingen die verband hebben met de tram.

### **OV-as Koeriersterweg – Hoofdstation (€ 1,4 miljoen)**

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

Inmiddels is er onderzoek verricht en is er een voorkeurstracé bepaald. Met ProRail zijn gesprekken gaande over het deel van het tracé dat over hun grondgebied gaat. Tevens is het streven om in 2015 gereed te zijn met het project omdat de verwachting is dat de verkeersdrukte dan toe zal nemen in verband met de aanleg van de zuidelijke ringweg.

### **Toegankelijke bushaltes (€ 1,7 miljoen)**

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

Overeenkomstig het provinciale halteplan wordt van ons verwacht dat vóór 2015 420 van de 650 bushaltes in de stad (64,6%) toegankelijk zijn. Tot en met 2012 zijn 250 bushaltes toegankelijk gemaakt.

In 2013 zijn 85 bushaltes toegankelijk gemaakt, waardoor het totaal op 335 komt. In 2014 worden de resterende bushaltes toegankelijk gemaakt.

### **Bereikbaarheid Netwerkanalyse (€ 19,2 miljoen)**

Onder regie van de Regio Groningen Assen is de Netwerkanalyse uit 2006 geactualiseerd. Onderdeel van deze actualisatie is de nieuwe visie op het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). In de HOV-visie blijft de trein de drager van het regionale HOV-net.

Daar waar geen railverbindingen aanwezig zijn wordt ingezet om hoogwaardige buslijnen vanuit de regio via P+R locaties te verbinden met Dynamo's in de stad. Voor de verbetering van het HOV-net zijn een aantal maatregelen geformuleerd die in drie tranches worden uitgevoerd. Naar verwachting zullen deze maatregelen in 2015 uitgevoerd zijn.



### **Stationsgebied (€ 2,3 miljoen)**

Het Stationsgebied is een belangrijk knooppunt in Noord-Nederland. Het ligt strategisch tussen de binnenstad en de zuidelijke ringweg en is dé overstapplaats van het Noorden. Bovendien is er nog ruimte dat voornamelijk wordt benut door extensieve functies als het emplacement en de voormalige P+Citybus locatie aan de Zaanstraat.

De gemeenteraad heeft in 2011 een voorkeursalternatief voor de ontwikkeling van het Stationsgebied en in 2013 een Ontwikkelstrategie hiervoor. Tevens heet de raad haar voorkeur uitgesproken voor de transferoplossing (tunnel versus passerelle). Daarbij heeft de gemeenteraad het College verzocht de mogelijkheden voor de realisatie van een fietstunnel onder het spoor door nog eens goed te onderzoeken.

### **P+R Haren (€ 4,5 miljoen)**

De P+R Haren is in gebruik sinds januari 2008 en is een groot succes. De parkeercapaciteit van het huidige terrein is 385 parkeerplaatsen en deze zijn dagelijks vrijwel allemaal bezet. Op werkdagen is de bezetting regelmatig meer dan 100%. Door de provincie Groningen en de gemeenten Groningen en Haren is daarom bestuurlijk afgesproken deze P+R locatie uit te breiden en als een gezamenlijk project op te pakken. In aanvulling op de rol van de P+R locatie in het huidige mobiliteitspatroon, is ook met het oog op de Aanpak Ring Zuid, uitbreiding nodig.

Onderzoek laat zien dat, ten opzichte van de huidige capaciteit van 385 plaatsen, een uitbreiding met 1000 plaatsen wenselijk wordt geacht. De eerste fase betreft een uitbreiding met ca. 500 parkeerplaatsen. De aanbesteding wordt na de zomervakantie van 2014 gehouden en de oplevering is gepland in 2015.

### **Aansluiting P+R Europapark (P3) op Europaweg (€ 3,0 miljoen)**

De parkeernota "Parkeren in de Stad; duurzaam bereikbaar" is op 27 januari 2010 door uw raad vastgesteld. Hierin bent u in hoofdlijnen geïnformeerd over de aansluiting van P+R Europapark op de Europaweg. Door groeiende mobiliteit is de vraag naar parkeerplaatsen op bestaande P+R-terreinen toegenomen. Een goede verbinding met een (hoofd-) invalsweg is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van elk P+R terrein. Bij het P+R terrein Europapark ontbrak een directe aansluiting. Het terrein was alleen bereikbaar via de oostzijde, de Bornholmstraat.

Inmiddels is deze verbinding gerealiseerd inclusief de doortrek naar de Bornholmstraat. Het verkeer kan via het nieuwe kruispunt - de nieuwe weg heet Herningweg - van en naar P+R Europapark rijden, wat een stuk gemakkelijker is dan via de Bornholmstraat. Daarnaast is bij de P+R ook een keerlus aangelegd voor bussen en is een basis voorziening voor reizigers gerealiseerd.

### **Busbaan P+R Europapark – UMCG (€ 5,4 miljoen)**

De parkeernota "Parkeren in de Stad; duurzaam bereikbaar" is op 27 januari 2010 door uw raad vastgesteld. Hierin is de aanleg van een busbaan vanaf P+R Europapark naar het UMCG via de Europaweg aangekondigd. Met de aanleg van de busbaan wordt de bus doorstroming tussen de P+R Europapark en het UMCG verbeterd en is relatief veel tijdswinst te behalen, omdat de bussen dan vooraan in de wachtrij worden gezet en altijd binnen een cyclus van de verkeerslichten kunnen worden afgewikkeld.

Ook wordt rekening gehouden met de huidige plannen van de zuidelijke ringweg.



Conform de planning is de busbaan in augustus 2013 in gebruik genomen. Tijdens de aanleg hebben zich geen noemenswaardige problemen voorgedaan. Na beëindiging van de onderhoudsperiode door de opdrachtnemer, wordt de busbaan definitief in beheer overgedragen aan Stadsbeheer.

## 2.4. Auto

Auto	begrote uitgaven	werkelijke uitgaven t/m 2013	in %	werkelijke uitgaven t/m 2012	in %	begrote subsidies/bijdragen	werkelijke bijdr./opbr. 2013	in %	werkelijke bijdr./opbr. 2012	in %
Verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg	2.700	2.150	80%	1.814	67%	2.700	2.225	82%	1.400	52%
Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen	30.640	21.931	72%	22.115	72%	30.640	30.188	99%	35.907	117%
Reconstr.Noordelijke Ringweg-Westelijke Ringweg	1.922	1.730	90%	1.721	90%	1.922	1.922	100%	1.922	100%
Reconstr.Noordelijke Ringweg/Noordzeebrug	3.316	354	11%	305	9%	3.316	1.805	54%	1.718	52%
Oostelijke Ringweg	4.183	569	14%	447	11%	4.183	0	0%	0	0%
Dynamisch verkeersmanagement	431	251	58%	0	0%	431	0	0%	0	0%
Herewegviaduct	280	92	33%	0	0%	280	280	100%	280	100%
	43.472	27.077	62%	26.402	61%	43.472	36.420	84%	41.227	95%

### Verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg (€ 2,7 miljoen)

De verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen heeft in juli 2009 geresulteerd in een bestuurlijk voorkeursalternatief.

De werkzaamheden worden door een projectorganisatie (een samenwerking tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeente) uitgevoerd, onder eindverantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Milieu (Bevoegd Gezag).

In het eerste kwartaal van 2013 is in overleg met verschillende partners een ontwerp-inrichtingsplan gemaakt voor een aantal gebieden. Omdat het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet een nauw verband hebben, zijn het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en de Ontwerp Inrichtingsplannen gelijktijdig voor inspraak vrijgegeven. Er is gekozen om de Helperzoomtunnel te situeren ter hoogte van de Helper Brink. Ook voor het busverkeer en de hulpdiensten is dit de beste plek.

In augustus 2013 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het Ontwerp Tracébesluit /Milieueffectrapportage ondertekend. Naast het college besluit over de vier ontwerp-inrichtingsplannen, vormt dit een belangrijke mijlpaal voor het project Aanpak Ring Zuid.

De verwachting is dat de aanvullende effectberekeningen op het Milieueffectrapport van het OTB zullen worden beoordeeld en getoetst in de eerste helft van 2014, zodat het door de Minister van Infrastructuur en Milieu kan worden vastgesteld.

### Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen (€ 30,6 miljoen)

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



In de afgelopen jaren is het project in het kader van Langman voortvarend uitgevoerd. Een deel van de bouw van de tunnel is gereed. Wat rest is de oostelijke toerit en werkzaamheden aan de Laan Corpus den Hoorn. Deze laatste werkzaamheden zullen met een eigen financiering worden aangelegd. De oostelijke toerit zal naar verwachting binnen Meerstad worden uitgevoerd.

#### **Reconstructie Noordelijke Ringweg-Westelijke Ringweg (€ 1,9 miljoen)**

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

Het project is voor een groot deel afgerond. Voor de laatste fase, de op- en afrit bij garage Veldma, geldt dat dit al langere tijd stil ligt. In februari 2012 heeft de provincie in nauw overleg met de gemeente en omwonenden een aantal voorstellen voor deze laatste fase besproken.

Inmiddels is het project zo ver gevorderd dat alleen de kruising tussen de Hoogeweg en de Westelijke Ringweg moet worden opgeheven. Met de provincie zijn afspraken gemaakt over de werkzaamheden.

#### **Reconstructie Noordelijke Ringweg-Noordzeebrug (€ 3,3 miljoen)**

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

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

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

#### **Oostelijke Ringweg (€ 4,2 miljoen)**

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

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

In de planontwikkeling is actief gecommuniceerd met bewoners en bedrijven.



De kruising bij Lewenborg en die bij Beijum Zuid zijn afgerond. De verwachting is dat in de tweede helft van dit jaar die van Kardinge en Beijum Noord kunnen worden afgerond.

### **Dynamisch verkeersmanagement (€ 0,4 miljoen)**

In het kader van de Mobiliteitsaanpak, Actieprogramma wegen, zijn in oktober 2008 afspraken gemaakt over een pakket benuttingsmaatregelen voor het optimaliseren van het zuidelijk deel van de ringweg Groningen. Kortweg; Pakket 13.

Pakket 13 maakt het mogelijk de eerste belangrijke stap te zetten voor wat betreft het instrumentarium voor mobiliteits- en verkeersmanagement rond de Zuidelijke Ringweg Groningen.

In 2012 is een start gemaakt met de uit te voeren maatregelen. Deze zijn in 2013 geoptimaliseerd.

### **Herewegviaduct (€ 0,3 miljoen)**

Ouderdom van en schade aan het Herewegviaduct vormden de aanleiding voor een onderzoek. Op basis van dit onderzoek is inmiddels aan ProRail de opdracht gegeven voor een vervolgstudie dat uit moet monden in een definitief ontwerp (afhankelijk van de uitvoeringsvorm).

Belangrijk element bij de vervanging van het Herewegviaduct zijn de eisen die ProRail aan vernieuwing stelt. In overleg met Groningen Bereikbaar bleek tevens dat het zinvol is om te onderzoeken of het mogelijk is om de vernieuwing enkele jaren uit te stellen, om daarmee samenloop met de eerste fase Aanpak Ringweg Zuid en de Paterswoldsewegtunnel te voorkomen. Dit onderzoek wordt begin 2014 opgeleverd.

De planning van de vervolgstappen van dit project is afhankelijk van de keuzes rondom het eventueel uitstellen van de vernieuwing van het Herewegviaduct.

## **2.5 Parkeren**

Parkeren	begrote	werkelijke	in	werkelijk	in	begrote	werkelijke	in	werkelijke	in
	uitgaven	uitgaven t/m 2013	%	uitgaven t/m 2012	%	subsidies/ bijdragen	bijdr./opbr. 2013	%	bijdr./opbr. 2012	%
Parkeergarage Damsterdiep	45.918	40.564	88%	40.728	89%	41.482	6.600	16%	1.900	5%
	45.918	40.564	88%	40.728	89%	41.482	6.600	16%	1.900	5%

### **Parkeergarage Damsterdiep (€ 41,5 miljoen)**

Op 30 november 2005 is het stedenbouwkundig plan "Damsterdiep weer Binnenstad" vastgesteld.

Het plan omvat de bouw van een parkeergarage, het her ontwikkelen van het openbaar gebied, en de bouw van een nieuw kantoor van Nijestee

De bouw van de parkeergarage is afgerond en opgeleverd. In totaal zijn er zo'n 550 parkeerplekken beschikbaar zijn. De nacalculatie zal in 2014 aan de raad worden aangeboden.

## 2.6 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid	begrote uitgaven	werkelijke uitgaven t/m 2013	in %	werkelijke uitgaven t/m 2012	in %	begrote subsidies/bijdragen	werkelijke bijdr./opbr. 2013	in %	werkelijke bijdr./opbr. 2012	in %
Aanpak schoolomgeving 2007-2010	2.314	2.192	95%	2.092	90%	2.314	2.314	100%	2.314	100%
Duurzaam veilig Dorkwerd + knelpunten 30 km/u gebie	1.384	1.219	88%	1.104	80%	1.384	1.031	74%	997	72%
Kleine verkeersmaatregelen	985	307	31%	459	47%	985	657	67%	557	57%
Verkeerseducatie 2009*	389		0%	326	84%	389		0%	234	60%
	5.072	3.718	73%	3.981	78%	5.072	4.002	79%	4.102	81%

### Aanpak schoolomgeving 2007-2010 (€ 2,3 miljoen)

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

De scholen zijn enthousiast over het project. In de plannen worden de kindvriendelijke routes meegenomen. Inmiddels hebben we voor 34 scholen maatregelen gerealiseerd.

In 2013 zijn ook de laatste schoolomgevingen verkeersveiliger gemaakt; alle 48 basisscholen zijn daarmee afgerond. Als gevolg van fusies van scholen zijn er op een aantal plekken extra maatregelen genomen om de veiligheid van de schoolkinderen te vergroten. Na evaluatie moeten de laatste knelpunten nog worden opgelost.

### Aanpak knelpunten 30 km/u gebieden (€ 1,4 miljoen)

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

De werkzaamheden voor het onderdeel Dorkwerd zijn in 2009 uitgevoerd. In Engelbert/Middelbert zijn de snelheidsremmende maatregelen in zijn geheel uitgevoerd. Op dit moment loopt er nog een bezwaarprocedure waardoor afronding van het project met de invoering van het 30 km/u regime en het treffen van de laatste maatregelen nog niet kan plaatsvinden.

De werkzaamheden in de Floresstraat en Haydnlaan/Troelstralaan zijn nagenoeg afgerond, de laatste (seizoensgebonden) werkzaamheden zullen in het voorjaar van 2014 plaatsvinden. Daarmee zijn deze twee locaties afgerond.

Tenslotte verwachten we in het najaar van 2014 te starten met de uitvoering van de werkzaamheden in de Vechtstraat, mits het budget toereikend is.

### Kleine Verkeersmaatregelen (€ 1,0 miljoen)

Met het jaarlijkse budget voor kleine verkeersmaatregelen voeren we op basis van verzoeken van Stadgers (relatief) kleine ingrepen uit in de stad. In 2012 is het jaarlijkse budget verhoogd van 80.000 euro naar 175.000 euro (t/m 2015).



In 2013 zijn er met dit budget ruim 50 verzoeken om kleine ingrepen uitgevoerd. Ook zijn er een drietal grotere projecten uit dit budget betaald. Het gaat hier om de matregelen die nodig waren voor het 'buitenom de binnenstad' laten rijden van een buslijn, een vervolg op het verkeersplan Zernike en het treffen van verkeersveiligheidsvoorzieningen aan de Eemsgolaan.

## 2.7 Gesloten projecten in verband met de bezuinigingen

Gesloten projecten ivm bezuiniging	begrote uitgaven	werkelijke uitgaven t/m 2013	in %	werkelijk		begrote subsidies/bijdragen	werkelijke bijdr./opbr. 2012	in %	werkelijke	
				uitgaven t/m 2011	in %				bijdr./opbr. 2011	in %
Verkeerseducatie 2009	489	416	85%	326	67%	489	289	59%	234	48%

Bij de vaststelling van de begroting 2013 is tevens besloten om een aantal projecten te stoppen of te faseren. In deze projecten is in 2013 nog wel geïnvesteerd. Om een totaal beeld te krijgen van alle investeringen in de Verkeer en Vervoer zijn deze projecten in deze staat v mee genomen.

### 3 NACALCULATIES

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

Afhankelijk van het tempo van de uitgaven zullen naar verwachting in 2014 de nacalculaties van

- Beter benutten Fietsparkeren
- Aansluiting P+R Europapark (P3) op Europaweg
- Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen
- Reconstructie knooppunt Noordelijke/Westelijke Ringweg/Reitdiep
- Parkeergarage Damsterdiep

aan de raad worden aangeboden.

Tevens zal de financiële afrekening van de Tram in de stad aan de Raad worden voorgelegd.

### 4 WEERSTANDSVERMOGEN

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

Conform de in 2011 vastgestelde kadernota Weerstandsvermogen is het totale risico voor de verkeer- en vervoersprojecten € 3,5 miljoen (2012 € 3,1 miljoen).

In 2013 neemt het benodigde weerstandsvermogen ten opzichte van 2012 toe met € 0,4 miljoen. Dit wordt veroorzaakt door een aantal (nieuwe) verkeersprojecten, waarvoor de raad in 2013 krediet beschikbaar heeft gesteld. Wijzigingen:

1. *Uitbreiding P+R Haren (1<sup>e</sup> fase)*  
Krediet: 4,449 miljoen euro. Effect weerstandsvermogen: +€0,4 mln
2. *Beter Benutten – Fietsparkeren Groningen*  
Krediet: 0,995 miljoen euro. Effect weerstandsvermogen: +€0,1 mln.
3. *Fietspad De Verbetering*  
Krediet: 0,57 miljoen euro. Effect weerstandsvermogen: +€0,05 mln
4. *Overige effecten:*  
Effect weerstandsvermogen: -€0,15 mln.

Daarnaast heeft de raad in november 2013 een krediet beschikbaar gesteld van 19,2 miljoen voor de HOV-maatregelen netwerkanalyse Groningen – Assen (ambitieniveau 1 en 2 bus). We beschouwen dit krediet als taakstellend. Als een afzonderlijke maatregel goedkoper of duurder uitvalt kan tussentijds worden bijgestuurd. We achten het risico minimaal en hebben dit project daarom buiten de risicoberekening gelaten.



# Staten V

**Projectnummers** : 8001290  
**Project** : Beter benutten Fietsparkeren  
**Projectleider** : Kees Muller

**Omschrijving:**

De laatste jaren is er een ontwikkeling gaande die er voor zorgt dat het fietsgebruik blijft stijgen. Niet alleen in de stad Groningen, Maar ook zeker regionaal. Naast een beleid dat al jaren gericht is op de stimulering van het fietsgebruik, is de snelle ontwikkeling van de elektrische fiets een belangrijke reden voor deze toename. Door het stijgende fietsgebruik neemt ook de behoefte aan voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden toe. Ook is het van belang dat er voldoende oplaadpunten voor elektrische fietsen worden gerealiseerd. Om die reden zet de Regio Groningen-Assen in het kader van het landelijk programma Beter Benutten in op de realisatie van voldoende, kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen bij treinstations, belangrijke bushaltes en P+R terreinen.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 29-05-2013 nr. 7p €995.000

De dekking bestaat uit;

- Restant middelen maatregelen fietsparkeren Hoofdstation (€150.000)
- Structureel nieuw beleid 2009: StapOp! Fietsmaatregelen 2009-2010 (€53.000)
- Subsidie Beter Benutten (€497.000)
- Bijdrage Provincie Groningen (50.000)
- Bijdrage Regio Groningen-Assen (€244.500)

De werkelijke uitgaven per 31 december 2013 bedragen € 4.000 en blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet.

**Stand uitvoering van het project:**

Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase en zal in de loop van 2014 worden uitgevoerd.

**Verwacht eindresultaat:**

Het project wordt binnen het budget uitgevoerd.

**Nacalculatie:**

Naar verwachting zal de nacalculatie in 2015 aan de raad worden aangeboden.

**Risico's:**

Het project bevat een aantal risico's. Dit zijn:

1. Een krappe planning;  
Maatregel: realistisch planning maken en alternatieven voorstellen die tijdswinst opleveren;
2. De toereikendheid van het budget;  
Maatregel: Budgetcheck bij start project en goede bewaking van de grens van de opdracht;
3. De stevigheid van de bestaande fundering en de constructie van de Fietsflat.  
Maatregel: constructieve check bij start project;
4. Openbare oplaadpunten is een nieuw fenomeen;  
Maatregel: duidelijke en moderne gebruiksaanwijzing aanbrengen;
5. Om de voorzieningen goed te kunnen bereiken zijn extra voetpaden, VOP's e.d. nodig waarop binnen dit project niet gerekend is;  
Maatregel: in ontwerpfasen meenemen en de onderdelen, als ze niet binnen budget uitgevoerd kunnen worden, aanmelden voor aanvullende dekking;
6. De aanwezigheid ondergrondse infra;  
Maatregel: KLIC-melding doen.



**Projectnummers** : 8001410  
**Project** : Fietspad verbetering Hoogkerk  
**Projectleider** : Kees Muller

**Omschrijving:**

In de huidige situatie is het mogelijk om aan de noordzijde van Hoogkerk via het Hoendiep naar Groningen en v.v. te rijden. Aan de zuidzijde is in de huidige situatie een route via de Peizerweg en het Stadspark mogelijk. Een route vanuit het midden van Hoogkerk en de wijk Ruskenveen naar Groningen en v.v. ontbreekt.

Met het aanleggen van het fietspad ontstaat een snelle, directe fietsverbinding tussen Hoogkerk en Groningen. Deze kortsluitroute is behalve voor forenzen en scholieren ook interessant voor recreanten. De weidse en landelijke omgeving was tot voor kort niet toegankelijk voor publiek.

De fietsverbinding was onderdeel van het project Noordzuidroute, maar kon niet uitgevoerd worden omdat gemeente en Suiker Unie niet in staat waren om alle gronden te verwerven.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 29-05-2013 nr. 7e €570.000

De dekking bestaat uit BDU (€210.000) en Structureel nieuw beleid 2014 (€360.000).

De werkelijke uitgaven per 31 december 2013 bedragen €16.000 en blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet.

**Stand uitvoering van het project:**

De projectofferte is vastgesteld. Het project bevindt zich nu in de onderzoeksfase. Daarna volgt de technische voorbereiding, de aanbesteding en de uitvoering.

**Verwacht eindresultaat:**

Binnen budget.

**Nacalculatie:**

Gezien de omvang wordt verwacht dat het project in 2015 kan worden nagecalculeerd.

**Risico's:**

De verwervingen en de eventuele archeologische vondsten vormen een risico in de aanleg van dit project.

**Projectnummer :** 8000270  
**Projectnaam :** Transferium Hoogkerk  
**Projectleider :** Theo Zaal  
**Planeconoom :** Leo Dekker

**Omschrijving:**

In het kader van het stimuleren van het openbaar vervoer zijn plannen ontwikkeld voor het plaatsen van transferia langs aanrijdroutes naar de stad. Eén van die plannen betreft een transferium in de buurt van de A7-afslag naar Hoogkerk. Het Transferium Hoogkerk is het begin-/eindpunt van de hoogwaardige busverbinding met het Centraal Station in de stad Groningen. Het Transferium wordt aan de noordzijde begrensd door de A7 en aan de Zuid- en Zuidwestzijde respectievelijk door Peize en het ecologische gebied Peizermaden. Aan de Oostzijde zal de grens worden gevormd door het toekomstige bedrijvengebied Kranenburg-Zuid met de ontsluiting van de in ontwikkeling zijnde woonwijk Ter Borch.

**Laatst vastgestelde exploitatiebegroting:**

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

**Stand van de kredieten:**

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

De uitgaven per 31 december 2013 bedraagt € 11.445.000 en ligt binnen het krediet.

**Voortgang uitvoering:**

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

Om via de A7 een verbinding van het centrum met het Transferium te maken is het noodzakelijk dat er een bus op- en afrit naar en van de A7 loopt. Een schetsontwerp is gemaakt en globaal begroot op € 3,7 mln. Begin 2013 heeft tussen RWS (Rijkswaterstaat) en gemeente Groningen overleg plaatsgevonden over het ontwerp van de toe- en afritten. Afgesproken is dat voor het ontwerp wordt uitgegaan van de situatie die ontstaat na de aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRW). Hierbij wordt geen vluchtstrook aangelegd. Het schets ontwerp van de toe- en afrit is inmiddels met dat van de ZRW op tekening geïntegreerd. In overleg met het projectteam van Aanpak Ring Zuid (ARZ) is afgesproken om de op- en afritten deel uit te laten maken van het project ARZ -en van het Tracébesluit- en als een van de eerste werken van de ARZ uit te voeren. Nadere uitwerking wordt begin 2014 verwacht. Het risico bestaat dat door aanvullende eisen de kosten stijgen, waardoor er aanvullende dekking en krediet moet worden gevonden en aangevraagd.



**Kosten en opbrengsten van 31-12-2012 tot 31-12-2013:**

Voor het woonrijp maken van het transferium zijn de laatste werkzaamheden uitgevoerd. In de planontwikkeling en voorbereiding en toezicht zijn vooral kosten gemaakt in de ontwikkeling van de op- en afrit naar en van de A7. Door een positief saldo van het complex, zijn de rentelasten beperkt.

**Ontwikkelingen na 2013 ten opzichte van de totale grondexploitatie:**

Verwacht wordt dat in 2014 de aansluiting op de A7 kan worden voorbereid en met de aanleg kan worden begonnen. Gesprekken met Rijkswaterstaat zijn in een afrondende fase, waarna het ontwerp kan worden doorgerekend, er aanvullende dekking kan worden gezocht en het voorstel aan de raad kan worden voorgelegd ter goedkeuring.

**Volgende herziening:**

De volgende herziening staat gepland in 2014. Dan zal ook nader worden ingegaan op de bezuiniging van € 1,3 miljoen waar dit project aan onderhevig is.

**Nacalculatie:**

De verwachting is dat het project in 2015 kan worden nagecalculeerd en afgesloten.

**Risico's:**

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

*Afloop risico's benoemd in de grondexploitatie*

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

- Nabetaaling € 4,50 per m<sup>2</sup> bij andere bestemming t/m 2015 (acte art. 25);
- Aanvullende eisen Rijkswaterstaat.

Doordat beide risico's goed beheersbaar zijn, zijn ze minimaal van invloed op het resultaat van de begroting.

*Actuele risico's*

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

---

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

# STAAT V 2013

## Complex 8000270 Transferium Hoogkerk

Bedragen x€

Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2012	Uitgaven en inkomsten in 2013	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2013	Bedrag van aangegane verplicht	2014	Totaal (exploitatie-begroting)
<b>Kosten</b>						
Verwerving	909.000	-	909.000		230.000	1.139.000
Sloopkosten	-	-	-		-	-
Bodemonderzoek en -sanering	-	-	-		25.000	25.000
Bouw- en woonrijp maken	6.701.000	12.000	6.713.000		2.276.000	8.989.000
Planontwikkeling	2.457.000	55.000	2.512.000	146.000	435.000	3.093.000
Voorbereiding en toezicht	1.113.000	16.000	1.129.000	83.000	274.000	1.486.000
Exploitatielasten	-	-	-		99.000	99.000
Rentelasten	63.000-	55.000-	118.000-		118.000	-
Bijdrage aan fondsen	23.000	-	23.000		-	23.000
Bijdrage aan overige	278.000	-	278.000		-	278.000
Inkoop BTW		-	-		56.000	56.000
	11.418.000	28.000	11.446.000	229.000	3.513.000	15.188.000
<b>Bijdragen</b>						
Subsidies	9.333.000-	-	9.333.000-		4.455.000-	13.788.000-
Gemeentelijk aandeel	3.735.000-	1.300.000	2.435.000-		1.035.000	1.400.000-
	13.068.000-	1.300.000	11.768.000-	-	3.420.000-	15.188.000-
<b>Opbrengsten</b>						
Vrije sector	-	-	-	-	-	-
Kantoren/scholen/bedrijfs terreinen	-	-	-	-	-	-
Overig/ tuingrond	-	-	-	-	-	-
Reserveringsvergoeding	-	-	-	-	-	-
Verkooprente	-	-	-	-	-	-
Overboekingen naar andere kavels	-	-	-	-	-	-
TOTAAL opbrengsten	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)</b>	<b>1.650.000-</b>	<b>1.328.000</b>	<b>322.000-</b>	<b>229.000</b>	<b>93.000</b>	<b>-</b>



**Complex 8000270 Transferium Hoogkerk**

**Vergelijking ten opzichte van de begroting**

	<b>Herz. Begr.</b>	<b>Staat V</b>	<b>Verschillen</b>		<b>Staat V</b>	<b>Staat V</b>	<b>Verschillen</b>
<b>Kosten</b>	<b>2010</b>	<b>2013</b>		<b>Kosten</b>	<b>2011</b>	<b>2013</b>	
Bodemonderzoek	25.000	25.000	0	Bodemonderzoek	25.000	25.000	0
Verwervingen	1.139.000	1.139.000	0	Verwervingen	1.139.000	1.139.000	0
Bouwrijpmaken	8.989.000	8.989.000	0	Bouwrijpmaken	8.989.000	8.989.000	0
Planontwikkeling	3.093.000	3.093.000	0	Planontwikkeling	3.093.000	3.093.000	0
Vorbereiding en toezicht	1.486.000	1.486.000	0	Vorbereiding en toezicht	1.486.000	1.486.000	0
Renteverliezen (exploitatiekosten)	99.000	99.000	0	Renteverliezen (exploitatiekosten)	99.000	99.000	0
Bijdrage aan fondsen	23.000	23.000	0	Bijdrage aan fondsen	23.000	23.000	0
Bijdrage aan overige	278.000	278.000	0	Bijdrage aan overige	278.000	278.000	0
Inkoop BTW	56.000	56.000	0	Inkoop BTW	56.000	56.000	0
<b>Totale kosten van het plan</b>	<b>15.188.000</b>	<b>15.188.000</b>	<b>0</b>	<b>Totale kosten van het plan</b>	<b>15.188.000</b>	<b>15.188.000</b>	<b>0</b>
<b>Bijdragen</b>				<b>Bijdragen</b>			
OZB-middelen	1.487.000	1.487.000	0	OZB-middelen	1.487.000	1.487.000	0
Rekeningresultaat 2005	100.000	100.000	0	Rekeningresultaat 2005	100.000	100.000	0
Incidenteel nieuw beleid 2002	450.000	450.000	0	Incidenteel nieuw beleid 2002	450.000	450.000	0
Structureel nieuw beleid 2002/2003/2007	2.698.000	2.698.000	0	Structureel nieuw beleid 2002/2003/2007	2.698.000	2.698.000	0
Structureel nieuw beleid Kolibri	1.000.000	1.000.000	0	Structureel nieuw beleid Kolibri	1.000.000	1.000.000	0
Parkeerbedrijf (DRIS)	120.000	120.000	0	Parkeerbedrijf (DRIS)	120.000	120.000	0
GDU	454.000	454.000	0	GDU	454.000	454.000	0
Bijdrage STIR 2000	79.000	79.000	0	Bijdrage STIR 2000	79.000	79.000	0
Bijdrage Regiofonds	2.400.000	2.400.000	0	Bijdrage Regiofonds	2.400.000	2.400.000	0
V&W Quick Wins	5.000.000	5.000.000	0	V&W Quick Wins	5.000.000	5.000.000	0
Provincie Drenthe	1.162.000	1.162.000	0	Provincie Drenthe	1.162.000	1.162.000	0
Gemeente Tynaarlo	125.000	125.000	0	Gemeente Tynaarlo	125.000	125.000	0
Gemeente Noordenveld	113.000	113.000	0	Gemeente Noordenveld	113.000	113.000	0
<b>Totale opbrengsten van het plan</b>	<b>15.188.000</b>	<b>15.188.000</b>	<b>0</b>	<b>Totale opbrengsten van het plan</b>	<b>15.188.000</b>	<b>15.188.000</b>	<b>0</b>
<b>Voordelig resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Voordelig resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

**Omschrijving:**

Na het Raadsbesluit van 2005 is in 2007 de notitie “Tram in stad en regio” vastgesteld en verder uitgewerkt. In 2012 hebben deze uitwerkingen geleid tot een aanbesteding, waarin 2 consortia mee hebben gedaan. Tijdens de aanbestedingsfase is besloten te stoppen met het project.

Er wordt gewerkt aan een notitie om het project administratief af te ronden en af te rekenen.

De financiële effecten van het stopzetten van het project zullen daarin worden beschreven.

**Stand van de kredieten:**

Vorbereidingskredieten:

Raadsbesluit 27 april 2005 nr	€ 320.000
Raadsbesluit 21 februari 2007, nr 9	€ 3.000.000
Raadsbesluit 17 juni 2009, 6	€ 2.440.000
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr 6	€ 2.484.000
Raadsbesluit 25 januari 2012, nr 6h	€ 3.580.000
Raadsbesluit	€ 110.000
Totaal voorbereidingskrediet	€ 11.934.000

In totaal is door de Raad een krediet beschikbaar gesteld van € 11,93 miljoen. Tevens is er op 17 februari 2010 een verwervingskrediet vastgesteld van € 4,40 miljoen, voor de aankoop van appartementen Eikenlaan en woonschepen. Opgeteld maakt dat een totaal van € 16,2 miljoen aan krediet.

Het verwervingskrediet van € 4,40 mln wordt niet in deze Staat V, maar in de Rapportage Grondbedrijf verantwoord.

In totaal is € 10,28 miljoen beschikbaar gesteld voor de bijdrage aan het trambureau. Het resterende bedrag ad € 1,59 miljoen is beschikbaar voor interne plankosten van de gemeente. Ultimo 2013 is op dit budget € 1,69 uitgegeven.

Voordat de nacalculatie aan de raad zal worden aangeboden, zal er ook dekking voor deze kosten worden aangevraagd. Vooruitlopend op dit besluit is het aanvullend plankostenkrediet al wel in het kredietoverzicht mee genomen.

**Stand uitvoering van het project**

Het project is stopgezet.

**Verwacht eindresultaat**

Vooruitlopend op de nacalculatie is de openstaande boekwaarde van het complex, zijnde € 384.000, afgeboekt. Dit betreft met name de gemeentelijke plankosten. De afboeking van de bezittingen die de gemeente heeft in verband met dit project worden in de Rapportage Grondbedrijf verantwoord.

**Nacalculatie:**

Conform de regeling volgens het financiële handboek zal voor dit project een nacalculatie opgesteld worden; in deze nacalculatie zal over het eindresultaat worden gerapporteerd.

**Risico's**

De risico's zoals omschreven zijn allemaal gebaseerd op de uitvoering van het project.

Het stopzetten van het project is nooit als risico opgenomen. Dit is een calamiteit op basis waarvan een nieuwe afrondende begroting wordt gepresenteerd.



**STAAT V 2013****Project 8001150 Kolibri / Tram in stad en regio**

Bedragen x €

Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2012	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2013	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2013	Totaal
<b>Kosten</b>				
Aanneemsom		0		0
Materialen		0		0
Bijdrage tramburo	8.990.000	1.244.000	10.234.000	10.234.000
Planontwikkeling	1.662.000	28.000	1.690.000	1.690.000
Voorbereiding en toezicht		0		0
Onvoorzien		0		0
Begrote bijdrage BCF egalisatiereserve		0		0
<b>Totaal kosten</b>	<b>10.652.000</b>	<b>1.272.000</b>	<b>11.924.000</b>	<b>11.924.000</b>
<b>Bijdragen</b>				
Nieuw beleid 2004, Incidenteel	-320.000	0	-320.000	-320.000
Nieuw beleid 2004, Incidenteel	-1.246.000	0	-1.246.000	-1.246.000
Nieuw beleid 2005 Structureel	-1.754.000	0	-1.754.000	-1.754.000
Nieuw beleid structureel Kolibri 2005-2009	-8.220.000	-384.000	-8.604.000	-8.604.000
RSP		0		0
Overige bijdragen		0		0
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-11.540.000</b>	<b>-384.000</b>	<b>-11.924.000</b>	<b>-11.924.000</b>
<b>Opbengsten</b>				
Vrije sector		0		0
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen		0		0
Reserveringsvergoeding		0		0
Af te dragen verkoop BTW		0		0
<b>Totaal opbengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b>	<b>-888.000</b>	<b>888.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>(kosten -/- bijdragen -/- opbengsten)</b>				

8001150 Kolibri / Tram in stad en regio

	Begroting 2012	Staat V 2013	Verschillen
<b>Kosten</b>			
Aanneemsom	0	0	0
Materialen	0	0	0
Bijdrage tramburo	10.286.000	10.234.000	52.000
Planontwikkeling	1.538.000	1.690.000	-152.000
Voorbereiding en toezicht	0	0	0
Onvoorzien	0	0	0
Begrote bijdrage BCF egalisereserve	0	0	0
<b>Totale kosten</b>	<b>11.824.000</b>	<b>11.924.000</b>	<b>-100.000</b>
<b>Opbrengsten</b>			
Nieuw beleid 2004, Incidenteel	320.000	320.000	0
Nieuw beleid 2004, Incidenteel	1.246.000	1.246.000	0
Nieuw beleid 2005 Structureel	1.754.000	1.754.000	0
Nieuw beleid structureel Kolibri 2005-200	8.020.000	8.504.000	-484.000
RSP	484.000	0	484.000
Overige opbrengsten	0	0	0
	<b>11.824.000</b>	<b>11.824.000</b>	<b>0</b>
<b>Exploitatie resultaat</b>	<b>0</b>	<b>100.000</b>	<b>-100.000</b>

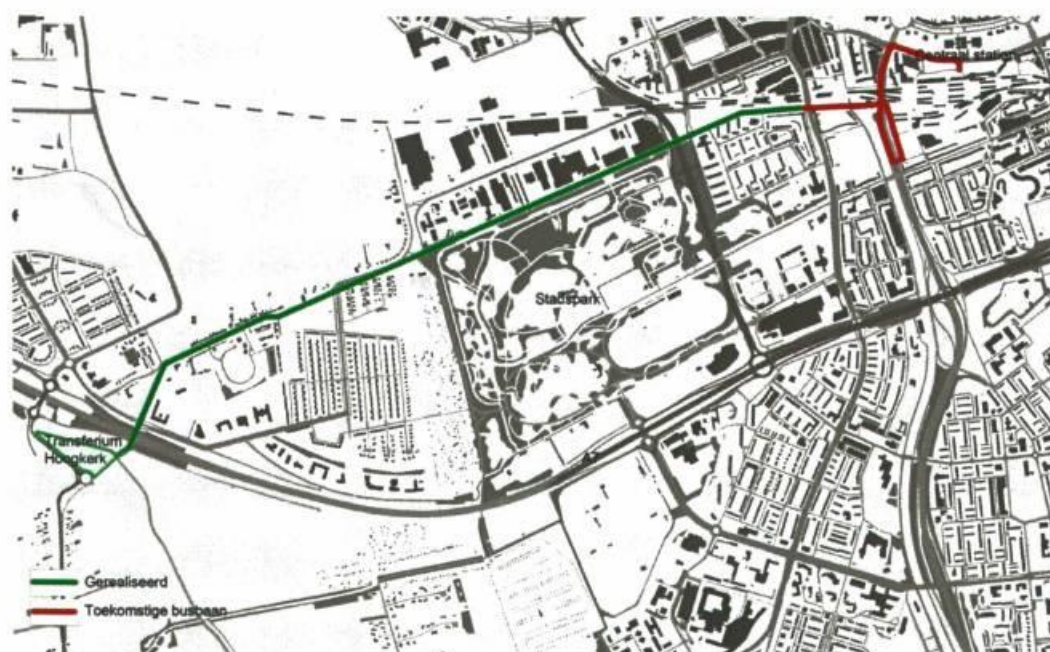


**Projectnummer** : 8001200  
**Projectnaam** : HOV-as West (Koeriersterweg – Hoofdstation)  
**Projectleider** : Theo Zaal  
**Planeconoom** : Edwin Mol

### Omschrijving:

Hoogwaardige Openbaar Vervoer-assen zijn de hoofdroutes van een groot fijnmazig net van openbaar vervoersverbindingen. De HOV-assen zijn qua inrichting specifiek afgestemd op een optimale afwikkeling van het openbaar vervoer. De belangrijkste HOV-assen vormen verbindingroutes vice versa tussen de regionale woonkernen en de woonwijken aan de rand van de stad met het centrum in casu Groningen CS.

De busbaan is onderdeel van de HOV-route Transferium Hoogkerk - Groningen CS. De inwoners van de woonkernen van de gemeenten Tynaarlo, Noordenveld en Leek zijn een belangrijke doelgroep van deze openbaar-vervoerverbinding.

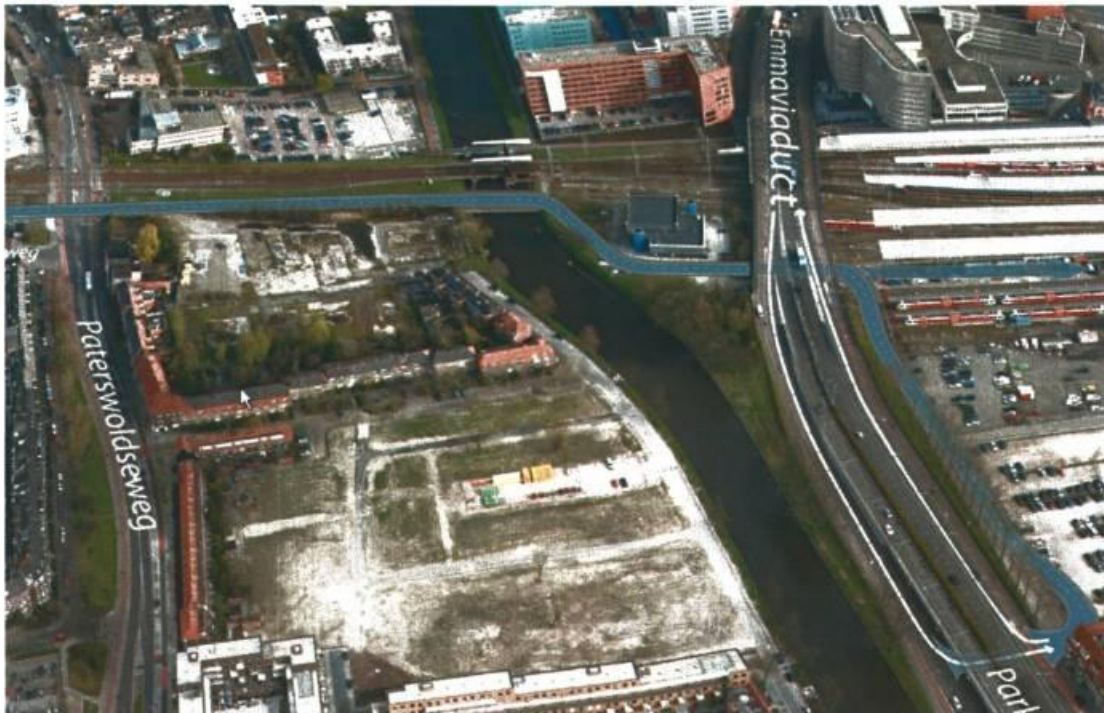


De laatste fase van de HOV-as loopt vanaf de Koeriersterweg onder het Emmaviaduct door naar het NS-station, zie kaartje op de volgende pagina.

Dit tracé is het laatste deel dat aangelegd moet worden van de HOV-as die loopt tussen het Transferium Hoogkerk en het Hoofdstation.

Reeds uitgevoerd zijn:

- A. doorstromingsmaatregelen vanaf de A7 naar de busbaan, inclusief de rotondes nabij de aansluiting A7/Hoogkerk;
- B. transferium Hoogkerk;
- C. busbaan Peizerweg tussen Hoogkerk en de westelijke ringweg;
- D. busbaan parallel aan de Koeriersterweg;



*Het voorkeurstracé*

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 26 maart 2008, nr. 7g	€ 150.000
Raadsbesluit 28 april 2010, nr. 6a	€ 110.000
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr. 8b	€ 250.000
Raadsbesluit 26 januari 2011, nr.7c	€ 900.000
Begrotingswijziging ter dekking interne plankosten spoorse projecten, Raadsbesluit 26 juni 2013, nr. 6k	<u>€ 100.000</u>
<b>Totaal beschikbaar krediet</b>	<b>€ 1.510.000</b>

De uitgaven tot en met 31 december 2013 bedragen € 1.190.000 en blijven daarmee binnen het beschikbaar gestelde krediet.

**Verschillen met de laatst vastgestelde begroting**

n.v.t.

**Stand uitvoering van het project**

Er is onderzoek verricht naar een tracé waarbij zoveel mogelijk rekening is gehouden met (eventuele) toekomstige ontwikkelingen en dat in 2015 in gebruik kan worden genomen. Het voorgestelde tracé ‘VLP zuid B’ (Verkeersleidingspost) komt als ‘verreweg de beste’ naar voren.

Dit tracé loopt parallel aan het spoor, met een brug over het Noord-Willemskanaal. Daarna gaat hij ten zuiden van de verkeersleidingpost en onder het Emmaviaduct door. Zo lang niet duidelijk is waar het busstation finaal gesitueerd wordt, wordt het tracé aangesloten op het Emmaviaduct.

**Aandachtspunten:**

- Er moet nog overeenstemming komen over onder andere het deel van het tracé dat loopt over ProRail-eigendom, ten zuiden van de verkeersleidingpost;
- In de gehanteerde planning is de derde fase gereed in november 2015. Om deze planning te kunnen halen wordt op korte termijn gestart met de aanbesteding. Overigens nog zonder dat uitvoeringskrediet beschikbaar is. Het raadsvoorstel dienaangaande verwachten wij voor het einde van het eerste kwartaal van 2014 in procedure te kunnen brengen. Hierover is de raad met een brief geïnformeerd.



- Op basis van het (voorlopig) ontwerp is een kostenraming gemaakt. De kostenraming bedraagt momenteel (circa) € 14 miljoen.

#### **Subsidies:**

Binnen dit project wordt gerekend op een viertal subsidies ter hoogte van gezamenlijk € 14.000.000.

Deze subsidies zijn uit de volgende onderdelen opgesplitst:

-	Subsidiebijdrage BDU	€ 4.480.000
-	Subsidiebijdrage vanuit Regio Specifiek Project (RSP)	€ 4.920.000
-	Subsidiebijdrage Regiofonds	€ 2.600.000
-	OV-Voorziening	€ 1.220.000
-	Voorbeslag middelen extra beleid 2015-vrijval middelen tram	€ 780.000
	<b>Totaal</b>	<b>€ 14.000.000</b>

#### **Verwacht eindresultaat**

De ombouw van de ZRW vindt plaats in de periode 2015 – 2020. Om tijdens die periode de verkeersdruk op de ZRW te ontlasten is het zeer gewenst over alternatieve routes voor het (HOV) verkeer te kunnen beschikken. De ondertunneling van de Paterswoldseweg en de 3<sup>e</sup> fase HOV-as maken daar deel van uit. Voor de aanleg van de tunnel Paterswoldseweg is ProRail verantwoordelijk; voor de 3<sup>e</sup> fase en de afstemming van die twee de gemeente Groningen.

#### **Nacalculatie**

Het geheel bevindt zich nog in de planontwikkelingsfase en ligt – qua planning – vlak tegen de uitvoeringsfase aan. Op moment de gehele uitvoering in 2014 daadwerkelijk van start gaat, dan is deze busbaan pas aan het einde van 2015 operationeel. Vervolgens dient een paar jaar later de tijdelijke Baileybrug plaats te maken voor de definitieve busbaan, één en ander gekoppeld aan de daadwerkelijke realisatie van de ondertunneling van de Paterswoldseweg onder het spoor door. Pas als dit allemaal is gerealiseerd vindt daaropvolgend de nacalculatie plaats. Naar verwachting op zijn vroegst ná 2017.

#### **Risico's**

De gecompliceerde ontwerpogave binnen het plangebied, zowel in stedenbouwkundig, verkeerskundig als civieltechnisch opzicht, in combinatie met de factor tijd en de huidige toegezegde subsidies betekent voor de gehele duur van het project een continu risico op de financiële haalbaarheid. In formele zin is de gehele dekking afkomstig van externe subsidies, waarbij elke subsidieverstrekker zo zijn eigen subsidievoorwaarden heeft. Wanneer bepaalde toegezegde subsidies niet of niet geheel worden uitgekeerd, terwijl het project wel in uitvoering is, heeft dit de nodige financiële consequenties.

**STAAT V 2013**
**Project 8001200 HOV-as Koeriersterweg-Hoofdstation**

Bedragen in €							
Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2012	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2013	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2013	Bedrag van aangegeve verplichtingen	2014 e.v.	Totaal	
<b>Kosten</b>							
Verwerving	0	0		0	0	0	
Sloopkosten	0	0		0	0	0	
Bodemonderzoek	7.000	0	7.000	0	0	7.000	
Bouwrijp maken	0	0		0	0	0	
Woonrijp maken	0	0		0	0	0	
Planontwikkeling	533.000	219.000	752.000		137.000	889.000	
Voorbereiding en toezicht	281.000	131.000	412.000		88.000	500.000	
Exploitatiekosten	16.000	3.000	19.000	0	-5.000	14.000	
Onvoorzien	0	0		0	0	0	
Begrote bijdrage BCF egalisatiere	0	0		0	0	0	
<b>Totaal kosten</b>	<b>837.000</b>	<b>353.000</b>	<b>1.190.000</b>	<b>0</b>	<b>220.000</b>	<b>1.410.000</b>	
<b>Bijdragen</b>							
Rijksbijdragen	0	0	0	0	0	0	
Overige bijdragen	-860.000	0	-860.000	0	-550.000	-1.410.000	
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-860.000</b>	<b>0</b>	<b>-860.000</b>	<b>0</b>	<b>-550.000</b>	<b>-1.410.000</b>	
<b>Opbrengsten</b>							
Vrije sector	0	0	0	0	0	0	
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0	
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0	
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0	
Verkooprente	0	0	0	0	0	0	
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Saldo</b>	<b>-23.000</b>	<b>353.000</b>	<b>330.000</b>	<b>0</b>	<b>-330.000</b>	<b>0</b>	
<b>(kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)</b>							



**Projectnummer** : 8001510  
**Project** : Toegankelijke bushaltes  
**Projectleider** : Chris Munneke

**Omschrijving:**

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

We pakken diverse haltes aan in het kader van 'werk met werk', waarmee wordt bedoeld dat ze meeliften met enerzijds het programma van Beheer en Onderhoud en anderzijds worden meegenomen in projecten. Voor de haltes die niet meeliften met andere werkzaamheden, geldt dat jaarlijks wordt bekeken wat de meest voor de hand liggende locaties zijn om aan te pakken. Prioriteit ligt daarbij op belangrijke haltes voor WMO-gebruikers en haltes waar meerdere buslijnen halteren (bundelingsroutes van buslijnen).

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 16 december 2009 nr. 6h	€ 909.700
Raadsbesluit 30 november 2011 nr. 6a	€ 809.700
Raadsbesluit 29 mei 2013, nr 7d	<u>€ 830.000</u>
Totaal	€ 2.549.400

De totale kosten per 31 december 2013 zijn € 2.307.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

**Stand uitvoering van het project**

Overeenkomstig het provinciale halteplan wordt van ons verwacht dat vóór 2015 420 van de 650 bushaltes in de stad (64,6%) toegankelijk zijn. In 2013 zijn 85 bushaltes toegankelijk gemaakt, waardoor het totaal nu op 335 komt .

In 2014 worden de resterende bushaltes toegankelijk gemaakt. Dit zijn voornamelijk HOV haltes. De financiering van deze haltes wordt gedekt uit het maatregelenpakket HOV.

**Nacalculatie**

Gezien de omvang van de te verwachten uitgaven zal in 2015 een nacalculatie aan de raad worden aangeboden.

**Risico's**

Dit project kent geen bijzondere risico's.

**Projectnummer** : 8500100  
**Project** : Aansluiting P+R Europapark (P3) op Europaweg  
**Projectleider** : Mark van Maanen  
**Planeconoom** : Chris Hadders

### **Omschrijving:**

De parkeernota "Parkeren in de Stad; duurzaam bereikbaar" is op 27 januari 2010 door uw raad vastgesteld. Hierin bent u in hoofdlijnen geïnformeerd over de aansluiting van P+R Europapark op de Europaweg. Door groeiende mobiliteit is de vraag naar parkeerplaatsen op bestaande P+R-terreinen toegenomen. Een goede verbinding met een (hoofd-) invalsweg is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van elk P+R terrein. Bij het P+R terrein Europapark ontbrak een directe aansluiting. Het terrein was alleen bereikbaar via de oostzijde, de Bornholmstraat. Inmiddels is deze verbinding gerealiseerd inclusief de doortrek naar de Bornholmstraat. Het verkeer kan via het nieuwe kruispunt - de nieuwe weg heet Herningweg - van en naar P+R Europapark rijden, wat een stuk gemakkelijker is dan via de Bornholmstraat. Daarnaast is bij de P+R ook een keerlus aangelegd voor bussen en is een basis voorziening voor reizigers gerealiseerd.

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

Raadsbesluit 20 oktober 2010, nr. 6k € 3.000.000

De dekking (wijziging in RB 28-03-2012, nr 8b) van het totale krediet komt uit:

- Quick Win	→ €1.500.000;
- Exploitatie Parkeerbedrijf	→ € 600.000;
- Regiofonds	→ € 900.000;

De uitgaven tot en met 31 december 2013 bedragen € 2.289.000 en blijven daarmee binnen het beschikbaar gestelde krediet. Op enkele facturen na is het project financieel afgerond. Ook dienen er nog plankosten uit de Skivijver (nu verantwoord in de Staat P maar behorend bij dit project) te worden overgeboekt.

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

n.v.t.

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

De aansluiting met de Europaweg is gerealiseerd, de P+R is bereikbaar voor het verkeer, een keerlus is beschikbaar voor het OV en er is een doorkoppeling gerealiseerd met de Bornholmstraat. Op deze manier is een hoogwaardige busverbinding gecreëerd, waaronder de P+R City Bus via de route Bornholmstraat – P+R terrein – NS Station.

### **Subsidies:**

De dekking van het beschikbaar gestelde krediet is in Meerjarenprogramma Verkeer 2012-1015 gewijzigd. Quick Win subsidie wordt nu voor 1,5 miljoen ingezet, waarmee het Parkeerbedrijf verder ontlast wordt.

### **Verwacht eindresultaat**

Het project bevindt zich administratief in de eindfase. Dit betekent dat er nog een aantal facturen moet worden betaald. Ook moet er nog een bedrag van € 150.000 aan plankosten worden ingeboekt. Deze kosten worden nu verantwoord binnen de Skivijver, maar horen bij de Aansluiting P+R Europapark (P3) op Europaweg. De totale kosten blijven binnen het gestelde krediet.

### **Nacalculatie**

Naar verwachting zal in 2014 een nacalculatie opgesteld kunnen worden, waarin het resultaat aan de Raad wordt aangeboden.



**Risico's**

Het project kent geen bijzondere risico's. Van de beschikte subsidies is inmiddels een voorschot aangevraagd van 80%. Volgend jaar zal de subsidie worden afgerekend.

**Projectnummer** : 8500058  
**Project** : Busbaan P+R Europapark - UMCG  
**Projectleider** : Mark van Maanen  
**Planeconoom** : Edwin Mol

**Omschrijving:**

Met de aangelegde busbaan voor het traject P+R Europapark – UMCG is op dit traject de busdoorstroming verbeterd en is relatief veel tijdswinst voor de bussen te behalen. De bussen worden vooraan in de wachtrij gezet en worden altijd binnen een cyclus van de verkeerslichten afgewikkeld. Daarnaast is met de aangelegde busbaan een betrouwbare vrij liggende busverbinding gerealiseerd.

Door de reconstructie van de zuidelijke ringweg (ZRG) wordt in de huidige plannen van de ZRG een aantakking van de ZRG op het onderliggend wegennet voorzien nabij de P+R Europaweg. De plannen van de ZRG conflicteren niet met de busbaan, maar leiden juist op termijn tot een verbetering als het gaat om de bereikbaarheid van de stad.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 28 september 2011, nr. 6h	€ 150.000
Raadsbesluit 30 mei 2012, nr. 7b	-/- € 150.000
Raadsbesluit 30 mei 2012, nr. 7b	€ 350.000
Raadsbesluit 19 december 2012, nr.7b	<u>€ 5.080.000</u>
Totaal beschikbaar krediet	€ 5.430.000

De (tussentijds aangepaste) dekkingsmiddelen van het totale krediet komen uit:

- BDU-middelen	€ 1.000.000
- OV-voorziening	€ 1.000.000
- Regiofonds	€ 500.000
- Quick Win	€ 2.500.000
- Meerjarenplan vervanging investeringen 2012 – 2016 (jaarschijf 2013)	<u>€ 430.000</u>
Totaal dekking	€ 5.430.000

De uitgaven tot en met 31 december 2013 bedragen € 4.298.000. Van een aantal leveranciers en/of aannemers zijn nog niet alle facturen ingediend en/of de laatste, resterende uitvoeringswerkzaamheden nog niet verricht. Deze volgen nog in 2014 en passen binnen het beschikbaar gestelde krediet.

**Verschillen met de laatst vastgestelde begroting**

n.v.t.

**Stand uitvoering van het project**

De projectuitvoering van de busbaan zelf is inmiddels afgerond: de busbaan is in augustus 2013 – conform planning – in gebruik genomen.

Tijdens de aanleg hebben zich geen noemenswaardige problemen voorgedaan. Na beëindiging van de onderhoudsperiode door de opdrachtnemer wordt de busbaan definitief in beheer overgedragen aan Stadsbeheer.

**Subsidies:**

Op moment van de uitvoering was er voor € 4.000.000 aan subsidies beschikbaar, te weten:

- BDU-middelen	€ 1.000.000
- Regiofonds	€ 500.000
- Quick Win	<u>€ 2.500.000</u>
Totaal subsidies	€ 4.000.000

In 2014 vindt de einddeclaratie c.q. eindafrekening plaats met de verschillende subsidieverstrekkers.



**Verwacht eindresultaat**

De busbaan is in augustus 2013 – conform planning – in gebruik genomen. Nog niet alle leveranciers en/of aannemers hebben al hun facturen ingediend en/of de laatste, resterende uitvoeringswerkzaamheden nog niet verricht. Deze volgen nog in 2014 en passen binnen het beschikbaar gestelde krediet.

**Nacalculatie**

Het project is naar verwachting in de tweede helft van 2014 na te calculeren, na de einddeclaratie met de verschillende subsidieverstrekkers.

**Risico's**

Alle kosten van dit project zijn al zo goed als gemaakt. Aan de dekking kant moet de verschillende subsidies nog worden afgerekend met de subsidieverstrekkers, waarbij onregelmatigheden kunnen optreden.

De diverse voorschotten zijn al wel aangevraagd en zonder problemen verstrekt.

**STAAT V 2013**
**Project 8500058 Busbaan P+R Europapark-UMCG**

Bedragen in €						
Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2012	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2013	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2013	Bedrag van aangegane verplichtingen	2014 e.v.	Totaal
<b>Kosten</b>						
Verwerving	0	0		0	0	0
Sloopkosten	0	0		0	0	0
Bodemonderzoek	0	0		0	0	0
Bouw- en Woonrijp maken	33.000	3.475.000	3.508.000	0	1.174.000	4.682.000
Planontwikkeling	353.000	61.000	414.000	0	-97.000	317.000
Vorbereiding en toezicht	41.000	281.000	322.000	0	90.000	412.000
Exploitatiekosten	4.000	51.000	55.000	0	-36.000	19.000
Onvoorzien	0	0		0	0	0
Begrote bijdrage BCF egalisatiere	0	0		0	0	0
<b>Totaal kosten</b>	<b>431.000</b>	<b>3.868.000</b>	<b>4.299.000</b>	<b>0</b>	<b>1.131.000</b>	<b>5.430.000</b>
<b>Bijdragen</b>						
Subsidies	-150.000	-430.000	-580.000	0	-4.420.000	-5.000.000
Overige bijdragen	0	0	0	0	-430.000	-430.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-150.000</b>	<b>-430.000</b>	<b>-580.000</b>	<b>0</b>	<b>-4.850.000</b>	<b>-5.430.000</b>
<b>Opbrengsten</b>						
Vrije sector	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)</b>	<b>281.000</b>	<b>3.438.000</b>	<b>3.719.000</b>	<b>0</b>	<b>-3.719.000</b>	<b>0</b>



**Projectnummer** : 8001600  
**Project** : Bereikbaarheid Netwerkanalyse  
**Projectleider** : Mark van Maanen

**Omschrijving:**

Onder regie van de Regio Groningen Assen is de Netwerkanalyse uit 2006 geactualiseerd. Onderdeel van deze actualisatie is de nieuwe visie op het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), die mede noodzakelijk is geworden vanwege het besluit de aanbesteding van de Regiotram stop te zetten. In de HOV-visie blijft de trein de drager van het regionale HOV-net. Daar waar geen railverbindingen aanwezig zijn wordt ingezet op verbetering van zware busrelaties. De inzet is om hoogwaardige buslijnen vanuit de regio via P+R Locaties te verbinden met Dynamo's in de stad. Voor de stad is hiervoor een busnet ontworpen. Voor de verbetering van het HOV-net zijn een aantal noodzakelijke maatregelen geformuleerd die fasegewijs de komende jaren in drie tranches uitgevoerd moeten worden. Tranche 1 en 2 betreft noodzakelijke maatregelen om de snelheid en betrouwbaarheid van de dienstregeling te vergroten. Tranche 3 bevat maatregelen die noodzakelijk zijn om het HOV te laten functioneren tijdens de aanleg van de Zuidelijke Ringweg.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 27-11-2013 nr. 7a €19.189.000

De dekking bestaat uit RSP (€9.500.000) en Voorbeslag middelen extra beleid 2015 (€9.689.000). De totale kosten per 31 december 2013 zijn € 110.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

**Stand uitvoering van het project**

Inmiddels zijn de maatregelen van Tranche 1 nagenoeg gereed. Alleen het mogelijk maken van de bus op het Damsterdiep moet nog worden uitgevoerd. Tevens is er een start gemaakt met het uitvoeren van Tranche 2 en zal in de loop van dit jaar ook worden begonnen aan de uitvoering van de maatregelen die onder Tranche 3 vallen. Ook zal in de loop van 2014 ene uitgedetailleerde deelbegroting per Tranche en deelproject worden opgesteld.

**Nacalculatie**

Naar verwachting kan het project in 2016 worden nagecalculeerd.

**Risico's**

Met name het tijdig uitvoeren en opleveren van de geplande maatregelen vormt binnen dit project een risico.

**Projectnummer** : 8001390  
**Project** : P+R Haren  
**Projectleider** : Kees Muller

**Omschrijving:**

De P+R Haren is in gebruik sinds januari 2008 en is een groot succes. De parkeercapaciteit van het huidige terrein is 385 parkeerplaatsen en deze zijn dagelijks vrijwel allemaal bezet. Op werkdagen is de bezetting regelmatig meer dan 100%. Door de provincie Groningen en de gemeenten Groningen en Haren is daarom bestuurlijk afgesproken deze P+R locatie uit te breiden en als een gezamenlijk project op te pakken. In aanvulling op de rol van de P+R locatie in het huidige mobiliteitspatroon, is ook met het oog op de Aanpak Ring Zuid, uitbreiding nodig.

Onderzoek laat zien dat, ten opzichte van de huidige capaciteit van 385 plaatsen, een uitbreiding met 1000 plaatsen wenselijk wordt geacht. De eerste fase betreft een uitbreiding met ca. 500 parkeerplaatsen.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 30 januari 2013, nr. 6c  
4.449.000

€

De totale kosten per 31 december 2013 zijn € 1.511.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

**Stand uitvoering van het project**

Het ontwerp is definitief. De bijgestelde subsidieaanvraag ligt bij de provincie. Onderzoeken zijn gedaan. De omgevingsvergunning wordt aangevraagd en de voorbereiding van het project is begonnen. De aanbesteding wordt na de zomervakantie 2014 gehouden. De oplevering is gepland in het voorjaar van 2015.

**Nacalculatie**

De nacalculatie zal naar verwachting in 2015 plaats kunnen vinden.

**Risico's**

De zettingsgevoeligheid van het gebied en de vergunningenprocedure kunnen een vertragende werking op dit project hebben.



**Projectnummer :** 8000950  
**Plankostencomplex:** Stationsgebied  
**Projectleider:** Marcel Slijkhuis

### **Omschrijving:**

Het Stationsgebied is een belangrijk knooppunt in Noord-Nederland. Het ligt strategisch tussen de binnenstad en de zuidelijke ringweg en is dé ‘overstapplaats’ van het Noorden. Bovendien is er nog ruimte, dat voornamelijk wordt benut door relatief extensieve functies als het emplacement en de voormalige P+Citybus-locatie aan de Zaanstraat. Ook kent het gebied talrijke restruimtes. Er ligt daarmee een lonkend perspectief. In de concept-structuurvisie van Groningen, Stad op Scherp, wordt gesproken over “een gebied tot 200.000 m<sup>2</sup> om de intense stad in optima forma te kunnen realiseren: hoogstedelijk en multifunctioneel”.

Het planvormingsproces voor het Stationsgebied kent een aantal aanleidingen.

- Als uitwerking van één van de centraal gestelde dynamo’s van de structuurvisie
- Het stationsgebied is aangewezen als voorbeeldproject binnen het nationaal programma ‘spoorzone ontwikkeling’
- Het Regionaal Specifiek Pakket en de consequenties daarvan.
- De verhoging van de frequenties van een aantal spoorverbindingen

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

Planvoorbereidingskrediet (Rb, 17 december 2008, 6 g)	€ 300.000
Voorstudie visie Stationsgebied (Rb, 22 april 2009, 6 b., nr.412)	242.000
Aanvullend plankostenkrediet (Rb, 17 februari 2010, nr. 603)	458.000
Aanvullend plankostenkrediet (Rb, 17 november 2010, nr. 6g)	851.000
Aanvullend plankostenkrediet (Rb, 30 november 2013, nr. 8c)	<u>490.000</u>
Totaal beschikbaar krediet	€ 2.341.000

De dekking van de kredieten vindt plaats uit een deel van de Stadsmeierrechten, onderdeel Stationsgebied, uit nieuw beleidsgelden en uit RSP-middelen.

Het project Stationsgebied is een investeringsproject. Er is (nog) geen sprake van een grondexploitatie (c.q. opbrengsten). Om de gemeentelijke werkzaamheden in het kader van het project Stationsgebied te kunnen continueren, is in 2014 aanvullend krediet nodig. Het college van gedeputeerde staten is in haar vergadering van 4 februari 2014 akkoord gegaan met een aanvullende dekking uit het budget RSP Stationsgebied van € 400.000. Daarnaast is vanuit het budget interne plankosten ZRW / Spoorse projecten in 2014 een bedrag van € 100.000 beschikbaar. Met deze aanvullende dekking zijn de plankosten tot en met het derde kwartaal van 2014 gedekt. Een aanvullende kredietaanvraag zal in 2014 aan de raad worden voorgelegd. Voor het laatste kwartaal van 2014 en de jaren 2015 en 2016 zal nog aanvullende dekking gezocht moeten worden. De dekking van de plankosten wordt meegenomen bij de voorbereiding van de begroting 2015 en als bestemmingsvoorstel in de jaarrekening 2013.

De uitgaven aan het eind van 2013 bedragen € 2.229.000 en blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet.

### **Ontwikkelingen:**

De gemeenteraad heeft in 2011 een voorkeursalternatief voor de ontwikkeling van het Stationsgebied vastgesteld (adres Emmaboulevard). Met de vaststelling van deze visie zijn belangrijke stedenbouwkundige uitgangspunten voor het stationsgebied vastgelegd. Vervolgens heeft de gemeenteraad in 2013 de Ontwikkelstrategie voor het Stationsgebied vastgesteld en heeft de gemeenteraad haar voorkeur uitgesproken voor de transferoplossing (tunnel versus passerelle). Daarbij heeft de gemeenteraad het college verzocht de mogelijkheden voor de realisatie van een fietstunnel onder het spoor door nog eens goed te onderzoeken.

Belangrijk is dat voor zowel de zuidzijde van het station, alsook de noordzijde, een helder en concreet beeld bestaat over de ingrepen die in 2020 moeten zijn afgerond. Deze ingrepen zijn een eerste stap op



weg naar een eindbeeld. De mogelijke realisatie van een bus tunnel onder het spoor door kan als katalysator voor de planontwikkeling van het stationsgebied gaan werken. De toenemende waarschijnlijkheid van realisatie hiervan brengt met zich mee dat ook de realisatie van een tunnelentree voor 2020 kansrijk lijkt (om zodoende reizigers vanaf bushaltes aan de zuidzijde in te verbinden met intercity's). Met het realiseren van de tunnelentree ontstaat ook direct de behoefte om het gebied ten zuiden van het spoor toegankelijk te maken en als verblijfsgebied in te richten. Aan de noordzijde brengt de beoogde bus tunnel ook kansen met zich mee, doordat met de realisatie al in een vroeg stadium de druk van busverkeer op de Stationsweg (ten westen van de Werkmanbrug) wordt verlicht, hetgeen kansen biedt voor de afwikkelingen van loopstromen tussen hoofdstation en binnenstad.

De opgaven voor de komende tijd zijn onder te verdelen in een aantal deelprojecten. Dit zijn:

- Onderzoek naar de haalbaarheid van een fietsverbinding onder het spoor en het stationsgebouw door.
- Een onderzoek naar de haalbaarheid van een bus tunnel onder het stationsplein door met bijbehorende infrastructuur als haltering, ontsluitende infrastructuur en de afwikkeling bij de Parkweg.
- Een inrichtingsplan voor de noordzijde, omvattende het stationsplein met de ketenvoorzieningen en korte termijn maatregelen voor het beter faciliteren van de loopstroom van en naar het station.
- Het opstellen van een ruimtelijk plan voor 2020, afgeleid uit een helder en flexibel eindbeeld. Belangrijke elementen hierbij zijn uitwerking hoofdontsluiting (wel of niet verlagen Parkwegviaduct), scenario's busstation en bus infrastructuur, entree en commerciële voorzieningen NS, toegankelijkheid van het gebied, verkenning bodem- en hinderaspecten, grondverwerving, planologische strategie (mede gelet op verplichting actualisering bestemmingsplan), investeringsraming en faseerbaarheid.

Op basis van deze uitwerkingen zal ook helder moeten worden wat de bijbehorende investeringsopgaven zijn en hoe deze in de tijd gefaseerd moeten of kunnen worden.

Tegelijkertijd is hard verder gewerkt aan de spoorconfiguratie en de verplaatsing van het opstel terrein. Beoogd wordt de voorkeursvariant voor de spoorconfiguratie begin 2014 in het college van B&W en GS vast te stellen. Met de vaststelling van de voorkeursvariant ontstaat een natuurlijk moment om de reizigers en de inwoners van de Stad en Haren actief te informeren over de voorgestane ingrepen en de gelegenheid te geven tot reacties.

#### **Risico's:**

Voor de 'Spoorknoop Groningen' is de provincie risicodragend opdrachtgever. De onderdelen waarvoor de gemeente trekker is moeten nog nader worden uitgewerkt, getoetst op haalbaarheid en financiering moet nog worden gevonden. De samenwerkingsovereenkomst die wordt opgesteld laat voldoende ruimte voor de gemeente om af te zien van de realisatie van deelprojecten, op het moment deze financieel niet haalbaar blijken.

Het grootste gemeentelijke risico voor het Stationsgebied zit in het verlies van kansen of erger nog een toekomstig slecht functionerend openbaar gebied en een ondermaatse verkeersafwikkeling. Centrale vraag is dan ook of de gemeente in 2020, als de rook is opgetrokken van de spoorse verbouwingen, in staat is gebleken om de zuidzijde te transformeren naar een goed ontsloten, vriendelijk en toegankelijk gebied, met hoogwaardige ketenvoorzieningen en de eerste vastgoedontwikkelingen als aanjagers voor het gebied. Daarvoor is nodig dat de planontwikkeling een spurt maakt, een verwervingsstrategie wordt uitgerold, ingrepen in de hoofdinfrastructuur plaatsvinden (Parkwegviaduct) en bijbehorende investeringsruimte wordt gecreëerd. De investeringsopgave zal de komende jaren aanzienlijk zijn. In 2014 zal een principebesluit moeten worden genomen over de wenselijkheid van aanleg van een fietstunnel onder het spoor door.



# STAAT V 2013

## Project 800950 Stationsgebied

Bedragen in €

Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2012	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2013	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2013	Bedrag van aangegane verplichtingen	Nog te besteden of te ontvangen in: 2014ev	Totaal
<b>Kosten</b>						
Bodemonderzoek	0	0	0	0	0	0
Verwerving	0	0	0	0	0	0
Sloopkosten	0	0	0	0	0	0
Bouwrijp maken	0	0	0	0	0	0
Woonrijp maken	0	0	0	0	0	0
Planontwikkeling	1.746.000	488.000	2.234.000	0	112.000	2.346.000
Exploitatiekosten	-2.000	-3.000	-5.000	0	0	-5.000
Voorbereiding en toezicht	0	0	0	0	0	0
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Betaalde BTW	0	0	0	0	0	0
Begrote bijdrage BCF egalisatiereserve	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal kosten</b>	<b>1.744.000</b>	<b>485.000</b>	<b>2.229.000</b>	<b>0</b>	<b>112.000</b>	<b>2.341.000</b>
<b>Bijdragen</b>						
Rijksbijdragen	0	0	0	0	0	0
Overige bijdragen	-1.851.000	-490.000	-2.341.000	0	0	-2.341.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-1.851.000</b>	<b>-490.000</b>	<b>-2.341.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-2.341.000</b>
<b>Opbrengsten</b>						
Vrije sector	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b> (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	<b>-107.000</b>	<b>-5.000</b>	<b>-112.000</b>	<b>0</b>	<b>112.000</b>	<b>0</b>

**Projectnummer** : 8001210  
**Project** : Zuidelijke Ringweg  
**Projectleider** : Jeroen Engels  
**Planeconoom** : Henk Zuidhof

**Omschrijving:**

In 2009 hebben rijk en regio voor het eerst afspraken gemaakt over de aanpak van de Zuidelijke ringweg fase 2. In het kader van de verdere ontwikkeling van de alternatieve mogelijkheden voor de Zuidelijke Ringweg heeft een nadere verkenning plaatsgevonden. De (verlengde) verkenning heeft geleid tot een keuze voor een bestuurlijk voorkeursalternatief. Het bestuurlijk voorkeursalternatief is vervolgens vastgelegd in een bestuursovereenkomst met de minister van Verkeer en Waterstaat. Na ondertekening van de bestuursovereenkomst is de planstudie gestart. Het voorkeursalternatief is uitgewerkt in een ontwerp en wordt vertaald naar een uiteindelijk besluit, het Tracé Besluit, waarna de gunning kan plaatsvinden.

De werkzaamheden worden vanaf medio 2010 door een projectorganisatie (een samenwerking tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeente) uitgevoerd, onder eindverantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Milieu (Bevoegd Gezag). De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichtingsplannen voor het onderliggende wegennet en de planologische procedure voor de Helperzoomtunnel, die samenhangt met het Tracé Besluit.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 17 december 2008, nr 6h	€ 400.000
Raadsbesluit 25 november 2009, nr 7a	€ 500.000
Raadsbesluit 20 oktober 2010, nr 6g	€ 500.000
Raadsbesluit 25 januari 2012, nr 6f	€ 250.000
Raadsbesluit 20 juli 2012, nr 7b	€ 375.000
Raadsbesluit 26 juni 2013, nr 6k	€ 200.000
Totaal beschikbaar krediet	€ 2.225.000

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

Per 31 december 2013 bedragen de uitgaven € 2.150.000 en blijven daarmee binnen het beschikbaar gestelde krediet.

**Voortgang uitvoering:**

- Eind 2010 is de Kennisgeving gepubliceerd.
- In januari 2011 is gestart met het uitwerken van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA).
- De aangepaste kennisgeving is op 22 december 2011 gepubliceerd.
- Op 29 juni 2012 volgde de uitwerking van het ontwerp van het project Aanpak Ring Zuid.

In het eerste kwartaal van 2013 hebben we in overleg met bewoners, scholen, bedrijven en andere partners ontwerp-inrichtingsplannen gemaakt voor de volgende deelgebieden: het Sterrebos en de Oosterpoortwijk/De Linie (o.a. de inrichting van de deksels), de Maaslaan in relatie met de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan, de Vondellaan en de Helperzoomtunnel. Omdat het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet een nauw verband hebben, zijn het OTB en de Ontwerp Inrichtingsplannen gelijktijdig voor inspraak vrijgegeven. Op basis van een extern onderzoek, uitgevoerd door Grontmij, is gekozen om de Helperzoomtunnel te situeren ter hoogte van de Helper Brink. Een tunnel is hier ruimtelijk beter in te passen en goedkoper dan bij de De Savornin Lohmanlaan, de Goeman Borgesiuslaan, ten zuiden van de Esserweg of bij de huidige spoorwegovergang. Ook voor het busverkeer en voor ambulance en brandweer is dit de beste plek.

Op 20 augustus 2013 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het Ontwerp Tracébesluit/Milieueffectrapport (OTB/MER) voor het project Aanpak Ring Zuid ondertekend.



Daarnaast heeft het college op 27 augustus 2013 de vier ontwerp-inrichtingsplannen (OIP's) voor de Vondellaan, de Maaslaan, Helpman-Coendersborg en het Zuiderplantsoen (deksels Sterrebos en plein Oosterpoortwijk- De Linie) vastgesteld. Deze vormen belangrijke mijlpalen in de voortgang van het project Aanpak Ring Zuid. In deze periode is ook onderzocht welke effecten het plan heeft op bijvoorbeeld de verkeersstromen, de luchtkwaliteit en de natuur. In het MER staan deze effecten beschreven. Het college heeft in april 2012 de GGD de opdracht gegeven tot het uitvoeren van een Gezondheidseffectscreening (GES). De GES geeft een interpretatie van het verschil in omvang en ernst van blootstelling aan gezondheidsrisico's, ook voor gevoelige bestemmingen. De uitkomsten van de GES laten een vergelijkbaar beeld zien met het MER. Op 29 augustus 2013 zijn alle documenten gepubliceerd, waarna tussen 30 augustus 2013 en 11 oktober de zienswijzenperiode plaatsvond. De inspraakbijeenkomsten in MartiniPlaza hebben in totaal ruim 800 bezoekers getrokken. Het projectbureau is eveneens bezig met het uitwerken van de marktbenadering, de wijze waarop de aanbesteding straks geregeld moet worden.

De verwachting is dat de aanvullende effectberekeningen op het Milieueffectrapport van het OTB zullen worden uitgevoerd, beoordeeld en getoetst in het eerste en/of tweede kwartaal van 2014, zodat de Minister van I&M het Tracébesluit aan het einde van het tweede kwartaal 2014 kan vaststellen.

#### **Nacalculatie:**

Naar verwachting zal dit plankostencomplex in 2020 worden nagecalculeerd.

#### **Risico's:**

Ten behoeve van deze risicobeheersing zijn de belangrijkste risico's van het project in beeld gebracht en zijn beheersmaatregelen benoemd. Deze risico's verschuiven gedurende het proces en worden dan ook continue geactualiseerd. De belangrijkste risico's van de planstudiefase zijn hieronder benoemd:

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

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

*(Financieel) gat tussen ambitie en taakstellend budget*

Het BVA vertegenwoordigt een overeengekomen ambitieniveau. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd hoe de ambitie en het beschikbare budget in overeenstemming kunnen worden gebracht. Dit betreft achtereenvolgens optimalisatie, fasering, scopewijzigingen en/of additionele, regionale middelen.

*Vertraging door beroepsprocedures*

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

*Beïnvloeding door belangengroeperingen*

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

# STAAT V 2013

## Project 8001210 Verkenning Zuidelijke Ringweg

Bedragen in €

Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2012	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2013	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2013	Bedrag van aangegane verplichtingen	Nog te besteden of te ontvangen in: 2014ev	Totaal
<b>Kosten</b>						
Bodemonderzoek	0	0	0	0	0	0
Verwerving	0	0	0	0	0	0
Sloopkosten	0	0	0	0	0	0
Bouwrijp maken	0	0	0	0	0	0
Woonrijp maken	0	0	0	0	0	0
Planontwikkeling	1.782.000	332.000	2.114.000	0	0	2.114.000
Exploitatielasten	32.000	4.000	36.000	0	0	36.000
Voorbereiding en toezicht	0	0	0	0	0	0
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Betaalde BTW	0	0	0	0	0	0
Begrote bijdrage BCF egalisatiereserve	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal kosten</b>	<b>1.814.000</b>	<b>336.000</b>	<b>2.150.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.150.000</b>
<b>Bijdragen</b>						
Rijksbijdragen	0	0	0	0	0	0
Overige bijdragen	-1.400.000	-825.000	-2.225.000	0	0	-2.225.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-1.400.000</b>	<b>-825.000</b>	<b>-2.225.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-2.225.000</b>
<b>Opbrengsten</b>						
Vrije sector	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b> (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	<b>414.000</b>	<b>-489.000</b>	<b>-75.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-75.000</b>



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

**Omschrijving:**

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

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

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

Op 29 januari 2003 is over de kosten en opbrengsten van het project besloten en is het krediet beschikbaar gesteld. In 2008 is een herziene begroting gepresenteerd waarbij enerzijds een bedrag is afgeroomd, en anderzijds aanvullend krediet is aangevraagd. Per saldo resulteerde dat in een lager krediet van € 34.748.000.

Op 22 februari 2012 is de herziening 2011 vastgesteld. In deze herziening is een resultaat van ruim 5 miljoen gepresenteerd. Dit heeft ook geresulteerd in het omlaag bijstellen van het krediet met ruim 4 miljoen.

**Stand van de kredieten:**

Besluit 29-01-2003	€ 36.186.000
Besluit nr.10, 26 maart 2008:	
• vrijval	€ -3.770.000
• aanvullende maatregelen	€ 872.000
• geluidsscherm stadspark	<u>€ 1.460.000</u>
Totale toegestane kosten per 26 maart 2008	€ 34.748.000
Besluit 22 februari 2012, nr 6h	<u>€ - 4.108.000</u>
Totaal toegestane kosten per 22 februari 2012	€ 30.640.000

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

De werkelijke uitgaven bedragen per 31-12-2013 € 21.931.000.

De verwachte totale kosten blijven binnen het gestelde krediet.

**Verschillen met de laatst vastgestelde begroting**

Er zijn geen verschillen ten opzichte van de laatst vastgestelde begroting.

**Stand uitvoering van het project**

In de afgelopen jaren is het project in het kader van Langman voortvarend uitgevoerd. Een deel van de bouw van de tunnel is gereed. Wat rest is de oostelijke toerit en werkzaamheden aan de laan Corpus den Hoorn. De werkzaamheden aan de de Laan Corpus den Hoorn worden binnen een ander complex uitgevoerd, met een eigen financiering. De oostelijke toerit wordt wellicht binnen Meerstad uitgevoerd. Zodra daar uitsluitel over is wordt de nacalculatie van de Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen opgesteld.

**Verwacht eindresultaat:**

De verwachting is dat de totale investeringen binnen het gestelde krediet blijven en dat er een positief resultaat zal zijn.

**Nacalculatie:**

De verwachting op dit moment is dat de nacalculatie van het project in 2014 zal worden aangeboden aan de Raad. Hierin zal het resultaat worden verwerkt.

**Risico's**

Het project is grotendeels afgerond. Een deel van de tunnel en de maatregelen voor de Laan Corpus den Hoorn moet nog worden uitgevoerd. Over deze uitvoeringskosten gelden de normale risico's zoals ze in (grond)exploitaties voorkomen.



**STAAT V 2013**
**Project 8001100 Zuidelijke Ringweg Langmaatregelen**

Bedragen in €							
Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2012	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2013	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2013	Bedrag van aangegane verplichtingen	2014 ev	Totaal herziening 2011	
<b>Kosten</b>							
Verwerving	2.216.000	2.000	2.218.000	0	-6.000	2.212.000	
Sloopkosten	273.000	0	273.000	0	0	273.000	
Bodemonderzoek	0	0	0	0	0	0	
Bouwrijp maken	1.504.000	0	1.504.000	0	677.000	2.181.000	
Woonrijp maken	7.654.000	0	7.654.000	0	396.000	8.050.000	
Kunstwerken	7.856.000	64.000	7.920.000	0	6.987.000	14.907.000	
Planontwikkeling	3.740.000	53.000	3.793.000	0	239.000	4.032.000	
Vorbereiding en toezicht	3.111.000	9.000	3.120.000	0	451.000	3.571.000	
Exploitatiekosten	-5.856.000	-299.000	-6.155.000	0	-35.000	-6.190.000	
Bijdrage aan overige	1.604.000	0	1.604.000	0	0	1.604.000	
Onvoorzien		0		0	0	0	
<b>Totaal kosten</b>	<b>22.102.000</b>	<b>-171.000</b>	<b>21.931.000</b>	<b>0</b>	<b>8.709.000</b>	<b>30.640.000</b>	
<b>Bijdragen</b>							
Rijksbijdragen	-22.331.000	0	-22.331.000		0	-22.331.000	
Overige bijdragen	-7.856.000	0	-7.856.000	0	0	-7.856.000	
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-30.187.000</b>	<b>0</b>	<b>-30.187.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-30.187.000</b>	
<b>Opbrengsten</b>							
Vrije sector	0	0	0	0	0	0	
Overige bijdragen/verkoopen	-720.000	0	-720.000	0	-96.000	-816.000	
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0	
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0	
Verkooprente	0	0	0	0	0	0	
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>-720.000</b>	<b>0</b>	<b>-720.000</b>	<b>0</b>	<b>-96.000</b>	<b>-816.000</b>	
<b>Saldo (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)</b>	<b>-8.805.000</b>	<b>-171.000</b>	<b>-8.976.000</b>	<b>0</b>	<b>8.613.000</b>	<b>-363.000</b>	

**Projectnummer** : 8001260  
**Project** : Reconstructie knooppunt Noordelijke / Westelijke Ringweg/ Reitdiep  
**Projectleider** : Judith Wilke/Hein van Mulligen

**Omschrijving:**

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

Reitdiepplein fase 2 en verdubbelen verbindingbogen Westelijke-Noordelijke ringweg  
Het project Reitdiepplein omvat het vloeiender maken van de afslag Noordelijke ringweg-Westelijke ringweg, het verwijderen van de verkeerslichten aan het einde van de Westelijke ringweg en het aanpassen van een oprij-mogelijkheid naar de westelijke ringweg vanaf de Hoogeweg. Om de ringweg als alternatieve route tijdens de ombouw de Zuidelijke ringweg geschikt te maken, worden de verbindingbogen tussen de Noordelijke en Westelijke ringweg verdubbeld. Beide projecten worden gezamenlijk opgepakt en getrokken door de provincie. In 2013 is de planuitwerking fase 2 gestart.

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

Voor de fase, de kruising Hoogeweg – Westelijke ringweg geldt dat deze is getemporiseerd om de ondernemers in de Reitdiepzone de kans te geven zich voor te bereiden op de nieuwe situatie. In februari 2012 heeft de provincie in nauw overleg met de gemeente en omwonenden een aantal voorstellen voor deze laatste fase besproken. De provincie werkt de voorstellen verder uit en stelt hiervoor een raming (met het juiste prijspeil) op. Het is mogelijk dat het toegekende krediet van € 1.922.000 niet toereikend is. De kostenraming van de provincie geeft hierover op korte termijn duidelijkheid.

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

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 31 mei 2006 nr. 6H € 1.922.000

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

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



De werkelijke uitgaven per 31-12-2013 bedragen € 1.730.000. Voor ons deel (2/7) resteert derhalve ongeveer € 200.000. Wanneer de kostenraming voor de laatste fase hoger uitkomt dan € 700.000 zullen de totale kosten het beschikbaar gestelde krediet overschrijden.

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

De uitvoering is in 2006 begonnen en in oktober 2008 is de eerste fase (het grootste deel van het werk) opgeleverd. Binnen de werkzaamheden in deze eerste fase zijn ook grondwerkzaamheden voor de tweede fase meegenomen. Wat nog resteert uit fase 2 is het opheffen van de kruising met verkeerslichten tussen Hoogeweg en Westelijke Ringweg. In gezamenlijkheid met de omgeving is een nieuw ontwerp opgesteld, waarbij de rechtsaffer vanuit de Hoogeweg behouden kan blijven, maar de verkeerslichten kunnen worden opgeheven. Tussen gemeente en provincie zijn afspraken gemaakt over de verdeling van de werkzaamheden, verkeersbesluiten en de BEA. Afhankelijk van de uitbreiding van de werkzaamheden, waarbij ook een verdubbeling van de aansluiting tussen Westelijke en Noordelijke ringweg aan de orde wordt gesteld (op verzoek provincie), worden de werkzaamheden in de loop van 2014 voorbereid.

### **Verwacht eindresultaat**

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

Voor de laatste fase worden begin 2013 de plannen verder uitgewerkt en wordt er een kostenraming opgesteld. Op dit moment is ongewis of het beschikbare krediet van € 1.922.000 toereikend is. De verwachte start van uitvoering is 2013.

### **Nacalculatie**

Conform de regels die thans gelden voor het opstellen van een exploitatiebegroting kan naar verwachting in 2014 een nacalculatie opgesteld worden.

### **Risico's**

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

**Projectnummer** : 8001280  
**Project** : Reconstructie NRW / Noordzeebrug  
**Projectleider** : Judith Wilke  
**Planeconoom** : Frank van de Poel

**Omschrijving:**

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

Tegelijkertijd met de wens om de ringwegen op te waarden, ligt er vanuit het Rijk de wens om de Vaarweg Lemmer-Delfzijl op te waarden tot een nationale hoofdvaarweg (klasse V). De vaarweg wordt in fasen geschikt gemaakt voor grotere schepen. De Noordzeebrug moet hiervoor worden vervangen door een hogere brug. De wensen voor een hogere brug en een ongelijkvloerse kruising Noordelijke Ringweg/Bedumerweg zijn uitstekend te combineren tot één project. De gemeente betaalt slechts mee aan de werkzaamheden voor het ongelijkvloers maken van de kruising Bedumerweg. De reconstructie wordt door de provincie gerealiseerd in nauw overleg met de gemeente. Gemeente en provincie zijn eind 2011 overeengekomen dat de investering van de gemeente is gemaximaliseerd tot het overeengekomen bedrag. Het risico van de verdere uitvoering berust bij de provincie.

**Stand van de kredieten:**

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

De dekking van het krediet is als volgt:

**Bestaande dekking**

Nieuw beleid 2007, Ringwegen	216.000
Nieuw beleid 2008, Ringwegen	454.000
Nieuw beleid 2009, Ringwegen	454.000
Nieuw beleid 2010, Ringwegen	104.000
BDU 2006	326.853
BDU 2007	381.513
BDU 2008	322.004
BDU 2009	
Totaal dekking begroting 2006	<u>2.258.370</u>

**Aanvullende dekking**

Nieuw beleid 2010, Ringwegen	350.000
Programma V&V, bijdrage ringwegenproject Hoendiep-WRW	87.091
Bijdrage Provincie Groningen, geluidsschermen	65.000
ISV-SDC Noorddijk, geluidsschermen	100.000
Gemeente Groningen, bijdrage MD geluidsschermen	40.000
BDU 2009 (aanvullend)	59.512
BDU 2010 (aanvullend)	195.542
BDU 2012 (aanvullend)	<u>160.000</u>
Totaal	1.057.145

**Totaal Dekking** **3.315.515**



De werkelijke uitgaven bedragen per 31-12-2013 € 354.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

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

Er zijn geen verschillen ten opzichte van de laatst vastgestelde begroting.

**Stand uitvoering van het project:**

In de zomer van 2012 is de eerste vorm van aanbesteden mislukt. Na een optimalisatie vanuit de provincie is op dit moment hard het project opnieuw aanbesteed. Ten aanzien van de uitvoeringskosten heeft dit geen financiële consequenties voor de gemeente omdat mogelijke meerkosten van de uitvoering geen risico zijn. Wel zijn er extra planbegeleidingskosten gemaakt omdat er werk opnieuw is gedaan. Daarover is de gemeente in overleg met de provincie. Verwacht wordt dat de provincie een extra bijdrage gaat doen. Op dat moment zal de begroting worden aangepast zodat er weer wat ruimte ontstaat met betrekking tot deze kosten.

**Verwacht eindresultaat**

n.v.t.

**Nacalculatie**

Naar verwachting zal de nacalculatie in 2015 aan de Raad worden aangeboden.

**Risico's**

Provincie en gemeente zijn overeengekomen dat de gemeente nog eenmaal een aanvullende bijdrage aan het project heeft gegeven. Deze bijdrage is taakstellend wat betekent dat eventuele risico's voor rekening komen van de provincie. Het voorgaande heeft geen betrekking op eventuele scopewijzigingen. Deze komen voor rekening van de belanghebbende partij(en).

**STAAT V 2013****Project 8001280 Reconstr. NRW / Noordzeebrug**

Bedragen in €

Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2012	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2013	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2013	Bedrag van aangegane verplichtingen	2013ev	Totaal
<b>Kosten</b>						
Bodemonderzoek	0	0	0	0	0	0
Verwerving	0	0	0	0	0	0
Sloopkosten	0	0	0	0	0	0
Bijdrage Provincie Groningen	28.000	0	28.000	0	2.716.000	2.744.000
Planontwikkeling	278.000	48.000	326.000	0	33.000	359.000
Exploitatiekosten	0	0	0	0	0	0
Geluidschermen	0	0	0	0	213.000	213.000
Betaalde BTW	0	0	0	0	0	0
Bijdrage BCF egaliseringsreserve	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal kosten</b>	<b>306.000</b>	<b>48.000</b>	<b>354.000</b>	<b>0</b>	<b>2.962.000</b>	<b>3.316.000</b>
<b>Bijdragen</b>						
Rijksbijdragen	0	0	0	0	0	0
Overige bijdragen	-1.368.000	-437.093	-1.805.093	0	-1.510.907	-3.316.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-1.718.000</b>	<b>-437.093</b>	<b>-1.805.093</b>	<b>0</b>	<b>-1.510.907</b>	<b>-3.316.000</b>
<b>Opbrengsten</b>						
Vrije sector	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)</b>	<b>-1.412.000</b>	<b>-389.093</b>	<b>-1.451.093</b>	<b>0</b>	<b>1.451.093</b>	<b>0</b>



8001280 Reconstr. NRW / Noordzeebrug

	Begroting 2011	Staat V 2013	Verschillen
<b>Kosten</b>			
Bodemonderzoek	0	0	0
Verwerving	0	0	0
Sloopkosten	0	0	0
Bijdrage Provincie Groningen	2.744.000	2.744.000	0
Planontwikkeling	359.000	359.000	0
Exploitatielasten	0	0	0
Geluidsschermen	213.000	213.000	0
Begrote bijdrage BCF egalisatiereserve	0	0	0
<b>Totale kosten</b>	<b>3.316.000</b>	<b>3.316.000</b>	<b>0</b>
<b>Opbrengsten</b>			
Nieuw Beleid 2007 - 2010	1.578.000	1.578.000	0
BDU 2007 - 2010	1.445.000	1.445.000	0
Overige opbrengsten	292.000	292.000	0
<b>Totale opbrengsten</b>	<b>3.315.000</b>	<b>3.315.000</b>	<b>0</b>
<b>Exploitatieresultaat</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>

**Projectnummer** : 85000051  
**Project** : Oostelijke Ringweg  
**Projectleider** : Judith Wilke  
**Planeconoom** : Frank van de Poel

**Omschrijving:**

De Oostelijke ringweg Groningen (verder te noemen ORG) is per 1 januari 2007 overgedragen van het rijk naar de provincie Groningen. Bij de overdracht is overeengekomen dat de provincie zorg zou dragen voor het opwaarderen van de ORG. De ORG wordt uitgevoerd als (stads)stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen met een maximum snelheid van 70 km per uur. De weg behoudt de twee rijstroken in beide richtingen. Door de nieuwe inrichting verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid. In de planontwikkeling is ruim aandacht besteed aan actieve communicatie met bewoners en bedrijven. Bij de herinrichting wordt eveneens ruim aandacht gegeven aan de landschappelijke inrichting van de weg in het gebied gekoppeld aan natuurontwikkeling en ecologie.

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

**Stand van de kredieten:**

Besluit d.d. 20 oktober 2010 € 4.183.000

De dekking bestaat uit BDU (€ 1,7 miljoen), gemeentelijke bijdragen (€ 2,0 miljoen) en een bijdrage van de provincie (€ 0,4 miljoen).

De werkelijke uitgaven per 31 december 2013 bedragen € 569.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

**Verschillen met de laatst vastgestelde begroting**

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

**Stand uitvoering van het project**

De kruising bij Lewenborg en die bij Beijum Zuid zijn afgerond. De verwachting is dat in de tweede helft van dit jaar die van Karding en Beijum Noord kunnen worden afgerond.

**Verwacht eindresultaat:**

De kosten worden volledig gedekt door de geraamde opbrengsten.

**Nacalculatie:**

De einddatum van het werk en de begeleiding vanuit de gemeente wordt verwacht op eind 2014. Rond die tijd zal de nacalculatie worden gepresenteerd.

**Risico's**

In de laatste fasen van de planvorming en in de uitvoering kunnen nog risico's optreden. Bij een overschrijding deelt de gemeente mee in een verhouding van 2/7. De totale investering is 30 miljoen euro.



# STAAT V 2013

## Project 8500051 Oostelijke Ringweg

Bedragen in €							
Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-12	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2013	Totaal verantwoord tot en met 31-12-13	Bedrag van aangegane verplichtingen	Nog te besteden of te ontvangen in:		Totaal
					2014	2015 e.v.	
<b>Kosten</b>							
Verwerving	0	0	0	0	0	0	0
Sloopkosten	0	0	0	0	0	0	0
Bodemonderzoek	0	0	0	0	0	0	0
Bouw- en woonrijp maken	0	0	0	0	0	0	0
Groenvoorzieningen	0	0	0	0	0	0	0
Kunstwerken	0	0	0	0	0	0	0
Planontwikkeling	452.000	117.000	569.000	0	134.000	22.000	725.000
Voorbereiding en toezicht	0	0	0	0	0	0	0
Exploitatielasten	0	0	0	0	0	0	0
Bijdrage aan BTW compens.fonds	0	0	0	0			0
Bijdrage aan provincie	0	0	0	0	687.000	2.746.000	3.433.000
Onvoorzien	0	0	0	0			0
<b>Totaal kosten</b>	<b>452.000</b>	<b>117.000</b>	<b>569.000</b>	<b>0</b>	<b>821.000</b>	<b>2.768.000</b>	<b>4.158.000</b>
<b>Bijdragen</b>							
gdu	-160.000	0	-160.000	0	-381.000	-1.175.000	-1.716.000
gemeentebijdrage	-454.000	0	-454.000	0	-454.000	-1.135.000	-2.043.000
bijdrage plankosten provincie	0	0	0	0	-400.000	0	-400.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-614.000</b>	<b>0</b>	<b>-614.000</b>	<b>0</b>	<b>-1.235.000</b>	<b>-2.310.000</b>	<b>-4.159.000</b>
<b>Opbrengsten</b>							
Vrije sector	0	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0	0
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b> (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	<b>-162.000</b>	<b>117.000</b>	<b>-45.000</b>	<b>0</b>	<b>-414.000</b>	<b>458.000</b>	<b>-1.000</b>

**Projectnummer** : 85000571  
**Project** : Herewegviaduct  
**Projectleider** : Marcel Slijkhuis

**Omschrijving:**

De gemeenteraad is per brief van 11 oktober 2013 geïnformeerd over de resultaten naar de 'Verkenningen voor een nieuw Herewegviaduct'. Ouderdom van en schades aan het Herewegviaduct vormden de aanleiding voor dit onderzoek waarvoor de raad in oktober 2011 een plankostenkrediet beschikbaar heeft gesteld.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 26 oktober 2011, nr 8c	€ 80.000
Raadsbesluit 30 oktober 2013, nr 8c	<u>€ 200.000</u>
Totaal beschikbaar krediet	€ 280.000

De totale kosten per 31 december 2013 zijn € 92.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

Tevens wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheid om vernieuwing van het Herewegviaduct uit te stellen. Dit onderzoek is in overleg met Groningen Bereikbaar vorm gegeven en wordt voorgefinancierd door Groningen Bereikbaar (€25.000).

**Stand uitvoering van het project**

Op basis van de verkenningenstudie is inmiddels opdracht gegeven aan Pro Rail voor een vervolgstudie om te komen tot een voorkeursvariant met een bijbehorend programma van eisen, dat vervolgens kan worden uitgewerkt in een voorlopig ontwerp en een definitief ontwerp (afhankelijk van de uitvoeringsvorm).

Belangrijk element bij de vervanging van het Herewegviaduct zijn de eisen die Pro Rail aan vernieuwing stelt. Het gaat dan vooral om de hoogteligging (inmiddels is bekend dat de spoorlay-out geen dwingende invloed heeft op. Het college heeft de voorkeur voor behoud van de huidige hoogte van het viaduct. Omdat de eisen van Pro Rail met zich meebrengen dat de vrije doorrijhoogte hoogte met 0,50 centimeter worden vergroot, kan dit alleen als de sporen worden verlaagd. Indien deze mogelijkheid afvalt, zet het college in op minimale verhoging.

In overleg met Groningen Bereikbaar bleek tevens dat het zinvol is om te onderzoeken of het mogelijk is om de vernieuwing van het Herewegviaduct enkele jaren uit te stellen, om daarmee samenloop met 1ste fase ARZ en Paterswoldsewegtunnel te voorkomen. Dit onderzoek wordt in februari 2014 opgeleverd. Voor dit onderzoek naar het uitstellen van de vernieuwing is recent ruimte ontstaan, omdat uit de laatste analyses van ProRail blijkt dat de spooraanpassingen in het kader van de Spoorknop, onafhankelijk van aanpassing van het Herewegspoorviaduct kunnen plaatsvinden.

De kosten van het onderzoek bedragen 25.000 euro en met Groningen Bereikbaar is afgesproken dat zij voorfinancieren tot het moment dat de gemeente Groningen een realisatiebesluit neemt over het Herewegviaduct. De gemeenteraad is hierover in februari 2014 geïnformeerd.

De planning van de vervolgstappen is afhankelijk van de keuzes rondom het eventueel uitstellen van de vernieuwing van het Herewegviaduct.

**Nacalculatie**

Omdat het project nog in de plankostenfase zit, is nog niet bekend wanneer het zal worden nagecalculeerd.



### Risico's

- \* De kosten van vernieuwing van het Herewegviaduct worden geraamd op € 25 tot 30 miljoen. Voor de totale investeringskosten is nog onvoldoende dekking beschikbaar.
- \* Samenloop met Spoorknop Groningen levert kansen op in relatie tot werk met werk maken, echter levert tevens knelpunten voor de bereikbaarheid van Groningen in relatie tot uitvoering Aanpak Ring Zuid en de beoogde Paterswoldsewegtunnel. Vanuit dit perspectief is een onderzoek gestart naar de mogelijkheid van uitstel van de vernieuwing van het Herewegviaduct.
- \* Pro Rail stelt als beheerder van het spoor eisen ten aanzien van sporkruisende deel van het Herewegspoorviaduct. Plannen voor de vernieuwing (of uitstel van de vernieuwing) dienen te allen tijde geautoriseerd te worden door Pro Rail, voordat deze doorgang kunnen vinden. Voor uitvoeringsactiviteiten dient daarnaast de buitendienststelling door Pro Rail te worden geautoriseerd. De bevoegdheden van Pro Rail kunnen invloed hebben op doorlooptijd van het project.
- \* Een eis van ProRail is dat tussen het spoor en de onderkant van het Herewegspoorviaduct 0,50 m. meer ruimte wordt gecreëerd. De exacte impact (op hellingbanen/hellingpercentages fietsers/aanliggende kruisingen) dient nog nader in beeld te worden gebracht.
- \* Recent is voor het Herewegspoorviaduct een klankbordgroep in het leven geroepen. Deze is nog niet bijeen geweest. Daardoor is nog geen beeld beschikbaar van eventuele weerstanden tegen de vernieuwing van het Herewegviaduct (of het uitstellen hiervan).

**Projectnummer** : 8003340  
**Project** : Dynamisch verkeersmanagement  
**Projectleider** : Edwin Papjes

### **Omschrijving:**

In het bestuurlijk overleg MIRT op 29 oktober 2008 zijn in het kader van de Mobiliteitsaanpak, Actieprogramma wegen, afspraken gemaakt over een pakket benuttingsmaatregelen voor het optimaliseren van het zuidelijk deel van de ringweg Groningen. Dit is het zogeheten pakket 13 van het Actieprogramma wegen, in dit raadsvoorstel kortweg aangeduid als Pakket 13. In juli 2009 is hiervoor een bestuurlijke intentieovereenkomst ondertekend door ons en de overige betrokken partijen. Daarover is uw raad geïnformeerd en heeft een krediet voor de maatregelen verleend.

We staan aan de vooravond van ingrijpende reconstructies op het gebied van bereikbaarheid zoals de Aanpak Ring zuid, projecten rond het hoofdstation, reconstructie van het Herewegviaduct en het Emmaviaduct en reconstructie van de overige ringwegen. Om op die situatie goed voorbereid te zijn, is mobiliteits- en verkeersmanagement een belangrijk instrument. Enerzijds om maximaal de potenties van het openbaar vervoer en de P+R-voorzieningen te benutten. Anderzijds om het wegverkeer, het openbaar vervoer en de hulpdiensten goed te informeren, geleiden en eventueel dwingend te sturen.

Pakket 13 maakt het mogelijk de eerste belangrijke stap te zetten voor wat betreft het instrumentarium voor mobiliteits-/verkeersmanagement rond de Zuidelijke Ringweg Groningen. De maatregelen zitten op het snijvlak van openbaar vervoer en autoverkeer en op het snijvlak van hoofd- en onderliggend wegennet.

Deze maatregelen blijven ook op termijn van groot belang, als de werkzaamheden aan de ring gereed zijn. In het relatief grofmazige hoofdwegennet in en rond de stad hangt de bereikbaarheid sterk af van het functioneren van de ringwegen. De maatregelen maken het bijvoorbeeld mogelijk om bij problemen op het ene deel van de ring snel een omleiding via het andere deel van de ring in te stellen.

Pakket 13 bestaat uit de volgende vijf maatregelen, waarbij de gemeente maatregel 4a en 4b gerealiseerd heeft:

---

#### **Maatregel**

1. MMRI (multimodale reisinformatie) P+R Hoogkerk
  2. 5 BermDRIPs op de T structuur A7 / A28
  3. 12 extra Incident Management camera's rondom Groningen
  4. Optimalisatie VRI-keten Julianaplein - Europaplein
    - a. Slimme aanpassingen aan de verkeerslichten/kruispunten;
    - b. Maatregelen bereikbaarheid Euroborg bij evenementen;
    - c. Inzet mobiele tekstkarren.
  5. MMRI P+R Haren
- 

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

Raadsbesluit 22-06-2011 nr. 7b €431.000

De dekking bestaat uit BDU (€336.134) en bijdrage regio Groningen-Assen (€94.866). De totale kosten per 31 december 2013 zijn € 251.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

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

De maatregelen die de gemeente moest uitvoeren zijn in 2012 gerealiseerd. In 2013 heeft het College ingestemd met een aantal optimalisaties. Deze zijn geraamd op €58.000,-. Deze optimalisaties zijn eind 2013 gerealiseerd. De eindafrekening wordt in de loop van dit jaar verwacht.

### **Nacalculatie**

Gezien de omvang van het project hoeft het niet te worden nagecalculeerd.



**Risico's**

Er zijn geen financiële risico's binnen dit project. Alle maatregelen zijn tijdig, binnen budget en in goede samenwerking met de provincie Groningen en Rijkswaterstaat gerealiseerd.

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

**Omschrijving:**

Op 30 november 2005 is het stedenbouwkundig plan "Damsterdiep weer Binnenstad" vastgesteld. Hierbij was de woningbouwcorporatie Nijestee nauw betrokken. Het stedenbouwkundig plan dient als kader voor de uitvoering van de herontwikkeling van het Damsterdiep gelegen tussen de Steentilbrug en de Petrus Campersingel/Oosterhavenbrug.

Het plan omvat de bouw van een parkeergarage, het herontwikkelen van het openbaar gebied, en de bouw van een nieuw kantoor van Nijestee.

Voor de daadwerkelijke uitvoering staat de gemeente Groningen voor de bouw van de parkeergarage en de herontwikkeling van het openbaar gebied. Nijestee realiseert haar nieuw hoofdkantoor. Met deze ingrediënten voor de herontwikkeling komt een geheel nieuwe stedelijke ruimte tot stand met onder andere een nieuw plein.

De bouw van de parkeergarage is overschaduwd door enkele constructieve problemen. Inmiddels is er met de aannemer een akkoord bereikt over de hoogte van hun claim en is de raad hierover geïnformeerd per brief d.d.18-02-2013.

**Laatst vastgestelde exploitatiebegroting:**

De herziene bouw- en grondexploitatie is op 28 maart 2012 door de raad vastgesteld. Ook is het benodigde uitvoeringskrediet gelijktijdig aangevraagd en toegekend.

**Voortgang uitvoering:**

De bouw van de parkeergarage is afgerond. De parkeergarage is opgeleverd.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 25 mei 2005, nr. 29	€ 2.200.000
Raadsbesluit 25 april 2007, nr. 9	€ 32.397.000
Raadsbesluit 17 november 2010, nr. 7b	€ 1.900.000
Raadsbesluit 28 maart 2012, nr. 8d	€ 284.954
Raadsbesluit (in procedure)	€ 4.700.000
Totaal beschikbaar krediet	€ 41.481.954

Het betreft hier een "netto krediet" voor de netto kosten. Met netto kosten wordt bedoeld de bouw- en bijkomende kosten voor de parkeergarage exclusief de kosten voor de fundering van Nijestee. Dit is exclusief de grondkosten die de gemeente intern doorberekend vanuit de grondexploitatie naar de bouwexploitatie.

In de optelling is rekening gehouden met een aanvullend krediet van € 4,7 miljoen. Deze kredietaanvraag is in procedure gebracht. In de begroting van 2012 is dit bedrag als voorziening opgenomen.

De werkelijke uitgaven (op basis van de netto kosten) per 31 december 2013 bedragen € 36.308.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

Nadere toelichting:

Uit het kostenoverzicht in de bouw- en grondexploitatie blijkt dat de totale begroting uitkomt op



€ 41.216.954. Dit zijn de netto kosten vermeerderd met de € 4.45 miljoen intern doorberekende grondkosten. De totale kosten worden gedekt uit de parkeerexploitatie voor € 39.316.954 en uit een bijdrage van € 1,9 miljoen uit reserve grondzaken uit 2010.

**Nacalculatie:**

De bouw- en grondexploitatie zullen in 2014 worden geslot- en nacalculeerd.

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

Verschillen met de laatst vastgestelde begroting worden gerapporteerd met de slotcalculatie.

**Eindresultaat:**

De totale investeringskosten van bouwexploitatie worden gedekt uit de reserve grondzaken (€ 1,9 miljoen, 2010) en de opbrengstwaarde van de parkeergarage (€ 39.316.954) en is daarmee sluitend.

**Risico's:**

In de laatst vastgestelde bouw- en grondexploitatie 2012 is uitgebreid gerapporteerd over de risico's die voortvloeien uit de geschillen met de aannemer (Structon). Op basis van de toenmalige claim van de aannemer en een inschatting van bijkomende kosten is het maximale risico destijds geraamd op € 6,0 miljoen. De hoogte van het risico was sterk afhankelijk van de uitspraken van de rechter en de geschillencommissie.

Inmiddels heeft de rechter uitspraak gedaan. De aannemer is in hoge mate in het gelijkgesteld en de gemeente in het ongelijk gesteld. Op basis van dit vonnis zijn besprekingen met de aannemer gevoerd en is overeenstemming bereikt over de hoogte van de schadeclaim. Op 5 februari 2013 heeft het college besloten de definitieve overeenkomst over de schadevergoeding met Structon aan te gaan. De raad is hierover per brief d.d. 18-02-2013 geïnformeerd.

Het totaalrisico is op basis van deze overeenkomst geraamd op € 4,7 miljoen. In de begroting 2012 is een voorziening opgenomen ter dekking van deze € 4,7 miljoen. Het krediet voor deze kosten is inmiddels bij de raad aangevraagd.

**STAAT V 2013**
**Project 85000438 Parkeergarage Damsterdiep**

Bedragen in €

Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2012	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2013	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2013	Bedrag van aangegane verplichtingen	2014	Totaal
<b>Kosten</b>						
Bouw en bijkomende kosten	34.939.000	-879.000	34.060.000		474.000	34.534.000
Rente	2.948.000	0	2.948.000	0		2.948.000
Bijdragen derden	-700.000	0	-700.000	0		-700.000
<b>Subtotaal nettokosten</b>	<b>37.187.000</b>	<b>-879.000</b>	<b>36.308.000</b>	<b>0</b>	<b>474.000</b>	<b>36.782.000</b>
Grondkosten	4.435.000	0	4.435.000	0		4.435.000
	4.435.000	0	4.435.000	0	0	4.435.000
<b>Totaal kosten</b>	<b>41.622.000</b>	<b>-879.000</b>	<b>40.743.000</b>	<b>0</b>	<b>474.000</b>	<b>41.217.000</b>
<b>Bijdragen</b>						
Reserve Grondzaken	-1.900.000	0	-1.900.000		0	-1.900.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-1.900.000</b>	<b>0</b>	<b>-1.900.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1.900.000</b>
<b>Opbrengsten</b>						
Opbrengstwaarde parkeergarage	0	0	0	0	-39.319.000	-39.319.000
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-39.319.000</b>	<b>-39.319.000</b>
Saldo (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	<b>39.722.000</b>	<b>-879.000</b>	<b>38.843.000</b>	<b>0</b>	<b>-38.845.000</b>	<b>-2.000</b>

**Stand van de risico afronding**

Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2012	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2013	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2013	Bedrag van aangegane verplichtingen	2013	Totaal
Vertragings- en arbitragekosten	73.000	4.264.000	4.337.000		363.000	4.700.000
Verliesvoorziening	-4.700.000	0	-4.700.000		0	-4.700.000
Saldo	<b>-4.627.000</b>	<b>4.264.000</b>	<b>-363.000</b>	<b>0</b>	<b>363.000</b>	<b>0</b>



**Projectnummer** : 8001330  
**Project** : Aanpak schoolomgeving 2007-2010  
**Projectleider** : Janet Stoker

### **Omschrijving:**

In 2007 is een start gemaakt met de uitvoering van het project 'veilige schoolomgeving'. Voor alle omgevingen van de 48 basisscholen in onze stad verbeteren wij de verkeersveiligheid door het aanbrengen van herkenbare elementen. Dit zijn onder andere vrolijk gekleurde paaltjes, herkenbare oversteekvoorzieningen en stopverboden. Daarnaast inventariseren we de belangrijkste school-thuis routes en nemen maatregelen op de knelpunten. Door middel van deze maatregelen willen we enerzijds bereiken dat kinderen zelfstandig en op een veilige manier naar school komen en anderzijds dat elke weggebruiker in de stad de schoolomgevingen herkent en het rijgedrag daarop aanpast. Dit alles in nauw overleg met ouders, schooldirecties, politie en bewoners.

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

Raadsbesluit 31 mei 2006, nr 13	€	50.000
Raadsbesluit 25 april 2007, nr. 6c	€	225.000
Raadsbesluit 23 april 2008, nr. 9	€	225.000
Raadsbesluit 23 april 2008, nr. 9 (schoolthuisroutes)	€	200.000
Raadsbesluit 25 maart 2009, nr. 9	€	275.000
Raadsbesluit 16 december 2009, nr. 6g	€	400.000
Raadsbesluit 17 februari 2010, nr. 6g	€	175.000
Raadsbesluit 28 september 2011, nr. 6p	€	418.842
Raadsbesluit 9 november 2011, Gemeentebegroting 2012	€	400.000
Raadsbesluit 28 maart 2012, nr. 8b	€	<u>-/- 55.000</u>
Totaal	€	2.313.842

De werkelijke uitgaven tot en met 31 december 2013 bedragen € 2.192.000

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

In 2014 hebben we ook de laatste schoolomgevingen verkeersveiliger gemaakt; alle 48 basisscholen zijn daarmee afgerond. Als gevolg van fusies van scholen zijn er op een aantal plekken op de schoolthuisroutes extra maatregelen genomen om de veiligheid van schoolkinderen te vergroten. Het gaat dan om maatregelen op de Diamantlaan en Bedumerweg. Naar aanleiding van een evaluatie van de genomen maatregelen in de directe schoolomgevingen de Starter en GSV worden de laatste knelpunten nog opgelost. Dan gaat het om verbeteren van de oversteek van de Paterswoldseweg en extra snelheidsremmende maatregelen op de Sweelincklaan.

### **Verwacht eindresultaat**

Alle 48 basisscholen zijn de afgelopen jaren verkeersveiliger gemaakt. We hebben zo een netwerk van kindvriendelijke routes door de stad aangelegd en de zelfstandige mobiliteit van kinderen vergroot.

### **Nacalculatie**

Gezien de omvang van de uitgaven zal er in 2015 een nacalculatie aan de Raad worden aangeboden. Hierin zal het resultaat worden mee genomen.

### **Risico's**

Geen bijzondere risico's.

**Projectnummer** : 8001360  
**Project** : Aanpak knelpunten 30 km/u gebieden  
**Projectleider** : Dorus van Hooff

**Omschrijving:**

In 2009 is gestart met het afronden van de inrichting van 30 km/u gebieden met het treffen van snelheidsremmende maatregelen in het buurtschap Dorkwerd en een deel van de Hoogeweg. Het plan hiervoor is samen met bewoners opgesteld en is door u in de raad van 28 januari 2009 vastgesteld. Daarmee geven we invulling aan het landelijke beleid "Duurzaam Veilig".

Vervolgens heeft de raadscommissie Beheer en Verkeer in mei 2009 besloten in te stemmen met het collegevoorstel om de eerste 4 knelpunten in 30 km/u verblijfsgebieden aan te pakken. Het gaat dan om de volgende lokaties: Vechtstraat, Engelbert/Middelbert, Haydnlaan/Troelstralaan en Floresstraat/Floresplein.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 25 april 2007, nr 6 <sup>e</sup>	€	30.000
Raadsbesluit 28 januari 2009, nr. 7a inzake knelpunt Dorkwerd	€	100.000
Raadsbesluit 29 september 2010, nr. 6k	€	200.000
Raadsbesluit 22 februari 2012, nr. 7e	€	<u>1.054.000</u>
Totaal beschikbaar krediet	€	1.384.000

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

De werkelijk uit gegeven kosten per 31-12-2013 bedragen € 1.219.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

**Stand uitvoering van het project**

De werkzaamheden in Dorkwerd zijn in uitgevoerd.

In Engelbert/Middelbert zijn de snelheidsremmende maatregelen inmiddels in zijn geheel uitgevoerd. Op dit moment loopt er nog een bezwaarprocedure waardoor afronding van het project nog niet kan plaatsvinden.

De werkzaamheden in de Floresstraat zijn in zijn geheel uitgevoerd en die van de Haydnlaan/Troelstralaan nagenoeg. De laatste (seizoensgebonden) werkzaamheden zullen in het voorjaar 2014 plaatsvinden. Daarmee zijn deze twee lokaties afgerond.

Tenslotte verwachten we in het najaar van 2014 te starten met de uitvoering van de werkzaamheden in de Vechtstraat, wanneer er dekking is gevonden voor de werkzaamheden.

**Eindresultaat**

We verwachten de werkzaamheden voor het project in 2015 te kunnen afronden.

**Nacalculatie**

Gezien de omvang van de uitgaven zal er in 2016 een nacalculatie aan de Raad worden aangeboden.

**Risico's**

Op dit moment is het nog onzeker of er voldoende middelen zijn om te starten met de uitvoering van de Vechtstraat. De verwachting is dat er in de loop van 2014 meer inzicht in komt.



**Projectnummer** : 8001470  
**Project** : Kleine Verkeersmaatregelen  
**Projectleider** : Marcel Moerman  
**Planeconoom** : Chris Hadders

#### **Omschrijving:**

Onze stad kent vele verkeersprojecten. We hebben daarbij niet alleen oog voor de grote projecten, maar zeker ook voor de kleinere verkeersproblemen. Deze problemen, vooral op het gebied van bereikbaarheid, parkeren en verkeersveiligheid, zijn vaak van directe invloed op de woonomgeving van bewoners en ondernemers. Met het jaarlijkse budget lossen we veel van deze knelpunten op.

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

Meerjarenprogramma V&V 2008-2011, RB 23 april 2008 nr. 9	€ 80.000
Meerjarenprogramma V&V 2009-2012, RB 25 maart 2009 nr. 14	€ 80.000
Meerjarenprogramma V&V 2010-2013, RB 17 februari 2010 nr. 6i	€ 80.000
Meerjarenprogramma V&V 2011-2014, RB 22 juni 2011 nr. 8a	€ 45.000
Gemeentebegroting 2012, RB 9 november 2011 nr. 3a	€ 100.000
Meerjarenprogramma V&V 2012-2015, RB 28 maart 2012 nr. 8b	<u>€ 600.000</u>
Totaal	€ 985.000

De dekking van het totale krediet komt uit €885.000 structurele middelen kleine verkeersmaatregelen –reconstructies en €100.000 uit aanvullend extra beleid.

De uitgaven tot en met 31 december 2013 bedragen € 547.000 en blijven daarmee binnen het beschikbaar gestelde krediet.

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

n.v.t.

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

Tot en met 2015 is een jaarlijks budget beschikbaar van 175 duizend euro om gehoor te kunnen geven aan verzoeken van Stadlers. In 2013 hebben we met dit budget ruim 50 verzoeken om kleine ingrepen uitgevoerd, zoals het aanbrengen van een zebrapad, het verbeteren van een looproute, het verbeteren van de parkeersituatie in de wijk of bijvoorbeeld het plaatsen van een verkeersbord of hekje. Bij deze onvoorziene infra-projecten gaat het om een maximale investering van 10 duizend euro (het merendeel van de opdrachten bedraagt overigens maximaal 500 euro), die minder dan 8 uur planuitwerking vergen en een zo breed mogelijk publiek belang dienen.

In 2013 zijn ook drie grotere projecten (>10 duizend euro) uit het budget betaald. Het gaat hier om de maatregelen die nodig waren voor het “buitenom de binnenstad” laten rijden van buslijn 15 (12 duizend euro), een vervolg op het verkeersplan Zernike (11 duizend euro) en het treffen van verkeersveiligheidsmaatregelen aan de Eemsgolaan (40 duizend euro).

#### **Subsidies:**

Dit project wordt niet door subsidies gefinancierd.

#### **Verwacht eindresultaat**

Het is op moment van schrijven niet anders bekend dat de uitgaven passen binnen het beschikbaar gestelde krediet van € 985.000.

**Nacalculatie**

Het krediet en de uitgaven zijn hoger dan €450.000. Conform de regeling volgens het financiële handboek zal voor dit project een nacalculatie opgesteld worden zodra 95% van de uitgaven gerealiseerd is. Naar verwachting zal in 2015 een nacalculatie opgesteld kunnen worden.

**Risico's**

Het project kent geen bijzondere risico's.



### **Gesloten projecten in verband met de bezuiniging**

Bij de begroting 2014 is besloten het project Verkeerseducatie te stoppen. De vrijval van dit project is in de begroting 2014 opgenomen. De kosten die dit project heeft gemaakt per 31 december 2013, blijft binnen het krediet.

**Projectnummer** : 85000108

**Project** : Verkeerseducatie

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

Raadsbesluit 25 maart 2009 nr. 14	€	96.000
Raadsbesluit 17 februari 2010	€	96.000
Raadsbesluit 30 maart 2011, nr 6d	€	97.000
Raadsbesluit 28 maart 2012, nr 8b	€	100.000
Raadsbesluit	€	<u>100.000</u>
Totaal beschikbaar krediet	€	489.000

De werkelijke uitgaven per 31 december 2013 bedragen € 416.000 en blijven daarbij binnen het gestelde krediet.