Raadsvoorstel

Gemeente Groningen

Onderwerp	**kredietaanvraag Oostelijke ringweg**		
Registratienr.	4667041	Steller/telnr.	J. Wilke/ 06 53722855 Bijlagen **0**

Classificatie	Openbaar ☐ Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	P. de Rook	Raadscommissie	B&V

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

I. de bijdrage voor de aanvullende investering voor de fietsviaducten in het project Oostelijke Ringweg te bepalen op € 443.000,--;
II. hiervoor een krediet beschikbaar te stellen van € 443.000,--;
III. de bijdrage voor de aanvullende investering voor de meerkosten aanpak Oostelijke Ringweg te bepalen op € 257.000,--;
IV. hiervoor een krediet beschikbaar te stellen van € 257.000,--;
V. de kosten van € 443.000,-- te dekken uit voorbeslag extra beleid aanpak ringwegen 2016 € 221.500,-- en BDU 2016 € 221.500,--;
VI. de kosten van € 257.000,-- te dekken uit € 56.000 nieuw beleid 2015 aanpak ringwegen, een voorbeslag € 72.571,-- nieuw beleid 2016 aanpak ringwegen, € 33.565,-- BDU 2015 en € 95.006,-- BDU 2016;
VII. de gemeentebegroting 2014 dienovereenkomstig te wijzigen.

B&W-besluit d.d.: 28-10-2014

Samenvatting

Inleiding
Het is duidelijk zichtbaar aan de oostkant van de Stad: er wordt gewerkt aan de Oostelijke ringweg. De vier gelijkvloerse kruisingen worden ongelijkvloers en de zes op- en afritten van omliggende wijken worden verbeterd. Hiermee wordt de doorstroming sterk verbeterd, de verkeersveiligheid vergroot en wordt Groningen beter bereikbaar vanuit de regio. Het project Oostelijke ringweg is een gezamenlijk project van gemeente en provincie Groningen.

In het project is, naast aandacht voor verkeersveiligheid, ook grote aandacht voor het versterken van de groenstructuur. Het opheffen van de ecologische barrièrewerking van de ring is tevens een belangrijke doelstelling van het project. Dit is onder meer te zien aan het groenplan, de faunapassages en binnenkort aan de ecoducten. In de Eindbeeldstudie is beschreven dat een aantal fietsviaducten niet op de meest optimale plek liggen. Als vanuit een ander project nieuwe fietsstructuren worden aangelegd, dan kunnen de bestaande fietsviaducten op relatief eenvoudige wijze worden omgevormd tot een ecoduct. Hierdoor worden de naastgelegen gebieden ontsnipperd.

Op 22 april 2009 hebben uw raad en Provinciale Staten het Eindbeeld voor de Oostelijke ringweg vastgesteld. Het eindbeeld geeft de globale kaders aan waarbinnen de deelprojecten, ook in nauw overleg met omwonenden en andere betrokkenen, moeten worden uitgewerkt. Op 20 oktober 2010 heeft uw raad ingestemd met de kredietaanvraag voor de vier onderdelen van de Oostelijke ringweg (besluit nr. 6j).

Vanaf 2009 is gestart met de planuitwerking voor de kruisingen en in 2010 met de uitvoering van de kruising Lewenborg. De kruisingen Lewenborg en Beijum- zuid/De Hunze-zuid zijn inmiddels klaar, de kruising Kardinge wordt eind 2014 opgeleverd en de kruising Beijum-noord/De Hunze-noord is in uitvoering en wordt in de loop van 2015 opgeleverd. Voor zover de bouwwerkzaamheden het toelaten, wordt het groenplan uitgevoerd.

Om het project te kunnen afronden is er op twee verschillende onderdelen aanvullend krediet nodig. Ten eerste voor de fietsecoducten en ten tweede voor de meerkosten van de afronding van de vier deelprojecten.

1. Fietsviaducten en ecoducten.
Wat betreft ecologie is de Oostelijke Ringweg een barrière. Vanaf de start van de ombouw is het de bedoeling geweest deze barrière te slechten. Door het vervangen van de fietsviaducten Meedenpad en Stadsweg door twee fietsecoducten, wordt het mogelijk om op twee plekken bij de Oostelijke Ringweg een ecologische verbinding te realiseren. De aanleg van beide fietsecoducten vormt het sluitstuk van de Aanpak Ring Oost; de fietsecoducten maken het totale eindbeeld, met bijpassend ontwerp, compleet.

In de Eindbeeldstudie is het uitgangspunt geweest dat de bestaande fietsviaducten op relatief eenvoudige wijze aangepast zouden kunnen worden, zodat bij beide fietsviaducten een ecologische zone aangelegd zou kunnen worden. Inmiddels is gebleken dat het aanpassen van de bestaande fietsbruggen constructief niet mogelijk is. Daarbij past de huidige viaducten niet in het eindbeeld en zijn ze ook niet te gebruiken als ecoduct. Omdat wij, samen met het provinciale bestuur van Groningen, er veel waarde aan hechten om de ecologische uitwisseling mee te nemen bij de ingrijpende ombouw van de Oostelijke ringweg is ons voorstel dat beide fietsviaducten volledig worden vervangen door fietsecoducten. De kosten hiervan zijn uiteraard hoger dan bij hergebruik van de bestaande viaducten.

Totaal worden vier fietsviaducten vernieuwd, bij twee hiervan worden ecoducten toegevoegd. De twee andere fietsviaducten vormen een onderdeel van de autoviaducten. Deze vernieuwing past niet in het in 2010 toegezegde krediet van 30 miljoen euro voor de Oostelijke ringweg. De extra kosten voor de fietsecoducten zijn geraamd op 3,1 miljoen excl. btw.

2. Meerkosten afronding Aanpak Ring Oost.
Daarnaast is door de projectorganisatie van de provincie Groningen een tussentijdse projectevaluatie gedaan voor de vier deelprojecten Lewenborg, Beijum-Zuid, Kardinge en Beijum-Noord/Groningerweg. In totaal is voor de deelprojecten een aanvullend budget nodig van € 1,8 miljoen excl. btw. Dit bedrag bestaat deels uit meerkosten bij de afgeronde deelprojecten Lewenborg en Beijum-Zuid en deels uit een prognose voor de nog in uitvoering zijnde deelprojecten Kardinge en Beijum-Noord/Groningerweg.

Financiering.
Conform de verdeelsleutel "sparen middelen voor de aanpak van de ring Groningen" en de realiseringsovereenkomst Oostelijke Ringweg wordt eerst ½ deel gefinancierd met BDU middelen en vervolgens de andere helft betaalt door de provincie voor 5/7 deel van de kosten en de gemeente 2/7 deel. Op basis van de afspraak komt € 1,55 miljoen en € 0,9 miljoen voor rekening van de provincie en de gemeente Groningen in de verhouding van 5/7 staat tot 2/7. Om het project conform het bovenstaande af te ronden, wordt van de gemeente een extra investering van € 443.000,-- en € 257.000,-- gevraagd.

Voor de financiële afronding van het totale project wordt nu een eenmalig aanvullend krediet gevraagd van € 443.000,-- en € 257.000,--. Dit extra krediet wordt gevraagd voor dekking van de extra kosten nu vernieuwing van de fietsecoducten noodzakelijk is en voor dekking van de meerkosten in de vier deelprojecten. Besluitvorming voor de additionele financiering vanuit de provincie voor beide onderdelen wordt in oktober - december geregeld.

Voor de dekking van het aanvullende krediet van € 443.000,-- stellen wij voor om dit te financieren met € 221.500,-- nieuw beleid 2016 en € 221.500,-- BDU 2016. Voor het aanvullend krediet van € 257.000,-- stellen wij voor om € 33.565,-- BDU 2015, € 95.006,-- BDU 2016, € 56.000,-- nieuw beleid 2015 aanpak ringwegen en € 72.571,-- nieuw beleid 2016 aanpak ringwegen in te zetten.

Wij stellen u voor het benodigde krediet beschikbaar te stellen onder voorbehoud van de definitieve bestuurlijke besluitvorming bij provincie Groningen over het provinciale deel.

Aanleiding en doel

De Oostelijke Ringweg is in 2007 overdragen van het Rijk naar de provincie Groningen.
Door de eigendomsoverdracht en de hierbij behorende financiële bijdrage is het mogelijk geweest om de Oostelijke Ringweg ongelijkvloers te maken en de doorstroming en de verkeersveiligheid op de Oostelijke Ringweg te verbeteren. Naast deze doelstelling is er nog een tweede, namelijk het versterken van de groenstructuur langs de Oostelijke Ringweg en het creëren van ruimte voor natuurontwikkeling passend binnen het Stedelijk Ecologisch Structuurplan.

De provincie en gemeente Groningen hebben gezamenlijk studie gedaan naar het gewenste Eindbeeld. In 2009 heeft uw raad de studie Eindbeeld Oostelijke Ringweg Groningen vastgesteld, inclusief het financieringsplan. In het Eindbeeld zijn keuzes beschreven voor wat betreft de ligging en vormgeving van de kruisingen, al dan niet opheffen van kruisingen, mogelijke interactie met andere ontwikkelingen c.q. wensen en is rekening gehouden met ruimtelijke inpassing en de milieueffecten. Na de goedkeuring is voor de verdere detailuitwerking en realisatie een projectorganisatie ingericht waar gemeente en provincie Groningen in samenwerken.

In verband met de aanpak van de Zuidelijke Ringweg fase 2 moeten de werkzaamheden aan de Oostelijke Ringweg uiterlijk begin 2016 gerealiseerd zijn. De ringweg (west, noord en oost) wordt dan een belangrijke omleidingsroute. Om die reden wordt de aanpak van de Westelijke Ringweg uitgesteld tot na 2020.

Het project Oostelijke Ringweg bestaat uit 5 deelprojecten: Lewenborg, Kardinge, Beijum-zuid, Beijum-noord/Groningerweg en de fietsecoducten Stadsweg en Meedenpad. Verder wordt langs het gehele gebied, als onderdeel van de verschillende projecten, een groenplan uitgevoerd.
Inmiddels zijn 3 kruisingen afgerond namelijk Lewenborg, Kardinge en Beijum-zuid. De werkzaamheden aan de grootste kruising, Beijum-noord worden eind 2015 afgerond.
Het laatste project, de realisatie van de fietsecoducten (combinatie van een fietsviaduct met hieraan gekoppeld een ecoduct) staat gepland voor in het jaar 2015.

Om het project te kunnen afronden is voor twee verschillende onderdelen extra geld nodig;
1. in de nadere uitwerking blijken de bestaande fietsviaducten niet te kunnen worden behouden. Hierdoor is het ook mogelijk de ecologisch gezien zo gewenste ecoducten te realiseren. Voor dit onderdeel wordt een aanvullend krediet van € 3,1 miljoen gevraagd;
2. voor de financiële afronding van het project is een projectevaluatie gedaan voor de vier deelprojecten Lewenborg, Beijum-Zuid, Kardinge en Beijum-Noord/Groningerweg. In totaal is voor de deelprojecten een aanvullend budget nodig van € 1,8 miljoen excl. btw. Dit bedrag bestaat deels uit meerkosten bij de afgeronde deelprojecten Lewenborg en Beijum-Zuid en deels uit een prognose voor de nog in uitvoering zijnde deelprojecten Kardinge en Beijum-Noord/Groningerweg.

Kader

Eindbeeld 2009: verbouw Oostelijke ringweg geaccordeerd door Gemeenteraad en Provinciale Staten. Fietsviaducten kunnen blijven. Mochten nieuwe fietsstructuren worden aangelegd dan kunnen daar de gewenste ecoducten in worden meegenomen.
Krediet Oostelijke ringweg (2010): beschikbaarstelling van het krediet voor de vier onderdelen (de vier kruisingen). In dit budget is rekening gehouden met de aanpassingen aan de huidige fietsviaducten.

Argumenten en afwegingen

1. Fietsecoducten

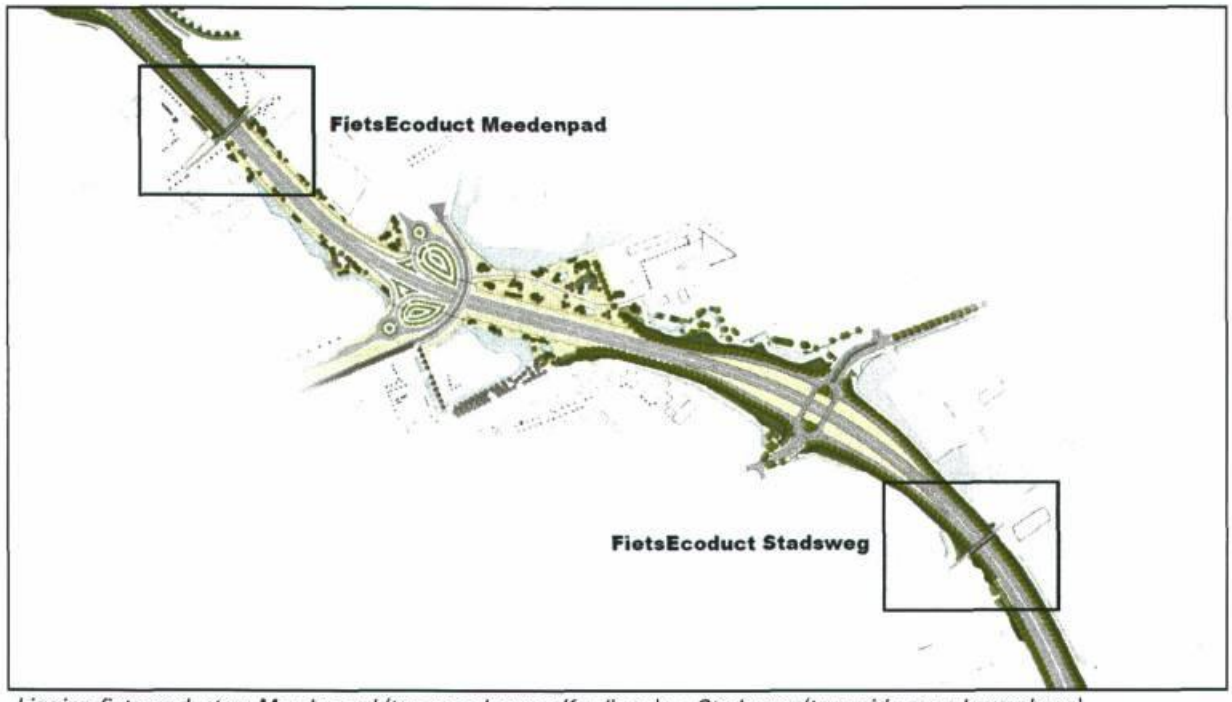
Ten tijde van de Eindbeeldstudie verwachtte men dat de bestaande fietsviaducten op relatief eenvoudige wijze aan de nieuwe situatie aangepast zouden kunnen worden. Naast de fietsviaducten kon dan een ecologische zone worden aangelegd. De aanleg van ecologische zones heeft een positieve ontwikkeling op de ecologische uitwisseling tussen verschillende gebieden naast de ring.
De fietsviaducten is het laatste onderdeel van het project dat is uitgewerkt. In de nadere uitwerking van het Eindbeeld is gebleken dat het aanpassen van de bestaande fietsbruggen constructief niet mogelijk is.
Zowel gemeente als provincie hechten er veel waarde aan om de ecologische uitwisseling mee te nemen bij de ingrijpende ombouw van de Oostelijke Ringweg. In de verschillende bestemmingsplanherzieningen is hier ook aandacht voor geweest.

Bij de precieze uitwerking is een ontwerp gemaakt waarbij beide fietsviaducten volledig worden vervangen door fietsecoducten.

Zoals wij eerder hebben aangegeven zijn de huidige fietsviaducten constructief niet aan te passen. De middenpijler in het midden van de weg is niet te versmallen en ook de kwaliteit van o.a. het beton laat te wensen over. Dit was niet voorzien in het Eindbeeld. Er is dus sprake van een scope-uitbreiding. Nu de fietsviaducten constructief niet houdbaar zijn, geeft het wel de mogelijkheid om zowel ecologisch als esthetisch verbeteringen aan te brengen. De huidige fietsviaducten passen niet in het totaalbeeld van de kwalitatief hoogwaardige Oostelijke Ringweg. Het vervangen van beide fietsviaducten door fietsecoducten maakt het totaalbeeld van de ringweg consistent qua ontwerp. Daarnaast vormen de ecologische zones op de nieuwe fietsecoducten een belangrijk sluitstuk van alle maatregelen die genomen worden voor verbetering van de ecologie, zoals de aanleg van faunarasters, faunaduikers en het groenplan.

Het behouden van de huidige fietsviaducten is vanuit oogpunt van ecologie, verkeersveiligheid, ruimtelijk beeld en techniek dus niet wenselijk. Daarnaast is in het eindbeeld de ambitie afgesproken om de ecologische verbindingen te maken en mee te nemen bij eventuele nieuwe fietsverbindingen. Daarom kiezen wij er voor de fietsecoducten aan te leggen met de door ons geambieerde kwaliteit. Dit leidt tot extra kosten, die wij aanvaardbaar vinden aangezien dit leidt tot een duurzame, verkeersveilige en ecologisch gewenste oplossing.

Doelstelling.
Wat betreft ecologie is de Oostelijke Ringweg een barrière. Vanaf de start van de ombouw is het de bedoeling geweest deze barrière te slechten. Door het vervangen van de fietsviaducten Meedenpad en Stadsweg door twee fietsecoducten, wordt het mogelijk om op twee plekken bij de Oostelijke Ringweg een ecologische verbinding te realiseren. De aanleg van beide fietsecoducten vormt het sluitstuk van de Aanpak Ring Oost; de fietsecoducten maken het totale eindbeeld, met bijpassend ontwerp, compleet.



Ligging fietsecoducten: Meedenpad (ten noorden van Kardinge) en Stadsweg (ten zuiden van Lewenborg)

Ontwerp fietsecoducten.
De nieuwe fietsecoducten, bieden naast een fietspad tevens ruimte voor een ecopassage (met een breedte van ongeveer 3,5 meter) voor dieren. De faunarasters aan weerszijden van de ringweg (in combinatie met de gekozen boomsoorten en struiken) zorgen ervoor dat dieren richting de ecopassages worden geleid. De vormgeving van de fietsecoducten sluit aan bij de andere viaducten die gerealiseerd worden bij de Oostelijke Ringweg. Zo vormt de totale Oostelijke Ringweg na realisatie een kwalitatief hoogwaardige ringweg, gelegen in een groene, duurzame stedelijke omgeving.

Fietsecoduct Meedenpad

De nieuwe fietsecoducten overspannen de ringweg in zijn totaliteit, dit in tegenstelling tot de huidige fietsviaducten die beiden een middenpijler hebben (zie onderstaande foto).

Huidig fietsviaduct Meedenpad

Landschappelijke inpassing.
Het beeld van de Oostelijke Ringweg voor de ombouw wordt gekenmerkt door de lagere ligging van de weg ten opzichte van het maaiveld en de grote hoeveelheid beplanting op de taluds en grondwallen. Hierdoor werd de weg ervaren als een groene vallei, maar was geen sprake van een consistent beeld. In het Eindbeeld is dit beeld gehandhaafd en wordt dit versterkt. In een zorgvuldig uitgewerkt groenplan is, ook gebruikmakend van het Ecologisch Structuurplan, ruimte gecreëerd voor natuurontwikkeling. Extra ten opzichte van de huidige situatie is dat de weg aan beide zijden begeleid gaat worden door een bomenrij die op een constante breedte uit de rand van de weg geplaatst wordt.

Langs de Oostelijke Ringweg worden faunarasters geplaatst en faunatunnels (ecoduikers) aangelegd bij toeleidende wegen naar de kruisingen. Mede door deze maatregelen en de aanplant van bosplantsoen worden kleine zoogdieren richting de twee nieuwe ecopassages bij de Stadsweg en Meedenpad geleid. Deze passages zijn noodzakelijk om de dieren een veilige route te bieden naar de andere kant van de weg.

Fietsecoduct Stadsweg

2. Meerkosten afronding Aanpak Ring Oost.

Door de projectorganisatie is een tussentijdse projectevaluatie gedaan voor de vier deelprojecten Lewenborg, Beijum-Zuid, Kardinge en Beijum-Noord/Groningerweg. In totaal is voor de deelprojecten een aanvullend krediet nodig van € 1,8 miljoen excl. btw. Dit bedrag bestaat deels uit meerkosten bij de afgeronde deelprojecten Lewenborg en Beijum-Zuid en deels uit een prognose voor de nog in uitvoering zijnde deelprojecten Kardinge en Beijum-Noord/Groningerweg.

In de realisatieovereenkomst, die op 11 oktober 2012 door gemeente en provincie is ondertekend, is opgenomen dat overschrijding van de kosten van de reconstructie zo mogelijk wordt verrekend binnen het totale budget van de Oostelijke ringweg. Indien het budget na realisatie van de reconstructie ontoereikend draagt de gemeente 29,1 % van het risico en de provincie het overige deel.

Lang is gedacht dat de meerkosten van veel verschillende maatregelen, die hieronder nader worden toegelicht, binnen het projectbudget gerealiseerd zouden kunnen worden. Nu de balans is opgemaakt voor de financiële afronding, blijkt er toch extra krediet nodig te zijn.

Lewenborg en Beijum-Zuid.
De meerwerkkosten ad. € 0,8 miljoen bij de deelprojecten Lewenborg en Beijum-Zuid zijn o.a. ontstaan door extra kosten voor bereikbaarheid, aanleg van de openbare verlichting, communicatie en voorlichting, leges en onderzoeken en meerwerk op de aanneemsom.

In eerste instantie is er bij de Eindbeeldstudie de aanname gemaakt dat de ringweg gedurende vijf zomervakantieperiodes gestremd zou kunnen worden. Aangezien de reconstructie van de Oostelijke Ringweg als verkeersader een grote impact heeft op de stedelijke omgeving en de bereikbaarheid van de Stad en regio was het noodzakelijk, bij de uitvoering van de deelprojecten, extra in te zetten op bereikbaarheid. Stremming van de ringweg is tot een absoluut minimum beperkt. Dit heeft echter kostenverhogend gewerkt. Vooral vanwege de aangepaste fasering(en) en de hieruit volgende langere noodzakelijke tijd voor de uitvoeringswerkzaamheden, maar ook vanwege het nadrukkelijk aandacht besteden aan een zorgvuldige communicatie en het intensief betrekken van de omgeving. Ook is in het proces veel aandacht besteed aan visualisaties van de ontwerpen en is een informatiecentrum opgericht vlakbij de werkzaamheden. Al met al heeft dit geresulteerd in een goed verlopen proces met de omgeving en is de stad bereikbaar gehouden.
Daarnaast geldt voor de openbare verlichting, leges en onderzoeken dat de ramingen uiteindelijk te laag zijn geweest om de daadwerkelijke kosten te dekken.

Kardinge en Beijum-Noord/Groningerweg.
Mede gelet op de ervaringen bij Lewenborg en Beijum-Zuid is het financiële eindresultaat van de nog in uitvoering zijnde deelprojecten Kardinge en Beijum-Noord/Groningerweg geraamd. Hieruit blijkt dat een aanvullend krediet van € 1,0 miljoen excl. btw nodig is voor beide deelprojecten.

Er is een inschatting gemaakt van de meerkosten van beide deelprojecten, op basis van reeds gemaakte kosten en op basis van verwachte kosten. De redenen zijn grotendeels vergelijkbaar met de redenen die zijn benoemd bij de deelprojecten Lewenborg en Beijum-Zuid. Aanvullend kan vermeld worden dat ook meerkosten zijn ontstaan door het verleggen van een (hoofd) watertransportleiding en het ophogen van een hoogspanningsmast bij Kardinge. Daarnaast is bij het kruispunt Groningerweg sprake van een complexere fasering dan aanvankelijk was ingeschat.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Binnen het gehele project Oostelijke ringweg is heel veel aandacht aan participatie en informatie-verstrekking aan betrokkenen besteed in de vorm van gezamenlijk ontwerpen, informatieavonden over voorgenomen uitvoering, overleg over de inhoudelijke kant van de uitvoering, nieuwsbrieven en wat dies meer zij. Dit heeft geresulteerd in een zeer klein aantal inspraakreacties dan wel uitvoeringsklachten.
Alle ecologische maatregelen en zeker ook de ecoducten zijn in de vele gesprekken uitgebreid belicht. Vanuit bewoners worden de ecologische maatregelen hoog gewaardeerd.

Financiële consequenties

Het in september 2010 verstrekte krediet voor de uitvoering van het Eindbeeld Oostelijke ringweg Groningen is verstrekt op basis van de raming voor de uitwerking, zoals in het Eindbeeld vastgesteld. Geraamd was dat het budget voor de uitvoering totaal 30 miljoen zou zijn.
Inmiddels zijn de ontwerpen van de fietsecoducten uitgewerkt en berekend. De totale kosten van het vervangen van de fietsviaducten door fietsecoducten zijn geraamd op € 3,1 miljoen excl. btw.
Voor de financiële afronding van de vier deelprojecten is de balans opgemaakt en zijn de meerkosten geraamd op 1,8 miljoen excl. btw.

Conform de verdeelsleutel "sparen middelen voor de aanpak van de ring Groningen" en de realiseringsovereenkomst Oostelijke Ringweg wordt eerst ½ deel gefinancierd met BDU middelen en vervolgens de andere helft betaalt door de provincie voor 5/7 deel van de kosten en de gemeente 2/7 deel. De uitwerking van deze afspraak leidt ertoe dat € 1,55 miljoen respectievelijk € 0,9 miljoen voor rekening van de provincie en de gemeente Groningen komt in de verhouding van 5/7 staat tot 2/7. Om het project conform het bovenstaande af te ronden, wordt van de gemeente een extra investering van € 443.000,-- en € 257.000,-- gevraagd.

Voor de financiële afronding van het totale project wordt nu voor twee verschillende onderdelen een aanvullend krediet gevraagd van € 443.000,-- en € 257.000,--. Dit extra krediet van € 443.000,-- wordt gevraagd om zoals hierboven aangegeven, geheel vernieuwen van de fietsviaducten. In deze fietsviaducten worden de ecoducten geïntegreerd. De aanpassingskosten voor de bestaande fietsviaducten waren aanzienlijk lager dan de vervanging ervan. Nu vervangen de enige mogelijkheid is, hebben we te maken met een scope-uitbreiding. Met de daarbij behorende uitgave is destijds bij de Eindbeeldstudie- logischerwijs- geen rekening gehouden. Daarnaast vragen wij u een aanvullend krediet van € 257.000,-- ter dekking van onze bijdrage in de meerkosten die zijn ontstaan bij de uitvoering van de vier deelprojecten.

Ten behoeve van de nakoming van de verplichting uit de bestuurlijke afspraak met de provincie wordt sinds 2001 jaarlijks € 454.000,-- extra beleid en € 454.000,-- BDU gereserveerd. In de periode 2001 tot en met 2015 zijn de middelen vastgelegd en grotendeels besteed voor de kruising Hoendiep - Westelijke ringweg, Westelijke ringweg - Noordelijke ringweg en Noordelijke ringweg - Noordzeebrug en de Oostelijke ringweg. Voor de dekking van de aanvullende investering van € 443.000,-- stellen wij voor om dit te financieren uit nieuw beleid ringwegen 2016 € 221.500,-- en BDU 2016 € 221.500,--. Voor het aanvullend krediet van € 257.000,-- stellen wij voor om € 33.565,-- BDU 2015, € 95.006,-- BDU 2016, € 56.000,-- nieuw beleid 2015 aanpak ringwegen en € 72.571,-- nieuw beleid 2016 aanpak ringwegen in te zetten. Hiermee wordt voorbeslag gelegd op extra beleidsmiddelen uit de begroting 2015 en 2016.

Na financiering van deze maatregelen is de jaarschijf 2015 in de spaarpot aanpak ringwegen volledig gebruikt. Voor de jaarschijf 2016 is, na aftrek van de genoemde bedragen, het volgende nog beschikbaar:

- nieuw beleid 2016: € 118.930,--
- BDU 2016: € 65.007,--
- nieuw beleid Programma fysiek 2009: € 177.000,--

We willen dit geld beschikbaar houden voor de lopende projecten (Oostelijke ringweg, knoop Noordelijke ringweg/Westelijke ringweg, Noordzeebrug), die uit deze pot worden gefinancierd.

Besluitvorming voor de additionele financiering vanuit de provincie voor beide onderdelen wordt in oktober- december geregeld. Wij stellen u voor het benodigde krediet beschikbaar te stellen onder voorbehoud van de definitieve bestuurlijke besluitvorming bij provincie Groningen over het provinciale deel.

Begrotingswijziging voor investeringskrediet Oostelijke Ringweg

Betrokken directie	RO
Soort wijziging	uittrekken aanvullend investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2015-2016

Financiele begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.3 Auto	443	443	0
			0
Totalen begrotingswijziging	**443**	**443**	**0**

Begrotingswijziging voor investeringskrediet Oostelijke Ringweg

Betrokken directie	RO
Soort wijziging	uittrekken aanvullend investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2015-2016

Financiele begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.3 Auto	257	257	0
			0
Totalen begrotingswijziging	**257**	**257**	**0**

Overige consequenties

-

Vervolg

Na goedkeuring van de kredietaanvraag door provincie (voorzover het provinciale deel) als door de gemeente voor het gemeentelijk deel kan de uitvoering worden gestart.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

de gemeentesecretaris,
drs. P.J.L.M. (Peter) Teesink