

# RAPPORTAGE SLEUTELPROJECTEN

01 JANUARI 2016 – 31 MAART 2016

# EEMSKANAALZONE

## VOORTGANG

De ontwikkeling van de Eemskanaalzone (EKZ) is van belang voor Groningen als uitbreiding van het centrum (stedelijk wonen) en als motor van de Groninger economie. Binnen de EKZ onderscheiden we een aantal projecten die wij hieronder toelichten.

### Kop van Oost II

Ontwikkelaar Heijmans ontwikkelt de 2<sup>e</sup> fase van de Kop van Oost (Houtunielocatie). Het plan is aangepast aan de huidige marktomstandigheden met meer grondgebonden woningen in plaats van appartementen. Wij hebben meegewerkt aan de hiervoor noodzakelijke wijziging van het bestemmingsplan. Momenteel is fase 1 en 2 verkocht. Men is druk bezig om de werkvoorbereiding voor de laatste fase op te starten. Bijna gehele plan is inmiddels verkocht.

### Berlagetracé

Opstarten en afronden van deze laatste werkzaamheden was mede afhankelijk van de benodigde verwervingen van onder meer Sontweg 15, 17 en 19. Met alle partijen is nu overeenstemming: Sontweg 19 is inmiddels aangekocht door de gemeente, en weer doorverkocht aan Sontweg 17, en Sontweg 17 is vrijwel verbouwd. Voor Sontweg 15 is vorig jaar de omgevingsvergunning aangevraagd en inmiddels is het nieuwbouwplan voltooid. Ook is men gestart om de panden van Sontweg 15, 17 en 19 met circa 12 meter in te korten waardoor ook het laatste deel van het Sontwegtracé gerealiseerd kan worden. Zomer 2016 is daarmee het hele tracé gereed.

### Sontwegtracé

In april 2011 heeft uw raad besloten het Sontwegtracé verder uit te werken. In november 2012 is het uitvoeringsplan Sontwegtracé door de raad vastgesteld (raadsvoorstel RO12.3141549).

Het Sontwegtracé bestaat uit de realisatie van zes verschillende deelprojecten:

1. Sontweg, reconstructie fase 1 – aanpak Europaweg (klaar);
2. Sontweg, reconstructie fase 2 (klaar);
3. Eltjo Ruggeweg, aansluiting Sontweg en Bornholmstraat (klaar) ;
4. Sontbrug (op 19 augustus opgeleverd, nog te realiseren zijn de restpunten en het groenplan);
5. St. Petersburgweg, aansluiting Oostelijke Ringweg (klaar).

### Sontbrug

Qua financiële omvang en risico is de te bouwen Sontbrug het belangrijkste onderdeel binnen het Sontwegtracé. In november 2012 is uw raad akkoord gegaan met het definitief ontwerp Sontwegtracé, de daaraan gekoppelde begroting van € 65 miljoen en het dekkingsvoorstel. Op 18 december 2013 is deze begroting van € 65 miljoen met € 9,1 miljoen naar beneden bijgesteld tot het niveau van € 55,9 miljoen, hoofdzakelijk naar aanleiding van de aanbesteding van de Sontbrug. Werkzaamheden zijn nagenoeg afgerond, uitvoering van de restpuntenlijst en groenwerkzaamheden worden de komende maanden uitgevoerd i.v.m. seizoensgebonden werkzaamheden (groen). De financiële balans rondom de Sontbrug kan dit jaar worden opgemaakt .

Na 18 december 2013 is de integrale grondexploitatie EKZ twee keer herzien, waarvan de laatste herziening in de raadsvergadering van 16 december 2015 is vastgesteld. Binnen deze laatste herziening is het deelgebied Sontwegtracé op verschillende onderdelen aangepast. Eén van de belangrijkste aanpassingen is dat er een bedrag is meebegroott voor de aansluiting op de Oostelijke

ringweg. Tegenover de verschillende doorgevoerde ophogingen binnen dit deelcomplex Sontwegtracé stonden ook verschillende doorgevoerde verlagingen.

Per saldo zijn de begrote uitgaven binnen Sontwegtracé bijgesteld van € 55,9 miljoen naar € 49,5 miljoen.

### duurzaamheid, ecologie en kunst (€ 1.520.000)

Bij het vaststellen van het uitvoeringskrediet voor het Sontwegtracé formuleerde uw raad een aantal wensen op het gebied van duurzaamheid, ecologie en kunst. Binnen het aanbestedingstraject Sontbrug hebben we conform het raadsbesluit 2,5% duurzaamheid in plaats van 5% meegenomen. Wel hebben wij in het EMVI criterium het aspect duurzaamheid betrokken. De BAM (aan wie het project Sontbrug gegund is) heeft een duidelijke extra waarde toegevoegd, waarmee we extra in duurzaamheid investeren, passend binnen de aanbesteding. Daar waar in eerste instantie € 980.000 aan duurzaamheid is geschrapt, neemt BAM voor zo'n € 835.000 aan extra duurzaamheidsstaken op zich. Zouden we de overige, eerder bezuinigde duurzaamheidsaspecten alsnog meenemen, dan gaat het om (€ 980.000 - € 835.000 =) € 155.000. Eenzelfde keuze geldt voor de ecologie-ambities (€ 350.000) en het toepassen van kunstuitingen (€ 190.000).

Na realisatie van het totale project Sontwegtracé en indien middelen beschikbaar zijn, zullen we u voorstellen of en op welke wijze de resterende duurzaamheids- ecologie en kunstambities (€ 695.000) kunnen worden gerealiseerd. Zodra de financiële balans is opgemaakt komen we hierop bij uw raad terug.

### Verlaging dekking Sontwegtracé

In de laatst herziene begroting van 16 december 2015 is voor het deelgebied Sontwegtracé behalve het investeringsniveau eveneens de dekking verlaagd, door verlaging van de bijdrage van Meerstad. Het eerdere aanbestedingsvoordeel van de Sontbrug kan ook invloed hebben op de subsidiabele kosten en daarmee op de te ontvangen subsidiebijdrage. Voor dit risico is een voorziening opgenomen in het project.

Samengevat volgt dan dit beeld:

Dekking van de investeringen is als volgt

- bijdrage Meerstad (in 2016/2017): € 16,14 miljoen;
- bijdrage RSP-overig: € 18,00 miljoen;
- bijdrage FES: € 12,00 miljoen;
- bijdrage BDU: € 5,00 miljoen;

**Totaal € 51,14 miljoen**

### Haven

Op 18-12-2013 is de Revitalisering Woonschepenhaven inclusief taakstellend budget van € 4,7 mln door de raad vastgesteld. Op basis van besluitvorming bedraagt het krediet € 5.194.000 (€ 5.000.000 + € 194.000 uit het verleden). In April 2015 heeft uw raad ingestemd het krediet en budget voor het project Revitalisering Woonschepenhaven te verhogen met € 506.000 van € 5.194.000 naar € 5.700.000,-

Het plan heeft betrekking op een divers aantal zaken. Er wordt groot onderhoud aan de steigers uitgevoerd waardoor het comfort voor de gebruikers toeneemt en de levensduur van de steigers

verlengd wordt. In overleg met het waterschap is besloten de binnendijk tussen het clubgebouw en het Eemskanaal te verbreden en te verhogen. Hierdoor neemt de sterkte (en de toekomstbestendigheid) van de dijk toe. De bodem van de haven wordt gebaggerd tot een diepte van 1,40 meter ten opzichte van het streef(water-)peil. Ter hoogte van de steigers blijft de huidige streefdiepte van 1,20 meter gehandhaafd in verband met de stabiliteit van de steigers. Daarnaast worden de nutsleidingen en openbare verlichting vernieuwd en de woonboten aangesloten op het aan te brengen riool. Daarnaast worden de wegen en parkeerplaatsen nieuw aangebracht en wordt de afsluitdeur tussen Eemskanaal en Woonschepenhaven vernieuwd.

In oktober 2014 heeft de aanbesteding van de werkzaamheden plaatsgevonden. De opdracht is gegund aan een geselecteerde aannemer. De aannemer heeft zijn inschrijving gebaseerd op de randvoorwaarden die wij als gemeente op basis van de vooronderzoeken hebben gesteld. De afgelopen periode zijn aanvullende onderzoeken door de aannemer uitgevoerd, zoals beschreven in het contract. De aannemer heeft vervolgens de melding gedaan dat enkele onderdelen in- en rondom de haven in slechtere staat verkeren dan de vooronderzoeken hebben aangetoond. Inmiddels heeft uw Raad in april 2015 besloten extra budget ter beschikking te stellen om ook achterstallig onderhoud (meerwerk) uit te voeren. Het betreft de onderdelen steigers, damwand binnendijk en oever buitendijk. De werkzaamheden zijn inmiddels in volle gang.

#### - Uitvoering

De voortgang van de uitvoering vordert gestaag, inmiddels zijn 4 van de 7 steigers geheel afgerond, 1 steiger is vrijwel gereed. Met de laatste 2 steigers wordt komende week gestart. Deze zijn voor de zomervakantie afgerond.

#### Visie Eemskanaalzone – deelgebied Boulevard

In het deelgebied Boulevard willen we een kwalitatief hoogwaardig woon- en werkmilieu realiseren, waarbinnen we de interne en externe ontsluiting en de gewenste interwijk-verbindingen voor langzaam verkeer op aantrekkelijke wijze vormgeven. Daarvan kan een stimulerende werking uitgaan op initiatieven vanuit de markt. De visie (bouwstenennotitie) is afhankelijk van de vorderingen van de woningbouwprojecten Kop van Oost II (Heijmans) en EKZ NZ Balkgat-locatie (AM). AM heeft aangegeven voorlopig even een pas op de plaats te maken. Dat betekent dat het opstellen van de visie langer duurt. Wel wordt momenteel onderzocht hoe en waar een fiets- voetgangersoversteek kan komen tussen Sontplein e.o. en de binnenstad.

#### P+R Meerstad

30 oktober 2013 heeft uw raad ingestemd met de geactualiseerde netwerkanalyse Regio Groningen-Assen. Onderdeel van deze actualisatie is de HOV-visie, waarin we de toekomst van busvervoer in de stad en regio weergegeven. P+R Meerstad maakt onderdeel uit van deze plannen. Op dit moment worden drie ontwerpmodellen verder uitgewerkt en voorzien van een kostenplaatje.

## RISICO'S

#### - Infrastructuur

Het risicoprofiel van het Sontwegtracé bestond uit de drie volgende onderdelen:

##### 1) Reserve onvoorzien – Sontbrug (€ -):

Toen eind 2013 de aanbestedingsresultaten bekend waren, was het noodzakelijk om een risico op te nemen. De risicoreserve binnen het project werd daarbij opgesplitst in twee delen. Het grootste gedeelte hiervan had betrekking op de Sontbrug. De omvang van de post onvoorzien c.q. risicoreserve met betrekking tot de aanbesteding van de Sontbrug bedroeg destijds € 4,2 miljoen

(25% van het gunningsbedrag van de Sontbrug e.o. van circa € 17 miljoen). Deze post onvoorzien staat binnen de huidige herziening niet langer meer opgenomen.

## 2) Weerstandsvermogen – overig Sontwegtracé (€ 1,2 miljoen):

Het benodigde weerstandsvermogen binnen het project is opgehoogd van € 0,8 miljoen naar € 1,2 miljoen. Het benodigde weerstandsvermogen wordt gevormd voor de nog te maken kosten, exclusief de Sontbrug. Deze ophoging is met name het gevolg van het begroten van een fors investeringsbedrag voor de aantakking van de Sontwegtracé met de oostelijke ringweg (o.a. verdubbeling van de huidige rotonde). Dit laatste oostelijk stuk van Sontwegtracé is qua verkeersontwerp nog niet goed uitgewerkt. Dit geldt zowel voor het ontwerp als voor de verwachte kosten. Met name het moeten realiseren van overkluizing(en) veroorzaakt naar verwachting een hoog aandeel in de totale investering.

Het risico van de overige onderdelen wordt als beperkt ingeschat. Het totale noodzakelijke weerstandsvermogen bedraagt € 1,2 miljoen. Naar verwachting zijn mogelijke tegenvallers voldoende voorzien.

## 3) Mogelijk subsidieverlies RSP (€ 9,0 miljoen):

Op basis van de gegevens uit het deelcomplex Sontwegtracé is een nieuwe voorlopige raming gemaakt van de omvang van de subsidiabele kosten en de te realiseren subsidie. Op basis van deze raming is de voorziening voor het mogelijke subsidieverlies binnen deelgebied A – Sontwegtracé verhoogd tot € 9,0 miljoen. Eén van de subsidievoorwaarden is namelijk dat de subsidie naar rato wordt verlaagd als de totale subsidiabele projectkosten lager zijn dan het minimale niveau. De stijging wordt veroorzaakt doordat enerzijds het aanbestedingsvoordeel en de overige kostenverlagingen leiden tot lagere subsidiabele kosten. Anderzijds hebben wij in de raming rekening gehouden met de mogelijkheid dat de post onvoorzien niet in zijn geheel besteed zal gaan worden. Naarmate het project vordert zal ook meer inzicht worden verkregen in de omvang van de te realiseren subsidie. Eventuele extra kosten kunnen ook leiden tot een verlaging van de voorziening voor het mogelijke subsidieverlies (= kans).

Naast deze risico's zien we een aantal andere risico's.

## 4) Taakstellende begroting Revitalisering Woonschepenhaven (€ 5,7 miljoen)

Voor deelgebied E – Revitalisering Woonschepenhaven geldt een totaal taakstellende begroting van € 5,7 miljoen. De gemaakte kosten tot en met 2015 zijn € 4,1 miljoen. Voor de komende periode tot en met 2016 wordt tussentijds de vinger goed aan de pols gehouden, om de (project)kosten van de hele revitalisering binnen de totale taakstellende begroting te houden.

## 5) Sloopkosten

Voor de sloopkosten van de toekomstige te amoveren opstallen op de twee woningbouwlocaties Containerterminal en EKZ Noordzijde, 1e fase is een zeer grove kostenbenadering uitgevoerd. Mocht in verschillende te slopen opstallen bijvoorbeeld veel asbest worden gevonden, dan heeft dit meteen een kostenopdrijvend effect tot gevolg. Om deze reden is het risico bij deze post zeer hoog, met daarbij een geringe beheersbaarheid.

## 6) Bodemsanering

Binnen het exploitatiegebied van de Eemskanaalzone is bekend dat er sprake is van vervuiling in de deelgebieden Containerterminal en EKZ Noordzijde. Om deze redenen zijn in deze deelgebieden stelposten opgenomen in de begroting. Toch is het risico bij deze post zeer hoog, met een geringe beheersbaarheid.

## 7) Woningbouwlocaties algemeen

De financiële risico's betreffen de ingenomen grondposities en de potentiële opbrengstwaarde. We streven ernaar de aankopen voor woningbouw via locatieontwikkeling te compenseren. Op het moment dat de individuele ontwikkellocaties nader zijn uitgewerkt, kunnen we (deel)exploitaties opzetten.

## 8) woonschepenhaven

Een aantal bewoners blijft weerstand bieden tegen de uitvoering. Dit heeft in het recente verleden geleid tot hoge kosten aan planvoorbereiding door vele gesprekken met het bestuur van Vereniging Woonschepenhaven Groningen, de bewoners, advocaten, klachten en meldingen en Ombudsman-trajecten. Er is een reëel risico dat het alsnog komt tot een dagvaarding. Dat brengt hoge kosten aan juridische ondersteuning (Stadsadvocaat) met zich mee en daarnaast claims/ stagnatiekosten van de aannemer. Beheersmaatregel: frequent gesprekken voeren tussen gemeente en bewoners incl. advocaten met als doel de-escaleren.

## 9) Schade aan woonboten en inventaris.

Als beheersmaatregelen doen we een vooropname van de technische staat van onderhoud van de woonboten.

## 10) Schade aan schuurtjes en andere opstallen.

Als beheersmaatregel is dit ondergebracht bij de aannemer. De eis tot inventarisatie is in het contract opgenomen. Als beheersmaatregel vinden er individuele gesprekken plaats tussen aannemer en bewoners over de opstallen en zijn de opstallen getaxeerd. Hierdoor is de omvang van het risico in beeld gebracht. Vooral nog lijkt het risico slechts bij enkele woonboten aan de orde te zijn.

## 11) Aantreffen van bodemvreemd materiaal

Het risico is aanwezig dat er meer bodemvreemd materiaal of vervuiling wordt aangetroffen tijdens de baggerwerkzaamheden dan uit de onderzoeken is gebleken. Bodemvreemd materiaal is bijvoorbeeld asbest, kwik, of koelkasten - m.a.w. materiaal wat van oorsprong niet in de bodem thuis hoort. De waarden lijken zich tot dusver (net) onder de norm te bevinden. Dit komt overeen met onze (voor)onderzoeken. Er moet nog een deel gebaggerd worden, maar gezien de huidige resultaten achten we het risico klein dat daar een grotere hoeveelheid bodemvreemd materiaal wordt aangetroffen. Eventueel toch aangetroffen geringe hoeveelheden worden – qua kosten – ondergebracht bij de aannemer. Grote afwijkingen tussen uitvoering en vooronderzoeken blijven, conform wet- en regelgeving, voor risico van de gemeente Groningen. Omdat de baggerwerkzaamheden voor 80% gereed zijn, is dit risico fors afgenomen.

## 12) Aanwezigheid Flora & Fauna verhinderen werkzaamheden

Beheersmaatregelen: 1. Vanaf april-mei (2015) onderzoek uitvoeren 2. broedkasten plaatsen. 3. Rapporten ter beschikking stellen aan inschrijvers. 4. verdragingsclausule in contract opnemen. Door uitloop van de werkzaamheden is er nog altijd een F&F risico. De komende werkzaamheden zijn daarom recent besproken met een ecologisch adviesbureau. Indien noodzakelijk passen we de uitvoering hierop aan.

## FINANCIEN

De ontwikkelingen van de deelgebieden binnen de EKZ strekken zich uit over een groot aantal jaren, waarbij we in grote mate afhankelijk zijn van marktinvesteringen. Om de risico's te beperken, houden we de programma's zo flexibel mogelijk; we kunnen aanpassingen inzetten om tekorten te verminderen. Door flexibiliteit en fasering binnen de visie kunnen we maximaal op de marktomstandigheden inspringen en dit risico zoveel mogelijk beperken.

Al deze ontwikkelingen hebben samen met een andere reeks ontwikkelingen een financiële vertaling gekregen binnen de (herziene) integrale exploitatiebegroting Eemskanaalzone. Hierbij gaan we in op investeringen en dekking voor de volgende reeks deelgebieden:

- Sontwegtracé (Europaplein t/m Oostelijke ringweg)
- Berlagetracé
- Houtunie (Kop van Oost)
- Containerterminal
- Woonschepenhaven
- Eemskanaal noordzijde, 1e fase
- P+R Driebond
- Openbare ruimte

De onderlinge verwevenheid van de diverse deelgebieden zorgt ervoor dat het sturen op de afzonderlijke gebieden grote financiële onzekerheden en risico's met zich meebrengt. Door het als een gebiedsontwikkeling te benaderen, bewaken we de samenhang, kunnen we de voor- en nadelen van de diverse keuzes en ontwikkelingen integraal afwegen en de diverse ontwikkelingen op elkaar afstemmen.

De verwachting is dat de ontwikkeling van de deelgebieden in de Eemskanaalzone marktconform en elkaar opvolgend zal verlopen. Bij veranderende (markt)omstandigheden kan dan op eenvoudige wijze inzicht worden verkregen in de consequenties van de ontwikkelingen en kunnen we – indien nodig – adequate bijsturingmaatregelen treffen.

<b>Besluit</b>	<b>Nr.</b>	<b>Soort krediet</b>	<b>Bedrag</b>
DB 10 april 2003		Plankostenkrediet Woonschepenhaven, projectplan SDC Noorddijk	€ 40.000
RB 24 november 2004	5h	Plankostenkrediet Berlagetracé	€ 838.000
RB 19 oktober 2005	9	Plankosten- + uitvoeringskrediet Berlagetracé	€ 23.162.000
RB 25 januari 2006	180	Plankostenkrediet tbv coördinatie EKZ: visie 'EKZ-verbinding in de stad'	€ 1.455.000
RB 27 september 2006	6a	Plankosten- + uitvoeringskrdiet Houtunie (Kop van Oost, 1e fase)	€ 887.000
13 november 2006		Aanvullend plankostenkrediet Woonschepenhaven, architectuurnota	€ 40.000
RB 19 december 2007	62	Plankostenkrediet Sontwegtracé	€ 1.280.000
RB 25 maart 2009	6b	Aanvullend uitvoeringskrediet Houtunie (Kop van Oost, 1e fase)	€ 60.000
26 april 2010		Aanvullend plankostenkrediet Woonschepenhaven, overbruggingskrediet, ISV III	€ 80.000
RB 15 december 2010	6e	Inbrengwaarden gronden Containerterminal en EKZ NZ 1e fase, aangekocht via Grondbank	€ 6.500.000
RB 27 april 2011	8b	Aanvullend plankostenkrediet Woonschepenhaven	€ 34.000
RB 27 april 2011	8f	Aanvullend plankostenkrediet Sontwegtracé	€ 720.000
RB 21 december 2011	6i	Plankosten- + uitvoeringskrediet Woonschepenhaven	€ 5.000.000
RB 25 januari 2012	6c	Plankostenkrediet boardwalk, e.d.	€ 100.000
RB 28 november 2012	8c	Plankosten- + uitvoeringskrediet Sontwegtracé	€ 63.000.000
RB 30 januari 2013	8b.8	Extra krediet ivm opknippen krediet t/m 2014 (Sontwegtracé > 2014)	€ 2.353.000
RB 18 december 2013	6i	Verlaging krediet ivm opknippen krediet t/m 2015 (Sontwegtracé > 2015)	€ 3.100.000-
RB 17 december 2014	6m	Verlaging krediet ivm opknippen krediet t/m 2016 (Sontwegtracé > 2016)	€ 2.645.000-
RB 16 december 2015	5h	Verlaging krediet ivm opknippen krediet t/m 2017	€ 767.000-
<b>Totaal verstrekt krediet</b>			<b>€ 99.037.000</b>

Met het besluit van 16 december 2015 is een totaalkrediet beschikbaar gesteld van € 99.037.000. Dit krediet is gebaseerd op de al bestaande uitgaven en de verwachte bestedingen tot en met 2017, danwel verplichtingen voor de diverse deexploitaties.

### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2016	68.201.000
--------------------------------------	------------

Herziening integrale grondexploitatie  
december 2016