

## COMMISSIE BEHEER EN VERKEER

griffier van de raadscommissie  
martijn.kest@griffie.groningen.nl  
tel 050-367 7726

### VERGADERSTUK

vergaderdatum: 21 november

onderwerp: Reconstructie kruising Noordelijke ringweg - Bedumerweg

**Aan de raad,**

#### **Aanleiding**

Samen met de Provincie willen wij, om de doorstroming in de toekomst te garanderen, op termijn alle kruispunten van de ringwegen ongelijkvloers te maken. Om deze ambitie te realiseren reserveren de Gemeente en de Provincie jaarlijks middelen voor het opwaarderen van de ringwegen. Overeengekomen is dat volgende projecten hierdoor kunnen worden aangepakt:

- 1 Westelijke Ringweg / Hoendiep
- 2 Noordelijke Ringweg / Westelijke Ringweg
- 3 Noordelijke Ringweg / Bedumerweg / Noordzeebrug

Inmiddels is de reconstructie Westelijke Ringweg / Hoendiep afgerond. Met het plan voor de reconstructie Noordelijke Ringweg / Westelijke Ringweg Reitdiep heeft u afgelopen mei ingestemd en binnenkort worden de reconstructiewerkzaamheden buiten op straat zichtbaar.

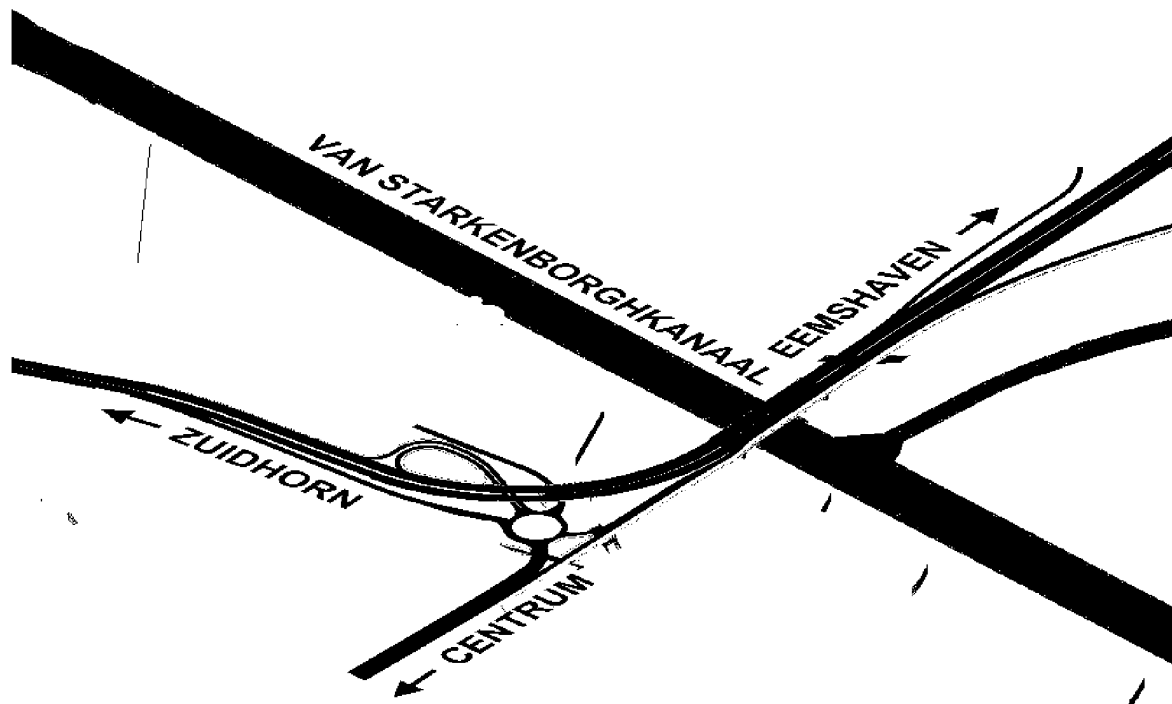
Tegelijkertijd met de wens om de ringwegen op te waarden, ligt er vanuit het rijk de wens om de Vaarweg Lemmer-Delfzijl op te waarden tot een nationale hoofdvaarweg (klasse V). De vaarweg wordt in fasen geschikt gemaakt voor grotere schepen. De Noordzeebrug moet hiervoor worden vervangen door een hogere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

In deze nota leggen wij het ontwerp en de kredietaanvraag voor het project Noordelijke Ringweg / Bedumerweg / Noordzeebrug ter besluitvorming aan u voor.

#### **Vernieuwing Noordzeebrug en aansluiting Bedumerweg**

Het ontwerp (zie ook bijlage 1, 2 en 3) heeft de provincie ontwikkeld in nauw overleg met rijk en gemeente. Dit geldt voor de keuzes van de principeoplossing, de uitwerking op hoofdlijnen en voor de detailuitwerking van het plan. Het ontwerp is ontstaan na een gedegen afweging van functionaliteit, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing en kosten.

Niet alleen ambtelijk is dit plan afgestemd, maar ook op bestuurlijk niveau is er regelmatig overleg geweest tussen de verantwoordelijke portefeuillehouders van provincie en gemeente.



Figuur 1: vogelvlucht nieuwe situatie

### Toelichting ontwerp

Uitgangspunt voor het ontwerp is de voorkeursvariant zoals vastgelegd in de Planstudie Vaarweg Lemmer-Delfzijl. Deze voorkeursvariant bestaat uit een nieuwe hoge vaste brug in combinatie met een ongelijkvloerse kruising aan de zuidzijde. De doorvaarthoogte van de brug wordt aangepast van iets minder dan 6,5 m nu, naar 9,1 m in de nieuwe situatie. Hiermee voldoet de brug aan de doorvaarthoogte zoals deze is vastgesteld in de planstudie vaarweg Lemmer/ Delfzijl.

Ten zuiden van de zuidelijke toerit (aan het eind van de Bedumerweg) komt een rotonde te liggen. Alle aansluitingen van de onderliggende wegstructuur op de ringweg lopen via deze rotonde, met uitzondering van de oprit vanaf de Bedumerweg richting Eemshaven. De aansluiting van de Bedumerweg naar bedrijventerrein De Hoogte loopt eveneens via de rotonde. Met het ongelijkvloers maken van het punt Plataanlaan ( noordelijke ringweg) / Bedumerweg vervallen de VRI's in de ringweg (aansluiting v.d. Hoopstraat) en aan het eind van de Bedumerweg.

Het ontwerp is met een verkeerssimulatie doorgerekend voor de situatie in 2020. Het ontwerp is naar aanleiding hiervan op details verbeterd en de simulatie laat zien dat het ontwerp de toekomstige verkeersstromen adequaat kan afwickelen en is daarmee toekomstvast.

Door de reconstructie van de kruising verbetert niet alleen de doorstroming op de ringweg en het onderliggende wegennet (met name Bedumerweg) maar door de komst van de ongelijkvloerse aansluitingen en de rotonde neemt de verkeersveiligheid toe.

### De fiets

Een hogere brug betekent dat fietsers meer hoogte moeten overwinnen dan voorheen. De hellingshoek voor de naar de brug toeleidende fietspaden die past binnen de beschikbare ruimte is dusdanig steil dat

het voor de minder energieke fietsers ongeschikt is. Een oplossing voor dit probleem moest gevonden worden. Na bestudering van een aantal alternatieven is gekozen voor het toepassen van rolpaden (soort lopende band), voor het opgaand fietsverkeer. Staand op deze rolpaden kan de fietser het volledige hoogteverschil van circa 9 m comfortabel overbruggen. De snelheid van de rolbaan is vergelijkbaar met die van de roltrappen in de warenhuizen of de rolbaan te Schiphol. Als alternatief (en voor het afdalen) kan de fietser ook gebruik maken van een fietspad met een vaste helling. De fietsroute over de brug in de nieuwe situatie komt te liggen aan de oostzijde van de brug. Evenals in de huidige situatie kan het fietsverkeer zowel aan de zuid- als aan de noordzijde van de Plataanlaan via een tunnel de ringweg kruisen.

#### Rolpaden en ervaringen elders in het land

De gemeente Rotterdam heeft al jarenlang ervaring met dergelijke voorzieningen in het openbare gebied. Eén van de oudste rolbanen voor fietsers en voetgangers van Nederland is te vinden in de Maas-tunnel. Deze baan overbrugt het hoogte verschil van de kade naar de tunnel. Deze rolbaan is ligt geheel in pandig en is dus niet onderhevig aan weersinvloeden. In het Botlekgebied (onderdeel van de industrie -havengebied de Maasvlakte) is een rolbaan gebouwd in de openbare ruimte. Deze baan overbrugt een hoogte verschil van 8.00 m. De baan heeft een half open constructie (overkapping). Deze overkapping is aangebracht vanuit comfort overwegingen. Ook voor deze baan geldt dat deze al jarenlang naar tevredenheid functioneert. Inmiddels zijn ook in de gemeente Nijmegen rolbanen aangelegd. De ervaringen in Nijmegen zijn positief.

Voor de Noordzeebrug geldt dat een hoogte verschil van circa 9.00 meter moet worden overwonnen. De banen zelf, aan weerszijden van de brug wordt niet overkapt. Voor deze banen geldt dat zij in bewoond gebied wordt aangelegd.

#### Stedenbouwkundige inpassing

Aan de stedenbouwkundige inpassing van het project is veel aandacht besteed. Door het rechte trekken van de bestaande bocht in de Bedumerweg ontstaat een mooie rechte lijn in de Bedumerweg die eindigt op de nieuwe rotonde.

#### Informatiebijeenkomsten

In december 2005 hebben wij, samen met het college van Gedeputeerde Staten het voorstel voor de reconstructie Noordelijke Ringweg / Bedumerweg / Noordzeebrug vrijgegeven voor inspraak. In maart 2006 zijn er drie informatieavonden gehouden voor respectievelijk belangenorganisaties, bedrijven en omwonenden.

De opkomst tijdens de avonden varieerde van ca. 30 belangstellenden tijdens de beide eerste avonden, tot circa 100 op de laatste avond.

De noodzaak van een reconstructie en de hoofdopzet van het ontwerp werden breed ondersteund tijdens de inspraakavonden. De opmerkingen en vragen hadden allen betrekking op *onderdelen* van het plan.

Mede als gevolg van de informatieavonden is bij de uitwerking van het plan nog extra aandacht besteed aan de kruising van het fietsverkeer met de Groningerweg. In de nieuwe situatie vervalt het fietspad aan de westzijde van de brug en wordt aan oostzijde één kwalitatief hoogwaardig fietspad (met rolpaden) teruggebracht. Daarmee is het voor het fietsverkeer, uit de richting Bedum en in de richting van Noorderhoogebrug, niet meer mogelijk de Noordzeebrug te gebruiken zonder het autoverkeer op de Groningerweg te kruisen. Tijdens de informatieavonden is aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid op dit punt. Gekeken is naar een aantal varianten, waaronder de aanleg van een alternatieve fietsroute vanaf de Noordzeebrug richting Noorderhoogebrug. Uiteindelijk is gekozen voor een verbetering van de *bestaande* fietsstructuur *ter plaatse* van de Groningerweg. In de verdere uitwerking wordt de volledige fietsstructuur tussen het begin van de oprit bij Noorderhoogebrug en de kruising Groningerweg-Winsumerweg betrokken.



## **Geluidsproblematiek**

Tijdens de informatieavonden zijn diverse vragen gesteld over de geluidsoverlast bij Noorderhoogbrug. Het betreft een bestaand probleem (saneringssituatie) waarvoor in principe de gemeente Groningen verantwoordelijk is. Het gaat hier om een probleem dat al enige jaren speelt. De reconstructie van de Noordzeebrug leidt er toe dat de geluidsproblematiek ten opzichte van de bestaande situatie slechts beperkt toeneemt, minder dan 2 dB(A). Dit betekent dat er vanuit het project Noordzeebrug gezien geen geluidwerende maatregelen ter hoogte van Noorderhoogbrug noodzakelijk zijn. In het project is daarom geen voorziening opgenomen voor deze geluidsproblematiek.

Omdat deze problematiek een lange geschiedenis kent en omdat er in de huidige situatie sprake is van een saneringssituatie, is het reëel om bij uitvoering van het project geluidswerende voorzieningen ter hoogte Noorderhoogbrug aan te brengen. Door de gemeente en provincie wordt onderzocht in welke vorm deze maatregel moet worden uitgevoerd. Berekeningen hebben uitgewezen dat een scherm van 1,5 m. hoog en 400 m. lang een goede reductie van de geluidbelasting oplevert. Voor de meeste woningen betekent het een reductie van de geluidbelasting van 6 tot 7 dB(A). Door het geluidsscherm binnen het bestek van het gehele project Noordzeebrug uit te voeren kunnen de kosten zo laag mogelijk gehouden worden. Uit ambtelijk overleg blijkt dat de provincie in de kosten van een geluidsscherm wil bijdragen. Dekking van de gemeentelijke kosten dient gevonden te worden in de begroting van stadsdeelcoördinatie, verkeer en vervoer en de Milieudienst. Zodra meer helderheid is over de vormgeving van de geluidwerende voorziening en de financiële gevolgen in beeld zijn gebracht zullen wij u middels een aparte notitie informeren.

## **Bodemkwaliteit.**

In het plangebied is er op een aantal punten sprake van bodemverontreiniging. Of en hoeverre deze verontreiniging de uitvoering beïnvloedt is nu niet in te schatten. De mogelijk vervuilde locaties zijn:

- ondergrondse tanks nabij Smirnoffstraat nr. 4, toekomstige locatie rotonde
- een oud Fina station, op de kop van de Bedumerweg
- diverse dempingen met mogelijke gevolgen voor de grondwaterkwaliteit

Binnen het project (begroting) is in beperkte mate rekening gehouden met mogelijke bodemvervuiling. Indien blijkt dat de vervuiling doorwerkt in de uitvoeringsduur van het project of dat dit leidt tot een toename van de kosten dan zullen wij u hierover nader informeren.

## **Planningsrisico's**

Doelstelling is om medio 2007 met de uitvoering te starten. De twee overheersende risico's voor deze planning zijn de grondverwerving en de bestemmingsplanprocedure. De bestemmingsplanprocedure kan daarbij van invloed zijn op de procedure van verwerving.

## **Bestemmingsplanprocedure**

Het plan past niet in het huidige bestemmingsplan. Om de uitvoering van het plan mogelijk te maken moet een artikel 19 procedure worden doorlopen. De artikel 19-procedure omvat vrijstelling van het nu geldende bestemmingsplan, vooruitlopend op de heziening van het bestemmingsplan. Wat betreft de aanleg van wegen is een vrijstellingsbesluit sec voldoende; daarmee kan het aanleggen beginnen. Ten aanzien van de kunstwerken (bruggen, geluidsschermen e.d.) is een bouwvergunning gecombineerd met een vrijstellingsbesluit nodig. Voor dit laatste geldt dat een lichte artikel 19-procedure hier volstaat: de vrijstellingen kunnen worden verleend op basis van de provinciale vrijstellingslijst. Daarvoor is een B&W-besluit voldoende. De vrijstellingen kunnen worden verleend na een ter inzage legging van de aanvraag van de provincie van 6 weken en het beantwoorden van de ingekomen zienswijzen. Voor de kunstwerken, de bouw van viaduct en brug wordt een zogenaamde 2 fasenbouwvergunning aangevraagd. Fase 1 voor het planologisch deel (de vrijstellingen), fase 2 voor het technische deel.

## **Grondverwerving en eigendom**

Het project behelst een groter ruimtebeslag voor infrastructuur dan in de huidige situatie. Deze extra ruimte kan alleen gevonden worden door 4 percelen van het bedrijventerrein De Hoogte aan te kopen en de bedrijfsgebouwen die daarop staan te verwijderen. Het proces van grondverwerving is inmiddels opgestart door de provincie. De onderhandelingen zijn complex en vragen een zorgvuldig proces. De tijd voor de verwerving kan daarmee wel eens langer duren dan de planning om medio 2007 te starten met uitvoeren toestaat. De grondverwerving is derhalve aan te merken als een kritische factor in de planning. De benodigde tijd wordt bepaald door zowel de tijd voor onderhandelingen tussen provincie en bedrijven als door de tijd welke de bedrijven nodig hebben voor (de voorbereiding van) de feitelijke verhuizing. Inmiddels bestaat er ten aanzien van één perceel overeenstemming over de aankoop. Vooralsnog wordt uitgegaan van verwerving in der minne en een start van de uitvoering van het project in 2007. In geval van onteigening moet er rekening mee worden gehouden dat de benodigde grond zeker niet eerder dan eind 2008 beschikbaar is. De onteigeningsprocedure kan niet eerder in gang worden gezet dan nadat de bestemmingsplanprocedure tot het stadium van indeling en zienswijzen is gevorderd.

Bij een gunstig verloop van de onderhandelingen kunnen mogelijk al op korte termijn bindende afspraken worden gemaakt met één of meerdere partijen. Wanneer deze kans zich voordoet moeten provincie en gemeente daar gebruik van maken, zowel in het belang van het project als in het belang van een correcte handelswijze tegenover de betrokken bedrijven.

## **Beheer en onderhoud**

Door de nieuwe infrastructuur zullen eigendomsgrenzen wijzigen. Uitgangspunt is dat de eigenaar ook beheerder is. Deze stelregel verschaft nu en in de toekomst duidelijkheid. Dit heeft als gevolg dat de gemeente Groningen een areaaluitbreiding krijgt. De verdeling van beheer en onderhoud tussen de provincie en de gemeente grijpt terug op de verdeling die ook elders rond de ringweg wordt toegepast. Dit betekent dat het beheer en onderhoud van de ringweg met op- en afritten voor rekening komt van de provincie. De onderliggende wegstructuur (incl. rotonde) en fiets- en voetpaden komen voor rekening van de gemeente. Alhoewel het totaal te beheren areaal van wegen en groen groter wordt is de verwachting dat met een eenvoudige inrichting de beheer- en onderhoudskosten gelijk kunnen blijven. Door het vervallen van de VRI op de bestaande kruising komt een bedrag vrij van € 11.678,- per jaar. De helft van dit bedrag komt ten goede aan de gemeente.

Omdat de VRI, na realisatie, komt te vervallen is er sprake van een vrijval van € 5839 per jaar. Dit bedrag kan gebruikt worden voor de exploitatie van de openbare verlichting op dit punt.

Wat betreft de fietsvoorziening (rolpaden) is het voorstel dat de kosten van beheer en onderhoud gelijk worden verdeeld tussen provincie en gemeente. Dit betekent een jaarlijkse kostenpost voor gemeente en provincie van € 24.000,- ieder. Van deze in totaal € 48.000,- per jaar is € 15.000,-<sup>2</sup> bestemd voor onderhoud en € 33.000,-<sup>3</sup> voor (camera)toezicht.

Hiervoor is op dit moment binnen de begroting van Stadsbeheer geen financiële dekking.

Gezien het belang van het project zal het beheer en onderhoud van de voorzieningen worden gefinancierd uit de huidige middelen die beschikbaar zijn voor het beheer en onderhoud van de rest van de stad. Nadere voorstellen over wie het beheer en onderhoud van de rolbanen ter hand gaat nemen volgen nog.

Bovengenoemde kosten gaan in vanaf 2009, of na oplevering van het project.

Het gevolg van deze inzet is dat er in toekomst wel gezocht zal moeten worden naar een sleutel waarin de uitbreiding of omvorming van onderhoudsareaal gestalte krijgt. Over dit thema zullen wij u op korte termijn nadere voorstellen doen.

## Realiseringsovereenkomst kruispunt Bedumerweg

Inmiddels is er ook ambtelijke overeenstemming bereikt over de eigendomsituatie en de aannemersrol van de provincie ten opzichte van de gemeente bij realisering het kruispunt Bedumerweg. Deze constructie is overeenkomstig de werkwijze die toegepast is bij de reconstructie Westelijke Ringweg / Hoendiep en Westelijke Ringweg / Noordelijke Ringweg. Bij aanvang van het project gaan de eigendommen om niet, dan wel beperkte rechten van de gemeente naar de provincie en vice versa. De provincie realiseert vervolgens het gehele project waarbij de rol van de provincie t.o.v. de gemeente die van een aannemer is. De transacties dienen geregeld te worden in een nog af te sluiten realiseringsovereenkomst. De gerealiseerde werken op gemeentelijk eigendom worden door de provincie aan de gemeente opgeleverd. Eén en ander dient geregeld te worden in een nog af te sluiten realiseringsovereenkomst tussen de gemeente en de provincie, waarin minimaal eigendomsoverdrachten, beheer en onderhoud, beheersing van financiële risico's (control) en de aannemersrol van de provincie afdoende zijn geregeld.

## Raming

In de raming bij het Verzoek realisatiebesluit Vaarweg Lemmer-Delfzijl, richting de Minister van Verkeer en Waterstaat, is voor het project Vernieuwing Noordzeebrug een bedrag opgenomen van € 28.580.000,- (incl. BTW, prijspeil 2002).

De huidige raming is uitgewerkt op basis van prijspeil 2005 en komt uit op circa € 28.500.000,- incl. BTW en inclusief versobering. Er is beperkt rekening gehouden met een voordeel als gevolg van de huidige marktwerking (1 tot 1,5%).

	<b>raming 2005 (prijspeil 2005)</b>
Realisatiekosten	€ 23.600.000,-
Vastgoedkosten	€ 2.500.000,-
Vorbereiding en toezicht	€ 2.400.000,-
<b>Totaal:</b>	<b>€ 28.500.000,-</b>

Tabel 1: raming (bedragen incl. BTW)

## Financiering

De financiering van het project Vernieuwing Noordzeebrug is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van het rijk, de provincie, de commissie bodemdaling en de gemeente Groningen. Voor de financiering van het project wordt gebruik gemaakt van een vijftal bronnen:

De financiering is weergegeven in de onderstaande tabel (alle bedragen incl. BTW, zoals ook in het Verzoek realisatiebesluit Vaarweg Lemmer-Delfzijl).

	verzoek realisatiebesluit (prijspeil 2002)	<b>financiering 2005 (prijspeil 2005)</b>
rijksbijdrage	€ 13.740.000,-	<b>€ 14.540.000,-</b>
provinciale bijdrage engineering	1.110.000,-	<b>1.110.000,-</b>
bodemdalingsbijdrage	3.730.000,-	<b>3.850.000,-</b>
onderhoudsbijdrage vaarweg	350.000,-	<b>350.000,-</b>
Ringwegen bijdrage	8.650.000,-	<b>8.650.000,-</b>
ISV-bijdrage (niet toegekend)	1.000.000,-	<b>€ 0,-</b>
<b>Totaal:</b>	<b>€ 28.580.000,-</b>	<b>€ 28.500.000,-</b>

Tabel 2: financiering (bedragen incl. BTW).

De rijksbijdrage is toegezegd door de minister en zal worden geïndexeerd met naar verwachting circa 5,4%<sup>1</sup> (geldende percentages voor MIT-projecten aangehouden voor 2002-2003 en een schatting voor

<sup>1</sup>): Omdat het rijk ook de kosten hoger dan de provinciale bijdrage voor engineering (€ 1.110.000,-) vergoedt, is ook over dit bedrag indexatie meegenomen. De indexatie op de rijksbijdrage komt hiermee effectief uit op circa 5,8%.

2004-2005 (het percentage voor 2003-2004 wordt niet uitgekeerd en het percentage voor 2004-2005 ligt nog niet vast). Voor de bodemdalingbijdrage is de gemiddelde indexatie over de huidige financieringsbronnen toegepast (ca. 3,3%). Op de onderhoudsbijdrage vanuit de vaarweg en de bijdrage uit de ringweggelden is geen indexatie van toepassing.

De kosten voor de gemeente Groningen zien er als volgt uit:

Aanneemsom ten behoeve van de provincie Groningen	€ 2.060.740
Gemeentelijke kosten van voorbereiding en toezicht	197.630
Reservering afdracht BCF egalisatiereserve	<u>197.630</u>
Totaal	€ 2.456.000

De financiering van de gemeentelijke bijdrage bestaat uit een deel van de bijdrage uit de ringweggelden (Reservering aanpak Ringweg Groningen) en een deel BDU middelen. Voor de ringweggelden reserveren provincie en gemeente jaarlijks respectievelijk € 1.134.450,- en € 454.000,- (inclusief afdracht BCF egalisatiereserve). Dezelfde bedragen worden jaarlijks door provincie en gemeente binnen de BDU gereserveerd. De totale gemeentelijke bijdrage ( aanneemsom) inclusief BTW zal € 2.456.000 bedragen, exclusief BTW is dit € 2.063.865. De interne kosten voor voorbereiding en toezicht bedragen € 197.630. De totale gemeentelijke bijdrage betreft in deze € 2.261.495,-. De gemeente Groningen is voor haar aandeel in de financiering van de kosten (29,1%) risicodragend. Dit risico betreft het uiteindelijke resultaat van het project aanpak kruising Bedumerweg. In de met de Provincie Groningen af te sluiten realiseringsovereenkomst dienen de administratieve voorwaarden uitgewerkt te worden om de hieraan verbonden risico's beheersbaar te houden. Een belangrijke voorwaarde hierbij is de administratieve scheiding tussen de projecten Noordzeebrug en aanpak kruising Bedumerweg.

In het onderstaand overzicht zijn de bijdragen van gemeente en provincie opgenomen. De bedragen komen overeen met de gemaakte afspraken en de recente aanpassing daarop in verband met het project Hoendiep-WRW. De aangegeven bedragen voor 2005 tot en met 2008 zijn afgestemd met de ringwegprojecten Hoendiep-WRW en NRW-WRW.

	2007	2008	2009	2010	Totaal
<b>aandeel gemeente</b>					
eigen middelen	216.000	454.000	454.000	104.000	1.228.000
BDU	216.000	454.000	454.000	104.000	1.228.000
<b>aandeel provincie</b>					
eigen middelen	692.500	1.134.450	1.134.450	127.850	3.089.250
BDU	692.500	1.134.450	1.134.450	127.850	3.089.250
onderh. Bijdr. Vaarweg				350.000	350.000
bijdrage engineering				1.110.000	1.110.000
<b>Totaal</b>	1.817.000	3.176.900	3.176.900	1.923.700	€ 10.094.500

Tabel 3: bijdragen gemeente en provincie in financiering.

Voor de jaren 2007 tot en met 2010 geldt dat er een voorbeslag gelegd wordt op nieuw beleidsgeld. Gezien het belang van dit project voor de doorstroming op het ringwegennet en het onderliggend stedelijk netwerk is een dergelijk voorbeslag noodzakelijk.

2) Geschat op circa 2% van de aanleg kosten.

3) Ca. 0,67 fte, o.b.v toezicht gedurende 16 uur per dag (6.00 tot 22.00 uur), 7 dagen per week, i.c.m. toezicht op ander projecten



## Vervolg procedure

Aan u wordt gevraagd in te stemmen met het plan en de voorgestelde financieringswijze. Na uw instemming wordt de volgende procedure gevolgd:

- De plannen worden verder besteksgereed gemaakt.
- De aankoop van gronden ten behoeve van de infrastructuur zal worden voorgezet en indien nodig zal worden overgegaan tot een onteigeningsprocedure.
- Voor de geluidsproblematiek Noorderhogebrug en voor het onderhoud van de rolbanen worden de oplossingen en de consequenties in beeld gebracht.
- Over de uitbreiding /omvorming van onderhoudsareaal en de gevolgen hiervan zullen wij u nader informeren.
- In komende periode zullen de bedrijven en bewoners met enige regelmaat worden geïnformeerd over de voortgang van het project.
- Indien blijkt dat de grondvervuiling doorwerkt in de uitvoeringsduur van het project of dat dit leidt tot een toename van de kosten dan zullen wij u hierover nader informeren. Samenvattend voorstel/ beslispunten

Op grond van bovenstaande stellen wij u voor te besluiten:

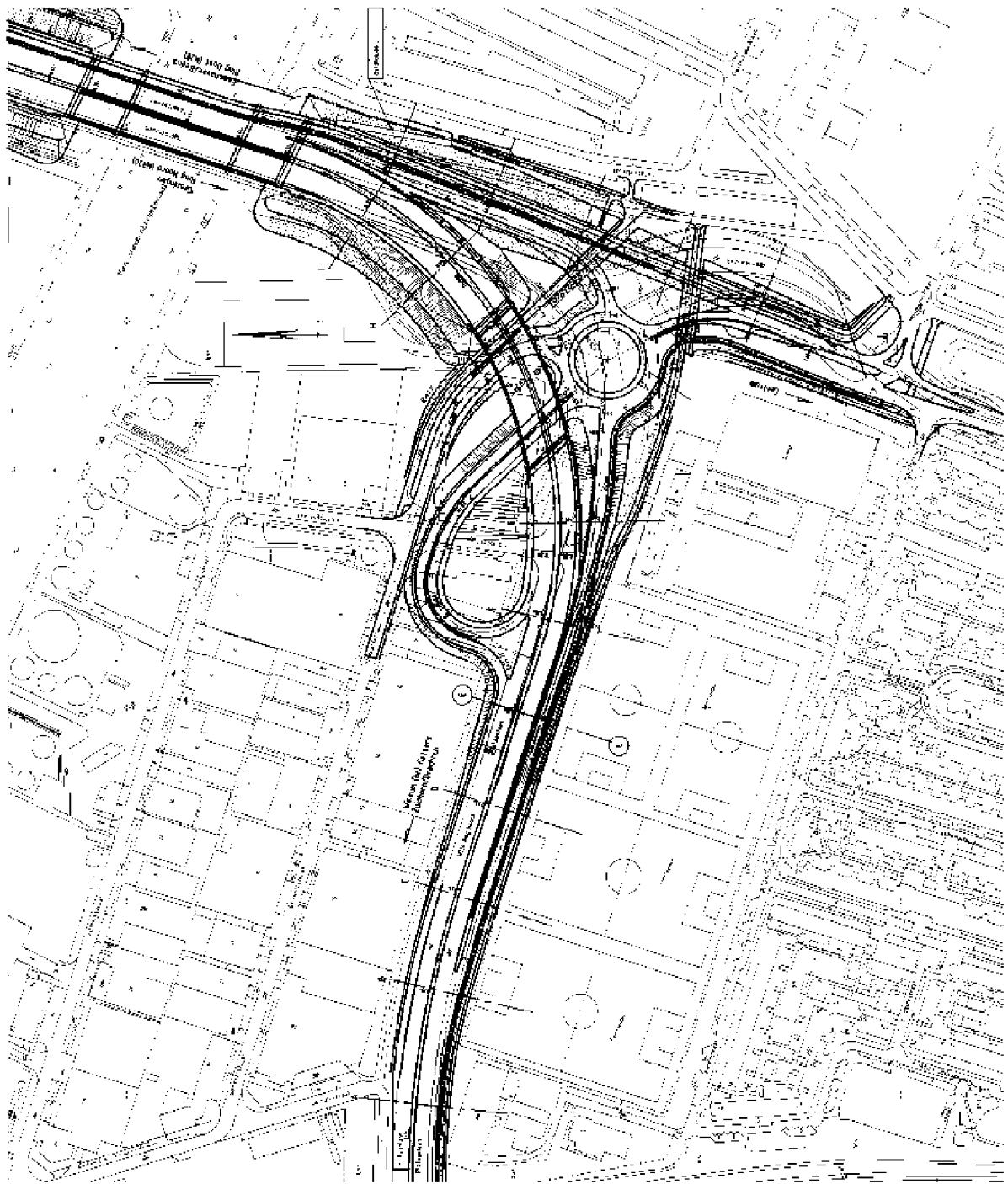
- I. Het voorstel betreffende de reconstructie van de kruising Noordelijke Ringweg - Bedumerweg vast te stellen onder voorbehoud van de af te sluiten realiseringsovereenkomst als bedoeld onder II;
- II. Het College te verzoeken een realiseringsovereenkomst kruising Bedummerweg af te sluiten met de Provincie Groningen waarbij de Gemeente Groningen risicodragend wordt voor 29,1% in het projectresultaat. Dit risico betreft het uiteindelijke resultaat van het project aanpak kruising Bedumerweg;
- III. Een taakstellend netto uitvoeringskrediet ( aanneemsom) van € 2.063.865, exclusief BCF egaliseringsreserve, en ten behoeve gemeentelijke kosten van voorbereiding en toezicht een krediet van € 197.630 ter beschikking te stellen met als dekking de aangegeven middelen in de financiële paragraaf;
- IV. De benodigde financiële middelen voor nieuwbeleid en BDU mee te nemen in het verdelingsvoorstel dienaangaande de jaren 2007 tot en met 2010.

Bijlage 1: PLATTEGROND ZUIDZIJDE

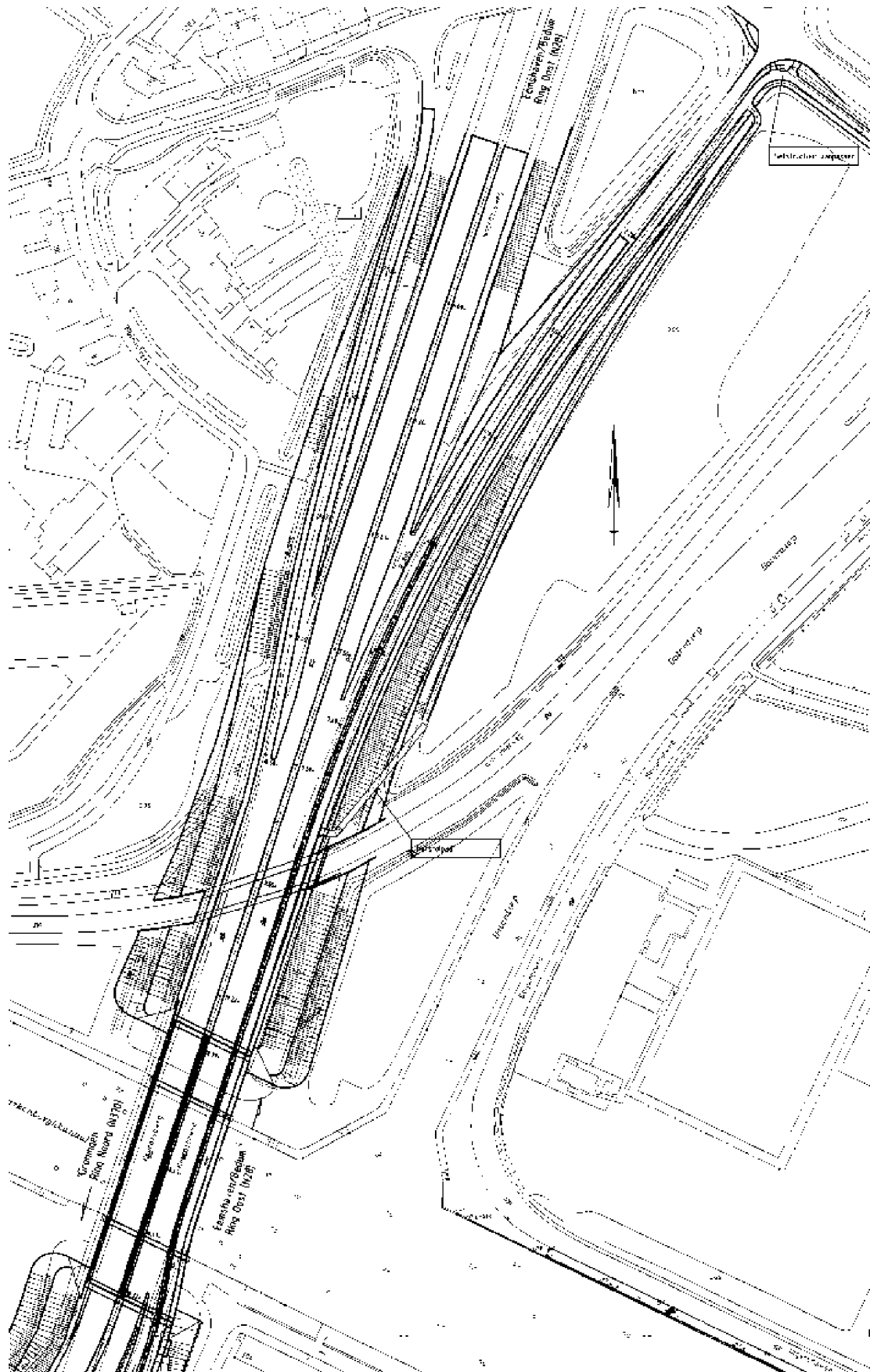
Bijlage 2: PLATTEGROND NOORDZIJDE

Bijlage 3: VOGELVLUCHT VERNIEUWING NOORDZEEBRUG

**BIJLAGE 1: PLATTEGROND ZUIDZIJDE**



**BIJLAGE 2: PLATTEGROND NOORDZIJDE**



**Bijlage 3: VOGELVLUCHT VERNIEUWING NOORDZEEBRUG**

