

Telefoon (050) 367 83 07/ Jeroen Berends  
Onderwerp Sleutelrapportage januari-april 2010

De leden van de gemeenteraad van Groningen  
te  
GRONINGEN

Datum **10 SEP 2010**

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO10.2366774

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte mevrouw/heer,

Hierbij ontvangt u Voortgangsrapportage Sleutelprojecten over de periode januari – april 2010. Gezien het tijdstip van behandeling in de raadscommissies zijn de teksten zoveel als mogelijk geactualiseerd tot en met juni 2010.

Volgens vast format beschrijft deze rapportage de voortgang van de dertien door uw raad vastgestelde sleutelprojecten. Bij de bespreking ervan besluit de raad welke projecten aan de lijst van sleutelprojecten kunnen worden toegevoegd dan wel worden afgevoerd. Wijzigingen en actuele ontwikkelingen ten opzichte van de vorige rapportage zijn gearceerd weergegeven. Puntsgewijs worden hieronder de belangrijkste aangehaald.

### **Gasfabriek en Bodenterrein**

- De bouw van woningbouwproject De Touwbaan op schotsen 4a en 4b is op tijd gestart om de toegekende stimuleringsbijdrage van VROM te kunnen inzetten.
- Groninger Monumenten is begonnen met de restauratie van de silo en loods met als bestemming: horeca en entreegebouw voor de Boterdiep-parkeergarage.
- De bouw van de Open Lab Ebbingepaviljoens start in september 2010.
- Zodra het bestemmingsplan Bodenterrein-UMCG definitief is geworden, start de bouw van 300 tijdelijke studio's voor studenten. Verwachte oplevering: eind 2010.
- De Vrydemalaan is in oktober 2010 gereed voor gebruik.

### **Damsterdiep parkeergarage**

- De verwachte bouwkundige oplevering is medio 2011 (in gebruikname van de garage oktober 2011).

- Voor de vastgoedexploitatie wordt een aanvullende kredietaanvraag voorbereid.
- Het inrichtingsplan voor het plein is gereed en doorgerekend.
- Het eerste compartiment is zo goed als gereed. De werkzaamheden voor de andere twee compartimenten verlopen naar wens.

### **Eemskanaalzone**

- De resultaten van het onderzoek in het kader van de heroriëntatie van de ontwerputgangspunten voor de Sontbrug, willen wij u in het derde kwartaal van 2010 voorleggen.
- De werkzaamheden aan het Berlagetracé gaan volgens planning, eind 2010 kan het tracé opengesteld worden voor verkeer.
- Eerst nadat het opknappen van de woonschepenhaven is gerealiseerd, zal de woningbouwontwikkeling voor het gebied (gekoppeld aan de Sontbrug) in beeld komen.
- Voor de continuering van 216 studentenstudio's aan het Damsterdiep is een bestemmingsplanprocedure in gang gezet.

### **Europapark**

- Euroborg: het woonrijpmaken van het gebied rondom de Stoker en Brander (oplevering eind 2010) is in voorbereiding. Vervolgens resteren nog de bouwplannen voor het Alfacollege en twee te ontwikkelen horecalocaties.
- In samenspraak met FC Groningen en de politie zal gekeken worden naar de bereikbaarheidsproblematiek van het stadion tijdens voetbalwedstrijden.
- Voor de aansluiting van het P+R terrein op de Europaweg en de Boumaboulevard zal dit najaar een afzonderlijk krediet aangevraagd worden.
- We verwachten u eind 2010/begin 2011 de resultaten te kunnen presenteren van het gebiedsconcept voor het Helperpark dat een extern bureau in samenspraak met omwonenden, potentiële investeerders en andere betrokkenen opstelt.

### **Grote Markt**

- De voorbereidende werkzaamheden op de Grote Markt en het Martinikerkhof zijn gecontinueerd.
- De voormalige Camerabioscoop wordt verbouwd voor de tijdelijke huisvesting van Images en Forum die in september daar hun intrek nemen.

### **Zernike**

- De stuurgroep Zernike heeft een bidbook opgesteld en aan de hand daarvan gesprekken gevoerd met beleggers en ontwikkelende beleggers. Afhankelijk van de resultaten besluit de stuurgroep hoe het visietraject een vervolg krijgt.
- In de tweede helft van 2010 wordt een herziene grondexploitatie opgesteld.

### **Meerstad**

- De eerste woningen van Meeroevers kunnen gebouwd worden, als de kavels volgens planning in oktober bouwrijp zijn opgeleverd. Gesprekken met potentiële ontwikkelaars voor de ontwikkeling van de hier geplande energieneutrale woningen lopen.
- Eind 2010 wordt de oplevering van de verbrede Driebondsweg en het vrijliggende fietspad verwacht.
- De aanvraag voor de groenverklaring is behandeld in Brussel en ligt ter besluitvorming voor bij het Ministerie van VROM.

### **Oosterhamrikzone**

- In de loop van 2010 wordt een herziene grondexploitatie opgesteld, waarin alle gemeentelijke ontwikkellocaties in het gebied worden meegenomen.
- Voor de deelgebieden van het Nieuw Front aan de Oosterhamrikkade nz is een projectplan gemaakt. Drie ontwikkelaars zijn bereid gevonden het gebied in ontwikkeling te nemen.
- Woningbouwprojecten De Stadswerf en Wielewaalplein hebben een stimuleringsbijdrage van het ministerie van VROM gekregen en zijn inmiddels in aanbouw.

### **Westpoort**

- Hoewel er belangstelling is voor kavels, blijven opties uit. Het huidige economische klimaat is hier debet aan.

### **Zuidelijke Ringweg**

- Het plan van aanpak voor de planprocedure en de daarbij behorende projectorganisatie dient eind 2010 door het ministerie te worden vastgesteld.

### Regiotram

- De inspraakreacties op het voorlopig ontwerp van lijn 1, het voorkeurstracé van lijn 2 en de koppelingsvariant zijn aan de raad voorgelegd.
- Onderzoek naar alternatieven voor de tram worden meegenomen bij de besluitvorming.
- In opdracht van provincie en gemeente Groningen zijn aanvullende risico-onderzoeken uitgezet. De uitkomsten van verschillende risicoanalyses die dit voorjaar zijn uitgevoerd, worden verwerkt en meegenomen in de besluitvorming.
- Met behulp van twee externe bureaus is een verdiepingsslag gemaakt om het niveau van de berekening van de investeringskosten op het juiste niveau te brengen.

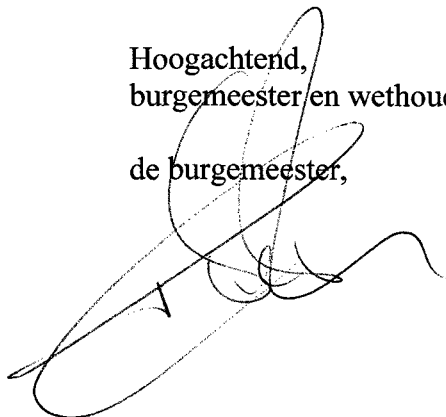
### Stationsgebied

- Het proces van visieontwikkeling is, na uw besluit over de projectofferte in februari 2010, in een stroomversnelling gekomen.
- Aan de hand van diverse bouwstenen hebben we de ontwerpogave voor de visie op het stationsgebied opgesteld, met advies van het landelijke Expertteam Spoorzoneontwikkeling.
- Bureau Concire heeft een gebiedsconcept ontwikkeld aan de hand van de ontwerpogave. Daarnaast is een bureaucombinatie geselecteerd die het ontwerpproces ter hand gaat nemen.
- Wij hopen in het najaar ontwikkelingsscenario's gereed te hebben om uiteindelijk tot de keuze voor en de uitwerking in een ontwikkelingsvisie te komen.

Deze rapportage is in overeenstemming met eerder gemaakte afspraken, zoals overeengekomen met uw raad. In overleg met uw raad stellen wij voor het sleutelproject Martiniziekenhuis en omgeving van de lijst af te voeren.

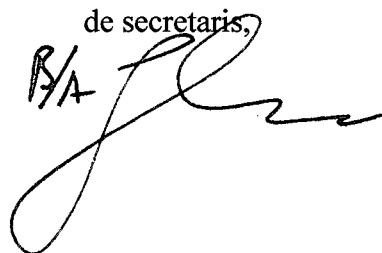
Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,



LL

de secretaris,

B/A 





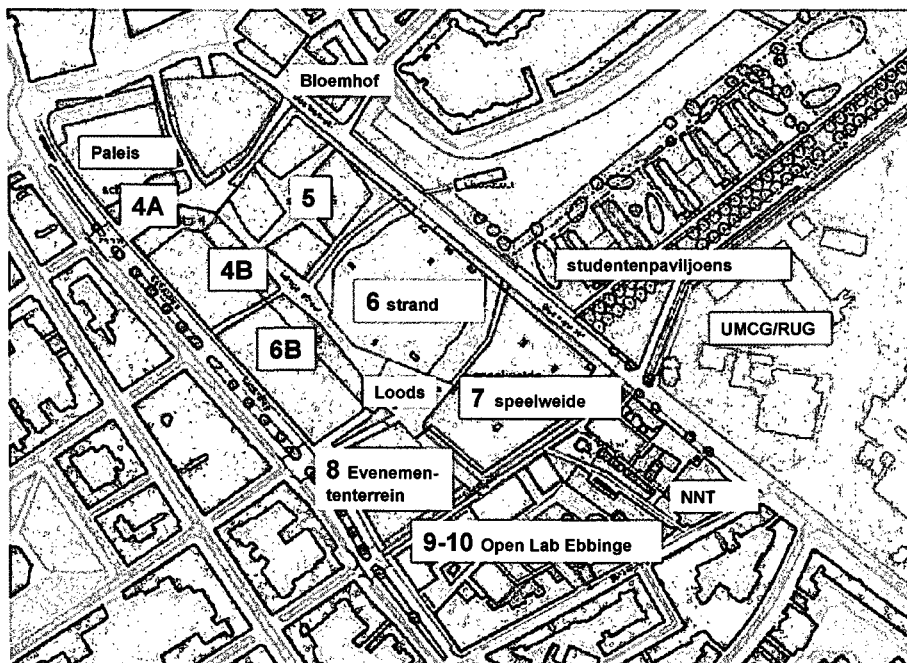
**Sleutelprojectenrapportage  
Januari – April 2010**

# **Voorgangsrapportage** **Sleutelprojecten** **januari-april 2010**

## **I N H O U D**

1. Gasfabriek en Bodenterrein	pagina	3
2. Damsterdiep parkeergarage	pagina	6
3. Eemskanaalzone	pagina	8
4. Europapark	pagina	13
5. Grote Markt	pagina	17
6. Zernike	pagina	20
7. Martiniziekenhuis en omgeving	pagina	23
8. Meerstad	pagina	25
9. Oosterhamrikzone	pagina	30
10. Westpoort	pagina	34
11. Zuidelijke Ringweg	pagina	36
12. Regiotram – door Projectbureau Regio Tram	pagina	39
13. Stationsgebied	pagina	44

# 1. GASFABRIEK- EN BODENTERREIN



Afbeelding: Ciboga indeling inclusief tijdelijke ontwikkelingen

## 1. Voortgang

### WONINGBOUW

#### **Schots 4A, 4B en 6B, Woningbouwproject 'De Touwbaan', 51 koopwoningen van AM**

De aangevraagde stimuleringsbijdrage van €149.000 bij het ministerie van WWI (2<sup>de</sup> tranche) voor deze woningen is gehonoreerd. De start bouw van de eerste fase van De Touwbaan (totaal 20 woningen in schots 4A en een deel van schots 4B) is gepland voor 1 juli 2010. Er zijn 3 woningen verkocht en er liggen 14 opties (stand 12 mei 2010).

#### **Schots 5 / Courtine, Woonproject Schots & Scheef**

De bouw van woonproject Schots & Scheef, met voor rolstoelers aangepaste appartementen op schots 5, start naar verwachting in januari 2011. De grondgebonden woningen op deze schots worden aansluitend gebouwd. De gehele schots wordt door Nijestee turnkey afgenomen.

#### **De Bloemhof / dubbele bedrijfshal (silo/loods)**

Het woningbouwproject De Bloemhof met 56 appartementen (23 verkocht, 3 opties, 17 verhuurd, stand van 12 mei 2010) wordt in september 2010 opgeleverd. De Stichting Groninger Monumenten is gestart met de restauratie van de dubbele bedrijfshal.

### TIJDELIJKE INRICHTING

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

De tijdelijke inrichting van de schots 6 als stadsstrand is in juli 2010 voltooid. De schotsen 7 en deels 8 zijn na september/oktober als evenemententerrein te gebruiken. Het gehele gebied is dan ook toegankelijk met wandelroutes en fietspaden. Het door Nijestee verworven deel

van schots 8 wordt gesloopt nadat de huidige bewoners zijn geherhuisvest. De voetgangerstoegang tot de parkeergarage en de Loods wordt definitief gemaakt.

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

De definitieve plannen voor het Open Lab Ebbinge zijn in april 2010 gepresenteerd. De bouw van de paviljoens is gepland vanaf september, waarna de officiële opening van de manifestatie in maart 2011 wordt verwacht.

## **OVERIG**

### **Parkeergarage Boterdiep**

De voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van de auto in- en uitgang aan de Bloemsingel zijn stop gezet, vanwege de nog verder te onderzoeken koppelingsvariant van de tram. Een mogelijke alternatief te realiseren in- en uitgang wordt voorbereid. De planning is erop gericht deze in mei 2011 in gebruik te nemen.

### **Watermolen en vijver / Voormalige joodse begraafplaats**

De watermolen functioneert, behoudens het feit dat deze nog onvoldoende gevoed wordt met hemelwaterafvoer van de nog niet gerealiseerde daken van de schotsen. Het monument ter herinnering aan de voormalige Joodse begraafplaats 'het Joodenkamp' wordt verwacht in het najaar van 2011, na oplevering van de 1<sup>e</sup> fase van De Touwbaan.

### **Ontwerp bestemmingsplan UMCG-Bodenterrein**

Het ontwerp bestemmingsplan is op 27 augustus 2009 de inspraakprocedure in gegaan en zal naar verwachting in september 2010 definitief zijn. Daarna zullen de 300 tijdelijke studio's voor jongeren/studenten gebouwd worden die vermoedelijk in december 2010 worden opgeleverd. Eveneens starten UMCG en RUG de bouw van de eerste fase (5000 m<sup>2</sup>) van het wetenschappelijk topinstituut ERIBA (European Research Institute on the Biology of Ageing). Daarnaast is de nieuwbouw voor volwassen- en kinderpsychiatrie in voorbereiding en is het UMCG in afwachting van het rijksbesluit om een partikeltherapie (zeer precieze bestraling) faciliteit te mogen realiseren.

### **Vrydemalaan**

Aansluitend op de sloop van het dierenlab vindt, ter vervanging van de Antonius Deusinglaan, de aanleg van de Vrydemalaan plaats die naar verwachting in oktober 2010 gereed is voor gebruik. In het najaar worden de bomen aangeplant en het groen ingericht.

## **2. Risico's**

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

- Risico op lagere opbrengsten uit de grondverkoop van woningen, doordat de grondprijzen voor de schotsen 6 t/m 11 residueel worden bepaald. Een deel van dit risico is opgenomen in box 2 middels een verrekening. Indien het programma volledig overeind blijft dan betekent dit financieel een kans.
- Risico op stagnatie van de woningmarkt. Dit kan betekenen dat de looptijd langer wordt, en in een uiterste geval wellicht een volledige herziening van programma's als de markt daar om vraagt. Ten opzichte van de begroting van 2008 is de looptijd ten

aanzien van het Gasfabriekterrein al een jaar vertraagd. Ten aanzien van Bodenterrein is dat veel meer, maar daar zijn deze kosten afgedekt middels een huurbijdrage.

- Risico op hogere kosten (rente, plan- en prijsontwikkeling) door stagnatie van het proces met de ontwikkelaar.
- Risico op oplopende kosten van bouw- en woonrijp maken door noodzakelijke tijdelijke voorzieningen in de uitvoeringsfase.
- De economie heeft een belangrijke invloed op de resultaten. De renteparameter kan wijzigen, kostenstijging en opbrengstenstijging kan wisselen en afhankelijk van de economie zijn partijen meer dan wel minder bereid om risico's te nemen. Aanbestedingsresultaten zijn hiervan afhankelijk en looptijden kunnen daardoor beïnvloed worden. In deze exploitatie hebben de parameters een behoorlijke invloed. Dat komt omdat de looptijd relatief lang is tot eind 2025. Afwijkingen in de parameters werken daardoor behoorlijk door op de eindwaarde. Maar omdat de looptijd wat langer is kan veelal ook beter gestuurd worden op het resultaat.
- De Oosterhamrikkade nz (Bodenterrein) moet nog uitgewerkt worden. Of beoogde programma's en normatieve berekeningen afdoende zijn moet blijken hoewel daar natuurlijk volledig op gestuurd kan worden.
- De tijdelijke inrichting op het parkeerdek kan problemen opleveren betreffende de afspraak die met de fiscus is gemaakt over een naheffingsaanslag die deels komt te vervallen. Het gaat om een bedrag van € 1,7 miljoen. Op dit moment is nog niet duidelijk of deze naheffingsaanslag alsnog wordt gevorderd gezien de aanleg van de tijdelijke voorzieningen. De fiscus ziet dit als een afwijking van de situatie op grond waarvan de afspraken zijn gemaakt. Dit risico achten wij voorshands aanvaardbaar, mede gelet op het doel waarvoor het tijdelijk gebruik plaatsvindt.

• De invulling van het plan is mede afhankelijk van de te maken definitieve keuzes met betrekking tot het tramtracé. Dit is afhankelijk van de tracékeuze en de wijze waarop de tram eventueel over Ciboga gaat rijden. Daarnaast zullen de plannings van beide projecten zorgvuldig op elkaar moeten worden afgestemd. Overigens is het uitgangspunt hierbij, dat alle extra kosten die de tram veroorzaakt ook in dat tramproject worden opgenomen.

### 3. Financiën

#### Stand van de kredieten

Totaal beschikbaar krediet grex per 17-12-2008	93.639.000
Raadsbesluit 17-02-2010, besluitnr. 6b	2.090.000
Totaal beschikbaar krediet	95.729.000

#### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	64.488.000
--------------------------------------	------------

De uitgaven lopen overeenkomstig de grondexploitatie. Dat geldt ook voor de opbrengsten. Eind 2010 zal een herziene grondexploitatie in procedure worden gebracht. Dit conform het ritme van herzieningen van sleutelprojecten waar Ciboga deel van uitmaakt. In het totaal beschikbare krediet van € 95.729.000 is nog geen rekening gehouden met de FES bijdrage van het rijk (gelden uit aardgasbaten voor infrastructuur en kenniseconomie) die is bedoeld voor ontwikkelingen op UMCG-Noord/Bodenterrein en de Eemskanaalzone.

## 2. DAMSTERDIEP PARKEERGARAGE

### 1. Voortgang

Het werk aan de parkeergarage ligt op schema. Het 1<sup>e</sup> compartiment is vrijwel afgerond. In het 2<sup>e</sup> compartiment is de gehele vloer op -2 niveau aangebracht, zijn de kolommen tussen -2 en -1 aangebracht, is de helft van de -1 vloer gestort en wordt gewerkt aan de wanden van de hellingbaan. In het derde compartiment is men bezig met de laatste ontgravingsslag.

Uitgangspunt is oplevering van de garage medio 2011. Nijstee is dan nog bezig met de afbouw van zijn hoofdkantoor, die naar verwachting medio 2012 in gebruik genomen kan worden.

We hebben een inrichtingsplan voor het plein gereed en doorgerekend. Weliswaar is er sprake van meerkosten vanwege het gedifferentieerd materiaalgebruik en toevoeging van groenelementen, maar dit kunnen we opvangen binnen het beschikbare krediet. De beheer- en onderhoudskosten blijven ondanks dit materiaalgebruik binnen de hiervoor beschikbare reguliere budgetten.

### 2. Risico's

#### Planologie / vergunningen

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

#### Uitvoeringsrisico's

Wij hebben u recentelijk geïnformeerd over de risico's die kunnen optreden bij het uitgraven van compartiment 3. Aan de hand van de onderzoeksresultaten en de daarop gebaseerde maatregelen, hebben we groen licht gegeven voor de start van de werkzaamheden. Deze zijn tot dusver probleemloos verlopen.

#### Grondexploitatie

Vanwege de effecten van de eerder opgelopen vertraging van het project, hebben wij u in juni 2010 een herziening van de grondexploitatie voorgelegd met een aangepast dekkingsvoorstel.

#### Nadeelcompensatie

De inschatting van de Commissie Nadeelcompensatie over de hoogte van de verwachte vergoedingen hebben we verwerkt in het voorstel tot herziening van de grondexploitatie.

#### Vastgoedexploitatie (garage)

In de staat V van 2009 hebben wij u geïnformeerd over de financiële stand van zaken rond dit onderdeel. In de vastgoedexploitatie zijn de directe kosten van de bouw van de garage opgenomen. We verwachten dat de kosten 1,9 miljoen euro hoger uitvallen. Dit ontstaat door onder andere extra palen, andere palen, andere bouwwijze, extra en intensievere monitoring, externe adviezen, aanvullend en preventief onderzoek, extra eisen van de verzekeraar, overig meerwerk etc. Dit hebben we ook al gemeld in de staat V. Deze kosten zijn onderdeel van de arbitragezaak die we hebben lopen. Zowel gemeente als aannemer hebben claims ingediend bij de Raad van Arbitrage. De arbitrage is op 14 juli 2010 behandeld. We hebben u hier in de commissie Verkeer en Beheer van 19 mei 2010 vertrouwelijk over geïnformeerd.

De uitspraak zal duidelijk moeten maken in hoeverre deze kosten door ons te verhalen zijn op de aannemer. Het beraad hierover vindt medio september 2010 plaats. Nog onbekend is wanneer de uitspraak wordt gedaan. Ook wanneer we in het gelijk worden gesteld en we de kosten kunnen verhalen op de aannemer, kan het lang duren voor we de kosten daadwerkelijk vergoed krijgen. Daarom is het nodig het beschikbare krediet te verhogen. U kunt in de loop van dit jaar daarom een aanvullende kredietaanvraag, inclusief een dekkingsvoorstel, tegemoet zien.

### **3. Financiën**

#### **GRONDEXPLOITATIE DAMSTERDIEP**

##### **Stand van de kredieten (Staat P van 31-12-2009 )**

Raadsbesluit 20 september 2004, nr. 96	600.000
Raadsbesluit 25 april 2007, nr. 9	8.008.000
Raadsbesluit 20 juni 2007, nr. 34	400.000
Raadsbesluit 26 september 2007, nr. 53	395.850
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr.	2.770.000
<b>Totaal toegestane kosten van het plan</b>	<b>12.173.850</b>

##### **Stand van de uitgaven**

<b>Totaal verantwoord tot en met 30 april 2010</b>	<b>5.349.000</b>
----------------------------------------------------	------------------

De gemaakte kosten passen binnen het verstrekte krediet. In juni 2010 is een herziene grondexploitatie voorgelegd voor een aanvullend uitvoeringskrediet van € 2.770.000.

#### **PARKEERGARAGE**

De financiële verantwoording van de vastgoedexploitatie vindt plaats in de rapportage van het meerjarenprogramma verkeer en vervoer (staat V) die één keer per jaar wordt opgesteld.

##### **Stand van de kredieten (Staat V van 31-12-2009)**

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

##### **Stand van de uitgaven**

<b>Totaal verantwoord tot en met 30 april 2010</b>	<b>21.993.000</b>
----------------------------------------------------	-------------------



### 3. EEMSKANAALZONE



1. Berlagebrug    2. Sontbrug    3. Woonschepenhaven    4. Kop van Oost    5. Tasmantoren  
A. Sontweg    B. Bornholmstraat    C. Sint Petersburgstraat    D. Oostelijke Ring

#### 1. Voortgang

In het vooroverleg over de visie Eemskanaalzone (EKZ) hebben verschillende partijen hun zorgen geuit over de bereikbaarheid van het zuidelijk en oostelijk deel van de stad. Daarom is afgesproken dit inzicht op stedelijk schaalniveau te geven. Onder regie van de gemeente hebben Rijkswaterstaat, provincie en gemeente Groningen daarom een verkeersonderzoek verricht (Onderzoek Bereikbaarheid Zuidoost, 2009). Het onderzoek is niet vastgesteld, afgesproken is het eerst door te vertalen naar een inzicht op stedelijk schaalniveau, door middel van een verkeerscirculatieplan voor de stad. Voor vrijwel alle hieronder beschreven deelgebieden geldt dat bij de uiteindelijke toetsing door de provincie en het rijk gekeken zal worden naar de verkeerseffecten van het verkeerscirculatieplan.

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

#### KOP VAN OOST

De parkeergarage is, op enkele ondergeschikte onderdelen na, gereed. Van de 25 (kade)woningen zijn 21 verkocht, van de 186 appartementen 106. Een deel van de woningen is sinds maart 2010 via Lefier in de verhuur gegaan. Er is door Heijmans (en Lefier) nog geen investeringsbeslissing genomen over de start van fase 2.



De planontwikkeling voor de Eemskanaal zz is voor het grootste deel afgerond. De uitvoering ervan zal in de eerste helft van 2010 zijn afgerond. Resterende civieltechnische maatregelen zijn gefaseerd in 2011.

### **BERLAGETRACE**

De uitvoeringswerkzaamheden verlopen volgens planning, de verwachting is dat eind 2010 het tracé opengesteld kan worden voor het verkeer.

De herziene exploitatiebegroting is op 23 juni 2010 door uw raad vastgesteld.

### **SONTBRUG**

Op 25 maart 2010 is de gemeenteraad via een brief (RO.102210474) met bijgevoegde presentatie (op cd-rom) geïnformeerd over de stand van zaken en de voorgestane aanpak rondom de Sontbrug. In de presentatie komt aan de orde dat verschillende 'schuivende panelen' een heroriëntatie op de ontwerpkeuzes voor de Sontbrug verstandig maken.

Deze heroriëntatie wordt hoofdzakelijk ingegeven door de tram. In het Masterplan Meerstad (2005) en de Visie Eemskanaalzone (2006) werd nog ingezet op een tram op het tracé Sontweg - Sontbrug - St. Petersburgweg. De huidige keuzes rondom de tram vragen dan ook een aanpassing van het ontwerp van de kunstwerken, de openbare ruimte, de toeleidende infrastructuur en het beoogde transferium. Dit vraagt vervolgens ook nadere analyse van het investeringsniveau, de financieringsstructuur en de planning. Het wijzigen van ontwerpuitgangspunten brengt een ander kostenniveau met zich mee, zoals nader toegelicht in de bovenaangehaalde presentatie. In het genoemde raadsvoorstel zullen de kosten en beoogde dekking van het gehele Sontwegtracé integraal worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Vanuit het perspectief van de verschillende verkeersmodaliteiten en de gewenste ruimtelijke kwaliteit wordt u in de presentatie meegenomen in het keuzeproces rondom de Sontbrug. Dit leidt tot de voorlopige conclusie, dat het gewenst is om tot één brug over het Winschoterdiep te komen met een doorvaarthoogte van minimaal 3,80 en maximaal 5,60 meter. Het betreft een voorlopige conclusie, omdat nog nader onderzoek moet plaatsvinden, evenals overleg met stakeholders (o.a. vaarwegbeheerder) en direct belanghebbenden.

### **Woonschepenhaven**

Naar aanleiding van een breuk tussen de corporaties en het Comité Woonschepenhaven in september 2009 is afgesproken dat de gemeente naar voren stapt als gesprekspartner voor de woonschepenhaven en trekker van het proces om de herontwikkeling weer op gang te brengen. Op dat moment is tevens afgesproken dat de gemeente en de corporaties de periode tot maart 2010 zouden benutten om de ontwikkelingsmogelijkheden van de woonschepenhaven opnieuw tegen het licht te houden. Dit onderzoek leidt tot de conclusie dat het op dit moment financieel geen meerwaarde heeft om de woningontwikkeling en de opknappbeurt van de feitelijke haven aan elkaar gekoppeld te houden. Deze bevindingen zijn eind maart door de projectwethouder besproken met afgevaardigden van de woonschepenhaven en hieraan voorafgaand met de corporaties. Beoogd wordt een voorstel voor een gewijzigde aanpak aan het college voor te leggen en opvolgend de raad hierover te informeren. Deze aanpak richt zich op de korte termijn op het opknappen van de haven door de gemeente en de woningbouwontwikkeling daarop volgend te laten plaatsvinden (gekoppeld aan de Sontbrug).

**Eemskanaal-NZ Fase 1 -tussen Balkgat en Berlagetracé-**

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden. Enkele locaties maken onderdeel uit van de intense laagbouw campagne.

### **Waterknoop / Tasmantoren**

Van de 218 appartementen van de Tasmantoren (oplevering voorzien juni 2010) zijn er 45 verkocht. 91 appartementen gaan in de verhuur.

### **Overige onderdelen**

- De gemeenteraad heeft in de tweede helft van 2009 een krediet beschikbaar gesteld om het kruispunt Regattaweg-Damsterdiep aan te passen. De aanbesteding van het werk is verricht en zal vóór de zomervakantie van 2010 worden uitgevoerd.

- Wij hebben uw raad geïnformeerd over de continuering van de 216 wooneenheden voor studenten aan het Damsterdiep 269 en 275 voor de periode van nog eens vijf jaar. De noodzakelijke bestemmingsplanprocedure zal naar verwachting eind 2010 zijn doorlopen.

## **2. Risico's**

### **Deelgebieden algemeen**

De financiële risico's voor de ontwikkeling van de deelgebieden betreffen de grondposities die wij hebben ingenomen. Uiteraard tegen de verwachting dat we de kosten daarvoor terug krijgen uit de ontwikkeling.

### **Woonschepenhaven**

Voor de aanpak van de woonschepenhaven is incidenteel nieuw beleid 2008, groot 1 miljoen gereserveerd. De bovengenoemde voorgestane splitsing tussen het opknappen van de haven als zodanig door de gemeente en het opvolgend ontwikkelen van het woongebied, brengt voor de gemeente forse investeringskosten met zich mee. De corporaties hebben de kosten voor het sec opknappen van de haven eerder begroot op 4,5 tot 5 miljoen. Indien wordt besloten tot een dergelijke aanpak, dan zal hiertoe aanvullende dekking moeten worden gezocht. Beoogd wordt in het najaar een kredietaanvraag voor te leggen aan de gemeenteraad.

Procesvertraging kan als bijzonder risico worden benoemd voor het project. Het bijzondere karakter van de haven, de doelgroep en de opgebouwde historie maakt dat intensief overleg nodig is tot op individueel niveau, waarvan het verloop sterk bepalend kan zijn voor de projectplanning.

### **Infrastructuur**

Gezien de nog geringe looptijd van het project Berlagebrug en de aanwezigheid van voldoende geachte deelbudgetten binnen deze exploitatiebegroting zijn de financiële risico's van dit project aanzienlijk teruggebracht. Op dit moment wordt enkel een risicofactor toegekend aan de uiteindelijk te ontvangen BDU-subsidie op basis van de aanname dat de feitelijk ontvangen BDU-subsidie 10% lager uitvalt.

Zoals eerder gesteld dienen de ontwerpuitgangspunten voor de Sontbrug te worden herijkt. In de huidige opzet wordt uitgegaan van een lage brug. Door de gewijzigde ontwerpuitgangspunten is de beoogde dekking vanuit Meerstad niet toereikend. Hierbij wordt nog aangetekend dat in de discussie rondom de grondexploitatie van Meerstad voor 2010 verschillende kostenposten onder druk staan, waaronder de bijdrage aan de Sontbrug. Gewerkt wordt aan een voorkeursvariant voor zowel de Sontbrug, als de toeleidende infrastructuur, zodat de gemeenteraad bij besluitvorming een integraal beeld heeft van kosten.

en dekking. Eén en ander ter besluitvorming voorzien in het najaar van 2010. Op dat moment zal tevens worden voorzien in een volledige en adequate risicoanalyse.

### **3. Financiën**

#### **Stand van de financiering**

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

De kosten van de aanleg van het Berlagetracé zijn gedekt door een uitvoeringskrediet van de raad. Voor de ombouw van de Sontweg, de aanleg van de Sontbrug en de aanleg van het tracé tot de oostelijke ringweg inclusief de aansluiting hierop, is in de exploitatieopzet van Meerstad voor de periode na 2010 een bedrag van 40 miljoen (nominaal 2005) opgevoerd met de aantekening dat deze bijdrage in het kader van de discussie rondom de grondexploitatie van Meerstad onder druk staat.

Het Rijk erkent in de Nota Ruimte de kracht en potentie van de Centrale Zone en heeft dit in financiële ondersteuning vertaald. Zij draagt daartoe de komende periode vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) voor 16 miljoen euro bij ontwikkelingen in de Eemskanaalzone en op UMCG-Noord/Bodenterrein. Deze middelen, die uiterlijk 2016 moeten zijn besteed, zullen worden benut voor de eerste fase van beider ontwikkelingen.

#### **EEMSKANAALZONE**

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

Besluit 25 januari 2005, nr. 180	1.455.000
Totaal beschikbaar voorbereidingskrediet	<b>1.455.000</b>

De dekking van deze kosten is € 100.000 ten laste van ISV-onvoorzien 2004, € 293.000 vanuit de woningbouwlocaties en € 1.062.000 uit incidenteel nieuw beleid 2004. Als aanvullende dekking is een deel van de huuropbrengst Sontplein meegenomen. Voor plankosten is ruim € 200.000,- beschikbaar.

##### **Stand van de uitgaven**

Totaal verantwoord tot en met 30 april 2010	<b>1.141.000</b>
---------------------------------------------	------------------

#### **BERLAGETRACE**

##### **Stand van de kredieten (Staat V van 31-12-2009)**

Berlagetracé; besluit 24 november 2004, nr. 5h	838.000
Berlagetracé besluit 19 oktober 2005 nr. 9	23.162.000
Totaalkrediet Berlagetracé	<b>24.000.000</b>

##### **Stand van de uitgaven**

Totaal verantwoord tot en met 30 april 2010	<b>10.056.000</b>
---------------------------------------------	-------------------

Daarnaast staat per 1 januari 2010 voor € 6,9 miljoen open aan aangeane verplichtingen. De kosten en aangeane verplichtingen vallen binnen het krediet. De verwachting is dat dit projectonderdeel zowel qua tijd, geld en kwaliteit niet zal afwijken van de uitgangspunten, zoals deze in de herziene grondexploitatie zijn opgenomen. Deze herziening is in het begin van het tweede kwartaal 2010 de besluitvormingsprocedure ingegaan en zal aan de raad ter vaststelling worden aangeboden.

### **SONTBRUG**

#### **Stand van de kredieten (Staat V van 31-12-2009):**

Sontbrug en verbinding tussen Berlagebrug en Oostelijke Ringweg; besluit 19 december 2007, nr. 134	<b>1.280.000</b>
----------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------

#### **Stand van de uitgaven**

Totaal verantwoord tot en met 30 april 2010	<b>212.000</b>
---------------------------------------------	----------------

Daarnaast staat per 1 november 2009 voor € 475.000 open aan aangeane verplichtingen. De kosten en aangeane verplichtingen vallen binnen het krediet.

### **KOP VAN OOST**

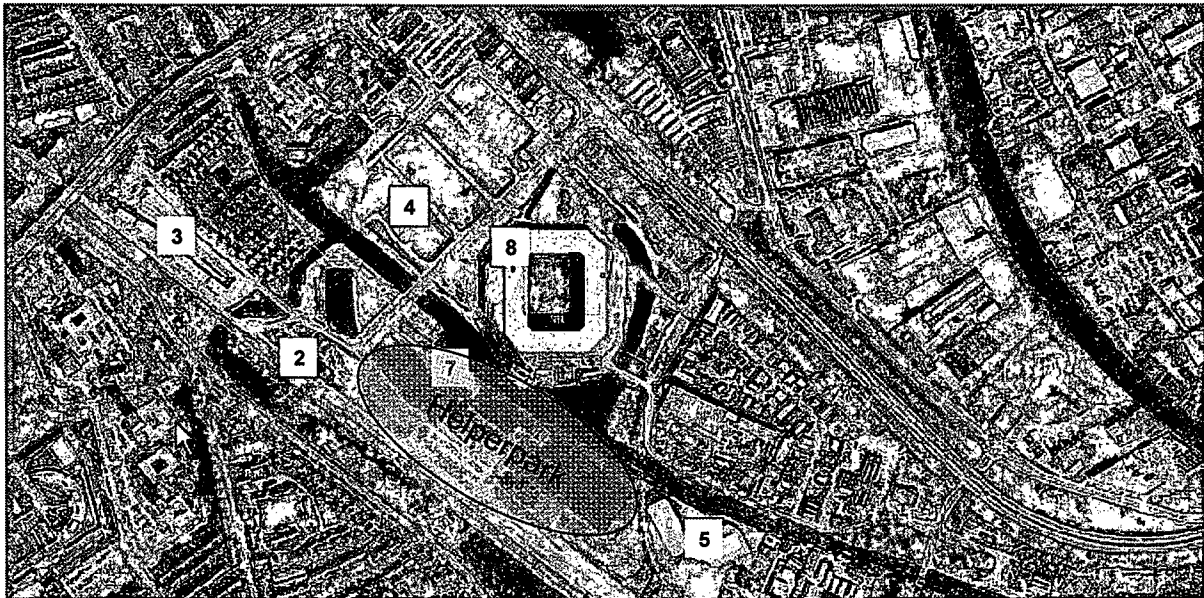
#### **Stand van de kredieten**

Houtunielocatie / Kop van Oost; Besluit 27 september 2006, nr. 6a	887.000
Besluit 25 maart 2009, 6b	60.000
Totaal toegestane kosten van het plan	<b>947.000</b>

#### **Stand van de uitgaven**

Totaal verantwoord tot en met 30 april 2010	<b>711.000</b>
---------------------------------------------	----------------

## 4. EUROPAPARK



- |                   |                  |                |
|-------------------|------------------|----------------|
| 1 Locatie station | 4 Strip 5        | 7 Strand       |
| 2 SoZaWe          | 5 Frans Maas     | 8 Alfa college |
| 3 De Frontier     | 6 Stoker/Brander |                |

### 1. Voortgang

#### EUROBORG

Met onze brief van 11 mei 2010 hebben wij u geïnformeerd over de grondaankoop van het Alfacollege. Er wordt hard gewerkt aan de voorbereidingen van de nieuwbouw, bedoeld voor de administratieve- en handelsopleidingen, het college van bestuur en de ondersteunende diensten, nu gevestigd aan de Travertijnstraat en de Hora Siccemasingel. Het gebouw (zes verdiepingen, 12.000 m<sup>2</sup>) biedt onderdak aan circa 1.400 studenten en 150 medewerkers. Het is de bedoeling de nieuwbouw met ingang van schooljaar 2012/2013 in gebruik te nemen. Zoals gemeld resteren met deze ontwikkeling nog twee kleinere horeca-ontwikkelingen binnen het Euroborgkwadrant.

Woontoren De Brander wordt naar verwachting in december 2010 opgeleverd. Tot het moment dat de autoroute via het Helpervpark gebruikt kan worden (is afhankelijk van het moment dat we de gronden van ProRail kunnen kopen), zullen de bewoners de bewonersparkeergarage ook via P1 kunnen bereiken.

Met de laatste bouwactiviteiten vordert ook de inrichting van de openbare ruimte gestaag. Dit najaar worden de trappen richting De Stoker aangebracht (naast de kolenmuur) en volgend voorjaar zullen we het woonrijpmaken rond beide woontorens afronden. Vanuit het marketingbudget zijn dit voorjaar de nieuwe bewegwijzeringsborden en plantenbakken geplaatst. Hetzelfde geldt voor de billboards met de toekomstplaatjes.

Mede in reactie op vragen van de VVD-fractie naar aanleiding van de laatste sleutelrapportage van 2009, willen we in samenspraak met FC Groningen en de politie bekijken of er op korte termijn betere oplossingen denkbaar zijn voor de bereikbaarheidsproblematiek van de Euroborg tijdens voetbalwedstrijden.



### **Skivijver (P3)**

We zijn bezig met de voorbereiding van de aansluiting van P+R Europapark op de Europaweg/Boumaboulevard. Dit in vervolg op uw besluit in januari 2010 in het kader van de parkeernota, waarbij u € 3 miljoen voor dit doel heeft gereserveerd. Voor dit werk zullen we dit najaar een afzonderlijk krediet (buiten de grondexploitatie Europapark) aanvragen.

### **KANTORENKWADRANT**

Voor zowel de kantoorstrips als de woningbouwontwikkeling op strip 5 zijn diverse gesprekken met mogelijke initiatiefnemers gevoerd. Die hebben nog niet geleid tot concrete afspraken. Dat geldt ook voor de in de vorige rapportage genoemde partij die een optie op een kavel heeft.

### **DE LINIE**

Door de lange winterperiode is de oplevering van de autobrug naast het tijdelijk station met een maand vertraagd (juni 2010) en daardoor wordt ook de nieuwe fietsbrug over de Helperlinie pas na de zomer opgeleverd (in plaats van vlak voor de bouwvak).

Met de oplevering van de laatste fase van de Frontier (najaar 2010) kan het woonrijpmaken van De Linie worden afgrond. Onderdeel van het woonrijpmaken was het terugplaatsen van het kunstwerk Vrouw Wichers (mei 2010).

Er zijn geen ontwikkelingen te melden over de waterwoningen, behalve het verzoek van bewoners van De Linie om de inrichting van deze strook te betrekken bij de ontwikkeling van een gebiedsconcept voor het Helperpark (dwz, dat de waterwoningen nooit worden gebouwd). Ons college beraadt zich op dit verzoek.

Naar aanleiding van een gesprek met een aantal bewoners van Redoute over een steviger afscherming naar het openbaar gebied achter hun huis, zijn we tot een voor alle partijen aanvaardbare oplossing gekomen: een rij met struiken. Ons uitgangspunt, handhaving van het openbare karakter, is hiermee overeind gebleven.

Een aantal andere bewoners van De Linie heeft ons een plan gepresenteerd voor een meer ecologische inrichting van het groen in en om de wijk met als thema 'avontuurlijk spelen'. We betrekken deze ideeën zowel bij de ontwikkeling als de tijdelijke inrichting van het Helperpark, waarbij we vooral ook de bewoners uitnodigen met voorstellen te komen.

### **STATION EN HELPERPARK**

#### **Station**

We hebben u in diverse brieven en in de grondexploitatie geïnformeerd over de voortgang van Station Europapark. Volledigheidshalve verwijzen we naar die informatie.

#### **Helperpark**

We hebben een extern bureau (Site - Urban Development) ingehuurd om te werken aan een gebiedsconcept voor het Helperpark, in samenspraak met omwonenden, potentiële investeerders en andere betrokkenen. We verwachten eind 2010/begin 2011 u de resultaten te kunnen presenteren. Ondertussen hebben we dit voorjaar al met een aantal partijen gesproken die ideeën hebben voor de invulling van het Helperpark. Deze betrekken we bij het gebiedsconcept.

Ondertussen hebben we u voorgesteld in de grondexploitatie een bedrag te investeren voor de tijdelijke invulling van het Helperpark. We onderzoeken of we door een soort wijkstemdag te organiseren tot een geschikte invulling kunnen komen.

We hebben het schip MV Our World toestemming gegeven om een seizoen langer naast het stadsstrand te blijven liggen.

Over de voortgang van de grondaankoop van het spoortracé voor de Mediacentrale van ProRail is geen nieuws te melden.

## 2. Risico's

Europapark bevat naast de normale risico's ten aanzien van grondexploitaties een aantal bijzondere risico's:

- De omvang van de boekwaarde in relatie tot de begrote grondopbrengsten
- Subsidiebeheer, te noemen valt: SNN, EFRO, ISV, BDU, BIRK, Kompas. Voorwaarden subsidies staan soms haaks op gemeentelijk beleid of het door de gemeente gewenste uitvoeringsniveau.

Station Europapark bevat naast de normale risico's ten aanzien van grondexploitaties de volgende specifieke risico's:

- Subsidiebeheer
- Aanbesteding uitvoering
- Exploitatie garage SOZawe

## 3. Financiën

### EUROPAPARK

#### Stand van de kredieten:

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

#### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	76.840.000
--------------------------------------	------------

Het uitvoeringskrediet is voor de uit te voeren werkzaamheden tot en met 2010.

In juni 2010 is een herziene grondexploitatie aan de raad voorgelegd.

### **STATION EUROPAPARK**

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

Raadsbesluit 28 mei 2008, nr. 12, plankostenkrediet	2.200.000
Raadsbesluit 27 mei 2009, uitvoeringskrediet	41.900.000
Raadsbesluit 23 juni, aanvullend uitvoeringskrediet	2.000.000
<b>Totale toegestane kosten van het plan tot en met 2011</b>	<b>46.100.000</b>

#### **Stand van de uitgaven**

<b>Totaal verantwoord t/m 30 april 2010</b>	<b>11.264.000</b>
---------------------------------------------	-------------------

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

In juni 2010 is een herziene grondexploitatie aan de raad voorgelegd.



## 5. GROTE MARKT

### 1. Voortgang

Met de commerciële ontwikkeling van de oostzijde van de Grote Markt en de bouw van het Groninger Forum aan een nieuw derde stadsplein, brengen we levendigheid en loopstromen op gang die nieuwe initiatieven en investeringen uitlokken in dit deel van de binnenstad. Bovendien hebben we de kans om een historische vergissing goed te maken en de Grote Markt zijn grandeur terug te geven.

#### Groninger Forum

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

De afgelopen maanden is gewerkt aan de materialisering en de detaillering van het ontwerp, daarnaast is een optimaliseringslag gemaakt in het ontwerp van de parkeergarage. Bij elke verandering wordt getoetst wat de financiële consequenties ervan zijn. Bouwtechnisch adviesbureau ABT heeft een totale doorrekening gemaakt van de bouwkosten, bedoeld voor het raadsvoorstel met betrekking tot de bouw- en grondexploitatie Grote Markt oostzijde.

#### Nieuwe oostwand

Naar aanleiding van de in juni 2009 aangenomen motie "Minder saai" heeft Thomas Muller in februari 2010 een presentatie in de raadscommissie gehouden.

Met Volker Wessels Vastgoed (VWV) is op 16 februari j.l. een samenwerkingsovereenkomst ondertekend. VWV is bezig met de mogelijke invulling van de nieuw te bouwen oostwand en de architectenselectie die binnenkort zal worden gepresenteerd. De uitwerking van de oostwand vindt in samenhang plaats met het door de raad vastgestelde beeldkwaliteitsplan.

#### Uitvoering

De afgelopen maanden zijn de voorbereidende werkzaamheden gecontinueerd. Op de Grote Markt en het Martinikerkhof zijn kabels en leidingen verlegd, synchroon aan het archeologisch onderzoek. In het middengebied zijn bomen gekapt. Er is een start gemaakt met de verbouwing van de voormalige Camerabioscoop aan het Hereplein bedoeld voor de tijdelijke huisvesting van Images en Forum. De sloopbestekken voor de opstallen die voor het project moeten wijken, zijn bijna gereed. In juni 2010 is een tussenstand betreffende de uitvoering van de plannen en een sluitende financiering aan de raad voorgelegd.

### 2. Risico's

Risico's zijn vooral gelegen in de nog te verrichten verwervingen inclusief de afkoop van de lopende huurcontracten in het plangebied, de te verwerven externe subsidies, het tramtracé en de parkeergarage.

#### Verwervingen

Op dit moment is nog niet het gehele plangebied verworven. Zo wordt met diverse huurders overlegd over het afkopen van hun huurcontracten. Gelet op de vele (en soms tegenstrijdige) belangen is sprake van een complex proces dat een grote impact kan hebben op de haalbaarheid van het plan.

### Externe subsidies

Volgens huidig inzicht is een bijdrage vanuit externe bronnen nodig van circa € 45 miljoen per 2010. Hiervan dient rond € 35 miljoen te komen uit het Ruimtelijk Economisch Programma van het RSP-pakket. Deze bijdrage is toegezegd door de provincie; wel lopen momenteel onderhandelingen over tijdstip en fasering van uitbetaling. Hierover is momenteel nog onzekerheid; late(re) uitbetaling leidt uiteraard tot hogere rentekosten.

Voorts is een toezegging ontvangen voor een bijdrage uit de EFRO van rond € 8,9 miljoen.

### Tramtracé

De invulling van het plan is mede afhankelijk van de te maken definitieve keuzes met betrekking tot het tramtracé: de wijze waarop de tram over de Grote Markt gaat rijden, de daarmee gepaard gaande bezoekersstromen en de wijze waarop de tramhaltes worden gesitueerd. Daarnaast zullen de planningen van beide projecten zorgvuldig op elkaar moeten worden afgestemd. Met het Bureau Regiotram vindt frequent afstemmingsoverleg plaats. Er is een projectleider benoemd die de planningen en de afstemming van de diverse grote projecten in en om de binnenstad onder zijn hoede neemt.

### Parkeergarage

Een deel van de dekking van het Forum komt uit de exploitatie van de parkeergarage aan de Grote Markt. Het parkeerbedrijf betaalt de grondwaarde voor de te realiseren garage die is gebaseerd op de residuele grondwaarde op basis van de te genereren opbrengsten. Op grond van de cijfers van de huidige garage en van extern advies zijn hiervoor de parameters bepaald. Deze parameters worden als realistisch beschouwd. Desondanks kunnen altijd risico's bestaan. Bijvoorbeeld als gevolg van de geplande infrastructurele projecten die van invloed kunnen zijn op de bereikbaarheid en daarmee samenhangend de parkeerexploitatie.

## 3. Financiën

### Stand van de kredieten

Plankostenkrediet	
Besluit 30-12-2002, nr. 15	500.000
Besluit 29-01-2003, nr. 13	420.000
Besluit 28-04-2004, nr. 6	1.580.000
Besluit 25-02-2006, nr. 8	2.500.000
Besluit 28-03-2007, nr. 8	2.500.000
Besluit 18-06-2008, nr. 5q	1.250.000
Besluit 29-10-2008, nr. 6k	500.000
Besluit 26-11-2008, nr. 8	2.000.000
Besluit 17-06-2009, nr. 8	2.500.000

Uitvoeringskrediet	
Besluit 17-06-2009, nr. 8	15.000.000
Besluit 23-06-2010	40.000.000

<b>Totaal plankosten en uitvoerings krediet</b>	<b>28.250.000</b>
-------------------------------------------------	-------------------

### Stand van de uitgaven

<b>Totaal verantwoord t/m 30 april 2010</b>	<b>19.591.000</b>
---------------------------------------------	-------------------

Op 23 juni 2010 is door de raad de grond- en bouwexploitatie vastgesteld, waarbij de totale kosten van het project worden geraamd op 190,3 miljoen. In deze begroting is een uitvoerige risicoparagraaf opgenomen.

## 6. ZERNIKE



### 1. Voortgang

Het Zernikegebied bestaat uit een science park en een (onderwijs)campus. Op de campus zijn grote delen van de Rijksuniversiteit Groningen en de Hanzehogeschool Groningen gevestigd. Daar waar de campus een metamorfose ondergaat, komt de ontwikkeling van het Zernike Science Park onvoldoende van de grond. Zernike heeft echter grote potentie; met de aanwezige kennisinstellingen en de specifieke kenmerken waar op regionale schaal aan moet worden voldaan bij de ontwikkeling van een science park. Bovendien wordt deze potentie versterkt door de komst van de tram. Zernike is daarom voor de stad Groningen en de regio één van de belangrijke kennisdynamo's, zoals benoemd in de Structuurvisie Stad op Scherp, die een belangrijke impuls kan geven aan de economische ontwikkeling van de stad en de regio.

Op 14 augustus 2007 is het bestemmingsplan Zernike 2006, de herziene grondexploitatie Zernike 2007 en het bijbehorende beeldkwaliteitsplan voor het Science Park vastgesteld door de raad. Daaropvolgend is door de RUG, Hanzehogeschool en gemeente een discussie gestart over een mogelijke gewenste ontwikkeling (uitstraling, samenwerking, organisatie) voor het totale gebied, waarbij de verbindingen tussen campus en science park centraal staan. De conclusie was dat een sterke samenwerking tussen de kennisinstellingen, de gemeente Groningen en bedrijven een voorwaarde is om een nieuwe impuls te geven aan de ontwikkeling van het gebied. Binnen het nieuwe *Akkoord van Groningen 2.0*, dat eind juni 2009 in Den Haag werd ondertekend, is de ontwikkeling van Zernike daarom een belangrijke opgave. Het doel is om Zernike verder uit te bouwen tot een locatie waar kennisinstellingen en bedrijfsleven elkaar vinden: een toplocatie voor onderwijs, onderzoek en ondernemerschap. Door onderwijsinstellingen en bedrijvigheid stevig met elkaar te verbinden, kunnen studenten sneller een baan vinden.

De stuurgroep Akkoord van Groningen (AVG) heeft in 2009 de stuurgroep Zernike samengesteld die verantwoordelijk is voor het opstellen van de visie en voor de verkenning van de ontwikkelingsmogelijkheden van Zernike. In deze stuurgroep zijn alle bestuurders

vertegenwoordigd van de samenwerkende partijen. Eind 2009 heeft de stuurgroep drie werksessies georganiseerd met experts en ondernemers en begin 2010 heeft zij referentieprojecten bezocht in Eindhoven, Leuven en Leiden. De uitkomsten van de werksessies en de excursie hebben tot een aantal voorlopige conclusies geleid: Er zijn duidelijk perspectieven voor de ontwikkeling van een Zernike Science Park, maar momenteel functioneert die niet goed. Aan allerlei voorwaarden die aan een sciencepark gesteld worden, kan het Zernike Science Park op dit moment niet voldoen. Uit de excursie en het uitgevoerde onderzoek blijkt dat het succes van een sciencepark in zeer belangrijke mate afhankelijk is van professioneel management en dat het essentieel is om hierbij de vastgoedmarkt te betrekken. De stuurgroep is daarom begonnen met het verkennen van interesse in de vastgoedmarkt voor het opzetten van professioneel management voor het Zernike Science Park. De stuurgroep heeft in april en mei 2010 een bidbook laten opstellen met achtergrondinformatie over de kansen die het Noorden, de stad Groningen en Zernike bieden om het sciencepark in Groningen tot ontwikkeling te brengen. Het bidbook verleidt en geeft informatie tijdens de gesprekken met beleggers en ontwikkelende beleggers. De gesprekken worden in juni 2010 afgerond. Afhankelijk van de resultaten besluit de stuurgroep in de zomer hoe het visietraject een vervolg krijgt.

### **P+R en Infrastructuur**

De hoofdinfrastructuur is door de gemeente aangelegd. Nog steeds vinden er aanpassingen plaats met betrekking tot veiligheid en vernieuwde inzichten. Hoewel RUG en Hanzehogeschool hun vervoersmanagement nadrukkelijk uitdragen, is een tekort aan parkeergelegenheid aanwezig. In het gebied zijn tijdelijk 100 parkeerplaatsen gerealiseerd op het toekomstige remiseterrein voor de tram en op de tijdelijke P+R aan de Professor Uilkensweg als overloop voor de parkeeroverlast op de campus. Daarnaast is Zernike binnen het gemeentebrede parkeerbeleid een aangewezen locatie waar we autoverkeer aan de rand van de stad willen afvangen, om vervolgens de bezoekers van de stad met vervolgpendedel (fiets en bus, in de toekomst tram) hun reis verder af te laten leggen.

Aan de noordwestkant van de stad was tot voor kort geen P+R. De 100 parkeerplaatsen aan de Prof. Uilkensweg functioneren daarom ook als tijdelijke voorziening. Binnenkort wordt gestart met fase 1 van het project P+R Zernike om zo een definitieve P+R voorziening te realiseren. In deze eerste fase wordt een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor multifunctioneel ruimtegebruik in het kwadrant tussen de Plataanlaan (Noordelijke ringweg), de Zernikelaan, de Nijenborgh en het verlengde van het Blauwborgje. De gemeente Groningen neemt het initiatief en de RUG en de Hanzehogeschool zijn directe gesprekspartners. Naast een goede inpassing van de P+R (1000 plekken en voorzieningen) bestaat de opgave uit het versterken van de entree c.q. het visitekaartje van de campus. De P+R moet een echte blikvanger voor het Zernike worden. Meerlaags parkeren behoort tot de mogelijkheden en combinaties met andere functies eveneens. Tevens wordt verkend welke ontsluitingsvarianten bijdragen aan een goede doorstroming en verkeersveiligheid, waarbij ook een andere aansluiting op de Noordelijke Ringweg, wordt onderzocht. Deze eerste fase zal circa drie maanden in beslag nemen. Vervolgfases worden afgestemd op de tramplannen.

## **2. Risico's**

### **Grondexploitatie**

In de vastgestelde grondexploitatie zijn risico's benoemd ten aanzien van wijzigende parameters, aanbestedingsvoor- en nadelen op civieltechnische werken en het tempo van

gronduitgifte. Door de lange looptijd van het project is het resultaat gevoelig voor schommelingen in de parameters (rente, kosten- en opbrengstenstijging) en het versnellen of vertragen van het uitgiftetempo is ook van grote invloed op het resultaat. Deze risico's zijn onverminderd van toepassing en inmiddels gedeeltelijk bewaarheid geworden. Doordat de verkopen achter blijven bij de oorspronkelijke raming nemen de geraamde rentelasten toe. In de staat P van 2008 en 2009 is aangegeven dat er nadelige resultaten worden verwacht op basis van de uitgangspunten die zijn gehanteerd in de grondexploitatie. Echter, in de grondexploitatie wordt gerekend met een hoger rentepercentage dan dat in werkelijkheid wordt doorbelast. In de op te stellen herziene grondexploitatie wordt het percentage aangepast, wat een dempend effect op de rentelasten zal hebben.

Het volgende risico is tijdens de uitvoering ontstaan: bij het uitvoeren van de werkzaamheden aan de Zernikelaan heeft de aannemer (BAM) hinder ondervonden van het feit dat de werkzaamheden moesten plaatsvinden in openbaar gebied dat niet was afgesloten voor verkeer. BAM heeft in verband hiermee een rekening voor meerwerk van € 65.000 bij de gemeente ingediend. De zaak is in behandeling bij de stadsadvocaat.

### **3. Financiën**

#### **Herziening grondexploitatie**

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

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

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

#### **Stand van de uitgaven**

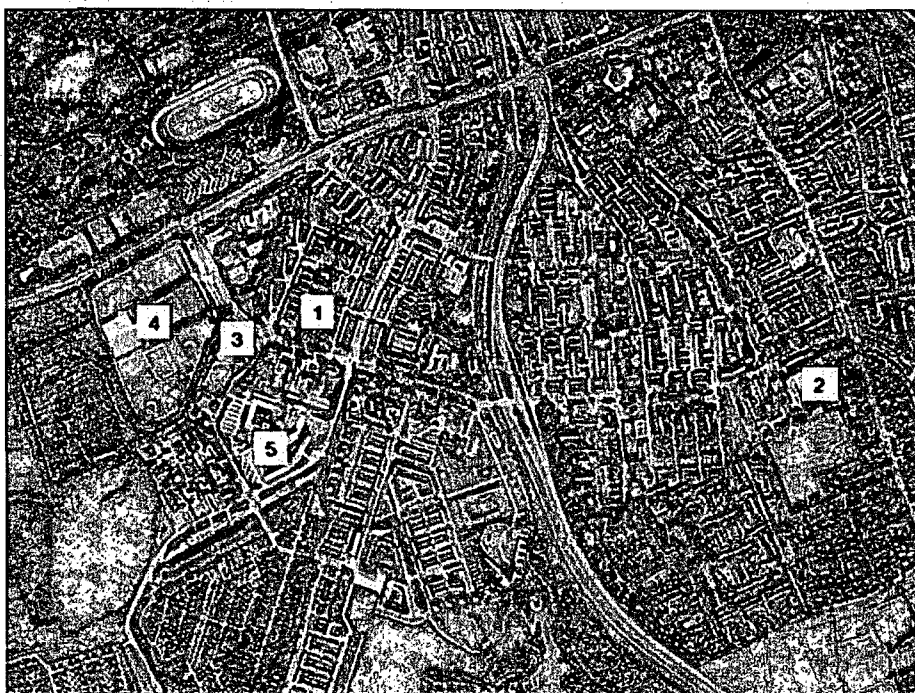
Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	<b>16.144.000</b>
--------------------------------------	-------------------

De totaal geraamde kosten tot 2026 bedragen € 27.707.000. Op termijn wordt een kredietoverschrijding verwacht. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de achterblijvende gronduitgifte waardoor de rentelasten stijgen. Om verdere stijging van rentelasten te voorkomen, heeft de projectgroep besloten tot uitstel van investeringen in het bouw- en woonrijp maken. Het opstellen en ter besluitvorming aanbieden van een herziene grondexploitatie is noodzakelijk. In juni 2009 is een signalement aan het college uitgegaan, waarin is voorgesteld de uitkomst van het masterplan voor het totale gebied af te wachten, voordat een herziening wordt opgesteld.

Omdat het masterplan langer op zich laat wachten dan we vorig jaar verwachtten en het vaststellen van een herziene grondexploitatie noodzakelijk is, wordt in de tweede helft van dit jaar een herziene grondexploitatie opgesteld, al dan niet op basis van een nieuw masterplan.



## 7. MARTINIZIEKENHUIS EN OMGEVING



- |   |                  |   |                            |
|---|------------------|---|----------------------------|
| 1 | Semmelweisstraat | 4 | Corpus den Hoorn sportpark |
| 2 | Helpermaar       | 5 | Martiniziekenhuis          |
| 3 | ALO-locatie      |   |                            |

### 1. Voortgang

In de structuurvisie van de gemeente Groningen 'Stad op Scherp' is aangegeven dat zowel geografische- als thematische structuurvisies worden opgesteld. Een van de geografische visies is de structuurvisie Laan Corpus den Hoorn/Van Ketwich Verschuurlaan (LCdH/VKV). In 2006 is al een conceptvisie voor het totale gebied opgesteld, die de afgelopen jaren als interne richtlijn is gehanteerd. Voorgesteld is om deze visie onder invloed van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en de wijzigingen in de wetgeving te actualiseren. Tot op dit moment is hierover geen besluit genomen, mede vanwege het feit dat hier nog geen capaciteit voor beschikbaar is. Als het project wordt uitgevoerd dan wordt vanaf de start met bewonersorganisaties van de omliggende wijken en bedrijfsverenigingen overleg gevoerd. Na afronding van de actualisatie wordt deze structuurvisie officieel vrijgegeven voor de inspraakprocedure en daarna ter vaststelling aangeboden aan de raad.

#### Helpermaar

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

#### Sportpark Corpus den Hoorn

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

#### Semmelweis-locatie

Het Plan Semmelweis is aanvankelijk onderdeel van de wijkvernieuwing in Corpus den Hoorn, later wordt het een project in het kader van de Intense Stad. Het behelst een drietal

nieuw te bouwen appartementencomplexen aan de Semmelweisstraat in combinatie met voorzieningen in de zogenaamde 'plint' van de gebouwen.

Eén en ander in drie fases te realiseren:

- fase 1 het middendeel: basisschool en gymzaal
- fase 2 ten westen hiervan: een multifunctioneel wijkcentrum (MFC)
- fase 3 ten oosten van de school: kinderopvang e.d.

Voor het project Semmelweisstraat is sinds eind 2009 gekeken of in een herontwikkeling de uitgangspunten van het project hoog kunnen worden gehouden, terwijl er wel kan worden bezuinigd. Begin 2010 is dat gelukt. Alle voorzieningen zitten nog volledig in het plan, stedenbouwkundig is de aanpassing verantwoord, alleen wordt een kleiner aantal appartementen (83 i.p.v. 125) gebouwd. Verder is de parkeergarage in het plan gewijzigd in parkeren op etage en op het dak (respectievelijk in fase 2 en 3). Hiermee is het tekort voor Nijestee te overzien. De gemaakte afspraken worden momenteel in een overeenkomst tussen gemeente en Nijestee vastgelegd. De bouwvergunning voor fase 1 is verleend, als de overeenkomst getekend is, kan na de zomer met de bouw worden gestart.

### **ALO-locatie**

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

### **Kantoren**

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

## **2. Risico's**

Planschade (midden/hoog), geldt niet voor Helpermaar en ALO-locatie

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

Bij het opstellen van de structuurvisie en de projectbestemmingsplannen:

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

Risico Helpermaar:

Voor de begeleiding van de uitvoering van het bestemmingsplan zijn geen kosten opgenomen. Destijds (1999) was dat niet mogelijk en was de verwachting dat nauwelijks begeleiding zou worden gevraagd. Inmiddels lopen de begeleidingskosten op.

## **3. Financiën**

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

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



## 8. MEERSTAD

### 1. Voortgang

#### Planologische procedures

##### *Raad van State*

Op 23 juni 2010 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over een drietal Meerstad-procedures. De uitspraak is zonder meer positief te noemen. In de besloten raadscommissie Ruimte en Wonen van 29 juni 2010 bent u hierover al mondeling geïnformeerd en onlangs hebben wij de uitspraak van de Raad van State nogmaals per brief toegelicht.

##### *Uitwerkingsplan Meeroevers*

Ondertussen is gestart met de voorbereidingen voor de uitwerking van Meeroevers (Deelplan I) waar gefaseerd ca. 1200 woningen worden gebouwd. Deze uitwerking is gebaseerd op het bestemmingsplan Meerstad-Midden en het Beeldkwaliteitsplan Meeroevers 1. Het uitwerkingsplan geldt alleen voor de eerste fase van woningbouw in Meeroevers.

Het voorontwerp uitwerkingsplan wordt eind mei 2010 behandeld door het Dagelijks Bestuur van de GR. De verdere procedure zal worden afgehandeld door het college van de gemeente Slochteren, die in deze procedure het bevoegde gezag is.

##### *Overig*

Daarnaast is een nieuwe procedure gestart, te weten een bestemmingsplanwijziging voor een heikikkercompensatiegebied nabij natuurgebied Rijpma aan de oostkant van het plangebied van Meerstad.

Voor de Ijsbaan locatie is met artikel 19,2 oude WRO vrijstelling verleend. Inmiddels is er een bouwvergunning verleend voor de eerste nieuwe woning.

Tot slot wordt een deel van de tijdelijke aansluiting van Meerstad op de A7 planologisch geregeld via het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Hoogezand-Sappemeer. Het ontwerp bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend met betrekking tot het plandeel van Meerstad. Volgens de huidige planning van de gemeente Hoogezand-Sappemeer wordt het definitieve bestemmingsplan medio 2010 ter besluitvorming voorgelegd aan de Raad.

#### **Voortgang Meeroevers (Deelplan 1)**

Het stedenbouwkundig plan voor fase I van Meeroevers (ca. 215 woningen), de bijbehorende concept beeldkwaliteitsplannen en het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte zijn in december 2009 vastgesteld in de aandeelhoudersvergadering van GEM Meerstad.

Het Beeldkwaliteitsplan voor fase I van Deelplan I ligt eind mei ter vaststelling voor bij het algemeen bestuur van de GR Meerstad. Het voorlopig ontwerp voor de fases II en III van Meeroevers ligt eind april ter vaststelling in de aandeelhoudersvergadering van GEM Meerstad. Op basis hiervan worden de contouren vastgelegd en kunnen de voorbereidingen voor het grondwerk starten (ophogen/zetting ten behoeve van infrastructuur). De productiehouders van de waterfrontclusters zijn in vergevorderd stadium met de ontwerpen voor de opstellen van de eerste woonvlek. De bedoeling is dat de woningverkoop voor de bouwvak start. De bedoeling is dat de kavels bouwrijp zijn op 1 oktober 2010, zodat vervolgens de woningbouw kan starten.

## **Ontwerp aanpassing Driebondsweg**

Per brief van 8 december 2009 is de gemeenteraad geïnformeerd over de voorgestane aanpassing van de Driebondsweg. De werkzaamheden zijn in volle gang. Oplevering van de verbreedde Driebondsweg en het aangrenzende vrijliggende fietspad wordt voorzien eind 2010.

## **Duurzaamheid**

Half oktober 2009 heeft het college besloten in te zetten op realisatie van acht energieneutrale woningen in fase 1 van Meeroevers en te onderzoeken of nadere additionele energiezuinige maatregelen mogelijk zijn binnen het gemeentelijk productiecontingent. Tevens heeft het college de Gemeenschappelijke Regeling Meerstad aanbevolen om de mogelijkheden te onderzoeken van energiezuinige straatverlichting en een pilot te starten met als onderwerp 'Extra aandacht voor gezondheid en energie bij Bouwtoezicht'. De gemeenteraad is hierover per brief gedateerd 19 oktober 2009 geïnformeerd.

De gesprekken met potentiële ontwikkelaars voor de ontwikkeling van de energieneutrale woningen lopen.

In de aandeelhoudersvergadering van Meerstad is eind 2008 al besloten om in te zetten op het warmtepompconcept voor de warmtevoorziening van de eerste fase van Meeroevers.

## **Gemeenschappelijke Regeling (GR Meerstad)**

Enkele belangrijke besluiten van de GR Meerstad zijn:

- a. Vaststelling van de concept Voorzieningenvisie Meerstad, ten behoeve van terugkoppeling (en consultatie) naar 'het veld'.

De consultatie heeft plaatsgevonden en geleid tot een reactienota. Vaststelling van de voorzieningenvisie wordt voorzien eind mei 2010.

- b. Onderzoek naar leerlingenaantallen, locatie en uitvoering van de school in Deelplan I vindt plaats, om tijdig (schooljaar 2012) een onderwijsvoorziening aan te kunnen bieden.
- c. In december is in de gemeenteraden besloten tot overdracht van bevoegdheden inzake de bouwverordening, de Woningwet en de Wet Ruimtelijke Ordening. Daarnaast is het gebied waar de Gemeenschappelijke Regeling bevoegd is nader gedefinieerd.

In mei wordt vaststelling van de bouwverordening, welstandsnota en toetsingsbeleid voor het GR gebied voorzien in de GR. In maart heeft benoeming van de leden van de Welstandscommissie GR Meerstad plaatsgevonden.

## **Grondexploitatie en financiering**

De gemeenteraad heeft in juni ingestemd met de geactualiseerde grondexploitatie van Meerstad (GREX Meerstad 2009). Tevens is op dat moment de woningfasering (starten met 150 kavels in 2010, in 5 jaren oplopend naar 600) aangepast. De bij de grondexploitatie behorende financieringsbehoefte en bijbehorende gemeentelijke garantstellingsbehoefte is in de GREX Meerstad 2009 gestegen naar maximaal ca. € 465 miljoen.

De gemeenteraad heeft bij motie aangegeven eind 2009 geïnformeerd te willen worden over de haalbaarheid en effecten van de voorgestane optimalisaties uit de GREX Meerstad 2009. In de raden- en statensessie van 7 december 2009 heeft mondelinge terugkoppeling plaatsgevonden.

Op 17 februari 2010 is het opvolgende raadsvoorstel behandeld in de gemeenteraad.

Het aantrekken van financieringsmiddelen is in 2009 steeds lastiger gebleken. Om deze reden is door Bureau Meerstad in de tweede helft van 2009 sterk ingezet op het verkrijgen van de

zogenaamde groenverklaring ten behoeve van groenfinanciering. Deze vorm van financiering stabiliseert voor langere tijd de renterisico's in de grondexploitatie en vergemakkelijkt daarmee het verkrijgen van externe financiering.

De aanvraag voor de groenverklaring is behandeld in Brussel en ligt ter besluitvorming voor bij het Ministerie van VROM, waarbij tevens het oordeel van de ministeries van Financiën en LNV wordt betrokken. Per brief van 15 juli 2010 heeft Gedeputeerde Staten, mede namens de colleges van Groningen en Slochteren, de Minister van Financiën dringend verzocht om instemming met afgifte van de gevraagde groenverklaring. Dit naar aanleiding van signalen die duiden op nieuwe procedurele vertragingen, die risico's met zich meebrengen voor de financiering van Meerstad.

De grondexploitatie 2010 zal enkele belangrijke thema's kennen. Het zal vooral gaan om de financierbaarheid van de grondexploitatie, de afzetprognoses (en marktontwikkeling) en de parameters voor kosten en opbrengsten. Het actualiseren en tegen het licht houden van deze belangrijke uitgangspunten en tevens het vaststellen van een bijbehorende ontwikkelingsstrategie is in lijn met de afspraken zoals gemaakt bij de vaststelling van de grondexploitatie 2009. Behandeling van de grondexploitatie 2010 wordt voorzien in het 3e kwartaal van 2010.

In de aandeelhoudersvergadering van december 2009 zijn de zogenaamde afnamegaranties besproken. Het betreft de afname van kavels van de eerste woonvlek door de verschillende productiehouders. Afname van de kavels wordt voorzien op 1 oktober 2010.

## 2. Risico's

In onderstaande risicomatrix zijn de belangrijkste risico's vermeld. Een volledige weergave van risico en beheersingsmaatregelen is opgenomen in de grondexploitatie van Meerstad.

	Risico	Beheersmaatregel
1. Uitgifte gronden	De uitgifte van gronden voor gemiddeld 600 woningen per jaar gedurende de hele looptijd van het plan. Vertraging in de uitgifte heeft direct grote financiële consequenties, mede gezien de absolute grootte van de gemeentelijke garantstelling op de financiering GEMM. Vertraging leidt dan ook direct tot vergroting van het gemeentelijke risicoprofiel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beheersing via regionale sturing op contingenten.</li> <li>• Het scherp volgen van de markt en doorrekenen van marktscenario's ontwikkelingen in de grondexploitatie. Daarmee wordt de gevoeligheid van de grondexploitatie getoetst in relatie tot de actuele omstandigheden.</li> <li>• Daarnaast is het van belang om de grondexploitatie jaarlijks te actualiseren en daarbij aannames te ijkken aan realistische marktomstandigheden en verwachtingen.</li> <li>• De Stichting Zeggenschap (zijn publieke partijen in verenigd) gaat met één stem naar de AVA. Als de gemeente 'tegen' is, dan zal de Stichting Zeggenschap ook 'nee' zeggen in de AVA.</li> <li>• De borgstelling heeft een contractuele grondslag, waarbij elk jaar op de contractueel afgesproken wijze ( DCF-methodiek) de startwaarde van de grex opnieuw wordt berekend, waaraan de garantstelling en de bijbehorende omvang worden getoetst.</li> </ul>

2. Verwerving gronden	<p>Het risico van de verwerving van gronden die nu nog niet in eigendom zijn van de gemeente met een doorleveringsverplichting aan de GEMM. Hierdoor kan de uitvoering van de ruimtelijke uitgangspunten van het Masterplan in gevaar komen.</p> <p>De grondexploitatie gaat uit van realisatie van het gehele Masterplan, waarbij opbrengsten en kosten als geheel worden gecalculeerd. De grondexploitatie is zeer gevoelig voor wijziging in de aannames inzake kosten en momenten van verwerving van gronden.</p>	<p>Nader onderzoek naar de mate waarin de nieuwe Grondexploitatiewet de positie van de Gemeente verbetert in relatie tot derden-ontwikkelaars. Jurisprudentie hieromtrent ontbreekt echter nog.</p>
3. Bestuurlijke omgeving	<p>Twee gemeenten, een provincie en het Rijk (Ministerie van LNV) als publieke deelnemers en 4 marktpartijen maken de ontwikkeling van Meerstad tot een ingewikkeld proces.</p> <p>In juli 2009 is de Gemeenschappelijke Regeling Meerstad (GR) geoperationaliseerd. De bevoegdheden van de GR worden voorsnog per onderwerp (of cluster van onderwerpen) overgedragen door de afzonderlijke gemeenten. Dit brengt het risico van complexiteit en onduidelijkheid voor belanghebbenden, derden en contractpartners met zich, bij beantwoording van de vraag wie verantwoordelijk is.</p> <p>Het risico bestaat dat de GR leidt tot een vertraging van de besluitvorming.</p>	<p>Stichting Zeggenschap neemt, zoals onder sub 1 gesteld, unaniem besluiten, welke ingebracht worden in de AVA Meerstad. Voor de afstemming van de overheidstaken van de beide gemeenten Groningen en Slochteren is besloten een GR Meerstad op te richten.</p> <p>Bij het 'groeien' van de GR dient continue bewaking en monitoring van de verschillende rollen, bevoegdheden en verantwoordelijkheden plaats te vinden. De verschillende rollen van de gemeente dienen goed uit elkaar te worden gehouden, zijnde: 1. aandeelhouder (en borgsteller); 2. productiehouders; 3. klassieke kaderstellende + toetsende rol; en 4. beheerder/eigenaar van het openbaar gebied.</p> <p>Strikte bewaking van bevoegdheden, verantwoordelijkheden en aansturing van de uitvoering.</p>
4. Subsidies	<p>In de grex wordt rekening gehouden met ca. 50 miljoen (nominaal 2005) aan subsidiegelden. Het niet verkrijgen van deze bijdragen heeft grote financiële gevolgen.</p>	<p>Constante monitoring van potentiële subsidiemiddelen, door Bureau Meerstad, provincie en gemeenten.</p>
5. Staatssteun	<p>De gekozen financieringsconstructie wordt door derden (Twentenaren) ter discussie gesteld, met een beroep op staatssteun. Indien een dergelijk beroep zou slagen (bij de Europese Commissie), dan kan dit grote financiële gevolgen hebben voor het project.</p>	<p>Op basis van de huidige stand van zaken, het ambtelijk overleg met de Commissie te Brussel en ingewonnen extern advies moet worden aangenomen dat de financieringsconstructie niet kan worden aangemerkt als staatssteun, omdat voor de garantstelling door de gemeente jaarlijks door de GEMM een marktconforme premie van 0,1% wordt betaald.</p>
6. Europese aanbestedin g	<p>Europese aanbestedingswetgeving en aanverwante jurisprudentie zijn continue in beweging. Een laatste ontwikkeling is het zgn. Roanne arrest. Hierin komt aan de orde dat onder omstandigheden de keuze voor een ontwikkelaar Europees aanbesteed moet worden en dat o.a. de drempelbedragen op een andere manier worden berekend. In het hoger beroep dat de 'Twentenaren' hebben ingesteld beroepen zij zich hier op en wordt de huidige ontwikkelaarsselectie bestreden</p>	<p>Om zekerheid hierover te krijgen (en ook over andere aanbestedingsperikelen, o.m. die samenhangend met de aanleg van het openbaar gebied) is namens alle betrokken partijen met de ministeries van BZK en VROM overlegd. Conclusie van het overleg was dat met enige kleine aanpassingen het risico op problemen met het Europese aanbestedingsrecht niet erg groot is.</p>
7. Voorziening en openbaar gebied	<p>Met betrekking tot eigendom, investeringskosten, beheer en exploitatie van de voorzieningen en het openbare gebied moeten voorafgaand aan de realisatie daarvan sluitende (bestuurlijke) afspraken worden gemaakt met alle (overheids) partijen.</p> <p>Tussen planning en realisatie van voorzieningen enerzijds en kaveluitgifte, woningprogramma - en fasering en moment en van oplevering bestaat een directe relatie. programmatische en plannings-technische wijzigingen vragen dan ook telkens herijking van planning en inhoud van het voorzieningenprogramma.</p>	<p>De te realiseren voorzieningen worden via de GR Meerstad geregeld.</p> <p>Het is van belang om bij de aanpassing van woningfasering en ontwikkelstrategie telkens de planning van publieke voorzieningen te herijken.</p>
8. Procedurele risico's	<p>Vertragsrisico door planologische procedures, zoals bestemmingsplan, artikel 19 procedures, externe veiligheid, etc. Actueel risico is de voorsnog uitblijvende uitspraak van de Raad van State ten aanzien van het Bestemmingsplan Meerstad Midden.</p>	<p>Adequate aansturing en afhandeling van publiekrechtelijke procedures, bezwaar en beroep.</p>

9. Woningbehoefte	Er is onderzoek gedaan naar de woningbehoefte rond Groningen voor de komende jaren. De behoefte blijkt minder groot dan een aantal jaren geleden gedacht. Zeker bij een langere looptijd van Meerstad kan dit een risico zijn.	Zie punt 1
10. Planontwikkelingsopgave GEMM Meerstad	<p>Het betreft de risico's die inherent zijn aan dergelijke grootschalige herontwikkelingen en behoren tot de planontwikkelingsopgave van Bureau Meerstad. Enkele hiervan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantrekken financiering (rentekosten financiering). Financiering vanaf midden 2009 (kredietcrisis) onder druk en de banken nadrukkelijk en stringent toezien op het risico en omvang van de extern aan te trekken financiering.</li> <li>• Het verkrijgen van de zogenaamde Groenverklaring is hierbij een belangrijke stap</li> <li>• Tijdige realisatie en aansluitingen hoofdinfrastructuur en OV.</li> <li>• Bodemrisico's, archeologie, flora en fauna, milieukwaliteit en obstakels in ondergrond</li> <li>• Omgang met hinderzones, geluid, aanwezige infrastructuur (hoogspanningsleidingen, etc.)</li> </ul>	Adequaat treasurymanagement en ontwikkelmanagement.

### 3. Financiën

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

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

#### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	<b>5.523.000</b>
--------------------------------------	------------------

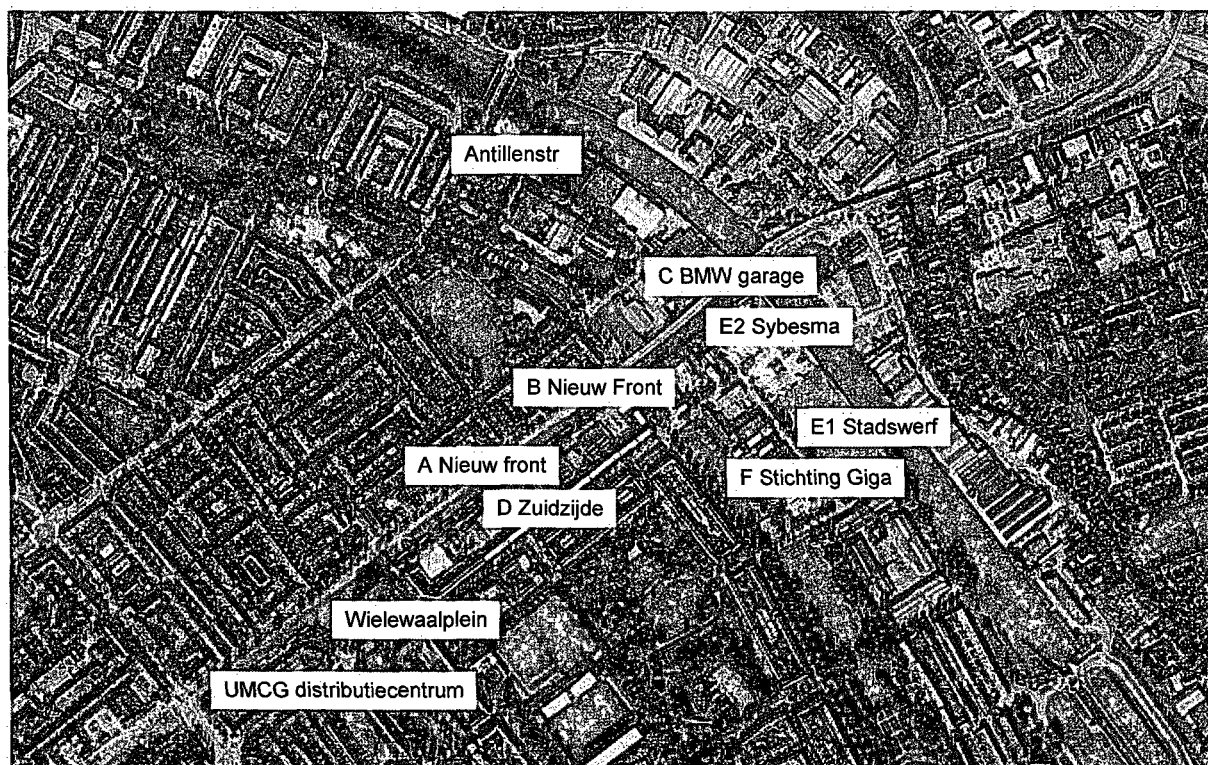
## 9. OOSTERHAMRIKZONE

### 1. Voortgang

In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO-MIRT) in het najaar van 2009 is rond de ontwikkeling van UMCG-Noord/Oosterhamrikzone de volgende afspraak gemaakt: “Rijk en regio spreken af dat de regio inzichtelijk maakt of er sprake is van rijksbetrokkenheid en zo ja, welke nadere afspraken gemaakt kunnen worden met betrekking tot de Centrale Zone: deelproject UMCG-Noord/Oosterhamrikzone”.

Recent hebben we in overleg met VROM dit project verbreed en gekoppeld aan een andere afspraak, eveneens in BO-MIRT-kader. Dit betreft het rijksproject met aanpak van de bruggen over het Van Starckenborghkanaal in het kader van de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Door deze koppeling hebben we de -voor de gewenste gebiedsontwikkeling- noodzakelijke aanleg van de gewenste HOV-, auto- en fietsinfrastructuur door de Oosterhamrikzone in breder perspectief kunnen plaatsen en de mogelijkheden voor het verkrijgen van een financiële bijdrage van het rijk vergroot.

Voor de zogenaamde “onorthodoxe aanpak regeling” van het Ministerie van VROM komt het project niet in aanmerking. In de afwijzingsbrief van VROM wordt wel expliciet verwezen naar de relatie tussen de bestaande twee BO-MIRT-trajecten. Het is de bedoeling om in mei 2010 in dat kader tot nadere afspraken te komen over de rijksbetrokkenheid bij de gebiedsontwikkeling UMCG-Noord/Oosterhamrikzone en de aanpak van de bruggen in het kader van de vaarwegverruiming Lemmer-Delfzijl hier nadrukkelijk bij te betrekken.





### **Oosterhamrikkade nz “Nieuw Front” (deelgebieden A en B)**

Het bestemmingsplan Korreweg De Hoogte 2009, waarin de planologische randvoorwaarden voor deelgebieden A en B gedetailleerd zijn beschreven, doorloopt haar procedure. De planologische uitgangspunten zijn conform de wensen van de bewonersorganisatie Star Numanstraat. Voor het beoogde woningbouwproject dat onderdeel is van de manifestatie Intense Laagbouw zijn de ontwikkelaars Jurriens, Nijhuis en KUUB bereid gevonden drie stempels in ontwikkeling te nemen. De voorgestelde aanpak heeft steun in de buurt. Een projectofferte is gemaakt ter vaststelling door het College van B&W.

### **Oosterhamrikkade zz (deelgebied D)**

Nijestee heeft architectenbureau Tangram in dit gebied opdracht gegeven een schetsontwerp te maken voor de locatie van de voormalige Taxicentrale en overlegt zij met Doesburg Autoverhuur over een mogelijke nieuwe invulling van het autoverhuurbedrijf.

De gemeente is in overleg met drukkerij van Zanten om deze locatie te verwerven. De eerste bouwactiviteiten worden niet eerder verwacht dan in 2011.

### **De Stadswerf (deelgebied E1) en Stichting Giga (deelgebied F)**

Subsidiegelden uit de 2<sup>de</sup> tranche van de regeling van WWI zijn opnieuw aan het project Stadswerf toegekend. Aan de voorwaarde dat de bouwstart voor 1 juli moet plaats vinden is voldaan. Het bouwplan voor Stichting Giga wordt aansluitend gerealiseerd.

### **Oosterhamriktracé zz Sybesma en omgeving (deelgebied E2)**

In het bestemmingsplan is ruimte gereserveerd voor een eventuele OV-verbinding.

### **Antillenstraat / Korrezoom**

Het project Antillenstraat komt voort uit het startdocument ‘Intense Stad’. Lefier en Ter Steege Vastgoed uit Rijssen zijn verantwoordelijk voor de realisering van het totale plan. Woningbouwproject Korrezoom is het eerst te realiseren onderdeel, de verkoop verloopt moeizaam: 7 van de 41 koopappartementen zijn verkocht, van de 10 eengezinswoningen is er één verkocht en één in optie (stand van 17 mei 2010).

Lefier heeft alle koopappartementen omgezet in huur met optie tot koop. Met de tweede fase van dit project wordt pas gestart met de bouw wanneer er voldoende woningen zijn verkocht of in huur zijn omgezet.

### **Deelgebied C – Oosterhamriktracé Noordzijde BMW-garage**

Nijestee onderzoekt of er mogelijkheden zijn voor tijdelijke jongerenhuisvesting.

### **Vinkenstraat en omgeving**

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

### **UMCG-Distributiecentrum**

Ontwikkelaar Urban Interest heeft deze locatie in de verkoop staan. Herontwikkeling wordt door hen overwogen.

### **Wielewaalplein**

Subsidiegelden uit de stimuleringsregeling van WWI zijn aan het project toegekend en de bouw van de woontoren en een nieuwe winkel ten behoeve van een supermarkt, kinderopvang en eventuele andere winkels is gestart. Op korte termijn, na keuze voor de variant van de tramverbinding naar Kardingse, wordt een projectplan voor de inrichting van het

Wielewaalplein aan de raad voorgelegd. De realisatie van de inrichting vindt direct na oplevering van het bouwplan plaats.

### **Verkeersinfrastructuur**

Over de varianten voor de tramlijn 2 worden binnenkort besluiten verwacht in het kader van de RegioTram.

### **Kaden/oeveren en fiets-/wandelbruggen**

Over het gebruik van de oever aan de zuidzijde is duidelijkheid. De inrichting van de oever aan de noordzijde is afhankelijk van de keus voor een van de tramvarianten.

## **2. Risico's**

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

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

In de loop van 2010 wordt een herziene grondexploitatie opgesteld, waarin alle gemeentelijke ontwikkellocaties in het Oosterhamriktracé worden meegenomen. De kosten uit dit complex worden daarin ook verwerkt. Indien noodzakelijk wordt een aanvullend krediet aangevraagd.

## **3. Financiën**

In het najaar van 2010 wordt een herziene integrale grondexploitatie opgesteld van het Oosterhamriktracé, waarin alle gemeentelijke ontwikkellocaties in het gebied worden meegenomen. De kosten uit dit complex worden daarin ook verwerkt. Tevens wordt in deze herziening rekening gehouden met de inmiddels afgesloten overeenkomst met Nijestee en de daarbij behorende verrekening van kosten. Op basis van de huidige inschatting en het verloop van de boekwaarde wordt er een negatief resultaat verwacht tussen de € 6 - 7 miljoen.

### **OOSTERHAMRIKTRACÉ**

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

Besluit 20 juni 2007, nr. 12, plankostenkrediet	2.584.000
Besluit 20 juni 2007, uitvoeringskrediet	5.430.000

Een deel van dit krediet is mede beschikbaar gesteld voor de deellocaties A en B en het bestemmingsplan de Waterrand, terug te vinden in de betreffende complexen. Het benodigde krediet voor de ontwikkelingsvisie komt uit op een bedrag van € 2.372.000



Voor de sanering en het aanleggen van de infrastructuur, zoals die benoemd zijn in de integrale exploitatieopzet, is in de raad van juni 2007 een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld van € 5.430.000.

**Stand van de uitgaven**

Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	2.704.000
--------------------------------------	-----------

De plankosten die op dit project geboekt zijn bedragen € 2.379.000. Een groot deel van deze kosten, € 2,28 miljoen, zijn visiekosten.

**OOSTERHAMRIKTRACE DEELGEBIED A + B**

**Stand van de kredieten**

	127.000
--	---------

De raad heeft op 14 mei 2008 ingestemd met een aanvullend plankostenkrediet van 52.000. Hierdoor is het totale krediet € 127.000. Dekking van dit aanvullend krediet wordt voorzien in de ontwikkelingslocaties van deelgebied A en B.

**Stand van de uitgaven**

Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	154.000
--------------------------------------	---------

## 10. WESTPOORT



- 01 Zuidewendingermolen
- 02 koppelstation Essent
- 03 hoogspanningsleidingen
- 04 bedrijven  
Viervelaten
- 05 Roderwolderdijk
- 06 aardgas  
hoofdtransport
- 07 Hoendiep
- 08 ESHA
- 09 Aduarderdiep
- 10 Zuidwending
- 11 Ecologische HS
- 12 CSM suikerfabriek
- 13 CSM waterzuivering
- 14 Voormalige  
stortplaats
- 15 Spoorlijn
- 16 Koningsdiep

### 1. Voortgang

#### **Infrastructuur**

De nutsvoorzieningen in fase 1A zijn aangelegd, maar een deel van de leidingen ligt buiten het afgesproken nutsprofiel en in uitgeefbare grond. Aan de hand van revisietekeningen en gegraven proefsleuven is vastgesteld dat kabels en leidingen over grote lengte niet op de afgesproken plaats liggen. Over de schuldvraag zijn we in gesprek met de nutsbedrijven.

Het tijdelijke kunstwerk 'Hier begint Stad' bestaande uit zes (wisselende) bilboards langs de A7, is in januari door wethouder Dijkstra officieel onthuld.

#### **Bedrijven**

Er is belangstelling voor kavels, maar opties blijven uit. Het huidige economische klimaat heeft tot gevolg dat potentiële nieuwe bedrijven eerst een aantal zekerheden probeert te krijgen. Meer dan vroeger wordt eerst onderzoek gedaan naar toekomstperspectieven van het bedrijf en de bedrijfssector, financiering en verkoopmogelijkheden van de oude locatie. Het duurt kortom langer voor een kavel verkocht is en dat merken we in het uitgiftetempo.

#### **Zeldenwind**

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

## Kompassubsidie

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

## 2. Risico's

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

- Lagere opbrengsten uit grondverkoop bedrijfspercelen.
- Vertraagd uitgiftetempo grondverkoop.
- Aanbestedingsnadeel bouw- en woonrijpmaken.
- Hogere planontwikkelingskosten
- Rentestijging tijdens looptijd project
- Mutatie kosten- en opbrengstenstijging
- Verwerving gronden Suikerunie fase 1C (vm. CSM-gronden)
- Onderbesteding SNN-subsidie

## 3. Financiën

### Stand van de kredieten (Staat P per 31/12/2009)

Besluit 19-07-2000, nr. 5h	14.521.000
Besluit 27-02-2002, nr. 5 <sup>e</sup>	750.000
Besluit 28-01-2004, nr. 8	500.000
Besluit 22-12-2004, nr. 10	2.750.000
Besluit 19-10-2005, nr. 7	96.329.000
Besluit 20-02-2008, nr. 7	5.614.000
Besluit 27-01-2010, nr. 7e	-/- 2.022.000
<b>Totale toegestane kosten</b>	<b>118.442.000</b>

### Stand van de uitgaven

<b>Totaal gemaakte kosten t/m 30 april 2010</b>	<b>58.911.000</b>
-------------------------------------------------	-------------------

# 11. ZUIDELIJKE RINGWEG

## 1. Voortgang

De verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) is afgerond. Op basis van het onderzoek naar de oplossingsvarianten, de informatie uit de raadpleging en de resultaten van het kwaliteitsteam, is in juli 2009 een bestuurlijke voorkeursvariant (BVA) met Rijkswaterstaat en de provincie overeengekomen: "Een oplossing op het huidige tracé, bestaande uit een verdiepte ligging van de hoofdrijbaan met overkluizingen tussen Julianaplein en Europaplein, waarbij de parallelwegen hier op maaiveld liggen. Tussen het knooppunt Vrijheidsplein en het Julianaplein komt de hoofdrijbaan verhoogd te staan. Het Julianaplein krijgt een fly-over op maximaal 1 niveau hoger dan het huidige plein. Tussen het Europaplein en Euvelgunne een verhoogde rijbaan op een talud, met de parallelwegen op dezelfde hoogte. Het huidige Europaplein blijft gehandhaafd, maar met een nieuwe aansluiting op de Bornholmstraat."

Het bestuurlijk voorkeursalternatief en de resultaten van de raadpleging en optimalisatie zijn in september 2009 tijdens een informatiebijeenkomst aan bewoners en belanghebbenden toegelicht.

Nadat in juli 2009 het bestuurlijk voorkeursalternatief is vastgesteld, is dit vertaald in november 2009, tijdens het BO MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport), getekende bestuursovereenkomst met de minister van Verkeer en Waterstaat. De minister heeft vervolgens in december 2009 een aanvangsbeslissing genomen, waarmee formeel de planprocedure is gestart.

Voor deze planprocedure wordt een plan van aanpak opgesteld en een daarop afgestemde projectorganisatie gevormd. Het plan van aanpak dient eind 2010 door het ministerie te worden vastgesteld. Op dat moment dient ook de projectorganisatie te zijn ingevuld. De werkzaamheden t.b.v. de planstudie worden net als in de verlengde verkenning in een samenwerking tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeente verricht. De projectorganisatie dient dan ook grotendeels vanuit de drie organisaties te worden bememd. Momenteel wordt gezien of aan deze vraag kan worden voldaan. Samen vormen de medewerkers een onafhankelijke projectorganisatie met een eigen projectbureau. Tot slot wordt op basis van het plan van aanpak de inzet van personele capaciteit binnen de ambtelijke diensten t.b.v. kaderstellende, toetsende en adviserende werkzaamheden bepaald

## 2. Risico's

Tijdens de verlengde verkenning is in lijn met de aanbevelingen van de commissie Elverding gewerkt. Dit betekende een vroegtijdige betrokkenheid van de samenleving, met als doel zo snel mogelijk tot een bestuurlijke voorkeursoplossing te komen. Op deze wijze kan tijdswinst worden behaald in de planstudiefase. Het doel van deze aanpak is de procedures ten aanzien van de aanleg van infrastructuur (aanmerkelijk) te versnellen.

Als gevolg van deze aanpak is echter in een relatief (zeer) korte periode een belangrijk besluit genomen met verstrekkende gevolgen voor de stad en haar omgeving. Hierdoor ontstaat het risico dat onder deze tijdsdruk in onvoldoende mate gestuurd is op de kwaliteit van de programmatische, financiële en juridische kaders.

Ten behoeve van de risicobeheersing zijn de belangrijkste risico's van het project in beeld gebracht, en worden beheersmaatregelen benoemd. De belangrijkste risico's van de planstudiefase zijn hieronder benoemd:

- *Gat tussen ambitie (gewenste scope) en taakstellend budget.*  
Vanuit de evaluatie van het BVA is een ambitie opgesteld om een lange verdiepte ligging met drie overkappingen te realiseren. Huidige raming geeft aan dat het beschikbare budget voor deze ambitie niet voldoende is. In de bestuursovereenkomst zijn alternatieve financieringsbronnen afgesproken waarvoor de regio verantwoordelijk is (nog niet in beeld).
- *Spanning tussen besluiten stuurgroep en bevoegd gezag rol V&W*  
In de tracéwetprocedure zijn V&W en VROM het bevoegde gezag. Bij besluiten in het kader van deze procedure kan de stuurgroep dus geen finale besluiten nemen.
- *Te grote versoberingen van stedelijke inpassing, waardoor draagvlak omgeving verkleint.*  
Leefbaarheid voor direct aanwonenden verslechtert bij versoberingen t.o.v. huidige plannen. Daardoor zal verzet tegen gekozen alternatief toenemen.
- *Onvoldoende samenwerking betrokken partijen.*  
De projectmedewerkers komen uit de drie betrokken organisaties en hebben diverse bedrijfscultuurachtergronden en verschillende organisatiebelangen.
- *Ontwerp BVA niet toereikend bij nadere verkeersanalyses.*  
Het BVA is nog niet doorgerekend in een dynamisch verkeersmodel. Dit kan als resultaat hebben dat de gekozen oplossing aangepast moet worden om het verkeersprobleem goed op te lossen.

### 3. Financiën

Voor de zuidelijke ringweg is een budget beschikbaar van € 624 mln. (€424 mln. RSP gelden, € 200 mln. MIRT gelden). De samenwerkende partijen betalen de kosten van inzet van mensen en middelen t.b.v. de planfase en realisatie uit dit bovenstaande plankostenbudget. Op dit moment zijn de drie partijen nog in onderhandeling over de afhandeling van kosten die gemaakt zijn tijdens de afgeronde verlengde verkenningfase.

Voor de kosten van de voorbereiding van het in 2009 gepresenteerde Bestuurlijk Voorkeursalternatief voor de Zuidelijke Ringweg Groningen heeft u op 17 december 2008 (€ 400.000) en 25 november 2009 (€ 500.000) kredieten beschikbaar gesteld, totaal € 900.000. Bij laatstgenoemd besluit in 2009 is aangegeven, dat over de verdeling van de kosten c.q. de mate waarin de kosten uit het project gedekt kunnen worden nadere besluitvorming in de stuurgroep Zuidelijke Ringweg moet worden genomen. De kosten die uiteindelijk voor rekening van de gemeente Groningen komen dienen ten laste te komen van het beschikbare plankostenkrediet.

Er is nog geen definitieve overeenstemming bereikt over de verdeling van de plankosten, die momenteel rond € 990.000 bedragen. Wel betaalt het rijk haar aandeel in de gemaakte kosten.

Onze inzet blijft, dat de gemaakte plankosten voor de Zuidelijke Ringweg Groningen ten laste van het beschikbare budget voor de Zuidelijke Ringweg Groningen dienen te komen. Hierover moeten nog bestuurlijke afspraken worden gemaakt. Vooruitlopend op een besluit in de stuurgroep Zuidelijke Ringweg over de verdeling van deze kosten willen we het plankostenkrediet verhogen met rond € 250.000. Hiermee voorkomen we een begrotingsonrechtmatigheid.

Naast de kosten voor de projectorganisatie worden ook intern uren en kosten gemaakt. Het gaat dan om het beoordelen van de producten van de projectorganisatie, ambtelijke en bestuurlijke advisering, strategische adviezen en proceskosten. Deze kosten zijn tot en met eind 2010 geraamd rond de € 250.000.

Dekking van de plankosten kan plaatsvinden uit Organisatiekosten. Indien die niet toereikend zijn, dan dient de Bedrijfsvoeringsreserve RO/EZ als achtervang voor een negatief resultaat.



## 12. REGIOTRAM

### 1. Voortgang

Van 22 februari tot en met 2 april 2010 kon worden ingesproken op het Voorlopig Ontwerp van lijn 1, het Voorkeurstracé van lijn 2 en de Koppelingsvariant. De inspraakreacties zijn in een voorstel via de Stuurgroep RegioTram aan de Raad voorgelegd. Behalve de inspraakreacties, kunnen ook de resultaten van overleg met verschillende partijen, zoals het OV-bureau, en aanvullend onderzoek leiden tot wijzigingen in het ontwerp of het tracé. Naast het inspraakdocument zijn het ontwerp van lijn 1&2, de koppelingsvariant, alternatieve oplossingen, de kosten, de aanbestedingsmethode en de businesscase besproken in het college van B&W. Naar verwachting wordt het raadsvoorstel met de achterliggende stukken in september aangeboden aan de Raad. Besluitvorming in raad en staten kan dit najaar plaatsvinden.

#### Lijn 1

Het Voorlopig Ontwerp (VO) van lijn 1 is gemaakt op basis van intensief overleg met bewoners, bedrijven en organisaties langs het tracé. In dit ontwerp wordt binnen het tracé nader ingezoomd op de inpassing van de traminfrastructuur op straatniveau.

In februari 2010 is het VO vrijgegeven voor inspraak. Het participatie- en inspraakproces kunnen leiden tot verbeteringsvoorstellen en aanpassingen van het ontwerp.

#### Lijn 2

Eind 2009 heeft op de verschillende tracévarianten participatie plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn beoordeeld en verwerkt in een Voorkeurstracé (schetsontwerp) dat in februari 2010 is vrijgegeven voor inspraak.

Ook inspraak op lijn 2 en aanvullend onderzoek hebben waardevolle suggesties en wensen opgeleverd. In de Inspraaknota staan deze verzameld. In het najaar wordt daarover besloten.

#### Koppelingsvariant

In de participatieperiode is door de Bewonersorganisatie Beijum (BOB) een voorstel ingediend waarbij in essentie de koppeling van Zernike en Kardinga aan respectievelijk Grote Markt en Oostersingel wordt omgedraaid. Bij de Bloemsingel kan dan een overstaphalte gemaakt worden, waardoor er meer mogelijkheden ontstaan om via één overstap andere bestemmingen te bereiken. Er ontstaat een tramnetwerk, wat ook zichtbaar is in de reizigersaantallen. De afgelopen periode is door het projectbureau onderzocht wat de voor- en nadelen zijn van dit model. Inhoudelijk gezien biedt de koppelingsvariant veel positieve mogelijkheden. Het netwerk en haar exploitatie en robuustheid zijn aantrekkelijk. De koppelingsvariant is in een apart document uitgewerkt en bij de inspraak op lijn 1 en 2 betrokken. Daarnaast zijn de documenten VO lijn 1 en Voorkeurstracé lijn 2 in de inspraak gebracht, met hun oorspronkelijke tracés zonder koppeling. Hierdoor kon in de inspraakperiode worden afgetast hoe de koppelingsvariant wordt ervaren door de bewoners en ondernemers die het betreft. Definitieve besluitvorming wordt betrokken bij het VO lijn 1 en de tracékeuze voor lijn 2.

#### Oosterhamriktracé en Vinkenstraat nader onderzocht

Voor het tracé tussen de Bloemsingel en Kardinga zijn twee varianten geschetst, die beide ter inspraak zijn voorgelegd. In de ene variant rijdt de tram over het Oosterhamriktracé en de

bestaande busbaan over het Van Starckenborghkanaal. De andere variant gaat uit van een tracé door de nieuwe Vrydemalaan, de E. Thomassen à Thuessinklaan en de Vinkenstraat. De afgelopen maanden hebben de gemeente en de provincie Groningen samen met het project RegioTram nader onderzoek gedaan naar de verschillen tussen beide varianten. Bij de besluitvorming over het VO lijn 1 en het tracé van lijn 2 wordt een keuze tussen beide tracés gemaakt.

## **Alternatieven**

### **Het Busknopenmodel / Busknopenmodel-light / Dubbelgelede bussen**

Het Busknopenmodel kenmerkt zich door het inrichten van busknopen aan de rand van de stad. Hier hebben verschillende regionale en stadsbuslijnen aansluiting op elkaar. Tevens worden hier voorzieningen voor P+R ingericht. De aanlegkosten van realisering van dit Busknopenmodel zijn doorgerekend en geraamd op € 207 miljoen met een afwijkingsmarge van +/- 30%. De jaarlijks terugkerende exploitatielasten nemen fors toe met een bedrag van ongeveer € 10,7 miljoen. Extra busvervoer kost dus jaarlijks fors meer geld. Deze onderzoeksresultaten maken een keuze voor dit model onaantrekkelijk.

Via een uitgevoerde second opinion is het Busknopenmodel-light ontwikkeld. Dit afgeslankte Busknopenmodel richt zich niet op het optimaliseren van de kwaliteit van het Busknopenmodel. Het richt zich op een optimalisatie in financiële zin door de kostendekkingsgraad te vergroten. Het Busknopenmodel-light heeft daardoor een lagere kwaliteit dan het Busknopenmodel, aangezien de frequentie is verlaagd, een deel van de tangentlijnen is geschrapt en minder infrastructuur wordt aangelegd. Hierdoor worden reizigers met een langere reistijd geconfronteerd. Ook hierbij zal dan geïnvesteerd moeten worden in maatregelen voor de bus. Deze kosten zijn geraamd op €147 miljoen. De jaarlijkse meerkosten voor de exploitatie blijven bij dit afgeslankte Busknopenmodel met de berekende € 7,1 miljoen per jaar evenwel fors van omvang. Daarnaast spelen ook nog overige aspecten een rol in de afweging zoals leefbaarheid, structurerende werking en woon- en leefklimaat.

Op verzoek van de Stuurgroep wordt extra onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om dubbelgelede bussen in plaats van trams in te zetten op de tracés van de twee tramlijnen. De uitkomsten van dit onderzoek worden meegenomen bij de besluitvorming over de tram in het najaar.

### **Translohr**

De omstandigheid dat de Translohr niet past in het ontwikkelde Raamwerk RegioRail, waarin stad en regio overstaploos worden verbonden en tram en trein worden geïntegreerd, is de belangrijkste reden dat wij dit vervoermiddel niet verder in de beschouwingen hebben meegenomen. Door zowel treinen als trams op het spoornetwerk te introduceren, wordt een fijnmaziger netwerk gecreëerd, doordat de trams de stations bedienen binnen de regio Groningen - Assen en de treinen alleen de grootste stations. Dit levert dus ook reistijdvoordeel op voor treinreizigers van buiten de regio Groningen - Assen, doordat de trein op minder stations halteert. Daarnaast zijn wij er niet van overtuigd dat de aanlegkosten van een Translohr substantieel lager zullen zijn, dan de aanlegkosten van een tram. De Translohr kan toe met een iets lichtere fundering en minder ruime boogstralen dan de tram. Maar ook met de komst van de Translohr dienen de straten te worden opengebrouwen om kabels en leidingen te verleggen. Daarnaast zal ook bij de Translohr de openbare ruimte opnieuw moeten worden ingericht.

## 2. Risico's

Binnen het project wordt actief werk gemaakt van risicomangement. Daarom heeft het projectbureau RegioTram vanaf begin 2008 diverse risicoanalyses uitgevoerd en laten uitvoeren.

In januari 2010 bracht PRC een nieuwe risicoanalyse uit over de aanpak van het project door projectbureau RegioTram. In de periode van februari 2010 tot en met april 2010 is de projectorganisatie RegioTram bezig geweest met een nieuwe analyse van de risico's van het project. Daarvoor is o.a. een drietal expertsessies georganiseerd:

1. Infrastructuur- en inpassingsrisico's
2. Interfacierisico's (met deskundigen van HTM, RijnGouweLijn, RandStadRail en Beneluxlijn)
3. Exploitatierisico's en risico's materieel (met deskundigen van HTM en OV-bureau)

De uitkomsten van deze risicoanalyses worden momenteel verwerkt en meegenomen in de besluitvorming over het project RegioTram.

In gezamenlijke opdracht van de provincie en gemeente Groningen voert AT Osborne momenteel een second opinion uit over de financiering en het risicomangement van het project.

## 3. Financiën

### Vorbereidingskosten

Eind 2007 hebben het Portefeuillehouderoverleg van de Regio Groningen-Assen en de Stuurgroep RegioTram ingestemd met een financiële dekking voor de voorbereidingskosten voor fase 1 welke werden begroot op € 5.345.000. Afsproken is dat de partijen elk 1/3 deel van de kosten dragen, oftewel voor onze gemeente € 1.782.000.

Voor fase 2, voor de periode tot 1 juli 2010, is € 8.17.000 begroot, waarvan € 850.000 wordt gedekt uit de vrijval uit fase 1. In deze fase wordt het VO voor lijn 1 gemaakt en een schetsontwerp voor lijn 2. Voor het gemeentelijk aandeel in de kosten (1/3 deel van € 8,17 - € 0,85 miljoen) ad € 2.440.000 heeft de raad een aanvullend planvoorbereidingskrediet van € 1,96 miljoen voor lijn 1 en een voorfinancieringskrediet van € 0,48 miljoen voor lijn 2 beschikbaar gesteld.

Fase 3 staat in het teken van het starten van de aanbestedingsfase. De periode start na 1 juli 2010. Naast het starten van de aanbestedingsfase zal het schetsontwerp voor lijn 2 en de koppelingsvariant uitgewerkt worden tot een VO. Voor deze periode is € 7.500.000 begroot, het gemeentelijk aandeel (1/3 deel) bedraagt €2.500.000.

Het gemeentelijk aandeel in de kosten van het Projectbureau Regiotram tot 30 juni 2010 is daarmee als volgt samen te vatten:

Fase 1	€ 1.782.000
Fase 2	€ 2.440.000
Fase 3	€ 2.500.000
Totaal	€ 6.722.000

Naast deze kosten maakt de gemeente ook kosten voor de eigen projectorganisatie. Deze kosten bedragen ultimo 2009 rond € 900.000. De totale voorbereidingskosten bedragen daarmee rond € 7.622.000.

In september van 2010 zal een aanvullende kredietaanvraag worden gedaan van € 400.000. Deze kosten hangen samen met het borgen van de gemeentelijke belangen, bestuurlijke advisering en control tot eind 2010. Voor de kosten van het Projectbureau Regiotram vanaf 1 juli 2010 is inmiddels een aanvullende kredietaanvraag gedaan.

### Stand van de kredieten

Raadsbesluit 27 april 2005, nr. 6H	320.000
Raadsbesluit 21 februari 2007, nr. g	3.000.000
Raadsbesluit 17 juni 2009, nr. 6f, planvoorbereidingskrediet lijn 1	1.956.000
Raadsbesluit 17 juni 2009, nr. 6f, voorfinancieringskrediet lijn 2	484.000
Raadsbesluit 17 februari 2010, nr. 6j, verwervingskrediet	4.440.000
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr. 6k, planvoorbereidingskrediet fase 3	2.484.000
Totaal beschikbaar krediet	<b>12.684.000</b>

### Dekking

De dekking van het krediet van 2007 bestaat uit:

- 1.246.000 incidenteel nieuw beleid 2004
- 1.754.000 structureel nieuw beleid 2005 (onderdeel Kolibri)

De kredieten van 2009 worden gedekt uit:

- 1.956.000 incidentele vrijval structureel nieuw beleid Kolibri 2005-2009
- 484.000 voorfinanciering van RSP-middelen t.b.v. lijn 2

De kredieten voor 2010 worden gedekt uit:

- 4.440.000 gereserveerde nieuw beleidsmiddelen Kolibri/tram
- 1.484.000 incidentele vrijval structureel nieuw beleid Kolibri 2005-2010
- 1.000.000 voorfinanciering van RSP-middelen t.b.v. lijn 2.

De tot nu toe gemaakte kosten blijven binnen het gestelde krediet.

### Investeringskosten

De kosten van de lijn Hoofdstation-Zernike zijn oorspronkelijk geraamd op €167 miljoen, prijspeil 2008. De kosten van lijn 2 zijn oorspronkelijk geraamd op € 132 miljoen. Het totaal van de investeringsraming van lijn 1 en 2 bedroeg derhalve € 299 miljoen.

De kostenraming is de afgelopen periode nader verfijnd. De uitkomsten worden meegenomen bij de besluitvorming over de tram in het najaar.

### Dekking

De eigen begrotingsmiddelen voorzien in een investeringsbijdrage van € 50 miljoen in 2014; De provincie is voornemens rond € 50 miljoen beschikbaar te stellen (eveneens prijspeil 2014). De stuurgroep Regio Groningen-Assen tenslotte heeft op 21 februari 2007 ingestemd met het concept meerjaren investeringsprogramma (MIP) voor de periode 2008-2015. Daarin is € 20 miljoen opgenomen voor de tram.

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

gedekt door extra bijdragen van de gemeente, provincie en regiovisie van respectievelijk € 39 miljoen, € 28 miljoen en € 42 miljoen.

In totaal bedraagt onze gemeentelijke bijdrage derhalve € 89 miljoen. Momenteel bedraagt het tekort op dit gemeentelijk toegezegde aandeel rond € 15 miljoen. Dit wordt vooral veroorzaakt door een lagere verkoopopbrengst van Essent. Bij de verkoop van Essent was de opbrengst lager dan verwacht omdat EPZ (o.a. Kerncentrale Borssele) niet verkocht mocht worden. De raad heeft in dat kader besloten de jaarlijkse inkomsten die betrekking hebben op Essent, Essent Milieu, Enexis en EPZ in te zetten voor het Raamwerk Regiorail totdat het tekort gedekt is. Met de jaarlijkse inkomsten (dividend- en rente inkomsten en de aflossing van de lening door Enexis aan de aandeelhouders) Verwachten we dat in 2015 het benodigde bedrag van circa € 15 miljoen is gespaard.

### **Financiële risico's**

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

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

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

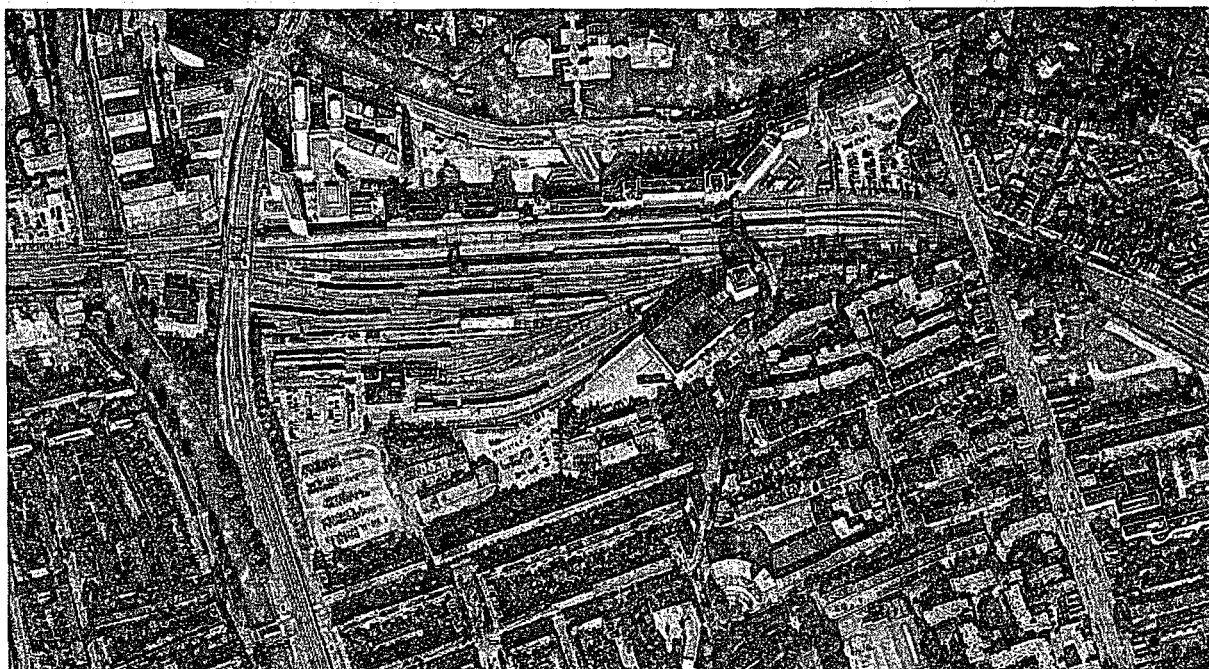
- a. de bijdrage uit de markt en regio van €30 miljoen;
- b. externe subsidiebronnen;
- c. versobering binnen het totale programma Raamwerk RegioRail;
- d. een bijdrage van gemeente en provincie in de verhouding 50/50.

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

Op grond van de huidige aannames schat het Projectbureau RegioTram in dat, rekeninghoudend met de (positieve) effecten van de tram op de exploitatie van enkele buslijnen, de exploitatie budgettair neutraal kan geschieden. Wel dient te worden onderkend dat afwijkingen in de reizigersgroei c.q. een reizigersfluctuatie invloed heeft op de exploitatie. Op grond van de huidige inzichten wordt bijna € 10 miljoen geraamd aan reizigersinkomsten. Wij zullen de aannames en uitgangspunten in de komende periode constant blijven monitoren.



## 13. STATIONSGBIED



### 1. Voortgang

Het Stationsgebied is een belangrijk knooppunt in Noord-Nederland. Het ligt strategisch tussen de binnenstad en de zuidelijke ringweg en is het onbetwiste vervoersknooppunt van het Noorden. In 2007/8 hebben we voorverkenningen verricht, waarvan het resultaat is opgenomen in het structuurplan “Stad op scherp”. Het stationsgebied is daarin door u aangemerkt als dynamo voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de stad. Aan deze voorverkenningen hebben we een vervolg gegeven.

In het verlengde van het bezoek aan enkele stationsgebieden in Nederland op 14 november 2008 met een vertegenwoordiging uit uw raad, hebben we in een gecombineerde raadscommissie op 4 maart 2009 de gedachten over de ontwikkeling van het stationsgebied verder met u aangescherpt. Ook hebben we daar aangegeven dat we ons de komende periode richten op het formuleren van de ontwerpopgave. In dat kader hebben we een verdieping gegeven aan de voorverkenningen. We hebben o.a. door AGV-Movares een onderzoek laten verrichten naar de mogelijkheden voor de toekomstige ruimtelijke organisatie van alle verkeersfuncties in het gebied. Ook hebben we nader ingezoomd op de Glaudé-locatie met het oog op de toekomstige aanlanding van de tram hier. We hebben AGV Movares ook gevraagd om de ligging van het toekomstige transferpunt nader uit te vergroten om de aanlanding van de tram ook zoveel als mogelijk toekomstvast te maken. Verder hebben we een alternatieve locatie voor het emplacement verkend, mocht verplaatsing uiteindelijk aan de orde komen. Aan de andere kant hebben we onze blik verruimd tot de gehele spoorzone zoals die van oost naar west door de stad loopt. Dit met het oog op een opeenstapeling van afzonderlijke spoorse projecten, zoals die voor een groot deel voortvloeien uit het RSP. De vraagstukken die samenhangen met de ruimtelijke inpassing van extra infrastructuur zijn hiermee in beeld gebracht. Deze zullen we inbrengen bij de uitwerking van de verschillende projecten, o.a. bij de plannen voor een nieuwe spoorlijn Groningen-Heerenveen.



Wij werken in dit kader nauw samen met direct betrokken partijen bij de ontwikkeling van dit gebied: de provincie, ProRail en NS-Poort en het Projectbureau Regiotram. Op bestuurlijk niveau hebben we een Stuurgroep ingesteld. De afspraken met deze partijen over het te volgen traject hebben we vastgelegd in een projectofferte, waarover we met u in de gecombineerde raadscommissie R&W en B&V op 10 februari 2010 van gedachten hebben gewisseld. Dit heeft tot een versnelling in het proces geleid. De neerslag hiervan in de ontwerpogave hebben we gebruikt om in juni een combinatie van een ingenieurs- en stedenbouwkundig bureau te selecteren, die voor ons de ontwikkelingsmogelijkheden van het stationsgebied in beeld gaat brengen. Omdat de invulling van het gebied met een mix aan functies een kwestie van lange adem is en daardoor weinig concreet, hebben we door het bureau Concire een gebiedsconcept laten ontwikkelen die eveneens in juni gereed is gekomen. Een dergelijk concept is ook voor het Centraal Station in Rotterdam nuttig gebleken. Hiermee krijgen we meer houvast voor de identiteit en het karakter van het stationsgebied. Ondanks het nog onbekende programma krijgt de ontwikkelingsvisie hierdoor meer body en kan hij beter worden ingezet om te selecteren en te sturen op de hier gewenste invulling. Wij hopen in het najaar ontwikkelingsscenario's gereed te hebben om uiteindelijk tot de keuze voor en de uitwerking in een ontwikkelingsvisie te komen.

ProRail heeft de scopestudie naar de projecten die in het kader van het RSP zijn benoemd voor de regionale spoorlijnen, vrijwel afgerond. Deze studie maakt inmiddels inzichtelijk, dat een aantal maatregelen op het station zelf gefaseerd moet worden uitgevoerd om afstemming te houden met de planning voor de Regio Tram.

## 2. Risico's

De visieontwikkeling bevindt zich in de beginfase. Doel is te komen tot een integrale lange termijnvisie van de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied. Dus hoe kunnen we verkeersprogramma's en vastgoedontwikkeling zodanig uitvoeren dat ze optimaal op elkaar zijn afgestemd en elkaar versterken. Dit is een ingewikkelde vraagstelling, waarvan de beantwoording tijd kost zoals we u hebben laten zien. Datzelfde geldt des te meer voor de verwerving van externe middelen. Maar er moeten op korte termijn wel besluiten worden genomen over een aantal zaken die nu spelen. De aanlanding van de tram is daarvan een voorbeeld.

Er zijn ook andere maatregelen op het station die met het oog op het spoorverkeer op afzienbare termijn tot uitvoering moeten komen. Het gaat daarbij onder andere om de doorkoppeling van de regionale lijnen, de daarvoor noodzakelijke spoorpassage en eventueel een nieuwe stationshal.

Het risico bij deze ontwikkelingen is dat ze uiteindelijk niet of minder goed passen in het ideale eindbeeld. Deels moeten we dat aanvaarden, deels is het te voorkomen door bepaalde maatregelen een tijdelijk karakter te geven en door goed af te stemmen met andere wezenlijke en hiermee samenhangende projecten zoals de Regio Tram en de Zuidelijke Ringweg. Wij zullen deze samenhang nauwgezet bewaken in de bestuurlijke overleggen rond deze onderwerpen.

Een belangrijk organisatorisch risico is het samenwerkingsrisico. Er zijn veel belangen en posities annex met de ontwikkeling van het stationsgebied. Het is daarom zaak om al deze belangen goed voor ogen te houden bij het maken van keuzes. Een effectieve samenwerking

valt of staat hier immers mee. De gekozen organisatievorm kan hieraan een goede bijdrage leveren.

### **3. Financiën**

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

Raadsbesluit 17 december 2008, nr. 6 g	300.000
Raadsbesluit 22 april 2009, nr. 412	242.000
Raadsbesluit februari 2010, nr. 603	458.000
Totaal toegestane plankosten	1.000.000

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

#### **Stand van de uitgaven**

Totaal verantwoord t/m 30 april 2010	598.000
--------------------------------------	---------