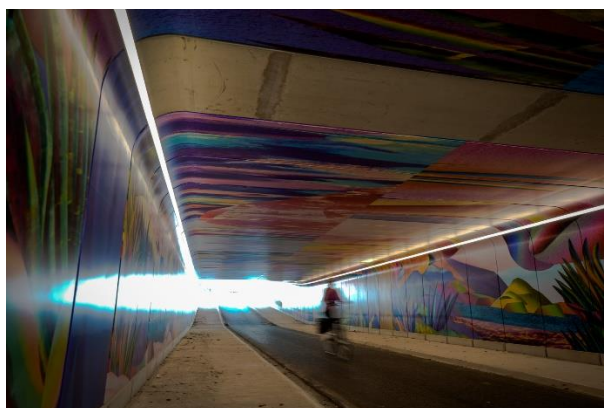


STADSONTWIKKELING



HOV-maatregelenpakket Netwerkanalyse	2
Fiets- voetgangerstunnel / Infra Station Haren	9
A-Kwartier	14
Onderdoorgang Paterswoldseweg	20
Revitalisering Woonschepenhaven.....	23
Fiets- voetgangerstunnel Papiermolen.....	27
Zernikelaan Infrastructuur	30
Fietspad Spoorlijn Groningen-Sauwerd	35

NACALCULATIE

HOV-maatregelenpakket Netwerkanalyse

Project 7001600



INHOUDSOPGAVE

- 1 Projectbeschrijving
- 2 Kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen
- 3 Tijdsplanning krediet
- 4 Aanbestedingsprocedure
- 5 Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering
- 6 Totale definitieve kosten
- 7 Verschillenanalyse
- 8 Nacalculatie plankosten
- 9 Fiscale aspecten
- 10 Administratieve afhandeling

1. Projectbeschrijving

Als compensatie voor het niet doorgaan van de Regiotram is een nieuwe netwerkanalyse opgesteld. Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) is daar een onderdeel van. Doel is om de busdienstregeling zo robuust mogelijk te maken waardoor er meer gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer. Daarnaast voorziet HOV in een kwaliteitsimpuls voor de bus infrastructuur.

Het project is begonnen in 2013 met de planontwikkeling. De uitvoering bestaat uit een 18-tal deelprojecten verdeeld over 3 tranches. De verdeling per tranche is in onderstaand schema weergegeven.

Tranche 1 - deelprojecten	Tranche 2 - deelprojecten	Tranche 3 - deelprojecten
Damsterdiep	Oostersingel doorstroming	UMCG busknooppunt noord
Haltevoorzieningen – tranche 1	Haltevoorzieningen - tranche 2	Van Zwedenlaan doorsteek
Ikea looproute	Hanzeplein herinrichting	Kolendrifty busbaan
Zaagmuldersbrug VRI	Herewegbrug	Singeldam VRI
Stationsweg doorstroming		Oprit A28
Peizerweg busremise		WRW – op- en afritten
		Zonnelaan- Pleiadenlaan
		Eikenlaan doorstroming

De meest in het oog springende deelprojecten waren:

1. Toegankelijke haltes (tranche 1 en tranche 2); bijna alle 125 HOV haltes zijn toegankelijk gemaakt en voorzien van extra faciliteiten zoals abri's prullenbakken e.d. indien deze nog niet aanwezig waren.
2. Realisatie busremise aan de Peizerweg (tranche 1); de uitvoering van de busremise is gecombineerd met de realisatie van een inrit van de busremise naar de busbaan HOV West. Door deze ontwikkeling is de realisatie van een bushalte aan de HOV-as West, inclusief een voetpad naar de Peizerweg, ook mogelijk geworden. De aanleg van de bushalte was tot dusver niet mogelijk omdat er geen mogelijkheid was om grond te werven tussen de Peizerweg en de HOV-as West.
3. Twee richtingen busverkeer op het Damsterdiep noordzijde (tranche 1); uit de nadere uitwerking kwam naar voren dat het in 2 richtingen rijden van bussen op Damsterdiep-noordzijde ruimtelijk niet goed was in te passen. Mede om deze reden is ervoor gekozen om de bussen 'stad in' wel via de noordzijde te laten gaan en de bussen 'stad uit' via de zuidzijde, voor de ingang parkeergarage Damsterdiep, richting de Oostersingel te laten rijden.
4. Herinrichting Oostersingel en Hanzeplein (tranche 2); de herinrichting van de Oostersingel en de rijbaan van het Hanzeplein voor de hoofdingang van het UMCG was noodzakelijk vanwege de intensivering van het busverkeer. Tevens was de aanpak van de bestaande bushaltes noodzakelijk omdat de langere bussen niet meer aansloten op de bestaande bushaltes.
5. Busbaan Kolendrifty (tranche 3); deze busbaan, met naastliggend fietspad, vormt een nieuwe verbinding tussen het Boterdiep en de Bloemsingel en sluit aan op het nieuwe busknooppunt UMCG Noord.
6. Busknooppunt UMCG Noord (tranche3); met de realisatie van dit busknooppunt hebben alle HOV lijnen een directe verbinding met alle treinstations (Hoofdsation, Station Noord, Europapark en Zuidhorn) en alle P+R terreinen in de stad. Deze locaties zijn nu grotendeels zonder overstap bereikbaar.

2. Kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen

In 2013 is een plan- en voorbereidingskrediet ter beschikking gesteld van € 19.189.000,- en in 2014 aangevuld met € 150.000,- in verband met het geschikt maken van bushaltes waar 25 meter lange bussen gaan halteren. Vervolgens is in 2016 de eerste herziening van het HOV maatregelen pakket geweest en is door u Raad ingestemd met een vrijval van middelen van € 4.634.000,-.

Met de vrijvallende middelen heeft uw raad onder meer de verplaatsing van het busstation van de noordzijde van het Hoofdstation naar de zuidzijde mogelijk gemaakt. In 2021 is het krediet opnieuw verlaagd met € 509.000,-. Dit in verband met de bijdrage aan Rijkswaterstaat voor de werkzaamheden aan de A28, die nu worden meegenomen in het project Aanpak Ring Zuid. Het laatste en één van de prominentste onderdelen uit in het HOV maatregelenpakket was 'UMCG busknooppunt Noord'. Helaas hebben we bij dit project de nodige tegenvallers gehad waardoor eind 2022 een aanvullend krediet van € 790.000,- is aangevraagd en door de raad is toegekend.

De kredietbesluiten zijn in het onderstaand overzicht samengevat.

Raadsbesluit	Omschrijving		bedrag
RB 27-11-2013, nr. 7a	Plan- en uitvoeringskrediet	€	19.189.000,00
RB 24-09-2014, nr. 6i	Aanvullend krediet - aanpassing 24 meter bussen	€	150.000,00
RB 30-11-2016, nr. 7a	Herziening I HOV- maatregelenpakket	-/- €	4.634.000,00
RB 27-01-2021, nr. 5c	Herziening II HOV- maatregelenpakket	-/- €	509.000,00
RB 21-12-2022, nr. 6d	Aanvullend krediet - HOV maatregelenpakket	€	790.000,00
Totaal beschikbaar krediet		€	14.986.000,00

De financiering is gedekt met € 7.290.000,- uit bijdragen en subsidies en € 7.696.000,- uit gemeentelijke middelen.

3. Tijdsplanning krediet

De individuele HOV maatregelen waren qua planning samengevoegd in 3 tranches en per tranche voorzien van een einddatum. De voortgang van de verschillende deelprojecten zijn continu geëvalueerd en gecommuniceerd via sleutelrapportages en de jaarrekening. Gedurende de voorbereiding en uitvoering zijn deelprojecten:

- toegevoegd; als aanvullende HOV maatregelen (o.a. Eikenlaan doorstroming).
- vervallen; omdat het verwachte tijdswinst voor de bus tegenviel (doorsteek van Zwedenlaan).
- gefaseerd uitgevoerd; omdat de verwevenheid met andere, nog in ontwikkeling zijnde, projecten te groot is (Herebrug – verweven met Binnenstadvisie en Stationsgebied).
- voor de werkzaamheden aan de A28 is met RWS een lumpsum bedrag afgesproken. Deze werkzaamheden worden nu meegenomen in het project Aanpak Ring Zuid.

Voor de overige projecten waren de initiële einddata ook niet altijd haalbaar. Dit had de volgende redenen:

- de uitvoering van de HOV maatregelen niet plaats vond in een 'klinisch afgesloten ruimte', maar in een dynamische omgeving, waarin het verkeer in veel gevallen gewoon doorgang diende te houden.
- intensief overleg met omwonenden over de te nemen maatregelen.
- bestaand groen en kabels en leidingen zorgden bij de relatief eenvoudige aanpassingen aan de bushaltes voor de nodige vertragingen.

De afwijkingen op de initiële planning dienen zeker niet als negatief beoordeeld te worden. Over het algemeen hebben de bijstellingen tot betere, op de omgeving en actuele situatie afgestemde oplossingen geleid. Gerealiseerde einddata:

Tranche 1

2014: Ikea looproute en Zaagmuldersbrug

2014/2015: Haltevoorzieningen - tranche 1 en Damsterdiep

2016: Stationsweg doorstroming en busremise Peizerweg

Tranche 2

2014 t/m 2017: Haltevoorzieningen - tranche 2 en Oostersingel doorstroming

2020: Hanzeplein herinrichting

Herewegbrug: Fase 1->maatregelen zijn genomen binnen het HOV maatregelenpakket. Definitieve situatie zal meegenomen worden in de uitwerking van de plannen rond het stationsgebied.

Tranche 3

2016: Kolendrift busbaan en Singeldam VRI

2017: Zonnelaan – Pleiadenlaan en Eikenlaan doorstroming

2018: WRW – op- en afritten

2023: UMCG busknooppunt Noord

Van Zwedenlaan: is komen te vervallen (kosten wegen niet op tegen de baten)

Oprit A28: werkzaamheden worden meegenomen in Aanpak Ring Zuid

Het project wat qua planning het meest is afgeweken van de oorspronkelijke planning is UMCG busknooppunt Noord. Zowel in de ontwerpfase, voorbereidingsfase als de uitvoeringsfase hebben we te maken gehad met de nodige uitdagingen.

Ontwerpfase (2014 tot medio 2016):

Het was niet eenvoudig om te komen tot een breed gedragen ontwerp. In een relatief klein gebied moesten alle HOV-lijnen kunnen halteren, terwijl de Oostersingel-Bloemsingel één van de drukste fietsroutes in de stad is. Verder moesten de logistieke bewegingen van en naar het NNT-gebouw worden gefaciliteerd en diende de Boterdiepgarage goed ontsloten te blijven. Ook moest de ruimtelijke relatie van het busknooppunt met het UMCG- en RUG terrein worden meegenomen in het ontwerp. Uiteindelijk is architectenbureau 'Koen van Velsen Architecten' gevraagd om in samenspraak met de betrokken stakeholders te komen tot een ontwerp. Na een uitgebreide variantenstudie is uiteindelijk gekozen voor de variant met vrij liggende fietspaden. Het definitieve ontwerp is op 8 juni 2016 door de raad goedgekeurd (Raadsbesluit nr. 8c),

Voorbereidingsfase (medio 2016 t/m eind 2019):

Na het vaststellen van het definitieve ontwerp is met de voorbereiding van de aanbesteding gestart. Ook de voorbereiding (maken van bestek en tekeningen) heeft meer tijd gekost dan normaal. Dit omdat er o.a. werd afgeweken van de standaard materialen. De keuze voor natuursteen leverde de nodige uitdagingen op. Met name het vinden van een leverancier die aan specifieke eisen (kleur, vorm en stroefheid) van het ontwerp kon voldoen. Uiteindelijk is het werk op 19 december 2019 aanbesteed en op 13 januari 2020 definitief gegund.

Uitvoeringsfase (begin 2020 t/m december 2023):

De uitvoering werd oorspronkelijk ingeschat op circa 1 tot 1,5 jaar. Uiteindelijk heeft de uitvoering van het project bijna 3 jaar geduurd. Dit heeft de volgende redenen:

- De uitvoering kende een moeizame start. Er was veel discussies over het bestek en de verantwoordelijkheden van de aannemer.
- Vanwege de vertraagde ontwerp- en voorbereidingsfase werd de uitvoering nu geconfronteerd met vertraging als gevolg van de realisatie van de projecten

'Kattenbrug' en 'Aanpak Ring Zuid' die inmiddels gestart waren. De omleidingsroute voor de Kattenbrug liep via UMCG Noord. Bij gelijktijdige uitvoering van de projecten zou er geen robuuste busdienstregeling meer mogelijk zijn.

- Kabels en leidingen zorgden opnieuw voor vertraging. Ondanks dat bij het ontwerp nadrukkelijk rekening was gehouden met de ligging (van de voor de Regiotram reeds verlegde) kabels en leidingen, werden tijdens de uitvoering toch nog kabels en leidingen aangetroffen die op papier niet (meer) zouden liggen. Andersom kwam ook voor. Een noodstroom (communicatie) kabel die het UMCG bij calamiteiten van stroom zou moeten voorzien vanaf een transformatorhuis in de nabije omgeving, werd niet aangetroffen. Dit was op het moment dat er in het UMCG veel coronapatiënten lagen. In overleg met Enexis is besloten om geen risico's te nemen en Enexis heeft vervolgens een nieuwe noodstroomkabel aangelegd. Door het personeelstekort bij Enexis liep de uitvoering opnieuw vertraging op.
- Corona zorgde eveneens voor vertraging. De natuursteenbanden (opsluiting van de rijbanen en trottoirs) komen namelijk uit Azië. Doordat de havens in Azië geruime tijd dicht zijn geweest, zijn de natuursteenbanden bijna een jaar onderweg geweest.

Op 5 juli 2022 is het busknooppunt officieel geopend. De oplevering van het werk heeft pas plaats gevonden begin 2023. Dit kwam o.a. door aanpassing van (esthetische) details in de bestrating en door het aanbrengen van anti-skate voorzieningen. De uiteindelijke eindoplevering heeft pas medio 2024 plaats gevonden doordat de voetgangersoversteken en fietsstroken, uitgevoerd in natuursteen, steeds werden stuk gereden door de (zwarte) elektrische bussen. Uiteindelijk is er voor gekozen deze oversteken en fietsstroken in asfalt uit te voeren.

4. Aanbestedingsprocedure

De meeste onderdelen van de HOV maatregelen Netwerkanalyse moesten vanwege de krappe planning snel in de markt gezet kunnen worden. Om de verschillende werkzaamheden, ook m.b.t. het aanpassen van de bushaltes, te bundelen tot één bestek was nagenoeg onmogelijk binnen de beoogde tijdsplanning. Daardoor werden opdrachten, die de inspraakprocedure doorlopen hadden, direct aanbesteed. Gevolg van deze aanpak was dat veel werken enkelvoudig of meervoudig onderhands konden worden aanbesteed.

Gedurende de uitwerking van de onderdelen uit de 1^e tranche is door Stadsingenieurs hard gewerkt aan een aanbestedingsprocedure voor de overige onderdelen van tranche 2 en tranche 3. Voor werkzaamheden uit de 2^e en 3^e tranche werd via een aankondiging op Tendered lokale aannemers, met affiniteit met het werken voor de stad Groningen, uitgenodigd om zich aan te melden. De aanmeldingen leverde 8 aannemers op die om beurten mochten inschrijven op de diverse werken. De aannemers waaronder de projecten verdeeld zijn: Koninklijke Sjouke Dijkstra, Broekema Wegenbouw B.V., De Wilde wegenbouw B.V., Oosterhof Holman B.V., Koen Meijer B.V., Jansma Drachten, Plegt-Vos en KWS Infra Leek .

Zowel de enkelvoudig onderhandse- als de meervoudig onderhandse aanbestedingen werden evenredig verdeeld tussen deze aannemers:

Enkelvoudig onderhandse aanbesteding:

- het werk is op basis een inschrijfstaat met bijbehorende ontwerptekening aanbesteed.

De aannemers werden om beurten uitgenodigd om een prijsaanbieding te doen.

Meervoudig onderhandse aanbesteding:

- het werk is op basis een bestek met bijbehorende bestekstekeningen aanbesteed.
Per meervoudig onderhandse aanbesteding werden 4 aannemers (uit het roulatieschema) geselecteerd om een prijsaanbieding te doen. Deze bestekken zijn aanbesteed op basis van EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving).

Nationaal openbare aanbesteding:

- het werk is op basis een bestek met bijbehorende bestekstekeningen aanbesteed.
*UMCG busknooppunt Noord is het enige deelproject in het 'HOV maatregelen Netwerkanalyse pakket' geweest dat openbaar is aanbesteed.
Via de publicatie van bestek en tekeningen op Tendered konden alle civieltechnische aannemers, die voldeden aan de gestelde criteria, zich inschrijven op het werk. Dit bestek is aanbesteed op basis van BPKV (Beste Prijs-Kwaliteit Verhouding, voorheen EMVI).*

5. Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering

De meeste werken zijn direct na gereedkomen in gebruik genomen. De einddata van deze werken staat in hoofdstuk 3 vermeld.

6. Totale definitieve kosten

Het HOV maatregelenpakket is een zogenaamde gesloten financiering waarbij binnen het programma kan worden geschoven met budgetten. De oorspronkelijke begroting is gedurende het totale project continue bijgesteld op basis van de laatste ontwikkelingen en inzichten.

	Begroting 2020	Gerealiseerd t/m 31-12-2024	Nog te realiseren	Totaal	Verschillen
Programma uren Algemeen	1.752.000	1.784.000	3.000	1.787.000	-35.000
Tranche 1; uitvoering incl v&t (o.a. Stationsweg)	1.529.000	1.530.000	0	1.530.000	-1.000
Tranche 2; uitvoering incl v&t (o.a. Hanzeplein)	4.147.000	4.070.000	0	4.070.000	77.000
Tranche 3; uitvoering incl v&t (o.a. UMCG Nrd)	7.558.000	7.597.000	12.000	7.609.000	-51.000
Totaal kosten	14.986.000	14.981.000	15.000	14.996.000	-10.000
RSP subsidie	6.825.000	6.825.000	0	6.825.000	0
Regiofonds MIP	34.000	34.000	0	34.000	0
Groningen Bereikbaar	15.000	15.000	0	15.000	0
BSV subsidie	19.000	19.000	0	19.000	0
Stadsbeheer	40.000	40.000	0	40.000	0
Overige bijdragen	31.000	31.000	0	31.000	0
Extra subsidie UMCG Noord	326.000	261.000	65.000	326.000	0
Totaal bijdragen	7.290.000	7.225.000	65.000	7.290.000	0
Extra beleidsmiddelen Bereikbaarheid	7.825.000	7.825.000	0	7.825.000	0
Aanvullende kapitaallasten rb 21-12-2022	464.000	464.000	0	464.000	0
Tranche 3; -/- exploitatie (RWS lumpsum A28)	-593.000	-593.000	0	-593.000	0
Totaal gemeentelijke middelen	7.696.000	7.696.000	0	7.696.000	0
Exploitatieresultaat	0	60.000	-50.000	10.000	-10.000

7. Verschillenanalyse

Een verschillen analyse is lastig te maken, aangezien de diverse begrotingen binnen het HOV maatregelenpakket niet statisch maar dynamisch waren. In veel gevallen is afgeweken van de bestaande begrotingen omdat bij de uitwerking van de projecten duidelijk werd dat de standaard uitvoeringswijzen niet altijd gehanteerd konden worden (o.a. toepassen wapening in fundering in delen van de Oostersingel) of het oorspronkelijke plan niet uitgevoerd kon worden (o.a. Damsterdiep 2-richtingen verkeer)

Alles overwegend kan gesteld worden dat in relatief korte tijd een aantal bestaande buslijnen getransformeerd zijn tot 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-lijnen'. Met het in gebruik nemen van het busknooppunt UMCG Noord worden de (over)volle buslijnen vanaf het hoofdstation inmiddels ontlast.

8. Nacalculatie plankosten

De planontwikkelingskosten liggen hoger dan de gebruikelijke plannormering van 10% voor infrastructurele projecten en is o.a. te verklaren door:

- intensieve participatietrajecten bij de grotere infrastructurele projecten.
- maatwerk met omwonenden m.b.t. de aan te passen bushaltes
- vertraging en extra afstemming bij het project busknooppunt UMCG Noord

9. Fiscale aspecten (BTW verrekening)

Niet van toepassing

10. Administratieve afhandeling

- Verantwoording meerkosten richting Provincie i.v.m. bijdrage extra kosten

NACALCULATIE

Fiets-voetgangerstunnel / Infra Station Haren

Project 7109460



INHOUDSOPGAVE

- 1 Projectbeschrijving
- 2 Kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen
- 3 Tijdsplanning krediet
- 4 Aanbestedingsprocedure
- 5 Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering
- 6 Totale definitieve kosten
- 7 Verschillenanalyse
- 8 Nacalculatie plankosten
- 9 Fiscale aspecten
- 10 Administratieve afhandeling

1. Projectbeschrijving

Het Stationsgebied te Haren wordt herontwikkeld. De nacalculatie cq financiële afronding betreft het infraproject waarbij de fiets- voetgangersonderdoorgang de grootste verandering is. Deze onderdoorgang vormt niet alleen een nieuwe en veilige interwijkverbinding voor langzaam verkeer, maar is vanuit een samenwerking met ProRail en NS ook onderdeel geworden van Station Haren. De onderdoorgang vormt nu de veilige ontsluiting van de verschillende perrons. Daarnaast zijn ook beide perrons verbeterd en met een lift toegankelijk gemaakt en is het hele voorplein vernieuwd.

Waar eerst een met bomen en bellen bewaakt stationsoverpad lag heeft de tunnel nu dus een veilig station gemaakt en mooie 'interwijkverbinding' gecreëerd tussen Oosterhaar en het centrum. Een investering in de eenheid van het dorp en in stationsveiligheid. Daarnaast is de bereikbaarheid van de scholen verbeterd, en tevens de veiligheid van fietsers en voetgangers nu zij niet meer over de drukke kruising hoeven.

De fietsroutes nabij het station verbinden verder heel oostelijk en westelijk Haren. Deze zijn nu bij de Wederikweg en Stationsweg ingericht als zogenaamde fietsstraten, een weginrichting waarbij de fietser de hoofdgebruiker is en de auto een secundaire rol krijgt.

Gewijzigde inzichten hebben er toe geleid dat de oorspronkelijke plannen voor een busbaan niet zijn uitgevoerd op de Nieuwe Stationsweg. De eerder bedachte busbaan bleek bij uitwerking juist te leiden tot een minder veilige situatie voor fietsers. Om deze weg veilig te maken voor fietsers, is nu eenrichtingsverkeer voor auto's ingesteld. Daarnaast is het stationsplein ingericht als voorplein voor het station en zijn de bushaltes verplaatst om de veiligheid op het voorplein (dat onderdeel werd van een belangrijke fietsroute) te kunnen garanderen. Verder is het P&R terrein vergroot en opnieuw ingericht in overeenstemming met de eisen van NS.

2. Kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen

Vanuit de voormalige gemeente Haren zijn kredieten vastgesteld voor het gehele Stationsgebied te Haren. Bij de samenvoeging van de gemeente Haren en Groningen is conform BBV regelgeving een splitsing gemaakt in de tot dusver integrale begroting / grondexploitatie.

Enerzijds kwam er een grondexploitatie met kosten die gerelateerd kunnen worden aan de ontwikkeling van kavels en anderzijds een administratie voor het investeringsproject (ofwel Infraproject) met een fiets-voetgangersonderdoorgang, stationsplein en fietswegen.

Vanuit de eerder vastgestelde integrale totaalkredieten wordt in 2019 bij de ontvlechting € 2.451.000,- en € 6.757.000,- aan het Infraproject toegekend. De gemeente Groningen stelt tevens een aanvullend krediet vast om het project uit te voeren.

Plankrediet Rb gemeente Haren	€ 2.451.000
Ontvlechting Grondexploitatie Rb 17-04-2019, nr. 6c	€ 6.757.000
<u>Aanvullend krediet Rb 17-04-2019, nr. 6c</u>	<u>€ 1.709.000</u>
Totaal beschikbaar krediet	€ 10.917.000

De (oorspronkelijke) dekking van het krediet bestaat uit een groot aantal subsidies vanuit ministerie van I&W, Regio Groningen-Assen, en diverse Provincie regelingen. In totaliteit gaat het hier om een bedrag van € 5.200.000,-. Het resterende deel wordt gefinancierd uit structurele gemeentemiddelen.

3. Tijdsplanning krediet

De voormalig gemeente Haren en ProRail hebben 24-03-2017 een objectovereenkomst opgemaakt en getekend.

De realisatie is door diverse oorzaken vertraagd geraakt. Belangrijke factor hierin is (achteraf gezien) dat de opdracht vanuit de aanbesteding door ProRail is gegund aan een partij die tot dat moment nog niet een certificering van ProRail had verkregen, maar hiervoor in aanmerking wilde komen middels realisatie van dit project. Gedurende de realisatie zijn meerdere zaken niet volgens plan verlopen, waardoor o.a. geplande werkzaamheden uitliepen en er een extra buitendienststelling nodig was om de werkzaamheden af te ronden.

De werkverhoudingen tussen ProRail en aannemer zijn hierdoor onder druk komen te staan en dit heeft ook in de aanloop naar de eerste oplevering (nov. 2019) en de periode daarna tot veel juridische strijd geleid. De aannemer heeft naar aanleiding hiervan o.a. een arbitragezaak aangespannen én is in cassatie gegaan tegen de eerste uitspraak.

Omdat de gemeente als opdrachtgever risicodrager is, komen ook de kosten van de arbitragezaak en de eventuele gevolgen van de uitspraak voor rekening van de gemeente en kon tot nu toe het project niet worden afgesloten. In het najaar van 2023 is door de arbitrage-commissie een finale uitspraak gedaan en kan nu de nacalculatie worden gedaan. Hoewel in de uitspraak van de arbitragecommissie maar beperkt de door de aannemer neergelegde claim wordt gehonoreerd, vallen de kosten als gevolg van de behandeling en de toegekende claim wel hoger uit dan verwacht.

4. Aanbestedingsprocedure

De hoofduitvoering van het Infraproject geschiedt in opdracht van ProRail door aannemer Reimert Bouw en Infrastructuur. We zien deze 'derden' constructies ook bij Provinciale projecten waarbij de gemeente niet direct in de lead is qua uitvoering. De aannemer was specifiek verantwoordelijk voor de volgende elementen;

- realiseren van de fiets- voetgangersonderdoorgang
- het aanpassen van het voorplein
- het aanpassen van het stationsgebouw naar een wachtruimte
- het realiseren van 2 liften nabij de perronopgangen
- een nieuwe fietsenstalling

De fietsstraten zijn door de gemeente conform het gemeentelijk inkoopbeleid aanbesteed. Bestek 16-2018 betrof de herinrichting van de Wederikweg en is gegund aan Wegenbouwbedrijf De Wilde. De fietsstraat Nieuwe Stationsweg is samen in onderhoudswerk van Stadsbeheer meegegaan en gegund aan Reimert Bouw en Infrastructuur.

5. Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering

De fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor is gerealiseerd en eind 2019 geopend door ProRail en de gemeente. Het bouwproces is als gevolg van de genoemde

tegenslagen met enige vertraging opgeleverd en duurde van mei 2018 tot en met november 2019. Bij de opening werd het naambord onthuld; Bradetunnel, vernoemd naar een van de eerste spoorwegexperts in Nederland.

Met de aanleg van de tunnel is een nieuwe fietsverbinding gecreëerd tussen het oostelijk en westelijk deel van Haren, die bestaande fietsroutes aan elkaar verbindt. Bij de inrichting van de openbare ruimte rondom het station stond de veiligheid van fietsers centraal en derhalve zijn o.a. fietsstraten gerealiseerd. De fietsstraten aan de Nieuwe Stationsweg en Wederikweg zijn medio 2019 uitgevoerd.

6. Totale definitieve kosten van het project

Met de ontvlechting van het Infraproject en de grondexploitatie is het krediet en de begroting in 2019 vastgesteld op € 10.917.000,-. De gesubsidieerde busbaan is zowel aan kosten- en opbrengstenkant uit de scope gehaald.

	Nacalculatie				
	Begroting 2019	Gerealiseerd t/m 31-12-2024	Nog te realiseren	Totaal	Vershil
<i>Onderdoorgang, station en pleinen</i>					
Uitvoering tunnel Prorail	6.526.000	6.994.000	0	6.994.000	-468.000
Onderhoud/overige	19.000	127.000	0	127.000	-108.000
Plankosten + v&t	1.182.000	1.215.000	0	1.215.000	-33.000
Onvoorzien	496.000	0	0	0	496.000
<i>Verbeteren Fietsroutes</i>					
Uitvoering Wederikweg & Stationsweg	462.000	326.000	0	326.000	136.000
Plankosten + v&t	64.000	149.000	0	149.000	-85.000
<i>Overige kosten</i>					
Walstro verwerving	1.050.000	1.050.000	0	1.050.000	0
Plankosten + v&t	798.000	844.000	0	844.000	-46.000
Busbaan	320.000	0	0	0	320.000
Totaal kosten	10.917.000	10.705.000	0	10.705.000	212.000
Spoorse doorsnijding (I&W)	1.554.000	1.554.000	0	1.554.000	0
Regio Groningen - Assen	1.200.000	1.200.000	0	1.200.000	0
RSP Provincie tunnel	2.000.000	2.000.000	0	2.000.000	0
RSP Provincie stalling + wachtruimte	200.000	200.000	0	200.000	0
BDU Provincie businfra	252.000	0	0	0	-252.000
Rente	0	26.000	0	26.000	26.000
Totaal Subsidies	5.206.000	4.980.000	0	4.980.000	-226.000
Structurele middelen	5.711.000	5.711.000	0	5.711.000	0
Totaal te activeren	5.711.000	5.711.000	0	5.711.000	0
Projectresultaat	0	14.000	0	14.000	-14.000

7. Verschillenanalyse

In het specifiek begrote ProRail werk is meer gefactureerd door ProRail dan aanvankelijk door hen is geraamd. De oorzaak is een claim van de aannemer welke lange tijd boven het project heeft gehangen. Tevens de reden waarom we het project na oplevering niet eerder als nacalculatie hebben kunnen aanbieden. Oktober 2023 hebben wij het ProRail verzoek om extra budget gehonoreerd ter afsluiting van het project. De gemeente heeft dat kunnen opvangen door overschotten binnen de integrale begroting en vastgestelde kredieten.

Gewijzigde inzichten hebben er toe geleid dat de oorspronkelijk bedachte busbaan niet is ingericht op de Nieuwe Stationsweg. De busbaan bleek bij uitwerking juist te leiden tot een minder veilige situatie voor fietsers. Om deze weg veilig te maken voor fietsers, is nu eenrichtingsverkeer voor auto's ingesteld. De hieraan gerelateerde subsidie is vervallen.

8. Nacalculatie plankosten

In dit project zijn de plankosten en voorbereidings- en toezicht uren circa 20% van de totale kosten en vallen binnen de plannormering. Een gedegen analyse op de plankosten binnen Spoorse maar ook Provinciale projecten is lastig omdat we als gemeente niet direct sturend zijn en deze partijen ook plankosten maken.

9. Fiscale aspecten

Niet van toepassing.

10. Administratieve afhandeling

Ten behoeve van de afsluiting van het complex dienen de volgende administratieve handelingen dan wel werkzaamheden te worden uitgevoerd:

- 1) Activeren restant boekwaarde.
- 2) Administratief afsluiten van het complex.

NACALCULATIE

Herinrichting A-Kwartier

Project 7100770



INHOUDSOPGAVE

- 1 Projectbeschrijving
- 2 Kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen
- 3 Tijdsplanning krediet
- 4 Aanbestedingsprocedure
- 5 Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering
- 6 Totale definitieve kosten
- 7 Verschillenanalyse
- 8 Nacalculatie plankosten
- 9 Fiscale aspecten
- 10 Administratieve afhandeling

1. Projectbeschrijving

Het A-kwartier ligt in het westelijk deel van de binnenstad van Groningen. Deze wijk is één van de oudste delen van de stad. Beeldbepalend voor de wijk is het westelijke deel van de Groningse diepenring met de Hoge en de Lage der A,. De wijk omvat ook delen van de Rijksuniversiteit Groningen en veel horecagelegenheden. Daarnaast vond in dit deel van het centrum lange tijd prostitutie plaats en was er sprake van drugsoverlast.

In november 2014 is door de Raad van State, waarin de goedkeuring uitgesproken dat het college van burgemeesters en wethouders per 01 januari 2016 een eind mochten maken aan de prostitutie in het A- Kwartier. Dit moment heeft de gemeente aangegrepen om samen met de bewoners en ondernemers van het A- Kwartier een intensief traject te starten met als doel en gezamenlijke agenda te bepalen met wat er moest gebeuren om de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. De lang gekoesterde wens om van het A-Kwartier, en met name van de Vishoek, de Hoekstraat en de Muurstraat, weer een leefbare woonbuurt te maken kon hiermee in vervulling gaan.

Op 24 februari 2016 is de 'Toekomstvisie A Kwartier' vastgesteld. In deze visie zijn in hoofdlijnen maatregelen vastgelegd om de in de visie geformuleerde ambities op het gebied van wonen, bedrijvigheid en leefbaarheid te realiseren.

De investeringsraming behorend bij de 'Toekomstvisie A-Kwartier' omvat de volgende onderdelen:

- Plan-/proces kosten
- herinrichting openbare ruimte

Plan-/proceskosten

De plan-/proceskosten omvatten ca. 35% van de totale investering. Dit is hoger dan de gebruikelijke plannormering van 10% voor de traditionele investeringsprojecten. Dit komt doordat het project A-Kwartier heeft gewerkt vanuit een Toekomstvisie en niet vanuit een vastgesteld Definitief Ontwerp (DO). Zaken die in veel projecten al geregeld zijn, moesten bij dit project nog nader worden uitgewerkt.

- In samenwerking met de bewoners (werkgroep A-Kwartier) heeft de gemeente gewerkt aan ideeën en ontwerpen voor leefbare woonstraten.
- Voor de straten waar de prostituees gehuisvest waren, diende een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld i.v.m. het gebruik en de bouwmogelijkheden in deze straten.
- De aanjaagprojecten waren bedoeld om actief te kunnen participeren in de transformatie van prostitutiepanden en garages naar woningen en/of bedrijfsruimtes.
- In 2016 en 2017 is geïnvesteerd in de stimulering van kleinschalige bedrijvigheid in de vrijgekomen panden, door te proberen eigenaren van panden in contact te brengen met ondernemers.

Herinrichting openbare ruimte

Investering in de openbare ruimte bestond uit de gefaseerde herinrichting van het A-kwartier. De eerste planning gaf de volgende fasering aan:

- eerste fase; herinrichting Vishoek, Hoekstraat en Muurstraat .
- tweede fase; herinrichting Visserstraat en de Laan.
- derde fase; herinrichting van de Turftorenstraat en de Kromme Elleboog.

Eén van de doelen de gebiedsvisie was de realisatie van 'groene leefstraten', waarbij het verblijfskarakter in de straten wordt verstrekt. Samen met de bewoners (werkgroep A-Kwartier) is men gekomen tot een breed gedragen 'principe' ontwerp voor de hierboven genoemde straten.

2. Kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen

In 2016 is het eerste plankostenkrediet ter beschikking gesteld van € 135.000,-. Met het voorbereidingskrediet zijn uit aantal maatregelen, genoemd in de 'Toekomstvisie A-Kwartier', in uitvoering genomen zoals enkele bewonersinitiatieven, het bestemmingsplan en de subsidieregeling voor vastgoedverbetering. Het krediet is in het najaar van 2016 aangevuld met € 2.232.500,- om de voorbereiding en uitvoering van de eerste drie straten (Vishoek, Hoekstraat en Muurstraat) te starten.

In juni 2018 is het laatst aanvullend krediet van €1.032.500,- beschikbaar gesteld door de Raad voor de herinrichting van de overige straten (De Laan, Noorderhaven 5^e Drift, Gasthuisstraatje Visserstraat en de Turftorenstraat). Door de behaalde aanbestedingsvoordelen is de herinrichting van de A-Kerkstraat en een deel van de Zwanestraat (deel tussen A-Kerkstraat en de Oude Kijk in het Jatstraat) ook mogelijk geworden.

De kredietbesluiten zijn in het onderstaand overzicht samengevat.

Raadsbesluit	Omschrijving		bedrag
RB 12-01-2016, nr 7a	Plankostenkrediet	€	135.000,00
RB 14-09-2016, nr 6b	Vorbereidings- en uitvoeringskrediet	€	2.232.500,00
RB 24-06-2018, nr 6m	Aanvullend uitvoeringskrediet	€	1.032.500,00
Totaal beschikbaar krediet		€	3.400.000,00

De stimuleringsregeling Woningverbetering (begroot op €530.000,-) is onderdeel van de totale begroting m.b.t. de maatregelen voor het A-Kwartier, maar is afgehandeld via SVn (Stimuleringsfonds Volkshuisvesting Nederlandse Gemeenten) en is geen onderdeel van het beschikbaar gesteld krediet voor de herinrichting van de openbare ruimte.

De dekkingsbronnen zijn in het onderstaand overzicht samengevat.

Gebiedsgericht werken 2016	400.000,00
Gebiedsgericht werken 2017	400.000,00
Gebiedsgericht werken 2018	400.000,00
Gebiedsgericht werken 2019	400.000,00
Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing	1.567.500,00
Stedelijk Investeringsfonds	232.500,00
Totaal gemeentelijke middelen	3.400.000,00

3. Tijdsplanning krediet

De ontwikkeling van het A-Kwartier vond gefaseerd plaats. Als eerste is gefocust op de herinrichting van de Vishoek en daarna de Hoekstraat en Muurstraat. Samen met de werkgroep A-Kwartier zijn de uitgangspunten geformuleerd voor een concreet inrichtingsplan. Uit dit inrichtingsplan zijn algemene uitgangspunten gedestilleerd die ook zouden gaan gelden voor de andere straten.

Algemene planning:

Omschrijving	Planvoorbereiding	Uitvoering
Vishoek, Hoekstraat, Muurstraat	begin 2016 t/m eind 2016	eind 2016/ begin 2017
Visserstraat, De Laan, Uurwerkersgang en Turftorenstraat	eerste helft 2017	vanaf tweede helft 2017
Inrichting Harmoniecomplex (De Laan)	na 2017	vanaf tweede helft 2017/begin 2018
Grote Kromme Elleboog en A- Kerkstraat	n.v.t.	n.v.t.

Bij de oorspronkelijke plannen was de herinrichting van de Grote Kromme Elleboog en A-Kerkstraat niet in beeld.

De hierboven staande planning was niet 'in beton gegoten'. De volgende factoren hebben invloed gehad op de uiteindelijke planning van de verschillende werken:

- input vanuit de werkgroep A-Kwartier. Het koste (veel) tijd om ideeën uit te werken in concrete en uitvoerbare plannen
- inrichting omgeving Harmoniecomplex
- kabels en leidingen (Enexis en Waterbedrijf Groningen)

Over het algemeen waren de werkzaamheden dusdanig afgestemd dat de netwerkbedrijven met het vervangen van bestaande kabels en leidingen en de gemeente aansluitend de nieuwe bestrating aanlegde.

Uiteindelijk gerealiseerde planning:

Omschrijving	Planvoorbereiding	Uitvoering
Vishoek	medio 2016 t/m eind 2016	mei en juni 2017
Hoekstraat en Muurstraat	begin 2017 t/m medio 2017	november 2017 t/m februari 2018
Visserstraat en De Laan	medio 2018 t/m medio 2019	november 2019 t/m mei 2020
Turftorenstraat, Grote Kromme Elleboog en A-Kerkstraat	medio 2020 t/m eind 2021	april 2022 t/m december 2022

De voorbereiding van de laatste fase heeft het langst geduurd. Het gaat hierbij om een gebied Turftorenstraat, Kromme Elleboog en A-Kerkstraat waar veel woonhuizen zijn en dus ook veel auto's staan. Aangezien het stadsbestuur het aantal auto's in de stad wil verminderen, maar ook omdat de wens van de bewoners is de parkeerdruk in de straten te verminderen, was door de gemeente in 2021 een pilot gestart. Doel van de pilot is straatparkeren te verminderen door bewoners te laten parkeren in buurtstallingen en/of op het terrein van de RUG.

4. Aanbestedingsprocedure

Hieronder een overzicht van de aanbestede werken

Omschrijving	Besteknr.	Wijze van aanbesteden	Aannemer	Aanneemsom
Herinrichting Vishoek	20-2017	enkelvoudig onderhands	Roelofs Wegenbouw B.V.	€ 56.300,00
Herinrichting Hoekstraat en Muurstraat	44-2017	meervoudig onderhands	Broekema Wegenbouw B.V.	€ 168.400,00
Herinrichting Visserstraat en De Laan	59-2018	meervoudig onderhands	Broekema Wegenbouw B.V.	€ 351.800,00
Herinrichting Turftorenstraat, Grote Kromme Elleboog en A-kerkstraat	12-2021	meervoudig onderhands	Avitec	€ 476.000,00

De opdrachten zijn conform het gemeentelijk inkoopbeleid aanbesteed.

5. Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering

De werken zijn direct na gereedkomen in gebruik genomen. De einddata van deze werken staat in hoofdstuk 3 vermeld.

Op 12 juli 2023 is de oplevering van het A-Kwartier feestelijk gevierd met de buurt. Met tevredenheid is samen met meer dan 150 bewoners teruggekeken op een jarenlang proces waarbij alle straten van het A-Kwartier zijn heringericht tot leefstraten.

6. Totale definitieve kosten

De werkelijke kosten zijn met € 2.932.000,- ruimschoots binnen het krediet gebleven.

	Nacalculatie				
	Begroting 2016	Gerealiseerd t/m 31-12-2024	Nog te realiseren	Totaal	Verschil
Plan-/proceskosten	865.000	1.013.000	2.000	1.015.000	-150.000
Herinrichting openbare ruimte	2.535.000	1.907.000	10.000	1.917.000	618.000
Totaal kosten	3.400.000	2.920.000	12.000	2.932.000	468.000
Gem. budget Gebiedsgericht Werken (1)	171.000	171.000	0	171.000	0
Totaal bijdragen	171.000	171.000	0	171.000	0
Gem. budget Gebiedsgericht Werken (2)	1.429.000	1.429.000	0	1.429.000	0
SIF-gelden	233.000	233.000	0	233.000	0
ISV-gelden	1.567.000	0	1.099.000	1.099.000	-468.000
Totaal beklemde reserve	3.229.000	1.662.000	1.099.000	2.761.000	-468.000
Projectresultaat	0	1.087.000	-1.087.000	0	0

7. Verschillenanalyse

De meest opvallende verschillen in begroting en de uiteindelijk daadwerkelijk geboekte kosten:

- stimulering bedrijvigheid; het gereserveerd budget is niet gebruikt. Uit de overleggen is naar voren gekomen dat de eigenaren van de betreffende panden de voorkeur gaven aan realisatie van woningen omdat dit een hoger rendement geeft.
- aanjaagprojecten; ook dit gereserveerd budget is niet gebruikt omdat er geen projecten zijn geweest die een investering met publieke middelen rechtvaardigde. Een groot deel van de panden heeft inmiddels een woonbestemming gekregen.
- openbare ruimte; bijna alle aanbestede werken zijn ruim binnen de begroting gebleven. Met name door de intensieve samenwerking met de omwonenden om te komen tot een breed gedragen ontwerpen voor de 'groene leefstraten' heeft tijdens de uitvoering zijn vruchten afgeworpen. Ook de samenwerking met de netwerkbedrijven hebben in dit geval gunstig uitgepakt. Als gevolg van deze voordelen hebben we de AKerkstraat en een deel van de Zwanestraat (deel tussen AKerkstraat/Kromme Elleboog en om de Oude Kijk in het Jatstraat/Stoeldraaijerstraat) toe kunnen voegen aan het programma. Dit na aanleiding van verzoeken van ondernemers uit de genoemde straten.

8. Nacalculatie plankosten

De plan-/proces kosten zijn hoger uitgevallen dan begroot. Daarbij hebben de volgende punten verhoudingsgewijs een groot beroep gedaan op de organisatie:

- de intensieve samenwerking tussen de gemeente, bewoners en ondernemers m.b.t. de ontwerpen van de 'groene leefstraten'
- intensief overleg met eigenaren van panden m.b.t. vastgoedverbetering en stimulering bedrijvigheid (Hoekstraat, Muurstraat en Vishoek)
- toevoeging van de AKerkstraat en deel van de Zwanestraat aan de programmering.

Deze extra plan-/proceskosten zijn binnen het verstrekte krediet opgevangen.

9. Fiscale aspecten (BTW verrekening)

Niet van toepassing.

10. Administratieve afhandeling

Storting resterende dekking € 1.099.000,- vanuit de reserve SIF in de bekleemde reserve kapitaallasten.

NACALCULATIE

Onderdoorgang Paterswoldseweg

Project 7108000



INHOUDSOPGAVE

- 1 Projectbeschrijving
- 2 Kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen
- 3 Tijdsplanning krediet
- 4 Aanbestedingsprocedure
- 5 Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering
- 6 Totale definitieve kosten
- 7 Verschillenanalyse
- 8 Nacalculatie plankosten
- 9 Fiscale aspecten
- 10 Administratieve afhandeling

1. Projectbeschrijving

De oude spoorwegovergang aan de Paterswoldseweg is vervangen door een tunnel die de doorstroming van trein, bus, fiets en auto verbetert en bovendien een stuk veiliger is. Het project past daarmee in de ambitie om zoveel mogelijk ongelijkvloerse spoorwegovergangen te realiseren.

In 2018 is ons college een (fiscale) samenwerkingsovereenkomst aangegaan met de provincie Groningen voor de realisatie van onder meer de onderdoorgang Paterswoldseweg. Doel van deze samenwerking is om optimaal gebruik te maken van het BTW compensatiefonds. Hoewel de gemeente geen risicohouder van het totaalproject is, en de financiering vanuit de provincie komt, was het wel noodzakelijk dat met de overeenkomst de gemeente financieel opdrachtgever is in het project.

De financiële effecten van deze samenwerking zijn voor € 12.200.000,- opgenomen in de begroting van 2018. De voor uitgemaakte kosten van de provincie Groningen dienden in het kader van de samenwerking door gemeente gedragen te worden. Om deze reden heeft de provincie ons een subsidiebeschikking verstrekt die uitging van een totale investering van € 19.484.000,-.

2. Kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen

Op 22 april 2020 heeft de Raad van de gemeente Groningen ingestemd om een krediet te verlenen van € 19.484.000,- om de werkzaamheden om fiscaaltechnische redenen te financieren waarbij de kosten zijn gedekt met een subsidie vanuit het Ruimtelijk Economisch Programma (REP). De subsidie is op 18 december 2018 beschikt door de provincie.

Raadsbesluit 22-april-2020, nr. 5c

€ 19.484.000

3. Tijdsplanning krediet

Vanaf oktober 2018 heeft het autoverkeer moeten omrijden. De eerste auto's konden op 13 december 2019 gebruik maken van de nieuwe onderdoorgang Paterswoldseweg.

4. Aanbestedingsprocedure

Doordat de gemeente alleen als financieel opdrachtgever heeft opgetreden is de aanbesteding buiten de gemeente om gegaan en via ProRail gelopen.

5. Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering

Niet van toepassing gezien de rol die de gemeente heeft vervuld in dit project.

6. Totale definitieve kosten van het project

De totale kosten van dit project waren € 19.032.811,- en bestonden uit facturen van ProRail. De kosten zijn middels vier tranches in zijn geheel gedekt door de REP subsidie die de provincie Groningen beschikbaar heeft gesteld. Op het krediet van € 19.484.000,- is een aanzienlijke vrijval van circa € 452.000,- echter omdat de kosten en opbrengsten (einddeclaratie naar rato) in evenwicht zijn is er geen resultaat en vrijval van middelen.

7. Verschillenanalyse

Niet van toepassing.

8. Nacalculatie plankosten

De plankosten die voor dit project gemaakt zijn uit de exploitatie van het programma Mobiliteit gedekt en vallen daarmee niet onder dit krediet.

9. Fiscale aspecten

Niet van toepassing.

10. Administratieve afhandeling

Het project is inmiddels financieel afgerond.

NACALCULATIE

Revitalisering Woonschepenhaven

Project 7001120

INHOUDSOPGAVE

- 1 Projectbeschrijving
- 2 Kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen
- 3 Tijdsplanning krediet
- 4 Aanbestedingsprocedure
- 5 Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering
- 6 Totale definitieve kosten
- 7 Verschillenanalyse
- 8 Nacalculatie plankosten
- 9 Fiscale aspecten
- 10 Administratieve afhandeling

1. Projectbeschrijving

In 2005 is bij raadsbesluit met de corporaties Nijestee en Lefier overeengekomen dat zij een voortrekkersrol zouden vervullen bij de modernisering en herontwikkelen van de woonschepenhaven. De inzet was een fundamentele opknapbeurt. In de collegebrief d.d. 24 juni 2010 werd aangegeven dat er geen meerwaarde was als deze opknapbeurt zou worden gekoppeld aan de woningbouwontwikkeling. In december 2011 is besloten dat de gemeente de revitalisering van de woonschepenhaven zelf zou uitvoeren.

Met het project Revitalisatie Woonschepenhaven zijn een aantal onderdelen gerealiseerd die groot onderhoud behoefde. Daarnaast zijn er een aantal voorzieningen binnen het plangebied gerealiseerd die bijdragen aan kwalitatieve verbeteringen in de woonomgeving.

2. Kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen

Besluit	Omschrijving	Bedrag
DB 10 april 2003	Plankostenkrediet Woonschepenhaven, projectplan SDC Noorddijk	€ 40.000
13 november 2006	Aanvullend plankostenkrediet Woonschepenhaven, architectuurnota	€ 40.000
26 april 2010	Aanvullend plankostenkrediet Woonschepenhaven, ISV III	€ 80.000
RB 27 april 2011	Aanvullend plankostenkrediet Woonschepenhaven, nr 8b	€ 34.000
RB 21 december 2011	Plankosten- + uitvoeringskrediet Woonschepenhaven, nr 6i	€ 5.000.000
RB 22 april 2015	Aanvullend krediet Woonschepenhaven, nr 8a	€ 506.000
RB 28 juni 2017	Herziening Eemskanaalzone 2016, nr 6g	€ 359.000
Totaal verstrekt krediet		€ 6.059.000

De dekking bestaat met € 5.999.000,- voornamelijk uit gemeentelijke middelen.

3. Tijdsplanning krediet

In 2012 is begonnen met de uitvoering van de Revitalisering Woonschepenhaven. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een forse update van het gebied. Tijdens de voorbereiding van dit project bleek dat het noodzakelijk en gewenst was om diverse werkzaamheden uit te voeren, te weten:

- het uitvoeren baggerwerkzaamheden en verdiepen van de haven;
- het verwijderen vervuild baggerspecie;
- het aanleggen van nutsvoorzieningen en (meter)kasten per woonboot;
- het aanbrengen van een rioleringssysteem;
- het vernieuwen en groot onderhoud van de steigers en toegang tot de woonboten;
- het vernieuwen toegangswegen en realiseren van parkeerplaatsen;
- het realiseren van deugdelijke afmeervoorzieningen per woonboot;
- het renoveren van de waterkering;
- het plaatsen van een elektrisch bedienbare afsluitdeur tot de haven
- groenonderhoud.

Gedurende de looptijd van het project is de raad geïnformeerd op verschillende momenten. De bovenstaande werkzaamheden zijn conform deze herzieningen uitgevoerd.

4. Aanbestedingsprocedure

De opdrachten zijn conform het gemeentelijk inkoopbeleid aanbesteed.

5. Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering

De werken zijn direct na gereedkomen in gebruik genomen.

6. Totale definitieve kosten

Het totale krediet is vastgesteld op € 6.059.000,- en met de totale werkelijke kosten is het project op € 13.000,- na binnen de financiële kaders gebleven. De kosten worden gedekt door een bijdrage van het waterschap ad € 60.000,- maar voornamelijk uit eigen gemeentelijke middelen.

In onderstaand overzicht wordt de realisatie van het project afgezet tegen de laatst vastgestelde begroting.

	Nacalculatie				
	Begroting	Gerealiseerd t/m 31-12-2024	Nog te realiseren	Totaal	Vershil
Verwerving	356.000	356.000	0	356.000	0
Uitvoeringskosten	4.602.000	4.654.000	0	4.654.000	-52.000
Planontwikkeling	463.000	458.000	0	458.000	5.000
Voorbereiding & Toezicht	498.000	491.000	0	491.000	7.000
Rente	140.000	113.000	0	113.000	27.000
Totaal kosten	6.059.000	6.072.000	0	6.072.000	-13.000
Bijdragen derden	60.000	60.000	0	60.000	0
Totaal bijdragen	60.000	60.000	0	60.000	0
Gemeentelijke middelen	5.999.000	5.999.000	0	5.999.000	0
Totaal bekleemde reserve	5.999.000	5.999.000	0	5.999.000	0
Projectresultaat	0	13.000	0	13.000	-13.000

7. Verschillen analyse

Tijdens de revitalisatie van de Woonschepenhaven heeft de aannemer bij ongeveer 90% van de uitgevoerde werkzaamheden de opdracht terug gegeven om voor hem moverende redenen.

Hierdoor heeft de gemeente extra inspanningen, zowel intern als extern, moeten verrichten om het werk alsnog af te ronden. Tevens is de participatie met de bewoners afgerond, alvorens het gebied in beheer is kunnen geven aan Stadsbeheer.

8. Nacalculatie plankosten

Zie paragraaf 7.

9. Fiscale aspecten (BTW verrekening)

Niet van toepassing

10. Administratieve afhandeling

Het project is inmiddels financieel afgerond.

NACALCULATIE

Fiets- voetgangerstunnel Papiermolen

Project 7108000



INHOUDSOPGAVE

- 1 Projectbeschrijving
- 2 Kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen
- 3 Tijdsplanning krediet
- 4 Aanbestedingsprocedure
- 5 Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering
- 6 Totale definitieve kosten
- 7 Verschillenanalyse
- 8 Nacalculatie plankosten
- 9 Fiscale aspecten
- 10 Administratieve afhandeling

1. Projectbeschrijving

Het handhaven van een onderdoorgang bij de Papiermolen was een diepe wens van de omgeving, belangenorganisaties en de politiek. De tunnel verbindt de Rivierenbuurt (Merwedestraat) met openluchtwembad De Papiermolen en de zuidzijde van de stad. Vanaf het Julianaplein gezien gaat op dit punt de ringweg dalen, en zodoende de ring tussen de Hereweg en Europaplein verdiept aan te kunnen leggen. De nieuwe fietstunnel is twee keer zo lang en ligt daardoor lager als de oude tunnel. Voor het veiligheidsgevoel is het van belang dat je de hele tunnel kunt doorkijken wanneer je komt aanfietsen. Bij de realisatie is een kleurig ontwerp gehanteerd.

Met de projectpartners is afgesproken dat de gemeente de investeringskosten van de fietstunnel voor rekening neemt, tegen een vaste prijs. De fietstunnel is als ware 'ingekocht' bij projectbureau Aanpak Ring Zuid. Daarin zit ook een reservering om de aantrekkelijkheid en sociale veiligheid van de fietstunnel verder te vergroten. De realisatie- en procedurele risico's kwamen ten laste van het project ARZ.

2. Kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen

Op 31 mei 2017 heeft de Raad besloten tot het realiseren van een fietstunnel onder de zuidelijke ringweg door bij de Papiermolen (RV 6340258-2017) en een krediet vastgesteld van € 4.000.000,-.

Als gevolg van de indexering is in 2020 een aanvullend krediet van € 200.000,- beschikbaar gesteld tot een totaalkrediet van € 4.200.000,- hetgeen in zijn volledigheid gedekt is uit structurele beleidsmiddelen: 'Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen'.

3. Tijdsplanning krediet

Ten aanzien van de Papiermolentunnel is er een participatietraject doorlopen, ter voorbereiding op de onherroepelijk vastgestelde wijziging in 2020 van het Tracébesluit (hetgeen de tunnel mogelijk maakt). Na het vaststellen van het krediet is het definitief ontwerp in 2021 gepresenteerd. De Papiermolentunnel is na ruim anderhalf jaar dicht te zijn geweest op maandag 5 juni 2023 weer geopend voor fietsers en voetgangers.

4. Aanbestedingsprocedure

Doordat de gemeente alleen als financieel opdrachtgever heeft opgetreden is de aanbesteding buiten de gemeente om gegaan.

5. Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering

Niet van toepassing gezien de rol die de gemeente heeft vervuld in dit project.

6. Totale definitieve kosten van het project

De totale kosten van dit project waren € 4.200.000,- en betrof de vaste bijdrage aan het projectbureau ARZ.

7. Verschillenanalyse

Niet van toepassing.

8. Nacalculatie plankosten

De plankosten die voor dit project gemaakt zijn uit de exploitatie van het programma Mobiliteit gedekt en vallen daarmee niet onder dit krediet.

9. Fiscale aspecten

Niet van toepassing.

10. Administratieve afhandeling

Het project is inmiddels financieel afgerond.

NACALCULATIE

Zernikelaan Infrastructuur

Project 7108770



INHOUDSOPGAVE

1. Projectbeschrijving
2. Kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen
3. Tijdsplanning krediet
4. Aanbestedingsprocedure
5. Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering
6. Totale definitieve kosten
7. Verschillenanalyse
8. Nacalculatie plankosten
9. Fiscale aspecten
10. Administratieve afhandeling

1. Projectbeschrijving

De besturen van de gemeente Groningen, Rijksuniversiteit Groningen (RUG) en de Hanzehogeschool (Hanze) hebben in het samenwerkingsverband genaamd 'het Akkoord van Groningen' de ambitie uitgesproken om Zernike verder uit te bouwen naar een toplocatie, waar kennisinstellingen en het bedrijfsleven stevig met elkaar verbonden zijn. De plannen om van Zernike een toplocatie te maken zijn vertaald in concrete voorstellen op basis van een gemeenschappelijke stedenbouwkundige visie (Masterplan 2014) onder regie van West8 (Urban design & landscape architecture B.V.). Binnen het Masterplan zijn meerdere deelprojecten opgenomen.

De deelprojecten die vallen binnen het huidige voorbereiding- en uitvoeringskrediet zijn:

- 1) Herinrichting Zernikelaan
- 2) Aansluiting Noordelijke Ringweg
- 3) Fietspad Penningsdijk

Het ontwerp van de Zernikelaan/aansluiting Noordelijke Ringweg is door West8 gemaakt, in nauwe samenwerking met de gemeente, onderwijspartners, bedrijven, bewoners en belangenvertegenwoordigingen van Paddepoel en Selwerd.

Herinrichting Zernikelaan

De Zerniecampus heeft de afgelopen 10 jaar een forse transformatie doorgemaakt. Er zijn nieuwe onderwijs-, onderzoeks- en faculteitsgebouwen ontwikkeld en gebouwd. Ook voor de komende jaren staan er een aantal grootschalige en ambitieuze plannen op stapel. Qua uitstraling en indeling waren noord en zuid op de campus nog erg verschillend van karakter. Het zuidelijk deel van de campus gaat over onderwijs, onderzoek en kennisontwikkeling. Aan de noordzijde ligt het bedrijventerrein met een mix van bedrijfsverzamelgebouwen en panden die door de ondernemers zelf zijn gebouwd. Om noord en zuid tot één Zernike campus samen te smeden waren ingrepen nodig die de ruimtelijke kwaliteit en onderlinge verbindingen verbeterden. Daarom is de centraal gelegen Zernikelaan getransformeerd naar een aantrekkelijke verbinding voor fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en leveranciers.

Aansluiting Noordelijke Ringweg

Het uitgangspunt voor het ontwerp en studie was de verkeersafwikkeling tot en met 2030. Er zijn negen ontwerpvarianten onderzocht. De variant waar uiteindelijk voor gekozen is, voorziet in optimalisatie van de huidige kruising en plaatsen van een VRI (VerkeersRegelInstallatie) en biedt de beste totaal oplossing voor de veiligheid, bereikbaarheid en de doorstroming voor fiets, auto en bus. Daarbij hebben fietsers ook nog de Slimme Routes als alternatief.

De optimalisatie verlegt de aansluiting van de Crematoriumlaan en Nijenborgh (kruisende automobilisten) in noordelijke richting (verplicht rechtsaf) met een draaimogelijkheid bij Blauwborgje. Ook zijn beide afritten van de Noordelijke Ringweg uitgebreid met een extra rijbaan aansluitend op de onderliggende kruising met VRI. Het mogelijke risico van terugslag op de ringweg is opgelost door aanleg van filedetectie op de afritten. Dit betekent dan dat er in die (vermoedelijk beperkte) situaties prioriteit wordt gegeven aan autoverkeer komende van de afritten. Hierover is overeenstemming met de provincie.

Fietspad Penningsdijk

Om het fietsverkeer om te leiden gedurende de verbouwing van o.a. de 'Feringabuilding' (2018) was het nodig om een fietspad aan te leggen via de Penningsdijk. Dit fietspad sluit aan op de Slimme Route door Park Selwerd.

2. Kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen

In 2014 is het eerste plan- en voorbereidingskrediet ter beschikking gesteld van € 500.000,- vanuit de Netwerkanalyse Maatregelen fiets-auto Groningen Assen. Het krediet is in 2018 aangevuld met € 1.000.000,- vanuit de ontvlechting van de grondexploitatie Zernike, dit i.v.m. de gewijzigde BBV regelgeving in 2016. Vervolgens is in datzelfde jaar (2018) een uitvoeringskrediet door de raad beschikbaar gesteld van € 13.653.832,-. Waarmee het totale krediet uitkomt op € 15.153.832,00.

Raadsbesluit	Omschrijving	Bedrag
2014-10-29 RB nr. 7a	Plankrediet - Maatr. fiets-auto Netwerkanalyse Groningen-Assen	500.000,00
2018-04-18 RB nr. 6e1	Vorbereidingskrediet - Ontvlechting GREX Zernike	1.000.000,00
2018-05-30 RB Nr.7e	Uitvoeringskrediet	13.653.832,00
Totaalkrediet		15.153.832,00

De dekkingsbronnen zijn in het onderstaand overzicht samengevat.

Stucturele middelen Zernikelaan (vanuit HOV)	2.500.000,00
SIF - middelen	4.223.566,00
Bijdrage RUG	4.215.133,00
Bijdrage Hanze	4.215.133,00
Totaal dekking	15.153.832,00

3. Tijdsplanning krediet

In 2018 is het fietspad/-brug Penningsdijk, dat aansluit op de Slimme Route Park Selwerd, gerealiseerd. De uitvoering van het project heeft plaats gevonden in de korte periode (zomervakantie). Dit was noodzakelijk omdat de fietsroute aan de achterkant van de Nijenborgh 4 was afgesloten i.v.m. de bouwwerkzaamheden van de 'Feringa building'. Op 20 september 2018 (begin van het nieuwe schooljaar) werd de nieuwe fietspad officieel geopend door wethouder Paul de Rook.

De uitvoering van Zernikelaan en de aansluiting op de Noordelijke Ringweg heeft plaats gevonden tussen begin 2019 en medio 2022. In de basisovereenkomst (UAV-GC) waren een aantal deadlines vastgelegd voor de verschillende onderdelen van het project:

- Aansluiting Noordelijke Ringweg - oplevering uiterlijk september 2019
- Zernikeplein – oplevering einde schoolvakantie 2021
- Busknooppunt – oplevering einde schoolvakantie 2021

Na het gereedkomen, zijn de verschillende onderdelen direct in gebruik genomen.

De uiterste datum van oplevering voor het totaal van de onderdelen genoemd in de basisovereenkomst was gesteld op 15-12-2021. Door de complexiteit van het project en de aanvullende wensen vanuit de opdrachtgever is, in goed overleg, de eindoplevering verschoven medio 2022.

Het laatste onderdeel van Zernikelaan, wat niet in de basisovereenkomst meegenomen was, is de aanleg van het vrijliggend voetpad Blauwborgje. Dit was een aanvullende wens vanuit de Rijks Universiteit Groningen en vanuit de Hanze Hogeschool. Het resultaat moet een aantrekkelijke wandelroute zijn, vanaf de Prof. Uilkensweg tot aan de ACLO sportcentrum, dat landschappelijk aantrekkelijk is met een open karakter.

4. Aanbestedingsprocedure

Hieronder een overzicht van de aanbestede werken:

Omschrijving	Besteknr.	Wijze van aanbesteden	Aannemer	Aanneemsom
Zernikelaan infra Fietspad Penningsdijk	67-2017	meervoudig onderhands (bouwteam)	Plegt Vos Infra en Milieu B.V.	247.991,00
Zernikelaan herinrichting + aansluiting Noordelijke ringweg	91-2017	Europees niet openbaar (UAV GC)	Oosterhof Holman	8.971.000,00
Voetpad Blauwborgje	78-2023	Meervoudig onderhands	Schagen Infra B.V.	335.500,00

5. Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering

De meeste werken zijn direct na gereedkomen in gebruik genomen, zie ook hoofdstuk 3.

6. Totale definitieve kosten

Met de ontvlechting van het infraproject en de grondexploitatie is de begroting in 2018 vastgesteld op € 15.154.000,- welke we nu als uitgangspunt gebruiken in de nacalculatie.

	Begroting 2018	Gerealiseerd tm 31-12-2024	Nog te realiseren	Totaal	Vershil
Uitvoering					
Zernikelaan e.o.	12.268.000,00	12.148.000,00	240.000,00	12.388.000,00	120.000,00
Aansluiting Ringweg	1.617.000,00	1.492.000,00	0,00	1.492.000,00	-125.000,00
Fietspad Penningsdijk	350.000,00	384.000,00	0,00	384.000,00	34.000,00
Totaal uitvoeringskosten	14.235.000,00	14.024.000,00	240.000,00	14.264.000,00	29.000,00
Plankosten					
Zernikelaan e.o.	594.000,00	571.000,00	15.000,00	586.000,00	-8.000,00
Aansluiting Ringweg	183.000,00	162.000,00	0,00	162.000,00	-21.000,00
Fietspad Penningsdijk	142.000,00	142.000,00	0,00	142.000,00	0,00
Totaal plankosten	919.000,00	875.000,00	15.000,00	890.000,00	-29.000,00
Totaal kosten	15.154.000,00	14.899.000,00	255.000,00	15.154.000,00	0,00
Bijdragen					
Bijdrage RUG + Hanze - Zernikelaan	8.197.000,00	8.197.000,00	0,00	8.197.000,00	0,00
Bijdrage RUG + Hanze- fietspad Penningsdijk	233.000,00	233.000,00	0,00	233.000,00	0,00
Bijdrage RUG + Hanze- voetpad Blauwborgje	0,00	100.000,00	0,00	100.000,00	100.000,00
Totaal bijdragen	8.430.000,00	8.530.000,00	0,00	8.530.000,00	100.000,00
Gemeentelijke middelen					
Struct. middelen Zernikeln (vanuit HOV)	2.500.000,00	2.500.000,00	-100.000,00	2.400.000,00	-100.000,00
Stedelijk Investeringsfonds (SIF)	4.224.000,00	4.224.000,00	0,00	4.224.000,00	0,00
Totaal Gemeentelijke middelen	6.724.000,00	6.724.000,00	-100.000,00	6.624.000,00	-100.000,00
Projectresultaat	0,00	-355.000,00	355.000,00	0,00	0,00

7. Verschillen analyse

Door het hanteren van een goede fasering, heldere communicatie en het deels werken gedurende schoolvakanties, zijn de infraprojecten zonder noemenswaardige problemen uitgevoerd. De kosten van de werkzaamheden vallen ruim binnen de begroting, waardoor uiteindelijk het voetpad Blauwborgje (onderdeel van upgrading Zernikelaan) nog aangelegd kon worden binnen het gestelde krediet. De aanleg van het vrij liggend voetpad was een wens vanuit de RUG en de Hanze, waarvoor ze beide bereid waren een bijdrage te doen van elk € 50.000,-.

Het restant krediet is ingezet om, in overleg met de RUG en de Hanze, knelpunten direct voortkomend uit de investeringsprojecten aan te pakken.

8. Nacalculatie plankosten

De planontwikkelingskosten (gemiddeld ca. 6%) liggen lager dan de gebruikelijke plannormering van 10% voor infrastructurele projecten.

9. Fiscale aspecten (BTW verrekening)

Niet van toepassing

10. Administratieve afhandeling

- Activeren gemaakte kosten minus de bijdragen van RUG en Hanze

NACALCULATIE

Fietspad spoorlijn Groningen-Sauwerd

Project 7108780



INHOUDSOPGAVE

- 1 Projectbeschrijving
- 2 Kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen
- 3 Tijdsplanning krediet
- 4 Aanbestedingsprocedure
- 5 Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering
- 6 Totale definitieve kosten
- 7 Verschillenanalyse
- 8 Nacalculatie plankosten
- 9 Fiscale aspecten
- 10 Administratieve afhandeling

1. Projectbeschrijving

In het kader van de Fietsnota 'Stap Op! Fietsmaatregelen 2009-2010' is in 2008 ingestemd met de aanleg van een nieuwe fietsverbinding parallel aan de spoorlijn Groningen-Sauwerd. In de periode daarna is het project opgestart en is het fietspad tussen de Voermanstraat en de Pegasusstraat, als onderdeel van het woningbouwprogramma aldaar, aangelegd. In de tweede helft van 2012 is het resterende project vanwege bezuinigingen als gevolg van de verslechterde financiële positie van de gemeente tijdens de economische crisis stopgezet. In 2013 is het project nieuw leven ingeblazen als onderdeel van de geactualiseerde Netwerkanalyse Groningen-Assen. Met het vaststellen van de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 en het bijbehorende uitvoeringsprogramma in 2015 werd de scope van het project uitgebreid met de realisatie van een fietsverbinding tussen de Pegasusstraat en de Walfridusbrug.

Sinds 2015 is er gewerkt aan de realisatie van een nieuwe fietsverbinding langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd tussen de ACM-brug over het Reitdiep en de Walfridusbrug over het Van Starkenborghkanaal. Deze (regionale) fietsverbinding sluit naadloos aan op de Doorfietsroute Winsum-Groningen, waarvan het grootste deel eerder in gebruik is genomen. Deze verbinding draagt onder meer bij aan het verder stimuleren van het fietsgebruik van en naar de stad en het terugdringen van het autogebruik.

Dit project bevat verschillende onderdelen, namelijk:

1. De aanleg van een nieuw fietspad tussen de Pegasusstraat en de Prinsesseweg (Blauwbörgje);
2. De realisatie van twee nieuwe fietsoversteken bij de Zonnelaan en Prinsesseweg aan weerszijden van het spoor;
3. Het verbreden en asfalteren van het fietspad in het verlengde van de Stadhouderslaan;
4. Het verkeersveiliger maken van het kruispunt Noorderstationsstraat-van Oldenbarneveltlaan;
5. De aanleg van een nieuw fietspad tussen de Walfridusbrug en de Eikenlaan inclusief een fietsbrug over de Noordelijke Ringweg.

2. Kredietbesluiten met dekkingsvoorstellen

In 2018 is het eerste plankostenkrediet ter beschikking gesteld van € 500.000,--. Met dit voorbereidingskrediet is het Definitief Ontwerp uitgewerkt. In 2019 is het krediet aangevuld met € 3.500.000,-- om de verschillende onderdelen van het project uit te kunnen voeren. In 2022 is er € 1.000.000,-- aanvullend krediet toegekend om de kosten als gevolg van de forse bouwkostenstijgingen van de laatste jaren en de extra kosten voor aanvullende technische eisen op het spoortalud te kunnen dekken. Echter bleek bij de herziening van 2023 dat er onvoldoende middelen beschikbaar waren voor de realisatie van de laatste schakel, hiervoor is € 1.000.000,-- aanvullend krediet toegekend. De kredietbesluiten zijn in onderstaand overzicht samengevat.

Raadsbesluit	Omschrijving	Bedrag
RB 22-2-2018, nr. 7f	Plankostenkrediet	€ 500.000,00
RB 29-5-2019, nr. 7d	Vorbereidings- en uitvoeringskrediet	€ 3.500.000,00
RB 16-11-2022, nr 6b	Aanvullend uitvoeringskrediet	€ 1.000.000,00
RB 17-5-2023, nr 5j	Aanvullend uitvoeringskrediet	€ 1.000.000,00
Totaal beschikbaar krediet		€ 6.000.000,00

De dekking bestaat voor € 4.900.000,- uit gemeentelijke middelen en € 1.100.000,- uit provinciale subsidie.

3. Tijdsplanning krediet

De verschillende onderdelen zijn gefaseerd uitgevoerd. Er is na de toekenning van het uitvoeringskrediet gestart met de werkzaamheden tussen de Pegasusstraat en de Prinsesseweg. Hier zijn ook de werkzaamheden omtrent de fietsoversteken en de verbreding van het fietspad na de Stadhouderslaan in meegenomen. Deze werkzaamheden zijn in 2020 afgerond. Dit was conform verwachting.

Het kruispunt Noorderstationsstraat is later uitgevoerd dan voorzien in verband met de voortgang in het project Samen aan de Leiding.

In de initiële planning stond de uitvoering voor het fietspad Eikenlaan - Walfridusbrug gepland in 2020, echter was er meer tijd benodigd voor de planvoorbereiding in verband met benodigde afstemmingen. Bij de laatste kredietaanvraag was de verwachte oplevering begin 2024. In Q3 2021 is het werk gegund, waardoor in 2022 is gestart met de uitvoering. In verband met de gemelde prijsstijgingen en de benodigde treinvrije periode is het werk getemporiseerd. Het geplande tijdslot voor het inhijzen van de brug bleek niet mogelijk door de beperkingen ten gevolge van Aanpak Ring Zuid, waardoor de werkzaamheden pas in een volgende treinvrije periode konden worden uitgevoerd. Begin 2025 is het werk afgerond en is de brug geopend.

Gerealiseerde planning:

Omschrijving	Planvoorbereiding	Uitvoering
Blauwbörgje en Omgeving (1 t/m 3)	2016-2019	2019-2020
Kruispunt Noorderstationsstraat	Via Samen aan de Leiding	2023
Fietspad Eikenlaan-Walfridusbrug	2016-2020	2022-2025

4. Aanbestedingsprocedure

De verschillende onderdelen zijn apart aanbesteed. Blauwbörgje en Omgeving is gegund aan Oosterhof-Holman Infra B.V. Het kruispunt Noorderstationsstraat is ook uitgevoerd door Oosterhof-Holman Infra B.V. (via het investeringsproject Samen aan de Leiding). Het fietspad Eikenlaan – Walfridusbrug inclusief fietsbrug is gegund aan de combinatie De Boer en De Groot Civiele Werken B.V./Schagen Infra B.V.

Deze aanbestedingen zijn uitgevoerd conform de aanbestedingsregels van de gemeente Groningen. Bij de inschrijving voor het fietspad Eikenlaan – Walfridusbrug was er één geldige inschrijving.

Omschrijving	Besteknr.	Aannemer	Aanneemsom
Aanleg van een fietspad vanaf het bestaande fietspad op het uiteinde van de Pegasusstraat via de twee nieuw te realiseren oversteeken naar de aansluiting op het bestaande fietspad bij de Kerklaan	05-2016	Oosterhof-Holman Infra B.V.	€ 312.271,07
		Combinatie De Boer en De Groot Civiele werken	
Fietsverbinding Eikenlaan - Walfridusbrug	76-2019	B.V./Schagen Infra B.V.	€ 2.450.000,00

5. Moment van gereedkomen, ingebruikneming en oplevering

Zie hoofdstuk 3. De onderdelen zijn na oplevering in gebruik genomen. De brug is op 7 april 2025 feestelijk geopend.

6. Totale definitieve kosten van het project

Het totale krediet is vastgesteld op € 6.000.000,--. De totale verwachte kosten bedragen € 6.053.000,--, daarmee is het project op € 53.000,-- na binnen de financiële kaders gebleven. De kosten worden voornamelijk gedekt door eigen middelen, een provinciale subsidie dekt het bedrag ad € 1.100.000,--

In het raadsbesluit van 2023 is een begroting getoond, die we nu als uitgangspunt gebruiken in de nacalculatie.

	Begroting	Gerealiseerd t/m 31-12-2024	Nog te realiseren	Totaal	Verschil
Blauwbörgje	900.000,00	900.000,00	-	900.000,00	-
Noorderstationsstraat/SADL	175.000,00	108.000,00	-	108.000,00	67.000,00
Spoorse deel	4.925.000,00	4.694.000,00	351.000,00	5.045.000,00	-120.000,00
Totaal kosten	6.000.000,00	5.702.000,00	351.000,00	6.053.000,00	-53.000,00
Subsidie Verkeer en Vervoer Provincie	1.100.000,00	1.100.000,00	-	1.100.000,00	-
Totaal bijdragen	1.100.000,00	1.100.000,00	-	1.100.000,00	-
Beklemde reserve	900.000,00	900.000,00	-	900.000,00	-
Structurele middelen	4.000.000,00	4.000.000,00	-	4.000.000,00	-
Totaal gemeentelijke middelen	4.900.000,00	4.900.000,00	-	4.900.000,00	-
Projectresultaat	-	-298.000,00	351.000,00	53.000,00	-53.000,00

7. Verschillenanalyse

- Blauwbörgje: Deze kosten sluiten aan bij de laatste raming, deze kosten waren bij de laatste kredietaanvraag al gerealiseerd.
- Noorderstationsstraat: dit onderdeel is gerealiseerd binnen het project Samen aan de Leiding. De uiteindelijke kosten bedroegen € 108.000,-- in plaats van de verwachte € 175.000,-, wat resulteert in een voordeel van € 67.000,-
- Spoorse deel: De overschrijding wordt voornamelijk veroorzaakt door extra kosten samenhangend met de latere treinvrije periode en de benodigde constructie.

8. Nacalculatie plankosten

De planontwikkelingskosten (circa 8,5%) liggen lager dan de gebruikelijke plannormering van 10% voor infrastructurele projecten.

9. Fiscale aspecten

Niet van toepassing

10. Administratieve afhandeling

Ten behoeve van de afsluiting van het complex dienen de volgende administratieve handelingen dan wel werkzaamheden te worden uitgevoerd:

- Activeren gemaakte kosten minus de subsidie van de Provincie.

