

RAADSVOORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 10.2470480

Registratienummer : GR 10.

Ingekomen op :

Onderwerp: Aanvullend krediet HOV-as West 3^e fase

Groningen, **24 DEC 2010**

Aan de raad,

In de raadsvergadering van 23 juni 2010 heeft u het stedenbouwkundig ontwerp van het busbaantracé voor de HOV-as West 3^e fase (Paterswoldseweg-Centraal Station) vastgesteld en een plankostenkrediet van € 250.000,-- beschikbaar gesteld. Het totaal aan toegekend plankostenkrediet kwam daarmee uit op € 510.000,--.

In het voorliggende raadsvoorstel wordt u geïnformeerd over de snelheid die bij dit project geboden is en wordt een voorstel gedaan voor een aanvullend plankostenkrediet. Het voorstel voor een *uitvoeringskrediet* wordt u in de loop van 2011 aangeboden. We beginnen met het aangeven van het belang van de HOV-as Peizerweg.

Belang HOV-as Peizerweg.

Een wezenlijk onderdeel van onze strategie om stad en regio bereikbaar te houden is het ontwikkelen van HOV-assen en het realiseren van diverse transferia nabij de ringwegen (Kolibri netwerk). De vervoersbundel uit Roden, Leek en Friesland is groot en de huidige verbinding is indirect en kent (grote) doorstromingsproblemen. Daarom ontwikkelen we de HOV-as Peizerweg tussen het Transferium Hoogkerk en het Hoofdstation.

Op relatief korte termijn is de HOV-as Peizerweg ook van belang voor de bereikbaarheid vanwege de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg. In die situatie zijn het Transferium Hoogkerk en de HOV-as Peizerweg onontbeerlijk voor de opvang van de verkeersstromen uit het westen.

Snelheid geboden.

Voor de HOV-as 3^e fase is € 12 mln. beschikbaar, te weten € 4 mln. Quick-Win, € 4 mln. vanuit de Regio en € 4 mln. eigen middelen. Het is een tijd lang onduidelijk geweest welke criteria het Rijk zou hanteren bij het verstrekken van de € 4 mln. Quick-Win subsidie. Onlangs hebben we vernomen dat het hele project voor 1 januari 2013 moet zijn *uitgevoerd*.¹ Om die datum te halen is de planning van het project fors "gecomprimeerd"².

¹ Tot voor kort gingen we er vanuit dat de *financiële verplichtingen* moesten zijn aangegaan voor 1 januari 2013. Nu blijkt dat bussen over het tracé moeten kunnen rijden. Hiervan hebben we nog geen schriftelijke bevestiging.

² De planning is bij de stukken gevoegd.

Het comprimeren betekent dat:

- de "formele" inspraak achterwege wordt gelaten³. In onze ogen kan dit omdat in het voortraject - de vaststelling van het "tracé HOV-as Peizerweg" - participatie van alle betrokkenen reeds heeft plaatsgevonden. Uiteraard wordt de wettelijk vereiste bestemmingsplanprocedure - met een eerste en tweede tervisie-legging - doorlopen. Op 13 oktober 2010 hebben wij het vier-buurtenuitvoerendebestemmingsplanprocedure geïnformeerd. We hebben afgesproken bij ieder overleg aanwezig te zijn. Bij onderwerpen die specifiek een buurt aangaan, wordt met de betreffende buurt afzonderlijk overlegd.
- Een aantal processtappen die in de regel serieel worden doorlopen, gaan we nu parallel laten lopen. Onder andere het uitvoeren van onderzoeken (bodem, lucht geluid e.d.) en het schrijven van het voorontwerp. De bouwvergunningprocedure wordt - behoudens de afgifte van de vergunning - gelijktijdig met de tweede tervisielegging van het bestemmingsplan doorlopen. De vergunning zelf wordt, direct nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, verleend. De fasen van het voorlopig ontwerp en het definitief ontwerp van de brug en het tracé zijn ingekort. Voor het schetsontwerp voor de brug en de hellingbaan is reeds aan een extern architectenbureau opdracht verleend. Nog voor het eind van dit jaar is deze opdracht afgerond.

Aanvullend plankostenkrediet.

Zoals hierboven gemeld, is via eerdere besluitvorming tot op heden € 510.000,- aan plankostenkrediet toegekend. Het betreft hier de volgende besluitmomenten:

- € 150.000,- bij besluit van 26 maart 2008, nr. 7g;
- € 110.000,- bij besluit van 28 april 2010, nr. 6a;
- € 250.000,- bij besluit van 23 juni 2010, nr 8b.

In het raadsvoorstel van 23 juni 2010 zijn de activiteiten die worden verricht op hoofdlijnen beschreven. Nu we wat verder zijn in het proces, is het mogelijk meer gedifferentieerd de werkzaamheden te benoemen en te plannen. De plankosten bestaan onder andere uit kosten die we maken voor de verwerving van gronden en kosten voor nadere uitwerking en opstellen voorlopig ontwerp van het tracé en een nieuwe brug over het Noord-Willemskanaal.

Nu de planning is gecompriëmeerd zijn werkzaamheden in elkaar geschoven. Veel van de werkzaamheden van ons ingenieursbureau worden daardoor vroeger in het planproces uitgevoerd. Voor de plankosten die voor het definitief ontwerp moeten worden verricht en voor de kosten van de voorbereidingswerkzaamheden van het ingenieursbureau verzoeken wij u een krediet beschikbaar te stellen van € 900.000,-.

Deze kosten worden gedekt uit de voorziening openbaar vervoer. Administratief kan dit met de volgende begrotingswijziging worden verwerkt.

³ In de raad van 16 december 2009 is het document "procedure voor ruimtelijke projecten" vastgesteld. Daarin is vastgelegd dat na een goed verlopen participatie geen formele inspraakprocedure meer hoeft te worden gevoerd.

| Begrotingswijziging 2011 | | | | | | | |
|---------------------------|--|----------|-------|----------|--------------------|---------------------|----------|
| Betrokken dienst | RO/EZ | | | | | | |
| Naam voorstel | Aanvullend plankostenkrediet HOV-as West 3e fase | | | | | | |
| Incidenteel / Structureel | Incidenteel | | | | | | |
| Soort wijziging | Investering | | | | | | |
| Tijdsplanning krediet | 2011 | | | | | | |
| Deur | Financiële begrotingswijziging | Lasten | Baten | Saldo | Toevoeging reserve | Onttrekking reserve | Saldo |
| 7.2 | Verkeer en Vervoer | 900.000 | | 900.000- | | | 900.000- |
| 7.2 | Verkeer en Vervoer (VZ Openbaar Vervoer) | 900.000- | | 900.000 | | | 900.000 |
| | Totale begrotingswijziging | - | - | - | - | - | - |

Risico's.

In het raadsvoorstel van juni 2010 is vermeld: *Het voorgestelde tracé is inmiddels doorgerekend. Hieruit blijkt dat de voorgestelde oplossing, in beginsel, voor de toegekende € 12 miljoen aangelegd kan worden.*⁴

Voor de goede orde zij vermeld dat doorrekening van het tracé alleen in globale zin mogelijk was. Een nauwkeuriger doorrekening geschiedt als nadere onderzoeken en nadere uitwerking hebben plaatsgevonden. Het voorlopig ontwerp denken wij nog voor de komende jaarwisseling gereed te hebben, het definitief ontwerp nog voor de zomer van 2011. Dan zijn wij in staat te bepalen of de geraamde € 12 mln. toereikend is. Dan ook is er zicht op "overige risico's".

- Voor de aanleg van het tracé is het nodig grond van ProRail/Railinfratrust/NS vastgoed te verwerven. De ervaring leert dat overeenstemming met deze partijen vaak lang duurt. Dat betekent dat pas in een laat stadium zicht is op de verwervingskosten.
- Een deel van het tracé loopt over de oude Nelf-locatie. Uit monsters is gebleken dat de grond op deze locatie vervuild is. De mate van vervuiling en daarmee ook de benodigde mate van sanering is op dit moment niet duidelijk. Nader onderzoek zal uitwijzen of (mogelijke) saneringskosten binnen de exploitatie zijn op te vangen.
- Bekend is dat in de buurt van de verkeersleidingpost van ProRail (veel) kabels en leidingen aanwezig zijn. Met de keuze van het tracé is hier naar gekeken en zoveel als mogelijk rekening gehouden. Een volledig zicht op mogelijke (financiële) risico's kan verkregen worden als "proefsleuven" zijn gegraven.

⁴ Voor dit project is er een budget van € 12 miljoen euro beschikbaar. Deze bestaat uit € 4 miljoen Quick Win, € 4 miljoen Regiofonds en € 4 miljoen BDU en eigen middelen. Aan eigen middelen is voor dit project: € 2.220.000,-- gereserveerd vanuit de voorziening OV.

Dit betekent dat vanuit BDU € 1.780.000,-- nodig is om op € 4 miljoen uit te komen. De afgelopen jaren werd verondersteld dat ruim € 1,8 miljoen door de provincie was beschikt. Het ging hier echter om een bruto BDU-bijdrage. De netto-bijdrage vanuit BDU is € 1.548.715,--. Dit is te weinig om op de totaal benodigde € 4 miljoen BDU en eigen middelen te komen.

Wij zijn nu voornemens om in 2012 (de aanvraag 2011 is inmiddels geweest) een bedrag van € 231.285,-- (het verschil tussen € 1.780.000,-- en € 1.548.715,--) aan netto-BDU bij de provincie aan te vragen. Hiermee komen we weer op de benodigde € 4 miljoen.

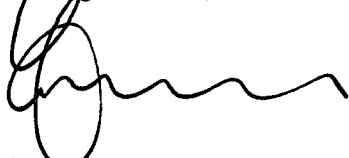
Voorstel.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. een aanvullend plankostenkrediet van € 900.000,-- beschikbaar te stellen. Het totale plankostenkrediet komt daarmee uit op € 1.410.000,--. De dekking - met een omvang van € 1.410.000,-- - is afkomstig uit de voorziening openbaar vervoer;
- II. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen.

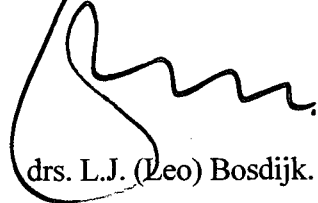
Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,



dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

de secretaris,



drs. L.J. (Leo) Bosdijk.

