Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken

Telefoon (050) 367 83 07/ Huis in't Veld / Berends
Onderwerp Sleutelprojectenrapportage sep-dec 2009

gemeente Groningen

Aan:
De leden van de gemeenteraad van Groningen
Grote Markt 1
Groningen

Datum 15 APR 2010 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO10.2185826

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Op 25 maart 2009 heeft u de Structuurvisie "Stad op Scherp" vastgesteld. In deze brief en de bijgevoegde rapportages informeren we u over de voortgang van de daarin centraal gestelde dynamo's, zones en gebieden, evenals de aanpak van onze hoofdinfrastructuur om de gewenste ontwikkelingen te genereren en te accommoderen. Deze dynamo's, zones en gebieden komen overeen met de eerder door uw raad benoemde sleutelprojecten.
De informatie in de sleutelprojectenrapportages wordt steeds volgens vast format gepresenteerd, zoals eerder is afgesproken met een delegatie uit de gemeenteraad. Wijzigingen ten opzichte van de vorige rapportage en actuele ontwikkelingen zijn daarin gearceerd. Bij de bespreking van de rapportage, besluit de raad welke projecten aan de lijst van sleutelprojecten toegevoegd worden en welke van de lijst kunnen worden afgevoerd.

Dynamo's (en zones)
Over de belangrijkste dynamo, de binnenstad, wordt u frequent separaat geïnformeerd. Cruciaal zal haar functioneren zijn "tijdens de verbouwing".
Rond het sleutelproject Grote Markt (Oostwand en Forum) wordt voortgang geboekt. We verwachten u voor de zomer een sluitende financiering voor te kunnen leggen. De Damsterdiep-garage wordt medio 2011 opgeleverd. Aandachtspunt is de (wijze van) aansluiting op de plannen in de Eemskanaalzone; dit zal moeten resulteren in een optimale verbinding voor OV, fiets en ook de voetganger tussen Meerstad en Eemskanaalzone/Sontweggebied met binnenstad en station. Aanleg van de voorgenomen infrastructuur moet dienen als katalysator voor de gewenste transformatie en programmatische invulling van de Eemskanaalzone.
Het Berlagetracé zal eind 2010 volgens planning worden afgerond; de Sontwegverbinding en in het bijzonder de Sontbrug en de wijze van inrichting daarvan (smal/ breed, hoog/laag) is een punt van discussie. Hierover ontvangt u afzonderlijk informatie. Na de Kop van Oost dienen zich vooralsnog geen nieuwe locatieontwikkelingen aan. De aanpak van de woonschepenhaven is punt van discussie.

2237494

gemeente Groningen

waarin het voorkeursalternatief met een verdiept liggende tunnelbak met overkluizingen wordt uitgewerkt en geoptimaliseerd, duurt naar verwachting tot 2012. Als onderdeel van de planprocedure wordt een startnotitie opgesteld die medio 2010 in de inspraak gaat.

Verdere grootschalige gebiedsontwikkeling Meerstad en Westpoort
De (financiële) risico's rond Meerstad zijn onverminderd groot als gevolg van de ongunstige marktomstandigheden. We proberen deze risico's met adequate beheersmaatregelen tot aanvaardbare proporties terug te brengen. Zo blijft afstemming in regionaal verband rond de woningbouwopgave onverkort nodig. Continue aandachtspunten zijn: de financieringsconstructie versus de aanbestedingswetgeving en de bewaking van de bevoegdheden rond de Gemeenschappelijke Regeling.
De interesse voor Westpoort lijkt met de ingebruikname van de A7-ontsluiting weer aan te trekken. Het uitgiftetempo blijft vooralsnog een financieel risico.

Algehele conclusie tot slot
De programma's binnen de sleutelprojecten staan sterk onder druk als gevolg van ongunstige marktomstandigheden. Vertragingen leiden tot financiële risico's en bijstelling van plannen en programma's. Soms leidt het ook tot afstel. We kijken op dit moment nader naar de programmatische afstemming en segmentering tussen de lopende en nieuwe projecten, binnen de stad en in regionaal verband. Om diezelfde reden werken we op dit moment ook aan detaillering van onze woningbouw-programmering als uitvloeisel van de nieuwe woonvisie en actualiseren we ons kantorenbeleid en de detailhandels- en leisurenota.

Vertraging, bijstelling en afstel van plannen maakt daarmee ook dat plankosten moeten worden afgeboekt en nieuwe gebiedsontwikkelingen voor onbepaalde tijd moeten worden uitgesteld. Dergelijke nieuwe projecten kunnen het beste enige uitstel doorstaan, zonder dat sprake is van forse kapitaalvernietiging. Tegelijkertijd moeten we om diezelfde financiële redenen eerst afmaken waar we aan begonnen zijn.

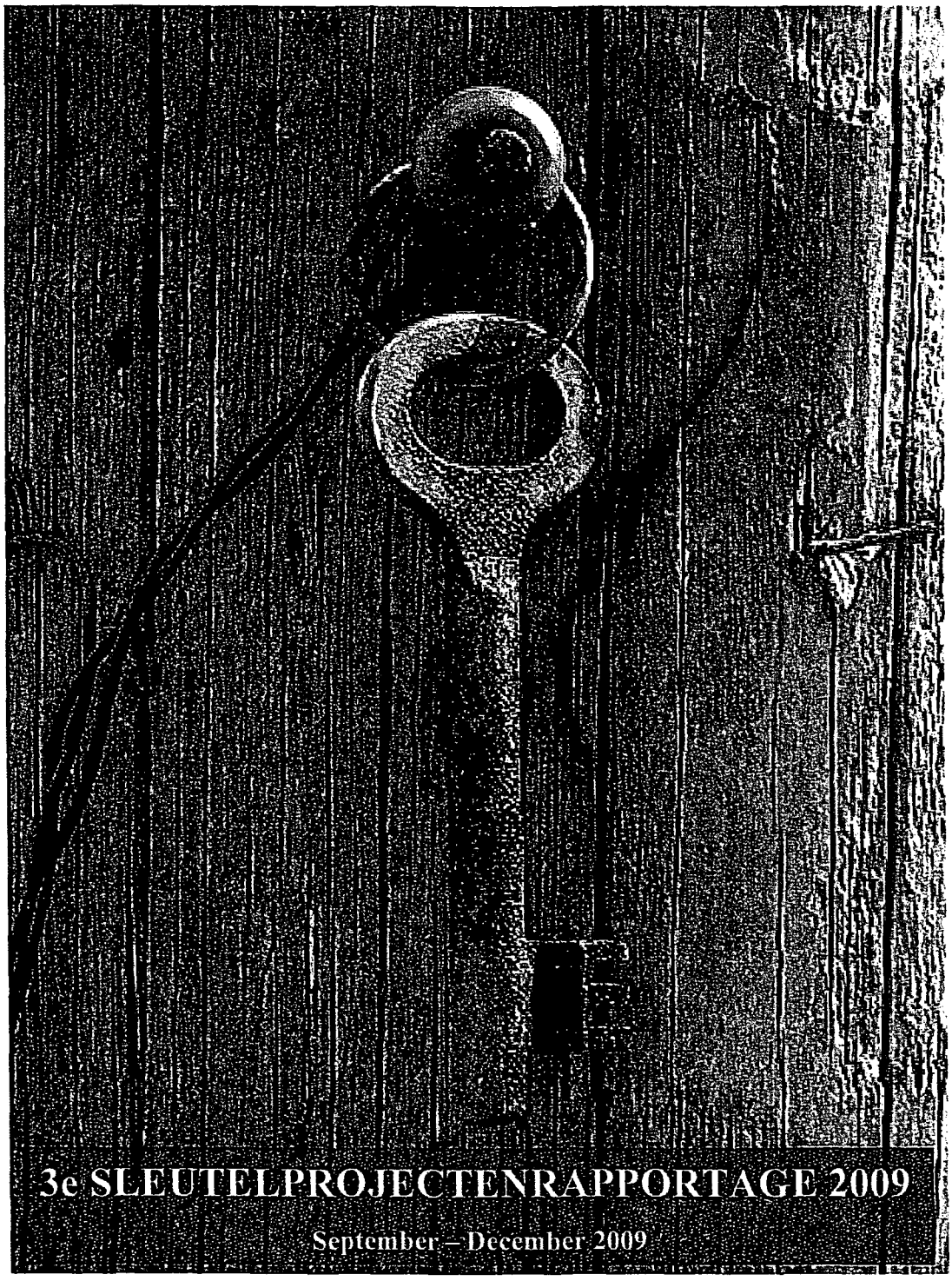
Dit laat onverlet dat we juist tot spoedige uitvoering moeten overgaan van de infrastructurele projecten (RSP-onderdelen als de Zuidelijke Ringweg en de spoorse projecten, de Sontweg-verbinding), die enerzijds de gewenste gebiedsontwikkelingen genereren en waarvoor anderzijds de beschikbare middelen voorhanden zijn. Van de overheid worden, gezien ook de verwachte spin-off, juist in crisistijd grootschalige investeringen verwacht teneinde de negatieve effecten van het huidige ongunstig tij te kunnen verzachten.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

BIJLAGE



3e SLEUTELPROJECTENRAPPORTAGE 2009

September – December 2009

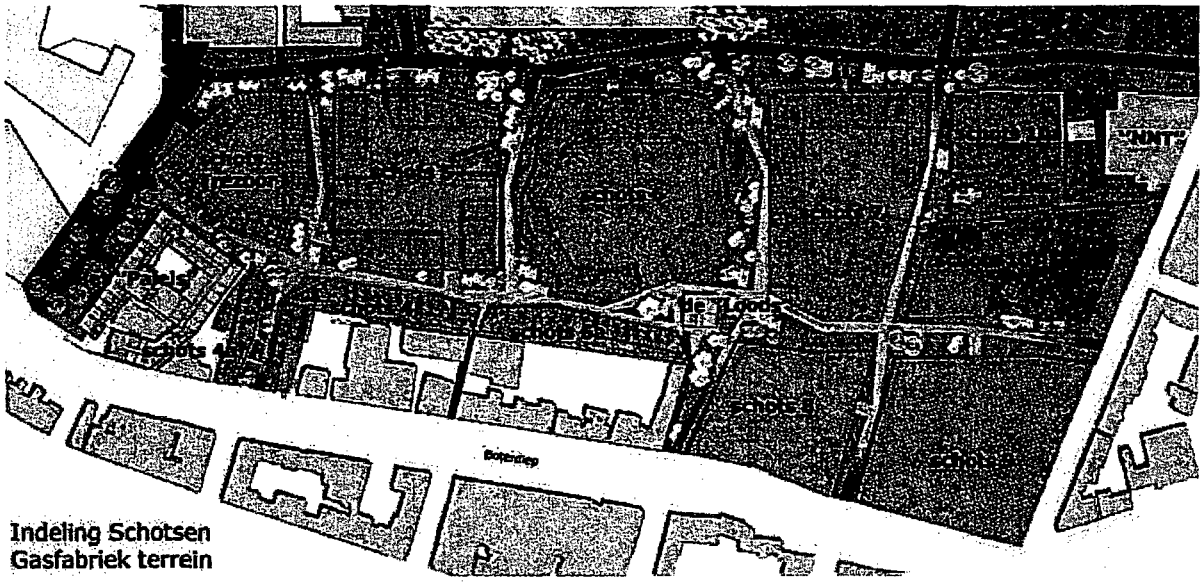
Voorgangsrapportage Sleutelprojecten september-december 2009

INHOUD

1.	Gasfabriek en Bodenterrein	pagina	4
2.	Damsterdiep parkeergarage	pagina	8
3.	Eemskanaalzone	pagina	10
4.	Europapark	pagina	14
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	38
13.	Stationsgebied	pagina	42

1. GASFABRIEK- EN BODENTERREIN

1. Voortgang



Schots 3 / Trezoor

Nadat de stormschade aan de balkons van enkele appartementen geheel hersteld is, wordt dit woongebouw nu geheel bewoond. Het binnengebied is ingericht en aan de VVE opgeleverd.

Schots 4A, 4B en 6B / De Touwbaan, 51 koopwoningen van AM

De eerste fase van De Touwbaan (totaal 33 woningen) staat al een jaar in de verkoop. De aangevraagde stimuleringsbijdrage van €149.000 bij het ministerie van WWI (2de tranche) voor de eerste 20 woningen is gehonoreerd. De start bouw is gepland in maart 2010. De resterende woningen van schots 4B, gaan tegelijk in de verkoop met de grondgebonden woningen van schots 5.

Schots 5 / Woonproject Schots & Scheef, Grutmolen

De bouw van woonproject Schots & Scheef, met voor rolstoelers aangepaste appartementen op schots 5, start naar verwachting in juni 2010. De grondgebonden woningen op deze schots gaan in maart 2010 in de verkoop en worden direct gebouwd na de realisering van de appartementen.
De volgende bouwfase betreft dan schots 6B.

Schots 6 / Courtine en 7 / Jacobijn

Over de uitvoering en de planvorming van de schotsen 6 en 7 kan nog geen concrete uitspraak gedaan worden. De vertraging wordt vooral veroorzaakt door de veranderende marktomstandigheden. Om het gehele Gasfabriekterrein gedurende de ontwikkelingen van de overige schotsen leefbaar en toegankelijk te maken worden de schotsen 6 en 7 tijdelijk ingericht als stadsstrand en evenemententerrein.

Schotsen 9, 10 / Open Lab Ebbinge

Het Open Lab Ebbinge, een initiatief van ondernemers uit de Nieuwe Ebbingestraat/Boterdiep, is gepland op de schotsen 9 en 10. Gedurende 5 jaar wordt het terrein in gebruik gegeven aan OLEx.io die in samenwerking met de gebruikers en de gemeente, zorg draagt voor de te bouwen tijdelijke demontabele paviljoens en de

programmering. De definitieve plannen zullen in de eerste helft van 2010 gepresenteerd worden. De opening van deze manifestatie wordt verwacht in oktober 2010.
Het gebied is grotendeels gesaneerd en tevens bouwrijp gemaakt. Het laatste deel van de locatie voor schots 8 door Nijestee is verworven, medio 2010 kunnen de opstallen gesloopt worden. Door de verwerving is de mogelijkheid aanwezig om deze schots eerder in ontwikkeling te nemen. Dit gebied kan als tijdelijk evenementengebied fungeren.

Parkeergarage Boterdiep

In de afgelopen periode is de afdichting van het parkeerdek, in de vorm van een membraam, aangebracht. Ook zijn extra maatregelen getroffen om de parkeergarage voor de tijdelijke situatie dat structurele bebouwing op het dak nog niet heeft plaatsgevonden, waterdicht te houden. Gedurende deze situatie wordt het dak voorzien van een tijdelijke inrichting. De voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van de auto in- en uitgang aan de Bloemsingel zijn gestart. De nog verder te onderzoeken koppelingsvariant van de tram kan gevolgen hebben voor het realiseren van deze derde ingang van de Parkeergarage Boterdiep.

Inrichting openbare ruimte / Watermolen en vijver / Voormalige joodse begraafplaats / Beheer

De definitieve inrichting van het openbare gebied tussen het Gasfabriekterrein en de Beren en deels rondom appartementengebouw Trezoor en het Paleis is gerealiseerd. Voor het overige Gasfabriekterrein krijgt het openbare gebied een tijdelijke inrichting. Door het realiseren van de hierboven genoemde tijdelijke inrichting van de schotsen 6 t/m 10 wordt het gebied leefbaar en toegankelijk gemaakt.

De watermolen functioneert nu optimaal en de inrichting rondom de vijver is hersteld en aangepast.

In een commissie, bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeente, waaronder het CBK, de stichting Historisch Joods Groningen en de Rijksuniversiteit wordt gewerkt aan een monument ter herinnering aan de Voormalige Joodse begraafplaats 'het Joodenkamp'. Zodra de genoemde 20 woningen opgeleverd zijn kan dit monument geplaatst worden.

Het Paleis, De Bloemhof en dubbele bedrijfshal (silo/loods)

Op 19 september 2009 is Het Paleis geopend. Van woningbouwproject De Bloemhof (oplevering juni 2010) zijn 23 appartementen verkocht. De Stichting Groninger Monumenten start in maart 2010 met de restauratie van de dubbele bedrijfshal (Silo uit 1910 en aanbouw uit 1930). Mede door het initiatief van het Open Lab Ebbinge kan dit gebouw sneller in exploitatie genomen worden.

Ontwerp bestemmingsplan Bodenterrein

Het ontwerp bestemmingsplan is op 27 augustus 2009 de inspraakprocedure in gegaan en zal naar verwachting in september 2010 definitief zijn. Bekeken wordt of het gebied een tijdelijke invulling kan bieden voor jongerenhuisvesting.

Vrydemalaan

De oplevering van het 'dierenlab' is voorzien in maart 2010. Vrijwel aansluitend vindt, ter vervanging van de Antonius Deusinghlaan, de aanleg van de Vrydemalaan plaats. De nog verder te onderzoeken koppelingsvariant van de tram kan gevolgen hebben voor het realiseren van de Vrydemalaan.

2. Risico's

De grondexploitatie kent naast de normale risico's geen andere actuele risico's. De in de grondexploitatie benoemde risico's zijn 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.
- Het Oosterhamrikkanaal moet nog uitgewerkt worden. Of beoogde programma's en normatieve berekeningen afdoende zijn moet blijken hoewel daar natuurlijk volledig op gestuurd kan worden.
- De invulling van het plan is mede afhankelijk van de te maken definitieve keuzes met betrekking tot het tram trace, welke voorzien is in juni 2010. Dit is afhankelijk van de tracekeuze en de wijze waarop de tram eventueel over Ciboga gaat rijden. Daarnaast zullen de planningen van beide projecten zorgvuldig op elkaar moeten worden afgestemd.

3. Financiën

In de "herziene grondexploitatie CiBoGa 2009" is een aanvullend krediet van 2 miljoen in de raadsvergadering van 17 februari toegekend.

Het rijk draagt vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) voor 16 miljoen euro bij aan ontwikkelingen op UMCG-Noord/Bodenterrein en in de Eemskanaalzone. Deze middelen zullen worden benut voor de eerste fase van beider ontwikkelingen.
In de exploitatie van 2009 wordt nog geen rekening gehouden met deze bijdragen.

Stand van de kredieten

Raadsbesluit 25 maart 1998:	32.824.000
Raadsbesluit 29 maart 2000:	68.046.350
Totaal beschikbaar per 29 maart 2000:	100.870.350

terug te vorderen BTW:	3.056.000
Totaal per 29 maart 2000:	103.926.350
Uitname krediet garage per 29-03-2000:	19.070.114
Totaal beschikbaar krediet grex per 29-03-2000:	84.856.236
Raadsbesluit 17-12-2008, besluitnr. 6A:	8.783.000
Totaal beschikbaar krediet	93.639.000

Stand van de uitgaven
Totaal verantwoord t/m 31 december 2009: € 64.259.000

2. DAMSTERDIEP PARKEERGARAGE

1. Voortgang

Het werk aan de parkeergarage ligt op schema: het 1e compartiment is vrijwel afgerond en het aanbrengen van onderwaterbeton van het 2e compartiment is begonnen. Uitgangspunt is oplevering van de garage medio 2011. Nijestee is dan nog bezig met de afbouw van zijn hoofdkantoor, die naar verwachting begin 2012 in gebruik genomen kan worden. We hebben een inrichtingsplan voor het plein in Voorlopig Ontwerp vorm gereed en doorgerekend. Over onze bevindingen zullen we u binnenkort informeren.

2. Risico's

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.
We verwachten medio 2010 een uitspraak van de Raad van Arbitrage naar aanleiding van de stilstand in het werk. Naar aanleiding van een overleg met de verzekeraar wordt nader onderzoek gedaan naar de risico's die kunnen optreden bij het uitgraven van compartiment 3. Aan de hand van de onderzoeksresultaten kunnen deze risico's gekwantificeerd worden.

Nadeelcompensatie
De Commissie Nadeelcompensatie heeft voor ons de hoogte van de verwachte vergoedingen in kaart gebracht en een inschatting gegeven van de nog te verwachten claims. Die inschatting hebben we verwerkt in de grondexploitatie.

Grondexploitatie
Vanwege de effecten van de eerder opgelopen vertraging van het project, zullen wij u in het begin van 2010 een herziening van de grondexploitatie voorleggen met een aangepast dekkingsvoorstel.

Vastgoedexploitatie (garage)
Het gaat hier om de ontwikkelingskosten van de parkeergarage. In de staat V van 2009 hebben wij u geïnformeerd over de financiële stand van zaken rond dit onderdeel. Daarin hebben we u gemeld, dat de post *onvoorzien* voor het grootste deel al is aangeslagen door extra eisen die aan ons zijn gesteld door de verzekeraar, overig meerwerk en door de vertragingskosten vanwege de stilstand in het werk. Veel hangt af van de continuïteit van het werk tot afronding. Zoals u toegezegd hebben we u een herziene exploitatiebegroting en kredietaanvraag voorgelegd. Daarenboven speelt het hiervoor al genoemde risico vanwege de claim van aannemer.

3. Financiën

Stand van de kredieten (Staat P van 31-12-2009)
Onderstaande kredieten hebben als dekking de grondexploitatie van het Damsterdiep.

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
Totaal toegestane kosten van het plan	9.403.850

Stand van de uitgaven

De gemaakte kosten t/m 31 december 2009 bedraagt € 5.151.000.
Voor de grondexploitatie Damsterdiep is een herziene grondexploitatie opgesteld. Deze is begin 2010 ter besluitvorming aangeboden aan de Gemeente Groningen. In de herziene grondexploitatie is een aanvullend uitvoeringskrediet gevraagd van € 2.770.000,-

Parkeergarage (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
Totale toegestane kosten van het plan	33.412.000 €

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2009: € 19.801.000,-

3. EEMSKANAALZONE

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 zijn vooral de aanwijzingen voor de vormgeving van onderdelen 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 kadewoningen, woontoren Londen (Europaweg kant) en het linkerdeel van de Liverpool galerij aan de Sontweg zijn geheel voltooid. Het rechterdeel van de Liverpoolgalerij wordt in de eerste twee maanden van 2010 opgeleverd, evenals de Hamburgtoren (zijde Ikea). De

commerciële ruimten worden eind begin maart 2010 opgeleverd. De parkeergarage is voor de helft in gebruik; volledige oplevering zal - vanwege de weersomstandigheden - later plaatsvinden dan voorzien. Van de 25 (kade)woningen zijn 21 verkocht, van de 186 appartementen 106. Er is door Heijmans (en Lefier) nog geen investeringsbeslissing genomen over de start van fase 2.

De gemeentelijke werkzaamheden in dit project bestaan uit: Werkzaamheden in het kader van de planontwikkeling en herinrichting van de Eemskanaal zz, inclusief kade en een strook langs de Sontweg en het in beheer en onderhoud nemen van door Heijmans aangelegde openbare gebieden rondom de bebouwingen. De planontwikkeling is voor het grootste deel afgerond, de opdracht tot herinrichting van de Eemskanaal zz en kade is verstrekt en de uitvoering ervan zal in de eerste helft van 2010 zijn afgerond, resterende civieltechnische maatregelen zijn gefaseerd in 2011.

Berlagebrug

De uitvoeringswerkzaamheden verlopen volgens planning, zodat in het derde kwartaal van 2010 het tracé opengesteld kan worden voor het verkeer.

Sontbrug

Nieuwe gegevens met betrekking tot de aanleg van een OV-verbinding naar Meerstad, de geprognosticeerde verkeersintensiteiten en aanpassing van de N360, maken een heroriëntatie op de ontwerpuitgangspunten voor de Sontbrug noodzakelijk. De raad wordt hier over geïnformeerd.

Woonschepenhaven

In september 2009 hebben de corporaties Lefier en Nijestee een schetsontwerp aangeboden aan de gemeente en ter informatie aan het Comité Woonschepenhaven overhandigd. Het Comité heeft vervolgens aangegeven de gesprekken met de corporaties te willen beëindigen. Naar aanleiding van deze ontwikkelingen vond op 28 oktober 2009 bestuurlijk overleg plaats met de gemeente. De corporaties gaven hierin aan zich nog steeds graag in te willen spannen voor een succesvolle herontwikkeling van de woonschepenhaven. Tevens is door de wethouder een bezoek gebracht aan de haven op 7 november 2009 en heeft een vervolggesprek plaatsgevonden op 15 december. De gesprekken zijn constructief verlopen. De gebeurtenissen hebben er toe geleid dat de gemeente de komende periode actief regie gaat voeren op de herontwikkeling en op het contact met de woonschepenbewoners en de corporaties. Het eerste kwartaal van 2010 zal worden benut om de mogelijkheden voor de herontwikkeling van de haven opnieuw te verkennen.

Eemskanaal-NZ Fase 1 -tussen Balkgat en Berlagetracé-

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

Waterknoop / Tasmantoren

Van de 218 appartementen van de Tasmantoren (oplevering zomer 2010) zijn er 35 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 voorbereiding van het werk is gestart en zal in de eerste helft van 2010 worden uitgevoerd.
- Nijestee heeft de gemeente gevraagd of de studentenhuisvesting (studio's Damsterdiep) langer kan worden voortgezet. De tijdelijke vrijstelling hiervoor eindigt medio 2010. De

juridische mogelijkheden zijn inmiddels in kaart gebracht en worden ter besluitvorming aan het college voorgelegd.

2. Risico's

Deelgebieden
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. De opbrengsten van de woningbouw rond de woonschepenhaven zijn onvoldoende om de kosten van de algehele opwaardering af te dekken. Hiervoor is incidenteel nieuw beleid 2008 groot € 1.000.000 gereserveerd.
In het eerste kwartaal van 2010 zal blijken hoe de potentiële grondexploitatie voor de woonschepenhaven er uit ziet.

Infrastructuur
Voor de Berlagebrug zijn de actuele risico's benoemd in de exploitatiebegroting. Het gaat hierbij vooral om risico's ten aanzien van grondverwerving, bodemsanering en de aanbesteding van civiel- en technische werken.
Inmiddels is de grondverwerving afgerond en kan dit onderdeel afgevoerd worden als risico.
De ontwerpuitgangspunten voor de aanleg van de Sontbrug dienen te worden herijkt. In de huidige opzet wordt uitgegaan van een lage brug. Verschillende ontwikkelingen vragen om actualisatie en nadere beoordeling. Het gaat dan om geactualiseerde prognoses van (hogere) verkeersintensiteiten, de discussie inzake de OV bereikbaarheid van Meerstad en de toekomstige routing van de N360. De resultaten van dit onderzoek dienen te worden vertaald naar ontwerpuitgangspunten en bijbehorende kosten.

3. Financiën

Stand van de kredieten Berlagetracé (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	24.000.000

Stand van de uitgaven Berlagetracé
Voor het Berlagetracé is tot en met 31 december 2009 totaal circa € 8.815.000 verantwoord. Daarnaast staat voor € 6,9 miljoen open aan aangegane verplichtingen. De kosten en aangegane 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 worden opgenomen. Deze herziening is halverwege december 2009 in concept nagenoeg afgerond en zal begin 2010 aan de raad ter vaststelling worden aangeboden.

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

Sontbrug en verbinding tussen Berlagebrug en Oostelijke Ringweg; Besluit 19 december 2007, nr. 134	1.280.000

Stand van de uitgaven Sontbrug

Voor de Sontbrug is tot en met 31 december 2009 totaal € 150.000 uitgegeven. Daarnaast staat per 1 november 2009 voor € 475.000 open aan (intern) aangegane verplichtingen. De kosten en aangegane verplichtingen vallen binnen het krediet.

Stand van de kredieten Kop van Oost

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	947.000

Stand van de uitgaven Kop van Oost

Totaal verantwoord t/m 31 december 2009: 705.000

Stand van de financiering

Deelgebieden

Voor de ontwikkeling van de Eemskanaalzone zijn we in grote mate afhankelijk van investeringen vanuit de markt. De ontwikkelingen van de deelgebieden binnen de EKZ strekken zich uit over een groot aantal jaren. Om de ontwikkelingsrisico's te beperken worden de programma's zo flexibel mogelijk gehouden. Aanpassing van het programma kan dus worden ingezet om de tekorten te verminderen. Eveneens wordt in de visie rekening gehouden met een fasering waarin de ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Door flexibiliteit en fasering binnen de visie kan maximaal op de marktomstandigheden worden ingesprongen, waardoor dit risico zoveel mogelijk wordt beperkt.

Infrastructuur

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. 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.

4. EUROPAPARK

1. Voortgang

EUROBORG

In het Euroborgkwadrant is de eerste woontoren (Stoker) in november 2009 opgeleverd. De Brander wordt eind 2010 opgeleverd. Vrijwel alle woningen in de Stoker zijn verkocht, met dien verstande dat een deel van de onderste helft wordt verhuurd door woningcorporatie Acantus. Bij de Brander is voor eenzelfde constructie gekozen (bovenste helft verkoop, onderste helft samenwerking met Acantus).

De plannen voor de realisering van het bestuursgebouw van het Alfacollege langs de Boumabouleyard, alsmede de economische opleidingen, is nagenoeg definitief. Binnenkort starten we met de gesprekken over de uitvoeringsplanning.

We kunnen u op dit moment geen nadere informatie geven over de onderzoeken die FC Groningen uitvoert naar een stadionuitbreiding, noch over de gezamenlijke activiteiten om zaken als bewegwijzering en parkeermanagement te verbeteren. Wel heeft FC Groningen ons geïnformeerd over een initiatief om zich de komende periode te richten op de thema's energie en duurzaamheid. We hebben FC Groningen laten weten elk (markt)initiatief, waarmee de stad Groningen duurzamer kan worden van harte toejuicht.

We blijven ons inzetten op een goede samenwerking met de ondernemers in de Euroborg. Daarbij hebben we nog marketingbudget tot onze beschikking om zaken in de openbare ruimte te verbeteren. Het komende half jaar zullen bewegwijzering op de buitenomloop, plantenbakken in de steeg naast het wokrestaurant en grote billboards met het 3D-toekomstbeeld van het gebied worden geplaatst.

We hebben een verzoek gekregen van de ondernemers om meer mogelijkheden te bieden, buiten venstertijden (van 05:00 tot 14:00 uur) de buitenomloop op te rijden, om bijvoorbeeld te bevoorraden. We beraden ons op dit verzoek, waarbij we overigens niet willen tornen aan het uitgangspunt dat de buitenomloop autoluw gebied is.

Skivijver (P3)
We bereiden de aansluiting van de oude A7 (Europaweg) met P3 voor.

KANTORENKWADRANT

In onze brief van 8 oktober 2009 hebben we u geïnformeerd over de ontwikkelingen. In de maanden daarna is een aantal gesprekken gevoerd met belangstellingen voor een kantoorlocatie en is een grondaanbieding gedaan en een optie uitgegeven. Ondertussen werken we aan een marketingstrategie om het gebied onder de aandacht te brengen.

DE LINIE

De fietstunnel onder de Zuidelijke Ringweg is begin november feestelijk geopend. Ondertussen is de laatste kavel op de Linie bebouwd, met uitzondering van de waterwoningen, waarover we geen nieuwe zaken kunnen melden.

De aanleg van de nieuwe autobrug over het Helperdiepje naast het spoor is gestart. Deze is naar verwachting in mei 2010 gereed, waarna de fietsbrug naast de woningen van Redoute wordt aangelegd. De bewoners van Redoute hebben ons verzocht een afscherming tussen hun tuinen en die fietsroute te mogen houden. Op dit moment ligt er een tijdelijke aarden wal, die was aangelegd om tuinen af te schermen tegen het autoverkeer. We zullen in een gesprek met de bewoners kijken naar de mogelijkheden, waarbij we zullen vasthouden aan ons uitgangspunt dat de oever naast het Helperdiepje openbaar is.

STATION EN HELPERPARK

Station

Zoals we u afzonderlijk hebben gemeld, hebben we bij de aanleg van het station te maken met vertraging. We verwachten het station niet eerder dan de tweede helft van 2012 op te kunnen leveren, zo'n 9 maanden na de eerder gecommuniceerde opleveringsdatum. Over de oorzaken informeren we u apart. We gaan daarbij ook in op de keuzes die we hebben gemaakt bij de uitwerking van de door het inspraakcomité aangedragen verbeteringen in het ontwerp. Ook informeren we u daarbij over de conclusies naar aanleiding van de duurzaamheidsscan.

We hebben EFRO-subsidie aangevraagd voor het station en (kantoor)omgeving Helperpark/Kempkensberg. Er is nog geen uitsluitsel over een beschikking.

We moeten nog steeds de gemaakte afspraken met NS Poort over de aankoop van de grond onder de nieuwbouw SoZaWe en de Trifertolocatie afronden. NS Poort blijkt zich lastig aan deadlines te houden. We zullen de komende maanden de druk verhogen.

Helperpark

Het schip de MV Our World heeft ons gevraagd een jaar langer te mogen liggen voor de Mediacentrale, waarbij de termijn wordt gekoppeld aan onze afspraken met het stadsstrand. We beraden ons op dit verzoek.

Ondanks een eerdere aankondiging hebben we met ProRail nog geen afspraken kunnen maken over de procedure omtrent de grondaankoop van het spoortrace voor de Mediacentrale. We informeren u over de voortgang.

Zoals in onze brief van 8 oktober 2009 aan de orde kwam, oriënteren we ons op de invulling van het Helperpark. Daartoe organiseren we binnenkort een startbijeenkomst, waarbij ons doel is marktpartijen nadrukkelijk te betrekken bij de invulling.

Algemeen

De afrekening van de EFRO/SNN-subsidie Europapark van € 13,2 miljoen is nagenoeg afgerond.

2. Risico's

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

- 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

Stand van de kredieten: €

Europapark

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 bodemsanering 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

Het uitvoeringskrediet is voor de uit te voeren werkzaamheden tot en met 2010. In 2009 is een herziene grondexploitatie opgesteld, omdat er een aantal grote financiële wijzigingen zijn opgetreden (subsidie, rente). Er is geen wijziging van het uitvoeringskrediet. In 2010 zal een herziene grondexploitatie aan de raad worden voorgelegd.

Station Europapark

Raadsbesluit 28 mei 2008, nr. 12, plankostenkrediet	2.200.000
Raadsbesluit 27 mei 2009, nr. , uitvoeringskrediet (tot en met 2011	41.900.000
Totale toegestane kosten van het plan tot en met 2011	44.100.000

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

Stand van de uitgaven

Europapark: totaal verantwoord per 31 december 2009	€ 75.534.000
Station Europapark: totaal verantwoord per 31 december 2009	€ 9.456.000

Beide bedragen blijven binnen het toegekende krediet

5. GROTE MARKT

1. Voortgang

Met de commerciele 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 zijn de eerste stappen op weg naar bestek en tekeningen gemaakt.

Nieuwe oostwand
Voor de nieuwbouw van Vindicat is Volker Wessels de afgelopen periode het ontwerpproces voor het Vindicatpand en de functionele invulling voor haar deel van de nieuwe oostwand gestart. De uitwerking van de oostwand vindt daarmee in samenhang met elkaar plaats. Het in 2008 door de raad vastgestelde beeldkwaliteitsplan dient daarbij als uitgangspunt.

Poelestraat achterzijde
Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

Uitvoering
De voorbereidende werkzaamheden zijn in volle gang. In de Poelestraat, Schoolstraat en op de Grote Markt zijn kabels en leidingen verlegd. De kiosk is verplaatst naar de zuidzijde. Ook is een deel van de archeologische werkzaamheden uitgevoerd. In verband met het Glazen Huis is het werk tijdelijk stil gelegd en in januari 2010 weer opgepakt. Aan de verplaatsing van Images naar de voormalige Camerabioscoop aan het Hereplein, de planvorming voor herinrichting van de 'achterzijde Poelestraat' en de sloopbestekken voor de opstallen die voor het project moeten wijken, wordt hard gewerkt. In juli 2010 wordt 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 tram tracé, welke voorzien is in juni 2010. De tram biedt kansen, maar ook bedreigingen. Dit is afhankelijk van de wijze waarop de tram in de toekomst 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 regionaal Tram Bureau vindt frequent afstemmingsoverleg plaats. Verder is het College formeel opdrachtgever voor de ontwikkeling van de tram en zullen Raad en College moeten besluiten over het definitieve tracé.

Parkeergarage
Een deel van de dekking van het Forum moet komen uit de exploitatie van de parkeergarage aan de Grote Markt door de door het parkeerbedrijf te betalen grondwaarde voor de te realiseren garage. Deze grondwaarde is gebaseerd op de residuele grondwaarde o.b.v. door de parkeergarage te genereren opbrengsten. Op grond van externe onderzoeken wordt verwacht dat deze garage een hoge bezetting zal kunnen behalen. Voorzichtigheidshalve hebben wij bij de bepaling van de grondwaarde van de parkeergarage gerekend met een lage(re) bezetting. Desondanks kunnen altijd risico's bestaan als deze bezetting, bijvoorbeeld door de vele geplande infrastructurele projecten in onze stad de komende jaren en de gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid en daarmee samenhangend de parkeerexploitatie, niet kan worden gerealiseerd.

3. Financiën

Plankostenkrediet
De plankosten zijn gebaseerd op door de raad beschikbaar gestelde kredieten:

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
Totale toegestane kosten van het plan	13.750.000

Uitvoeringskrediet (eerste fase)
De uitvoeringskosten zijn gebaseerd op door uw raad beschikbaar gestelde kredieten:

Besluit 17-06-2009, nr. 8	15.000.000
Totaal plankosten en uitvoerings krediet	**28.250.000**

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord per 31 december 2009 € 18.717.000 (plan- en uitvoeringskosten).
Daarmee blijven we binnen het beschikbaar gestelde krediet van 28.250.000.
Het uitvoeringskrediet dat in juni 2009 beschikbaar is gesteld wordt aangewend om de eerste uitvoeringswerkzaamheden te starten. In juli 2010 wordt – tegelijkertijd met de tussenstand betreffende de plannen Grote Markt oostzijde – een voorstel voor het beschikbaar stellen van een vervolguitvoeringskrediet aan de raad voorgelegd.

Stand van zaken ten aanzien van de financiering van het project

De grondexploitatie Grote Markt oostzijde bestaat uit drie deelprojecten: Forum met parkeergarage en fietsparkeerkelder, Oostwand Grote Markt en Poelestraat achterzijde. Hierin zijn de kosten (verwerving, sloop, bouwrijpmaken, bouwen, herinrichting openbare ruimte) en de grondopbrengsten die verband houden met deze drie deelprojecten opgenomen.
In de raadsvergadering van juni 2009 is een actueel beeld van de kosten van het project gepresenteerd. Daarbij is aangegeven dat het tekort in de grondexploitatie per mei 2009 € 44,9 miljoen (op startwaarde 1/1/2010) bedraagt. Het grootste deel van dit tekort kan worden gedekt door een bijdrage uit het Ruimtelijk Economisch Programma (REP) van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. We gaan uit van een bijdrage van € 35 miljoen. De subsidieaanvraag hiervoor is nagenoeg afgerond en wordt naar verwachting dit voorjaar bij de provincie Groningen ingediend. Voor het resterende tekort van € 10 miljoen hebben we de afgelopen periode intensief overleg gevoerd met de provincie Groningen en het SNN voor een bijdrage uit het EFRO (Europees Fonds Regionale Ontwikkeling). Dit heeft geresulteerd in een subsidieaanvraag van € 8,9 miljoen. Bij de definitieve begroting in juni 2010 zal de grondexploitatie Grote Markt oostzijde sluitend zijn.

6. ZERNIKE

1. Voortgang

In de Structuurvisie Stad op Scherp richt de gemeente Groningen zich op het concurrerend vermogen van stad en regio. De zes topvoorzieningen, kennisinstellingen en locaties in Groningen ontwikkelen zich steeds meer tot de aanjagers en dragers van de economie. Binnen het Akkoord van Groningen (AvG) werken de Gemeente Groningen, de Hanzehogeschool (HG), de Rijksuniversiteit (RUG), het UMCG aan deze 'dynamo's', waarvan Zernike een belangrijke kennisdynamo is, aan de gewenste talentontwikkeling, uitbreiding van de kennisstructuur met landelijke wetenschapsinstituten en met kennisintensieve bedrijven. Het doel van het akkoord is door samen te werken de positie van de stad Groningen als kennisknooppunt en centrum van innovatie te versterken en uit te breiden. Healthy aging (gezond ouder worden) en energie zijn hierbij belangrijke speerpunten.

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.

In het Akkoord van Groningen 2.0 dat op 29 juni 2009 in Den Haag werd ondertekend, is met betrekking tot de profilering van het gebied gekozen voor de thema's energie en healty ageing. Uitgangspunt bij de visieontwikkeling is commitment en draagvlak onder alle partijen, daartoe is de stuurgroep Zernike geformuleerd die verantwoordelijk is voor het opstellen van de visie en waarin alle bestuurders zijn vertegenwoordigd van de samenwerkende partijen (RUG, UMCG, HHG, provincie en gemeente). Inmiddels zijn twee werksessies gehouden waarbij de thema's Healthy Ageing, Energie en Kennisvalorisatie (hoe kun je kennis vermarkten) aan de orde kwamen.

De verkennende analyse naar het toekomstperspectief voor Zernike Campus en Zernike Science Park is in uitvoering in opdracht van de stuurgroep Zernike.

Campus
De huidige gedachte voor de Campus voor de RUG en Hanzehogeschool is ontstaan vanuit een noodzakelijk 'overloopgebied van de binnenstad' naar een zelfstandige cluster van onderwijs en wetenschap. Met name het door West 8 opgestelde 'landgoed-concept' heeft daar vorm aangegeven. Het plan gaat uit van een campusgedachte met aantrekkelijke gebouwen in een verkeersluwe groene setting en een aangenaam verblijfsklimaat in de openbare ruimte met diverse voorzieningen. Veel gebouwen zijn al door de RUG en Hanzehogeschool nieuw gerealiseerd of gerestyled. Eveneens wordt gewerkt aan de herinrichting van het openbare gebied als parklandschap. Op dit moment is het Centrum voor Levenswetenschappen, dat van Haren naar Zernike verhuist, in aanbouw. Het markante gebouw krijgt klimaatbeheersing via het duurzame systeem van warmte-koude opslag in combinatie met betonkernactivering.

Science Park
Het beeldkwaliteitsplan geeft een duidelijke visie op een parkachtige inrichting van het gebied met een diversiteit aan verkavelingsmogelijkheden omringd door ecologisch water- en groengebieden. Het aantrekken van bedrijven en daarmee de verkoop van kavels verloopt zeer

traag. Vooral de bereikbaarheid en zichtbaarheid van de locatie en een onduidelijke thematisering van het gebied spelen hierbij een belangrijke negatieve rol.

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 daarom 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. Binnenkort worden plannen gemaakt en voorbereid voor een definitieve P&R met circa 1000 parkeerplaatsen nabij de Plataanlaan (noordelijke ring).

2. Risico's

Grondexploitatie
Bij het vaststellen van de grondexploitatie Zernike Science Park in 2007 was het geraamde resultaat budgettair neutraal. Een van de gehanteerde uitgangspunten daarbij betreft het tempo van de gronduitgifte. In de eerste jaren wordt er volgens die planning circa 1 hectare uitgegeven en in de loop van de jaren neemt de gronduitgifte toe tot gemiddeld 1,3 hectare per jaar. Op basis hiervan eindigt de looptijd van de grondexploitatie in 2026. Inmiddels is sprake van een gewijzigde markt. Dit heeft tot een toename van de rentelasten en bezuinigingsmaatregelen geleid, waardoor een herziening van de grondexploitatie nodig is.

Exploitatieperiode
In het eerste exploitatiejaar 2008 is één kavel van 836m² verkocht. In 2009 is tot op heden nog geen opbrengst geboekt. Op basis van het afgelopen jaar en de economische vooruitzichten wordt verwacht dat de verkopen van de gronden ruimschoots achter blijven bij de raming in de grondexploitatie. Hierdoor wordt de looptijd verlengd doordat het langer duurt voordat alle kavels verkocht zijn. Om het gewenste budgettair neutrale resultaat in de exploitatie te blijven behalen, zal administratief de looptijd verlengd moeten worden.
Stijging rentelasten
Doordat het complex een hoge boekwaarde kent (op 31 december 2009 circa € 8,3 miljoen) speelt rente een grote rol in het exploitatieresultaat. Verlenging van de looptijd houdt een toename van de rentelasten in wat nadelige gevolgen heeft voor het exploitatieresultaat. In de staat P van 2008 is hierover gerapporteerd en werd als gevolg van de tegenvallende verkopen in 2008 een nadelig resultaat van € 220.000 geraamd. Om te voorkomen dat de boekwaarde verder oploopt heeft de projectgroep besloten tot uitstel van werkzaamheden in het kader van het bouw- en woonrijpmaken die volgens planning in 2008 zouden worden uitgevoerd. Met de genoemde prognose in het vooruitzicht wordt in de komende jaren een verdere stijging van de rentelasten verwacht. 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.

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	26.997.000

De gemaakte kosten per 31 december 2009 bedragen circa € 16 miljoen en 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 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.

7. MARTINIZIEKENHUIS EN OMGEVING

1. Voortgang

In de structuurvisie van de gemeente Groningen 'Stad op Scherp' is aangeven 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.

Intense stad-projecten

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

Helpermaar

De verkoop van de vrijstaande 'Hondsrugwoningen' verloopt voorspoedig. 'Het Eiland' (grondgebonden woningen en appartementen) wordt binnen bestemmingsplan herontwikkeld. Delen van de ziekenhuisgebouwen worden nog gebruikt. Het beddenhuis is gesloopt.

Sportpark Corpus den Hoorn

Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

Semmelweis-locatie

Voor de locatie aan de Semmelweisstraat is in oktober 2009 duidelijk geworden dat mede door de financiële crisis de tekorten veel groter zijn dan eerder gedacht. Ontwikkelaar Nijestee onderzoekt nu samen met de diensten RO/EZ en OCSW of er herontwikkeld kan worden. Of dat gaat lukken zal in 2010 duidelijk moeten worden.

ALO-locatie

In 2008 is de ALO-locatie voor € 10.041.000 in eigendom overgegaan van de Hanzehogeschool naar de gemeente Groningen. Volgens het bestemmingsplan mag op deze locatie 70.000 m² bruto vloeroppervlak gebouwd worden. De aankoop is gedaan om sturing te houden op de ontwikkelingen in het gebied (en omgekeerd, ook om negatieve ontwikkelingen juist te voorkomen). Omdat het Martiniziekenhuis onvoldoende programma kon genereren om de aankoopprijs te dekken, is met het MZH afgesproken dat het zich richt op de herontwikkeling van de noordwest-punt van het eigen terrein en dat de ALO-locatie solitair ontwikkeld wordt door de gemeente. Over de stand van zaken met betrekking tot deze locatie is uw raad per brief op 19 september 2009 geïnformeerd.
De locatie wordt de komende vijf jaar gebruikt als tijdelijke huisvesting van de Boerhaveschool en van de wijkvoorzieningen die waren gevestigd aan de Semmelweisstraat. De verwachte rente- en exploitatiekosten kunnen slechts voor een beperkt deel gedekt worden uit de huurprijzen die van de tijdelijke huurders kunnen worden gevraagd. Naar verwachting zal het tekort op de exploitatie van de ALO-locatie maximaal €400.000 per jaar bedragen. Dit

tekort kan niet, zoals gebruikelijk, gedekt worden uit de opbrengst van herontwikkeling van de locatie. In 2009 is besloten om in de begrotingen van de komende jaren jaarlijks de niet door inkomsten gedekte exploitatielast toe te voegen aan de exploitatierekening, waarvan het saldo wordt verrekend met de reserve grondzaken.
Momenteel is de ontwikkeling van de visie LCdH/VKV met onder andere de herontwikkeling van de ALO-locatie nog niet afgerond. Naar verwachting zal dit medio 2010 het geval zijn. Vooruitlopend op de uitkomsten van het onderzoek is een tentatieve berekening opgesteld ten behoeve van de waardering. Conform de regelgeving dient een voorziening ten laste van de bestemmingsreserve grondzaken getroffen te worden.

Kantoren
Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

2. Risico's

Planschade (midden/hoog)
- 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.

3. Financiën

Stand van zaken ten aanzien van de financiering van het project
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).

Stand van zaken uitgaven
De plankosten voor de visieontwikkeling worden gedekt uit de begrotingspost uitwerking structuurvisie en de omliggende deelplannen.

8. MEERSTAD

1. Voortgang

Planologische procedures
Op dit moment lopen in Meerstad drie procedures:
- Het bestemmingsplan Meerstad-Midden
- Een procedure ingevolge art. 19 WRO (vrijstellingsprocedure) ten behoeve van het bouwrijp maken van deelplan I (Meeroevers)
- Een ontgrondingsvergunningaanvraag.

Het *bestemmingsplan Meerstad-Midden* is op 31 juli 2008 door Gedeputeerde Staten van de Provincie Groningen (GS) goedgekeurd. Er zijn dertien beroepen tegen het plan ingediend bij de Raad van State. Het bestemmingsplan is nog niet onherroepelijk, maar wel in werking getreden. Voor zover het een directe bouwtitel heeft (o.a. wegen, het meer) is een begin gemaakt met de realisatie.

Op 22 april 2008 is door het college van de gemeente Slochteren een *vrijstellingsbesluit* genomen voor het *bouwrijp maken van Deelplan 1*. Het vrijstellingsbesluit is direct in werking getreden, echter nog niet onherroepelijk (vijf beroepschriften). Wel is begonnen met het bouwrijp maken van het gebied. De rechtbank Groningen heeft de beroepen in mei 2009 niet ontvankelijk verklaard. Tegen deze uitspraak zijn vier partijen in hoger beroep gegaan bij de Raad van State.

Op 28 januari 2007 is de *ontgrondingenvergunning* (raamplan) ten behoeve van het project Meerstad aangevraagd. Gedeputeerde Staten hebben vervolgens een vergunning verleend voor het ontgronden van een groot aantal percelen in het Meerstadgebied. Tegen dit besluit zijn twee beroepen aangetekend bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Voor bovenstaande drie procedures is op 26 januari 2010 een zitting bij de Raad van State. Uitspraak wordt verwacht binnen uiterlijk drie maanden na zitting.

Ondertussen is gestart met de voorbereidingen voor de uitwerking van Deelplan 1 (Meeroevers) waar gefaseerd ca 1200 woningen worden gebouwd. Deze uitwerking zal gebaseerd zijn op het bestemmingsplan Meerstad-Midden. Daarnaast is een procedure in voorbereiding, te weten een bestemmingsplanwijziging voor een heikikkercompensatiegebied nabij natuurgebied Rijpma aan de oostkant van het plangebied van Meerstad. 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. Dit ontwerp bestemmingsplan ligt momenteel ter inzage en volgens de huidige planning ligt het in april 2010 ter besluitvorming voor.

Voortgang Deelplan 1
Het stedenbouwkundig plan voor fase 1 van Meeroevers (ca. 216 woningen), de bijbehorende concept beeldkwaliteitsplannen en het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte zijn in december 2009 vastgesteld in de aandeelhondersvergadering van GEM Meerstad. Deze zijn door de directie van GEM Meerstad toegelicht in de raden-en statensessie op 7 december 2009. Met de uitwerkingen van de fases 2, 3 en 4 is door Bureau Meerstad een aanvang gemaakt in het derde kwartaal van 2009. Tevens zijn de productiehouders gestart met schetsontwerpen voor de opstallen van de eerste woonylek. De bedoeling is dat de

woningverkoop start in mei 2010 en de kavels bouwrijp zijn op 1 oktober 2010, zodat vervolgens de woningbouw kan starten.

De zogenaamde IJsbaanlocatie zal naar verwachting omstreeks mei 2010 bouwrijp zijn. De verkoop van kavels is daar inmiddels gestart en vertoont een gunstig beeld.

Ontwerp aanpassing Driebondsweg

Per brief van 8 december 2009 is de gemeenteraad geïnformeerd over de voorgestane aanpassing van de Driebondsweg (aanpassing wegprofiel, kruisingen en aanleg van een vrijliggend fietspad). Het ontwerp voor de Driebondsweg is gericht op het beperken van de verkeersoverlast in Ruischerbrug/Klein Harkstede, een veilige afwikkeling van toekomstig bouwverkeer en bevordering van de veiligheid voor de fietsers.
De opwaardering van de Driebondsweg wordt stapsgewijs uitgevoerd. De periode tot de bouwvak van 2010 wordt benut om ter plaatse van het fietspad nutsleidingen aan te brengen en ter plaatse van het provinciaal slibdepot de grond vrij te maken. In de periode van juli tot december 2010 zal de verbreding van de Driebondsweg, de aanleg van het fietspad en de aanpassing van de kruisingen plaatsvinden. Het halen van de planning is van belang om tijdig Deelplan 1 bouwrijp te maken.

Duurzaamheid

Half oktober 2009 heeft het college besloten in te zetten op realisatie van acht energieneutrale woningen in fase 1 van Meeroevers en ten behoeve van dit doel een krediet beschikbaar te stellen van € 60.000,- uit het budget 'Incidentele GWK Middelen 2009' 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.
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.
Op dit moment vinden nog afrondende onderzoeken plaats naar de technische haalbaarheid van het warmtepompconcept, onder andere in relatie tot de bodemopbouw. De resultaten zijn tot nu toe positief.

Gemeenschappelijke Regeling (GR Meerstad)

De GR Meerstad is in de tweede helft van 2009 op gang gekomen, hetgeen zich laat zien in de besluitvorming. Enkele belangrijke besluiten zijn:

a. Vaststelling van de concept Voorzieningenvisie Meerstad, ten behoeve van terugkoppeling (en consultatie) naar 'het veld'/belanghebbenden. Deze consultatieronde/terugkoppeling staat gepland voor het eerste kwartaal van 2010.
b. De principekeuze voor bouw 'ineens' van de beoogde basisschool in Deelplan 1 en verhuur van 'tijdelijke leegstand', met dien verstande dat eerst de kansen voor verhuur van de tijdelijk leegstaande ruimte in beeld moeten zijn gebracht.
c. De nadere uitwerking van de bevoegdheidsoverdracht van de gemeenten Groningen en Slochteren naar de GR Meerstad. Dit heeft geresulteerd in een voorstel aan de gemeenteraad in december, inhoudende de 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.

Grondexploitatie en financiering
De gemeenteraad heeft in juni ingestemd met de geactualiseerde grondexploitatie van Meerstad (GREX Meerstad 2009). Belangrijk thema bij de grondexploitatie betrof de woningmarktsituatie die noodzaakt tot een aangepaste woningfasering en ontwikkelstrategie. In de GREX 2009 wordt uitgegaan van uitgifte van 150 kavels in 2010, jaarlijks oplopend met 75, om vervolgens vanaf 2015 weer over te stappen op de beoogde jaarlijkse afzet van 600 woningen. 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. Bureau Meerstad verricht dit onderzoek en heeft hierover op hoofdlijnen verslag gedaan in de raden- en statensessie van 7 december 2009. Nadere informatievoorziening aan de gemeenteraad is voorzien in het eerste kwartaal van 2010.

Het aantrekken van financieringsmiddelen is in 2009 steeds lastiger geworden. 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 positief getoetst door de betrokken ministeries en ligt het eerste kwartaal van 2010 ter toetsing voor in Brussel en kan vermoedelijk daarna worden afgegeven.

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. In februari 2010 is een voorstel in procedure gebracht voor zover het de door de gemeente Groningen te ontwikkelen kavels betreft.

2. Risico's

Gezien de grootte en impact van Meerstad kan er uiteraard geen sprake zijn van een risicoarm project. Meerstad is vergelijkbaar met het deelnemen in een grote onderneming. Ons is er alles aan gelegen om de risico's van Meerstad beheersbaar te houden. In onderstaande risicomatrix zijn de belangrijkste risico's vermeld. Een volledige weergave van risico en beheersingsmaatregelen is opgenomen in de grondexploitatie van Meerstad.

Risicomatrix Meerstad (overwegend risico's GEM 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.	• Beheersing via regionale sturing op contingenten. • 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. • Daarnaast is het van belang om de grondexploitatie jaarlijks te actualiseren en daarbij aannames te ijken aan realistische marktomstandigheden en verwachtingen. • 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. • 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.
2. Verwerving gronden	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. 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.	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.
3. Bestuurlijke omgeving	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. In juli 2009 is de Gemeenschappelijke Regeling Meerstad (GR) geoperationaliseerd. De bevoegdheden van de GR worden vooralsnog 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. Het risico bestaat dat de GR leidt tot een vertraging van de besluitvorming.	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. 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. productiehouder; 3. klassieke kaderstellende + toetsende rol; en 4. beheerder/eigenaar van het openbaar gebied. Strikte bewaking van bevoegdheden, verantwoordelijkheden en aansturing van de uitvoering.
4. Subsidies	In de grex wordt rekening gehouden met ca. 50 miljoen (nominaal 2005) aan subsidiegelden. Het niet verkrijgen van deze bijdragen heeft grote financiële gevolgen.	Constante monitoring van potentiële subsidiemiddelen, door Bureau Meerstad, provincie en gemeenten.
5. Staatssteun	De gekozen financierings-constructie wordt door derden (Twentenaren) ter discussie gesteld, met een beroep op staatsteun. Indien een dergelijk beroep zou slagen (bij de Europese Commissie), dan kan dit grote financiële gevolgen hebben voor het project.	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.

6. Europese aanbesteding	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	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.
7. Voorzieningen en openbaar gebied	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. 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 voorzieningen-programma.	De te realiseren voorzieningen worden via de GR Meerstad geregeld. Het is van belang om bij de aanpassing van woningfasering en ontwikkelstrategie telkens de planning van publieke voorzieningen te herijken.
8. Procedurele risico's	Vertragingsrisico door planologische procedures, zoals bestemmingsplan, artikel 19 procedures, externe veiligheid, etc.	Adequate aansturing en afhandeling van publiekrechtelijke procedures, bezwaar en beroep.
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. Planontwikkelingrisico's en ontwikkelingsopgave GEMM Meerstad	Het betreft de risico's die inherent zijn aan dergelijke grootschalige herontwikkelingen en behoren tot de planontwikkelingsopgave van Bureau Meerstad. Enkele hiervan: • Aantrekken financiering (rentekosten financiering). • Het verkrijgen van de zogenaamde Groenverklaring is hierbij een belangrijke stap. • Tijdige realisatie en aansluitingen hoofdinfrastructuur en OV. • Bodemrisico's, archeologie, flora en fauna, milieukwaliteit en obstakels in ondergrond • Omgang met hinderzones, geluid, aanwezige infrastructuur (hoogspanningsleidingen, etc.)	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, nr.	€ 2.800.000
Totaal beschikbaar krediet	€ 6.000.000

De uitgaven tot en met 31 december 2009 bedragen circa € 5.388.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet. In 2010 zal een opvolgend planvoorbereidingskrediet bij de gemeenteraad worden gevraagd.

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 Starkenborghkanaal 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 het voorjaar van 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.

Deelgebieden A en B – Oosterhamrikkade Noordzijde West en Oost- "Nieuw Front"
Het bestemmingsplan Korrewegwijk De Hoogte, waarin aandacht voor deelgebieden A en B, wordt in maart 2010 ter inzage gelegd. De aanpassingen in het plan zijn conform de wensen van de bewoners van deze deelgebieden.

Deelgebied D – Oosterhamrikkade zz
Nijestee heeft architectenbureau Tangram opdracht gegeven een schetsontwerp te maken voor de locatie van de voormalige Taxicentrale. Bovendien overlegt de corporatie met Doesburg Autoverhuur over een mogelijke nieuwe invulling van het autoverhuurbedrijf.
De recessie leidt ertoe dat deze ontwikkelingen langer op zich laat wachten.

De Stadswerf en deelgebied F / Stichting Giga
De Stadswerf is een woningbouwproject van Nijestee gelegen tussen de Paradijsvogelstraat en het Van Starkenborghkanaal. Na afstand genomen te hebben van de eerder toegekende stimuleringsmiddelen van het Rijk zijn inmiddels de gelden uit de 2de tranche van de regeling van WWI opnieuw aan het project toegekend. Om de gelden ook daadwerkelijk te kunnen inzetten, dient de bouw voor 1 juli 2010 te starten.

Deelgebied E2 - Oosterhamriktracé zz (Sybesma en omgeving)
Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

Korrezoom
Korrezoom is een nieuwbouwproject van Wooncorporatie Lefier en Ter Steege Vastgoed uit Rijssen. De eerste fase van het project aan het eind van de Korreweg, tussen het Van Starkenborghkanaal en de Hamburgervijver bestaat uit: 41 koopappartementen, 10 eengezinswoningen en 50 sociale huurappartementen. Lefier heeft alle koopappartementen omgezet in huur met optie tot koop en inmiddels ook allemaal verhuurd. 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
Een onderzoek naar deze mogelijkheid voor een mogelijke auto-ontsluiting van de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk wordt de komende tijd uitgevoerd in het kader van onder andere de bereikbaarheid van het UMCG en in het kader van het 2de tramlijn.

Vinkenstraat en omgeving
Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

UMCG-Distributiecentrum
De ontwikkelaar Urban Interest heeft deze locatie in de verkoop staan. Herontwikkeling wordt door hen overwogen.

Wielewaalplein
De bouw van de woontoren en een nieuwe winkel ten behoeve van een supermarkt, kinderopvang en eventuele andere winkels in 2010. In de eerste helft van 2010 wordt een projectplan aan de raad voorgelegd voor de inrichting van het Wielewaalplein na realisering van het bouwplan.

Verkeersinfrastructuur
Over de afgelopen periode zijn geen bijzonderheden te melden.

Kaden/oevers en fiets-/wandelbruggen

Over het gebruik van de oever van vooral het deelgebied D (zuidzijde) is inmiddels duidelijkheid. In het bestemmingsplan Waterrand is het een en ander vastgesteld door de raad. Vooralsnog blijft de kade bij het voormalige UMCG-distributiecentrum gehandhaafd als steenachtige kade.

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. Als vertrekpunt geven de huidige tentatieve berekeningen voldoende houvast om tot verantwoorde grondexploitaties te komen. Afwijkingen ten aanzien van het woningbouwprogramma en berekende infrastructurele investeringen zullen leiden tot een ander resultaat. Dit kan zowel negatief als positief uitwerken.

In de grondexploitatie van juni 2007 wordt rekening gehouden met een bijdrage van Nijestee in verband met de verrekening van een aantal grondtransacties. Hierover is definitieve overeenstemming. De hierbij genoemde risico's zijn hiermee niet meer aanwezig. De risico's met betrekking tot de economische uitvoerbaarheid (zie hieronder) kunnen worden geminimaliseerd d.m.v. het op korte termijn beperken van de boekwaarden, de kosten en opbrengsten op elkaar af te stemmen en woningbouwlocaties te ontwikkelen bij minimaal sluitende grondexploitaties.

Indien wordt afgeweken van één van deze uitgangspunten, heeft dit een negatieve uitwerking op het uiteindelijke resultaat. Een hoge boekwaarde leidt tot rentebijschrijvingen, waardoor toekomstige plannen gefrustreerd worden.

Voor de in ontwikkeling zijnde projecten (Antillenstraat eo) 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.

3. Financiën

Voor de visie op het Oosterhamriktracé is een integrale exploitatieopzet opgesteld. Die bestaat
uit een aantal grondexploitaties, waarvan de Antillenstraat door de raad is vastgesteld. De overige grondexploitaties zijn tentatieve berekeningen. Inzichtelijk is gemaakt welke kosten, opbrengsten en resultaten verwacht worden tot en met 2018.
De onderlinge samenhang van de deellocaties en infrastructuur is ter sprake gebracht en er is aangegeven op welke wijze en met welke bijdragen het tekort weggewerkt kan worden. Daarnaast is aangegeven om via een grondtransactie tot verrekening over te gaan met woningcorporatie Nijestee. Op basis van bovengenoemde uitgangspunten is een budgettair neutraal resultaat te verwachten en zijn de risico's aanmerkelijk ingeperkt.

Uit de herziene grondexploitatie blijkt dat een economisch verantwoorde uitvoering van de visie-Oosterhamriktracé op termijn haalbaar is. Uitgangspunt is te werken met een integrale grondexploitatieopzet, waarbij onderlinge verrekening tussen de gemeentelijke deelexploitaties mogelijk is.

Het nemen van een aantal maatregelen in de aangegeven volgorde is daarbij van groot belang:

- Ten eerste de ontwikkeling van de boekwaarden. De gemaakte visiekosten moeten zo snel mogelijk afgeboekt worden. De boekwaarden van de diverse deelgebieden mogen de komende jaren niet verder oplopen. Dit zal in de hand worden gehouden door kosten en opbrengsten per complex duidelijk te administreren.
- Ontwikkelingen van de deellocaties pas dàn los trekken als minimaal een sluitende grondexploitatie mogelijk is.
- De infrastructuur buiten de deelgebieden pas aan te leggen op het moment dat dekking volgens het investeringsschema is geregeld. Hiermee wordt onnodig renteverlies voorkomen.

Dit alles is mogelijk met de dekkingsmiddelen zoals die in de integrale grondexploitatie zijn opgenomen. Het inzetten van de nieuw beleidsmiddelen maakt daarbij onderdeel uit van de dekking. Met inachtneming van bovenstaande maatregelen is een sluitende integrale exploitatieopzet haalbaar. De ontwikkelingen aan het Wielewaalpein en aan de Antillenstraat zullen waarschijnlijk in 2010 van start gaan. Omdat de gemeente hier geen eigenaar is van de gronden is afgesproken dat woningbouwcorporatie IN en Ter Steege de gemeentelijke plan- en visiekosten betalen.

Stand van de kredieten (Staat P)
In de raadsvergadering van 20 juni 2007, nr.12, is besloten een plankostenkrediet beschikbaar te stellen van € 2.584.000. Een deel van dit krediet is mede beschikbaar gesteld voor de deellocaties A en B en het bestemmingsplan de Waterrand. Dit deel van het krediet is terug te vinden in deze complexen. 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.

Visiekosten
De plankosten die op dit project geboekt zijn bedragen € 2.379.000. Een groot deel van deze kosten, € 2,28 miljoen, zijn visiekosten. Het benodigde krediet voor de ontwikkelingsvisie komt uit op een bedrag van € 2.372.000.

A en B locaties
De raad heeft op 14 mei 2008 ingestemd met een aanvullend plankostenkrediet. Hierdoor is het totale krediet € 127.000. Dekking van dit aanvullend krediet wordt voorzien in de ontwikkelingslocaties van deelgebied A en B. Per 31 december 2009 is € 132.000 uitgegeven.

10. WESTPOORT

1. Voortgang

Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is onherroepelijk geworden, nadat de Raad van State op 2 december 2009 het tegen het bestemmingsplan ingediende beroep ongegrond heeft verklaard.

Infrastructuur

Het viaduct en de brug over het hoendiep zijn gereed en in gebruik genomen.
Door vertraging bij de verlegging van de waterleiding door het waterbedrijf en de extra vertraging bij de aanleg van de nutsleidingen – deels veroorzaakt door de winterperiode begin 2009 – zal de oplevering van fase 1A nu plaatsvinden in het voorjaar van 2010. In eerdere voortgangsrapportages was nog uitgegaan van een oplevering eind 2009. Aan de hand van revisiegegevens is vastgesteld dat de nutsleidingen niet conform afspraak zijn gelegd en deels in uitgeefbare grond liggen. We zijn hierover in gesprek met de nutsbedrijven. Nader onderzoek moet de omvang van het probleem duidelijk maken.
Op 20 november 2009 is het laatste asfalt gedraaid en zijn alle wegen gereed van fase 1A. Het afwerken en inzaaien van bermen zal in het voorjaar worden afgerond. Volgens bestek moet het werk in mei 2010 worden opgeleverd, maar inmiddels zijn de meeste werkzaamheden uitgevoerd en is de infrastructuur op 18 december volledig in gebruik genomen. Het afwerken en inzaaien van bermen en taluds wordt in het voorjaar van 2010 uitgevoerd.

Duurzaamheid

Westpoort zal zich ontwikkelen tot een hoogwaardig en duurzaam bedrijventerrein. Op het gebied van duurzaamheid wordt nu samen met de Milieudienst gekeken welke deelprojecten noodzakelijkerwijs nodig zijn om de ambitie van duurzaamheid te bereiken. Gedacht wordt aan gebruik van aardwarmte, zonne-energie en biogas.
Er zijn contacten met een akkerbouwer om in het voorjaar koolzaad in te zaaien. Het is nog niet zeker of dit doorgaat.

Bedrijven

De eerste kavel op Westpoort is verkocht. LCW heeft op 19 september de deuren geopend van het nieuwe pand aan de Londenweg 10. Na een rustigere periode, trekt samen met de economie de belangstelling voor Westpoort weer wat aan. Bedrijven vragen om opties en reserveren kavels. Partijen waarmee in het verleden al mee is gesproken, tonen hernieuwde belangstelling en ook nieuwe partijen melden zich als geïnteresseerde. Het huidige economische klimaat heeft wel tot gevolg dat potentiële nieuwe bedrijven op Westpoort 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.

In de afgelopen weken zijn er verkeersmetingen uitgevoerd tussen de nieuwe brug (de Westerbrug) en de Vierverlatenbrug. Dit blijven we de komende tijd doen. Verder tellen wij permanent op het Hoendiep, ter hoogte van de Poffert. Na opening van de op- en afritten van de A7 zal ook worden geteld op het Hoendiep om zo een beeld te krijgen van de gevolgen voor de verkeersdrukte. Met de resultaten van het verkeersonderzoek kunnen we goede en gefundeerde uitspraken doen over de veranderingen op het Hoendiep.

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 CSM
- Reservering gronden spoorverbinding Groningen-Heerenveen
- Kosten bodemsanering
- Onderbesteding SNN-subsidie

Daarnaast hebben we in eerdere rapportages gemeld dat er mogelijk minder Kompassubsidie gerealiseerd kan worden dan vooraf is geschat. De herziene exploitatiebegroting gaat uit van een uiteindelijke te innen subsidiebijdrage van circa € 8,7 miljoen in plaats van de maximaal beschikte subsidie van € 15 miljoen. Deze € 15 miljoen is gebaseerd op een totaal van ruim € 57 miljoen (verwachte te maken) subsidiabele kosten. Binnen de herziening is de inschatting dat deze subsidiabele kosten aanzienlijk lager zullen uitvallen. Hierop is geanticipeerd door de subsidie verhoudingsgewijs naar beneden bij te stellen.
Het gesprek met SNN heeft niet opgeleverd dat er meer subsidie gebruikt kan worden. Ook overhevelen naar fase 2 is niet mogelijk omdat we daar nog geen cofinancieringbudget voor hebben.

3. Financiën

Stand van de kredieten (Staat P per 1/7/2008):

		€
Besluit 19-07-2000, nr. 5h		14.521.000
Besluit 27-02-2002, nr. 5e		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
Totale toegestane kosten		120.464.000

Op basis van de herziene exploitatiebegroting is het verleende uitvoeringskrediet afdoende. De totale gemaakte kosten plus aangegane verplichtingen per 31 december 2009 omvat € 59.148.000.

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 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 op palen 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 een op 10 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. Deze planprocedure start met het opstellen van een startnotitie die medio 2010 in de inspraak zal worden gebracht. In de tweede helft van 2010 zullen de Richtlijnen MER worden opgesteld.

2. Risico's

In het kader van de planuitwerking van de Zuidelijke Ringweg is een 'verlengde verkenning' uitgevoerd in een informeel samenwerkingsverband (Rijkswaterstaat, provincie en gemeente) e.e.a. in lijn met de aanbevelingen van de commissie Elverding. Dit betekende een vroegtijdige betrokkenheid van de samenleving, met als doel zo snel mogelijk tot een bestuurlijke voorkeursoplossing te komen. Op deze wijze kon tijdwinst worden behaald in de inmiddels lopende formele planstudiefase. Het doel van deze aanpak was 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 kunnen worden op de kwaliteit van de programmatische, financiële en juridische kaders.

Het project Zuidelijke Ringweg bevindt zich momenteel in de planfase. Ten behoeve van de risicobeheersing zijn de belangrijkste risico's van het project in beeld gebracht, en worden beheersmaatregelen benoemd. De belangrijkste risico's die hierbij zijn benoemt zijn:

- samenwerking tussen partijen;
- budget dekt niet volledig de scope;
- wegvallen maatschappelijk en politiek draagvlak;
- bestuurlijk voorkeursalternatief niet toereikend bij nadere verkeerskundige analyse;
- wegvallen draagvlak bestuurlijk voorkeursalternatief tijdens planstudie;
- overvragen markt;
- werken in lijn met de aanbevelingen van de commissie Elverding.

De ombouw van de Zuidelijke Ringweg zal wijzigingen in de stedenbouwkundige en verkeersstructuur tot gevolg hebben. Deze wijzigingen en de directe en indirecte gevolgen hiervan zijn in deze fase onvoldoende duidelijk. In de planstudiefase worden alle wijzigingen en de gevolgen daarvan in beeld gebracht, en worden eventuele maatregelen ontwikkeld en geprogrammeerd.

Tot slot de benodigde personele capaciteit. De werkzaamheden t.b.v. de verlengde verkenning werden in een samenwerking tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeente verricht. De afspraken omtrent deze samenwerking sloten onvoldoende aan bij de praktische uitwerking ervan. Hierdoor is discussie ontstaan over het verrekenen van kosten, waarbij de verrekening van interne uren het belangrijkste onderwerp van discussie vormt.
Voor de planstudiefase wordt de projectorganisatie herzien. Dit betekent dat er nog geen afspraken zijn gemaakt met betrekking tot samenwerking, betrokkenheid en inzet van personeel in de projectorganisatie t.b.v. de planstudie. Hierdoor is het ook nog niet mogelijk de inzet van personele capaciteit binnen de ambtelijke diensten te bepalen (t.b.v. kaderstellende en toetsende werkzaamheden).

3. Financiën

Voor de zuidelijke ringweg is een budget beschikbaar van € 624 mln (€424 mln RSPgelden, € 200 mln MIRT gelden). Op dit moment zijn er nog geen financiële afspraken tussen de samenwerkende partijen gemaakt over de kosten van inzet van mensen en middelen t.b.v. de planfase en realisatie.

Voor de afgeronde (verlengde) verkenningsfase was overeengekomen dat alle uitbestede kosten en uren bij het project gedeclareerd kunnen worden. Voor de interne uren en kosten waren deze afspraken niet duidelijk. Naar alle waarschijnlijkheid komen deze kosten ten laste komen van de gemeente, waarvoor een plankostenkrediet van € 400.000,-- beschikbaar was. Voor de (verlengde) verkenningsfase zijn echter € 976.000,-- aan interne kosten en uren geboekt. Het verschil ad € 576.000 is (vooralsnog) ten laste gebracht van de gemeentelijke bijdrage RSP. Een aanvraag voor een aanvullend plankostenkrediet is in voorbereiding.

Voor de volgende fase (planfase en realisatie) wordt afhankelijk van de te bereiken financiële afspraken met de samenwerkende partijen, een nieuw kredietvoorstel opgesteld.

12. REGIOTRAM

1. Voortgang

De gemeenteraad van Groningen heeft op 17 juni 2009 ingestemd met het voorkeurstracé voor tramlijn 1 dat het Hoofdstation verbindt met de Grote Markt en Zernike. De Raad besloot ook om de aanleg van de tweede tramlijn naar het UMCG en recreatiegebied Kardinge te versnellen. Een motie van alle partijen, m.u.v. de Stadspartij, roept het college op om zich extra in te spannen voor de verbinding van de wijken Beijum en Lewenborg met de binnenstad na aanleg van lijn 1. Vooral in de periode tot het operationeel worden van lijn 2.

Lijn 1
Het Project RegioTram is aan de slag gegaan met het maken van een Voorlopig Ontwerp (VO) van lijn 1. De afgelopen maanden is hiertoe intensief overlegd met bewoners, bedrijven en organisaties langs het tracé. In het ontwerp wordt binnen het tracé nader ingezoomd op de inpassing van de traminfrastructuur op straatniveau. In deze fase worden ook de definitieve locaties van de haltes ingepast en wordt het precieze verloop van de bochten bepaald. Het VO op hoofdlijnen van lijn 1 is in februari 2010 vrijgegeven voor inspraak en zal daarna in juni 2010 worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Lijn 2
Medio juni 2009 zijn de eerste tracéstudies afgerond.
Eind 2009 heeft op de verschillende tracévarianten participatie plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn beoordeelt en verwerkt. Vervolgens is een voorkeurstracé uitgewerkt (schetsontwerp) en in februari 2010 vrijgegeven voor inspraak. De resultaten van de inspraak zullen in juni 2010 aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

De tracékeuze voor de 2e lijn richt zich op het in beeld brengen van alle realistische tracéalternatieven en de effecten daarvan in de directe omgeving. Er spelen tal van ruimtelijke ontwikkelingen die invloed hebben op de tram. Anderzijds is de tram weer van invloed op de keuzes die voor die ontwikkelingen worden gemaakt. Afstemming met de ruimtelijke ontwikkelingen langs de mogelijke tramtracés is dan ook van groot belang.
Het gaat daarbij om de volgende zaken:
- Ontwikkelen van tracéalternatieven voor lijn 2, mede vanuit de stedelijke structuren.
- Bepalen van de afwegingscriteria.
- Maken van een integraal schetsontwerp (verkeerskundig, ruimtelijk en groen) van de tracéalternatieven.
- Afstemming en inpassing van de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de tramlijn.
- In beeld brengen van effecten, zoals geluid, trillingen, bodem en water, archeologie en verkeersveiligheid.
- Voorstellen voor het OV-, auto- en fietsnetwerk.
- Aangeven stedelijke ontwikkelingskansen.
- Kosten van aanleg beheer en onderhoud infrastructuur en exploitatiekosten in beeld brengen.

Koppelingsvariant
In de participatieperiode is door de Bewonersorganisatie Beijum (BOB) een voorstel ingediend waarbij in essentie de koppeling van Zernike en Kardinge 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. Anderzijds zijn er op dit moment nog zaken die nog uitgekocht moeten worden, zoals financiële en technische risico's en gevolgen voor de planning.
De koppelingsvariant is in een apart document uitgewerkt en in de inspraak op lijn 1 en 2 betrokken. Daarnaast worden de documenten VO lijn 1 en Voorkeurstracé lijn 2 in de inspraak gebracht, waarin de oorspronkelijke tracés zonder koppeling in beeld worden gebracht. Hierdoor kan in de inspraakperiode worden afgetast hoe de koppelingsvariant wordt ervaren door de bewoners en ondernemers die het betreft. Definitieve besluitvorming kan dan worden betrokken bij het VO en de tracékeuze voor lijn 2.

2. Risico's

Binnen het project wordt actief werk gemaakt van risicomanagement. Begin 2008 is een onderzoek uitgevoerd met als uitgangspunt het kennen, onderkennen en beheersen van de projectrisico's. Begin 2010 zullen Arcadis en PRC hiertoe nieuw onderzoek uitvoeren. De aanbevelingen en aandachtspunten die door deze externe bureaus worden geformuleerd, zullen door het project RegioTram verder worden uitgewerkt.

3. Financiën

Voorbereidingskosten
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. Afgesproken 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 mln) ad € 2.440.000 heeft de raad een aanvullend planvoorbereidingskrediet van € 1,96 mln. voor lijn 1 en een voorfinancieringskrediet van € 0,48 mln. voor lijn 2 beschikbaar gesteld.

Het gemeentelijk aandeel in de kosten van het Projectbureau Regiotram tot 1 juli 2010 is daarmee als volgt samen te vatten:

Fase 1	€ 1.782.000
Fase 2	€ 2.440.000
Totaal	€ 4.222.000

Naast deze kosten maakt onze gemeente ook kosten voor de eigen projectorganisatie. Deze kosten bedragen ultimo 2009 rond € 900.000. Daarmee bedragen de totale voorbereidingskosten rond € 5.122.000. In de loop van 2010 zal een aanvullende kredietaanvraag worden gedaan voor zowel de kosten van het Projectbureau Regiotram vanaf 1 juli a.s. als de eigen projectorganisatie.

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 GR 09 (planvoorbereidingskrediet lijn1)	€ 1.956.000
Raadsbesluit 17 juni 2009, nr GR 09 (voorfinancieringskrediet lijn 2)	€ 484.000
Totaal beschikbaar krediet	€ 5.760.000

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 incidentele vrijval structureel nieuw beleid Kolibri 2005-2009.

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

Investeringskosten

Het budget 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 € 279 miljoen.

In een brief van het Projectbureau Regiotram aan de Raad d.d. 12 februari 2010 wordt onder meer gesteld, dat de geraamde kosten van de investeringen op dit moment nog onvoldoende scherp en onvoldoende betrouwbaar zijn. Voor lijn 1 en lijn 2 gezamenlijk wordt op grond van de huidige inzichten uitgegaan van een investering tussen de € 270 miljoen en € 370 miljoen. Om het niveau van de berekening van de investeringskosten op het juiste niveau te brengen zal nog een verdiepingsslag moeten worden gemaakt, mede met behulp van twee externe bureaus (PRC en Arcadis). Deze verdere verscherping en uitwerking zal plaatsvinden in de periode tot 1 mei 2010. Alsdan zal een duidelijker en concreter beeld zijn van de omvang van de investeringskosten van zowel lijn 1 (op VO-niveau) als lijn 2 (op SO-niveau).

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.

Bij het raadsvoorstel in mei/juni 2010 zal een definitief dekkingsvoorstel aan de raad worden voorgelegd, inclusief dekking voor de hogere stichtingskosten.

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 dus 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 marktbijdragen 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 overcommittering 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 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.

Tenslotte vormt de exploitatie een risico. Op grond van de huidige aannames schatten wij 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. STATIONSGEBIED

1. Voortgang

Het Stationsgebied is een belangrijk knooppunt in Noord-Nederland. Het ligt strategisch tussen de binnenstad en de zuidelijke ringweg en het onbetwiste vervoersknooppunt van het Noorden. In 2007/8 hebben we voorverkenningen verricht, waarvan het resultaat neergeslagen is 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. Ook 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.

Met deze verdiepingsslagen hebben we de uitkomsten van onze discussie met u van 4 maart verder uitgewerkt in de ontwerpopgave, waarin we nadrukkelijk het thema duurzaamheid hebben geïntegreerd. Daarmee is dat thema een vanzelfsprekend onderdeel van de totale ontwerpopgave.

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. De samenwerking krijgt bestuurlijk zijn beslag in een Stuurgroep. De afspraken met deze partijen over het te volgen traject hebben we vastgelegd in een projectplan dat we u in januari 2009 hebben aangeboden. In opdracht van V&W is ProRail gestart met een scopestudie naar de projecten die in het kader van het RSP zijn benoemd voor de regionale spoorlijnen. De impact van deze projecten op het stationsgebied en op de lijnen binnen de stad kunnen groot zijn zoals we al eerder hebben geconstateerd. Bij de voortgang van de studie zijn we betrokken.

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 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 RegioTram 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

Plankostenkrediet: (Staat P van 31-12-2009)
Onderstaande kredieten hebben als dekking de stadsmeierrechten en reserve Nieuw Beleid.

Raadsbesluit 17 december 2008, nr. 6 g	300.000
Raadsbesluit 22 april 2009, nr. 412	242.000
Raadsbesluit februari 2010	598.000
Totaal toegestane kosten van het plan	€ 1.000.000

Stand van de uitgaven
Uw raad heeft in februari 2010 een aanvullend plankostenkrediet van € 458.000 beschikbaar geteld. De werkelijke uitgaven bedragen € 598.000 en passen daarmee binnen het gestelde krediet.