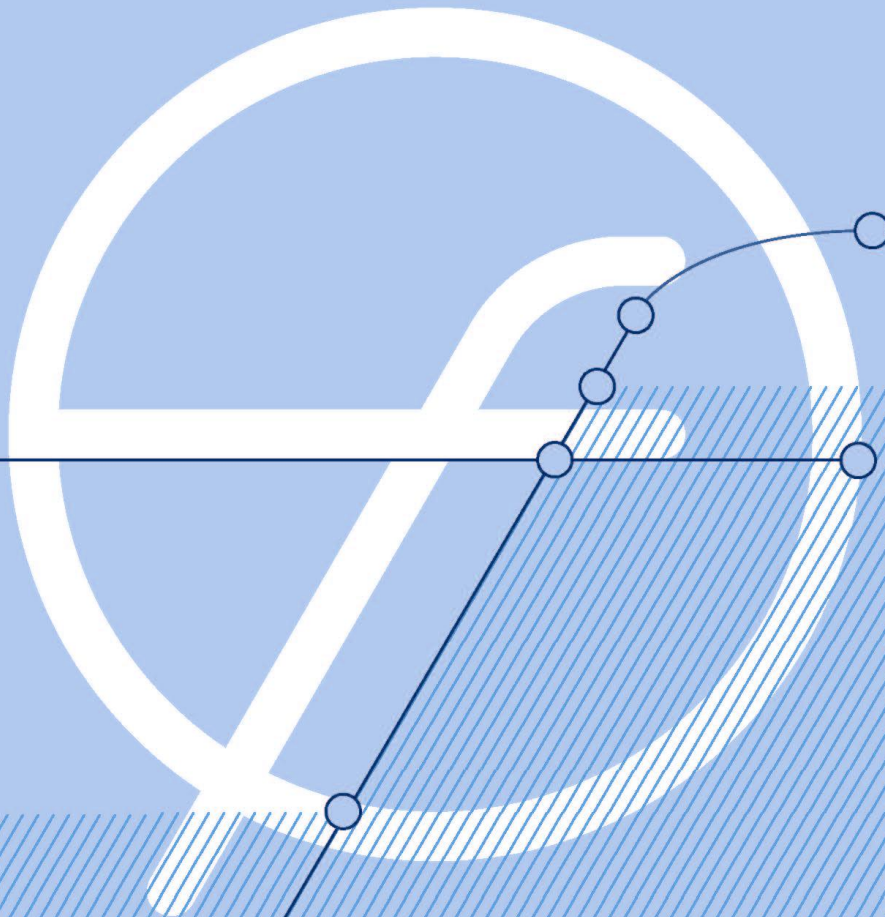


3e Kwartaalrapportage

2012



FlorijnAs

Inhoudsopgave

Pagina

1.	Inleiding	3
2.	Samenvatting wijzigingen	4
3.	Scope projecten	7
4.	Geld	19
5.	Tijd	25
6.	Risico's	26

Bijlagen:

1. RSP schema

Versie 21 november 2012.

1. Inleiding

Dit is de derde kwartaalrapportage over 2012. Deze rapportage is compacter van opzet dan de voorgaande. De indeling van de rapportage richt zich op de 4 sturelementen scope, geld, tijd en risico's. In het hoofdstuk 6 Risico's zijn naast de risico's op programmaniveau de risico's van de projecten toegevoegd

Met betrekking tot de beschrijving van de projecten is een begin gemaakt om enkel nog de wijzigingen/afwijkingen tot de voorgaande rapportage te vermelden. Deze lijn zal in de volgende rapportages verder worden verfijnd. Omdat de projecten van de FlorijnAs steeds verder richting de uitvoeringsfase gaan, of zich hier al in bevinden, zal in januari 2013 een nieuwe investeringsraming aan uw raad worden voorgelegd. Deze nieuwe investeringsraming is ontstaan door de verdere uitwerking van de projecten, optimalisatie van oplossingen, etc. De projecten Amelte en de tunnel Bosbeek/Nijlandsloup zijn voor het eerst in de kwartaalrapportage opgenomen onder Gebiedsontwikkeling.

2. Samenvatting wijzigingen

Hierna volgt een samenvatting van de meest relevante veranderingen ten opzichte van de vorige rapportage. Deze derde rapportage heeft betrekking op de vakantiemaanden juli, augustus en op de maand september. Het aantal wijzigingen ten opzichte van de vorige rapportage is om die reden beperkt. De projecten waar geen wijzigingen zijn opgetreden, zijn niet opgenomen in deze samenvatting.

2.1 RSP-projecten

2.1.1. Stationsgebied

Op basis van het definitief stedenbouwkundig plan met bijbehorende ramingen is een businesscase opgesteld. Op basis van die businesscase onderzoeken gemeente en spoorse partijen de mogelijke kostendekking en de bijdragen van de verschillende partners.

Scope

In het derde kwartaal 2012 zijn in het Stationsgebied geen scopewijzigingen opgetreden.

Financiën

Kostendekking en bijdragen van partijen worden onderzocht met het definitief stedenbouwkundig plan als basis.

Planning

De planning van het Stationsgebied ligt op koers. De Tijd Ruimte Slots in 2014, waarbinnen een deel van de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd zijn leidend in de planning.

Risico's

De aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven in een groter gebied dan verwacht levert een risico voor de planning.

2.1.2 Stadsboulevard

In het derde kwartaal 2012 is verder gewerkt aan het voorlopig ontwerp (VO) van de Stadsboulevard. Door scope-uitbreiding enerzijds en anderzijds aanpassing van de ontwikkelingsprojecten die aan de Stadsboulevard liggen, is het proces van detaillering en profilering van de Stadsboulevard geïntensiveerd.

Scope

Er is in het derde kwartaal gewerkt aan optimalisatie van de mogelijkheden voor de Mandemaattunnel.

Financiën

De uitwerking van de scope-uitbreiding zal een bijstelling van de raming en een voorstel voor dekking met zich meebrengen.

Planning

De planning van de Stadsboulevard geeft geen afwijkingen.

Risico's

De planning kan onder druk komen te staan omdat voor de aanleg van de Mandemaattunnel gebruik gemaakt moet worden van het Tijd Ruimte Slot in 2014.

2.2 Gebiedsontwikkeling

2.2.1. Werklandschap Assen Zuid

Er wordt gewerkt aan een ontwikkelstrategie voor werklandschap Assen Zuid en er wordt een meerjarig uitvoeringsprogramma voor de promotie en acquisitie opgesteld. Er vindt onderzoek plaats voor het bouwrijp maken voor de eerste ontwikkelingen.

Met een partij die plannen heeft voor het duurzaam ontwikkelen van energie is een intentieverklaring ondertekend.

Daarnaast zijn met Enexis afspraken gemaakt over de gefaseerde ontwikkeling van een concept voor biogas en zonneenergie.

Scope

De scope is niet gewijzigd

Financiën

Er zijn geen wijzigingen in de financiële opzet

Planning

De planning wordt gehaald

Risico's

Door de verdere vertraging in de ontwikkeling van bedrijventerreinen en werklandschappen duurt het misschien nog langer dan verwacht voordat het plangebied tot ontwikkeling komt . Als dat het geval is zijn er gevolgen voor de grondexploitatie.

2.2.3 Revitalisering Stadsbedrijvenpark

Vanwege de vertraging in het subsidieproces bij de provincie zal de uitvoeringsplanning wijzigen.

Scope

De scope is niet gewijzigd

Financiën

Er zijn geen wijzigingen in de financiële opzet

Planning

Indien de subsidiebeschikking van de provincie niet tijdig wordt afgegeven, ontstaat er een afwijking in de planning.

Risico's

Dor het uitblijven van de subsidie van de provincie kan ook de aanvraag PHP in gevaar komen.

2.3 Financiën

Binnen het ministerie van Financiën wordt in het kader van de bezuinigingen op rijksniveau betwijfeld of het terecht is dat de rijksbijdrage RSP inclusief BTW is, terwijl de noordelijke RSP- partners delen van deze BTW kunnen compenseren. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu heeft hierover overleg gevoerd met het ministerie van Financiën. Het ministerie van Financiën is van mening dat er 7 % gekort moet worden op de rijksbijdragen van 2012 en 2013.

In noordelijk verband (provincies en gemeenten uit het RSP) wordt bekeken welke bestuurlijke actie nodig is om de korting van 7 % op de rijksbijdrage te voorkomen en daarnaast te zorgen voor compensatie voor de BTW stijging van 19 % naar 21 % per 1 oktober 2012. De nieuwe regering heeft het voornemen om het BTW compensatiefonds in zijn geheel af te schaffen met ingang van 2015. Ook voor 2014 wordt al een beperking aangekondigd. Onduidelijk is nog wat de effecten voor 2014 en verder zijn. Wel is duidelijk dat het jaar 2013 het laatste jaar zal zijn waarover nog BTW kan worden gecompenseerd.

3. Scope projecten.

3.1. RSP-projecten

3.1.1 Stationsgebied

Actuele situatie

In het derde kwartaal is na instemming van de stuurgroep FlorijnAs, intensief verder gewerkt richting het definitief stedenbouwkundig plan met bijbehorende ramingen. Op basis van deze input hebben de spoorse partijen een voorlopige businesscase uitgevoerd. Op basis van de businesscase verkennen gemeente en spoorse partijen de kostendekking en bijdragen van de verschillende partners.

Er zijn tijdelijke maatregelen nodig voor de vooruitgeschoven activiteiten om aan te kunnen haken bij de reguliere trein-buitendienststelling in 2014. In de stuurgroep Stationsgebied is over die tijdelijke maatregelen overeenstemming bereikt met een concept samenwerkingsovereenkomst. Door gezamenlijk gebruik te maken van deze zgn. Tijd Ruimte Slot (TRS) 2014 levert dit zowel ProRail als de gemeente financieel voordeel (werk met werk maken) en tijdwinst op.

Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het Stationsgebied is opdracht verstrekt.

Eind 2012 zal het maatvast stedenbouwkundig plan intern besproken worden en vervolgens in het eerste kwartaal 2013 aan de raad ter goedkeuring worden aangeboden.

Onderdeel van de opdracht aan Grontmij is het opstellen en bijhouden van een risicodossier volgens de Risman-methodiek. Ook op (gemeentelijk) projectniveau wordt een risicodossier bijgehouden.

Omdat er gedurende de 6 weken inzage-termijn geen zienswijzen zijn ingediend tegen de ontwerpvergunning voor sonderingen ten behoeve van bodemonderzoek in de sonderingsvrije zone, heeft de Provincie inmiddels vergunning verleend om te sonderen en vormt dit aspect niet langer een vertragingsrisico. Een andere ontwikkeling vraagt nu wel bijzondere aandacht: uit een in opdracht van ProRail uitgevoerde studie naar niet gesprongen explosieven blijkt dat een groter gebied dan verwacht door oorlogshandelingen niet zonder meer veilig genoeg is voor het doen van reguliere bodemonderzoeken. Een adviesbureau is inmiddels in de arm genomen om mogelijke oplossingen en maatregelen in kaart te brengen. Met de landelijke richtlijnen en de daarbij behorende financiële mogelijkheden wordt aan een oplossing gewerkt.

De Grontmij heeft de opdracht het totaalplan binnen een vast budget te ontwerpen. Dit vergt de nodige te maken keuzes in het laatste ontwerpstadium van het stedenbouwkundig plan.

Voor de plannen van het Stationsgebied en Stadsboulevard is het noodzakelijk het perceel van NS waarop Automat gevestigd is vrij te maken. De onderhandelingen met de eigenaar bevinden zich in een eindstadium.

3.1.2 Stadsboulevard

Actuele situatie

In het derde kwartaal 2012 is verder gewerkt aan het VO van de Stadsboulevard. Door scope uitbreiding enerzijds en aanpassing de ontwikkelingsprojecten die aan de Stadsboulevard liggen anderzijds, is het proces van detaillering en profilering van de Stadsboulevard nog intensiever geworden.

Vooraf het bijstellen van het eindbeeld, zoals in de Visie Stadsboulevard is geschetst, naar een tijdelijk tussenbeeld zoals dat naar verwachting er rond 2020 zal uitzien vergt de nodige tussentijdse aanpassingen. Bijvoorbeeld als gevolg van o.a. een veel minder ver gevorderde woningbouwontwikkeling in bijvoorbeeld het Havenkwartier. Zo moet een ventweg voorlopig gehandhaafd blijven ten behoeve van de ontsluiting van aangelegen bedrijven. Voetpaden van 4 meter breed zijn vooralsnog overgedimensioneerd zijn en worden daarom voorlopig teruggebracht naar 2 meter.

Naar verwachting zal in december het VO echter gereed zijn en kan in het eerste kwartaal 2013 het ontwerp (als VO-plus of DO-min) worden aangeboden.

Uit de eerste raming van het tussenproduct blijkt een overschrijding. Deze overschrijding wordt enerzijds veroorzaakt door scope-uitbreiding en anderzijds door een meer verfijnd ontwerp en daarmee nauwkeurige raming ten opzichte van de visie. Om het ontwerp binnen het budget te krijgen zijn een aantal versoberingsmaatregelen in beeld gebracht.

De tunnelengineering van de tunnels Mandemaat en Bosbeek/Nijlandsloop volgt een apart traject. ProRail heeft inmiddels op verzoek van de gemeente de voorbereidende werkzaamheden hiervoor opgestart. In het eerste kwartaal van 2013 vindt er een definitief go/nogo-beslissing plaats welke aan het bestuur zal worden voorgelegd.

Op een enkel onderdeel (situatie bij Graswijk) wordt reeds een aanvang gemaakt met de uitvoering. Het betreft hier relatief kleine fysieke aanpassingen die binnen de huidige bestemming passen en ten goede komen aan doorstroming en/of verkeersveiligheid. De voorbereiding van het nieuwe bestemmingsplan is in een vergevorderd stadium.

Het DO is naar verwachting eind 2012 gereed en zal in het eerste kwartaal 2013 aan de raad ter goedkeuring worden voorgelegd. Het bestemmingsplan kan naar verwachting in het derde kwartaal 2013 worden vastgesteld.

Bij de uitwerking naar een VO komen er zaken naar voren waar bij de visie Stadsboulevard financieel nog geen rekening mee is gehouden. Om het totaalontwerp binnen het daarvoor beschikbare budget te houden dienen er de komende tijd keuzes te worden gemaakt. Het tracé voor de Mandemaattunnel vergt nog de nodige afstemming met eigenaren van onroerend goed welke in min of meerdere mate (afhankelijk van de varianten) worden geraakt door het tracé. Er vinden op dit moment diverse gesprekken met eigenaren plaats. Voor het bepalen van het tracé van de Mandemaattunnel moet overeenstemming met de eigenaren van de (aangrenzende) percelen te worden bereikt. In de planning staat de uitvoering van de Mandemaattunnel gepland in 2014 (tijdens het reeds door ProRail geplande buitendienststelling/ TijdRuimteSlot). Dit kan de onderhandelingen onder druk zetten, met eventuele negatieve (financiële) gevolgen.

Bij de uitwerking van het knooppunt Pelikaanstraat/Port Natalweg is zeer breed overleg gevoerd met diverse betrokkenen (aanwonenden, belangengroepen en andere belanghebbenden). De wensen van de verschillende groeperingen staan dikwijls lijnrecht tegenover elkaar. Wij hebben uw raad hierover middels een brief van 11 juli 2012 geïnformeerd

3.1.3 Blauwe As

Actuele situatie

Er zijn geen afwijkingen t.o.v. de vorige rapportage.

Verwachting/Prognose

De voorbereidende werkzaamheden voor deelgebied 1 (traject Vaart NZ-Nobellaan, inclusief brug Vaart NZ en sluis Alteveerstraat) zijn afgerond. De werkzaamheden van de sluis en het water zijn inmiddels gestart, en hebben een doorlooptijd tot begin 2013.

Voor de openbare ruimte van deelgebied 1 en 2 is een DO opgesteld in overleg met de bewoners. Het DO van deelgebied 1 is vervolgens vertaald in bestekken. De aannemer voor de uitvoering van de openbare ruimte van deelgebied 1 is inmiddels geselecteerd. Zodra de werkzaamheden voor de sluis en het water zijn afgerond in deelgebied 1 kan gestart worden met de uitvoering van de openbare ruimte in deelgebied 1.

Het uitvoeringskrediet voor de bruggen en sluis en de openbare ruimte voor deelgebied 2 is inmiddels aangevraagd en goedgekeurd door de raad.

Op basis van de keus voor hoog water in het Havenkwartier en een beweegbare brug in de Stadsboulevard zal dit knooppunt nu verder worden uitgewerkt. De beweegbare brug zal samen met alle andere bruggen in het Kanaal worden opgepakt. Ook de sluis in het Havenkwartier valt onder het project Blauwe As.

De definitieve planning van de realisatie van de fiets- en autobruggen zal afgestemd worden met de regiegroep bereikbaarheid "Minder hinder".

Voor het opstellen van de Design, Construct en Maintenance (DCM) contracten voor de fiets- en autobruggen is na een Europese aanbestedingsprocedure Arcadis geselecteerd. Op dit moment wordt het contract voor de fietsbrug bij de Vaart opgesteld. De planning is dat aan het einde van 2012 het eerste contract voor de fietsbrug nabij de Vaart op de markt komt.

Alles verloopt volgens het werkplan met uitzondering van de planning voor de start van de werkzaamheden m.b.t. de sluis en het water. Deze is iets uitgelopen vanwege vertraging in de voorbereiding. Hierover is een brief naar de aanwonenden gegaan waarin is uitgelegd dat de vertraging komt doordat het DO voor de sluis moest worden aangepast. Daarnaast is ook vertraging ontstaan doordat er nog een deel van de oude sluis is aangetroffen waardoor het meer tijd heeft gekost om deze te verwijderen.

De definitieve planning van de uitvoering van de bruggen is mede afhankelijk van de andere FlorijnAs projecten. Dit vraagt veelvuldige afstemming binnen de regiegroep "minder hinder".

3.1.4 Assen-Zuid Infra

Actuele situatie

Er zijn geen afwijkingen t.o.v. de vorige rapportage.

Verwachting/Prognose

Aansluiting Assen TT

- De gemeente voert dit project uit en moet aan de hand van het verkeerstechnisch ontwerp opdrachten verstrekken ten behoeve van de contractopstelling, het opstellen van een VO en een DO én de uitvoering daarvan. Bestuurlijk gaat de voorkeur uit naar een groene uitstraling van het viaduct (passend als poort van de regio Groningen-Assen) en aansluiting wordt gezocht met de TT. Een standaardviaduct geldt als basis. De mogelijkheden daarvoor worden onderzocht.
- Het bestemmingsplan is na de bouwvakvakantie (24 augustus 2012) ter inzage gelegd. Daarnaast heeft overleg plaatsgevonden met gemeente Midden Drenthe. Vaststelling is voorzien in december 2012.
- Inmiddels heeft het bestemmingsplan Assen TT (nieuwe aansluiting op de A28 en de grondruil met defensie) ter inzage gelegen en zal dit op 6 december 2012 ter vaststelling aan de raad worden voorgelegd.
- Met Defensie is akkoord bereikt over de verwerving en ruiling van de gronden. Voor de overige grondverwervingen zijn gesprekken gestart. Afhankelijk van tijdige verwerving van de overige gronden kan volgens planning gestart worden met de uitvoering.

Station Assen Zuid

Het overleg van 26 april 2012 met NS over de businesscase voor het evenementenstation heeft geresulteerd in het volgende; NS zoekt nadere informatie bijeen over verschillende vormen van evenementenstations in Nederland. Met het TT- circuit en de TT- hal wordt overlegd over de mogelijke nieuwe evenementen aldaar. Deze gegevens worden gecombineerd in een nieuwe businesscase die begin 2013 in het BO spoor besproken zal worden.

Met ProRail wordt overleg gevoerd over de studie naar de technische haalbaarheid:

Daarvoor is geld gelabeld binnen het RSP Spoor. Een deel van de beschikbare middelen wordt in producten overgeheveld naar Assen CS. Het betreft hier de middelen voor het keerspoor.

A28-N33

- Na het informeren van de raad en het definitief TB zal voor de verknoping een nieuw bestemmingsplan moeten worden opgesteld. Hierin moet onder andere het wegvallen van de 'inprikkers' worden verwerkt.
- Er wordt op ingezet om vanuit het aanbestedingsvoordeel uit de fly-over de groene ecologische verbinding te realiseren. Hierover vindt overleg plaats met de provincie en RWS.

Assen TT:

De planning voor ontwerp, bestemmingsplan en voorbereiding op realisatie is erg krap. Diverse gronden moeten nog verworven worden. Tijdige verwerving is cruciaal voor een tijdige uitvoering.

Afhankelijk van de nadere eisen van Rijkswaterstaat moet het verkeerskundig ontwerp mogelijk op details worden aangepast. Dit kan eventueel leiden tot vertraging in het ontwerpproces en de voorbereiding op realisatie.

Station Assen Zuid

Het technische haalbaarheidsonderzoek moet uitwijzen wat de investeringskosten zijn voor het evenementenstation. Op basis hiervan kan worden bepaald of dit past binnen het beschikbare RSP Spoor budget. De businesscase van NS en het overleg met ondernemers van evenementen moeten laten zien of een evenementen station mogelijk is.

Afhankelijk van de uitkomsten uit de businesscase moet bepaald worden of een evenementen station haalbaar is (november 2012/voorjaar 2013).

A28-N33

De verdubbeling van de N33 (en daarmee de verknoping van A28-N33) is gegund. Met de aannemer vindt overleg plaats over de uitvoering. De gemeente is ambtelijk en via de lokale Welstandscommissie vertegenwoordigd in de Centrale Welstandscommissie die de kunstwerken en de landschappelijke inpassing van het totale werk beoordeelt.

Mogelijk komt de bereikbaarheid bij evenementen onder druk te staan in verband met de werkzaamheden.

3.2. Gebiedsontwikkeling

3.2.1 Werklandschap Assen-Zuid

Actuele situatie

Er zijn geen afwijkingen t.o.v. de vorige rapportage

Verwachting/prognose

Er hebben op 31 mei 2012 twee beroepszaken (Rudolphus en van den Berg) over het bestemmingsplan bij de Raad van State gediend. De Raad van State heeft beide beroepen vernietigd, waarmee het bestemmingsplan Assen Zuid onherroepelijk is geworden.

Momenteel vinden diverse gesprekken plaats met potentiële investeerders in Assen Zuid. Een meerjarig uitvoeringsprogramma ten behoeve van de promotie en acquisitie is opgesteld.

Er vindt een onderzoek plaats ter voorbereiding op het bouwrijp maken. Daarbij worden potentiële locaties onderzocht en wordt op basis van de ontwikkelstrategie de grootte van een bouwrijp te maken gebied bepaald. Hierbij worden investeringen op het gebied van nuts, infrastructuur en energie meegenomen.

Met een partij die plannen heeft voor het duurzaam ontwikkelen van energie is een intentieverklaring ondertekend.

Daarnaast zijn met Enexis afspraken gemaakt over de gefaseerde ontwikkeling van een concept voor biogas en zonneenergie.

Nade herprioritering binnen de regio is gebleken dat een verdere fasering van het werklandschap een goede aanpak is. Hierdoor wordt de tijdshorizon waarbinnen het plangebied ontwikkeld moet worden, mogelijk vergroot. De huidige economische conjunctuur leidt er mogelijk toe dat nieuwe bedrijfsvestigingen worden uitgesteld. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de grondexploitatie.

3.2.2 Havenkwartier

Actuele situatie

Het stedenbouwkundig plan is in het derde kwartaal voorbereid. De mogelijkheden tot samenwerking met Treanth worden verder uitgewerkt. Bij het vaststellen van de haalbaarheidsstudie is nog geen definitieve samenwerkingsovereenkomst vastgesteld. Dit vergt, in verband met de complexe en ingewikkelde exploitatie, meer tijd. De intentie om tot een samenwerking te komen is bij alle partijen nog volop aanwezig. De komende periode wordt dit verder uitgewerkt.

Verwachting/Prognose

Het project blijft momenteel binnen het voorbereidingskrediet.

De afgelopen periode is de variant hoog water verder uitgewerkt in de stedenbouwkundige visie. Hierin worden de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de ontwikkeling vastgelegd. Het planconcept laat ruimte vrij om op actuele en toekomstige ontwikkelingen in te spelen. Naast een totaal planconcept is een meer gedetailleerde uitwerking van de 1ste deelgebieden geschetst. Parallel daaraan is ook de gebiedsexploitatie verder uitgewerkt en is een ontwikkelstrategie

opgesteld. Momenteel bevindt dit proces zich in de afrondingsfase, zodat het 22 november 2012 kan worden behandeld in de raad.

Met Treanth vinden momenteel gesprekken plaats om afspraken te maken voor de realisatie van het 1ste deelgebied en de daarbij horende samenwerkingsvorm.

N.a.v. een enquête, die in het najaar van 2011 is uitgevoerd, is een beeld ontstaan van hoe geïnteresseerde bewoners zich het Havenkwartier voorstellen. In het stedenbouwkundig planvormingsproces heeft participatie met deze doelgroep plaatsgevonden. De doelgroep wordt ook gebruikt bij het formuleren van een marketingstrategie. Er is een marketing strategie opgesteld die de komende periode verder wordt uitgewerkt.

Vanaf mei 2012 is een start gemaakt met het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan en het uitvoeren van de benodigde onderzoeken.

In september zijn er in het kader van het concept De Kade activiteiten op de Havenkade geweest onder de noemer Kolkend Assen. Daarnaast is externe expertise ingehuurd om tijdelijke initiatieven in het Havenkwartier los te trekken.

3.2.4 Revitalisering Stadsbedrijvenpark

Actuele situatie

Vanwege de vertraging in het verkrijgen van de subsidies zal de uitvoeringsplanning ook wijzigen.

Verwachting/Prognose

Tijd

Op 15 december 2011 heeft de raad ingestemd met het projectplan Revitalisering Stadsbedrijvenpark. Vervolgens is dit plan samen met een subsidieaanvraag voor middelen uit het Provinciaal Herstructureringsprogramma (PHP) en het Regionaal Economisch Programma (REP) ingediend bij de provincie. In 2012 wordt, na verkrijging van een positieve REP en PHP beschikking, samen met ondernemers gewerkt aan een uitvoeringsplan Revitalisering waarin de thema's uit het projectplan uitgewerkt worden. Het besluit van GS op de subsidie-aanvraag laat langer op zich wachten dan verwacht. De aanvraag is inmiddels akkoord bevonden door de Statencommissie Cultuur en Economie. Het wachten is nu op een definitief besluit van GS. Er zijn op dit dossier geen belemmeringen meer voor GS om positief te besluiten. De aanvraag van PHP middelen hangt nauw samen met de REP aanvraag. De PHP aanvraag wordt beschikt op het moment dat de REP aanvraag akkoord is.

Inmiddels loopt het gehele project vertraging op door het uitstel van de subsidiebeschikking.

Het project revitalisering Stadsbedrijvenpark heeft een totale omvang van € 7.025.000. Bij de provincie is een aanvraag ingediend voor PHP en REP middelen. Het definitieve besluit moet nog door GS worden genomen.

Het projectplan Revitalisering Stadsbedrijvenpark zet in op aanpak van de volgende thema's:

- Bereikbaarheden ontsluiting
- Kwaliteit openbare ruimte
- Uitstraling panden en erven

- Wonen en Werken
- Duurzaamheid
- Data-infrastructuur

Na het verkrijgen van een positieve beschikking van GS van Drenthe op de subsidie aanvraag wordt een startbijeenkomst met ondernemers georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst worden drie werkgroepen samengesteld die de in het projectplan benoemde thema's gaan uitwerken tot een uitvoeringsplan.

3.2.4 Toeristisch Recreatieve Zone (TRZ)

Actuele situatie

Er zijn geen afwijkingen t.o.v. de vorige rapportage.

Verwachting/Prognose

Er is een kopgroep samengesteld met ondernemers en investeerders in het gebied. Deze kopgroep heeft in het 2e kwartaal 2012 een gezamenlijke gebiedspromotie en een ontwikkelingskaart uitgewerkt. Inmiddels is een eerste concept ontwerp promotie set geproduceerd. Deze is aan de stuurgroep voorgelegd.

Daarnaast worden er in 2012 diverse plannen begeleid en gefaciliteerd in de uitvoering van bouwplannen/planologische procedures. In relatie tot het TT- Institute loopt momenteel een beroepsprocedure bij de Raad van State. Uitspraak wordt verwacht in het najaar van 2012. Tevens vinden diverse acquisitiesprekken plaats met potentiële investeerders.

In 2012 is een meerjarig uitvoeringsprogramma opgesteld met betrekking tot het convenant Toekomstvisie TT. Hierover vindt overleg plaats met de provincie.

Voor 2012 was vanuit het voorbereidingskrediet budget beschikbaar t.b.v de begeleiding en het faciliteren van ondernemers en investeerders, het voeren van acquisitie en het opstellen van producten zoals een gezamenlijke gebiedspromotie en een ontwikkelingskaart. Onderzocht wordt hoe bepaalde ontwikkelingen op het gebied van leisure en attractieparken financieel mogelijk gemaakt kunnen worden. Hierbij is de businesscase benadering voor marktpartijen het uitgangspunt. Voor 2013 wordt eenzelfde strategie voorgesteld: de gemeente stelt zich faciliterend op in de richting van potentiële investeerders en met behulp van het nieuwe promotiemateriaal worden potentiële investeerders actief benaderd.

Met betrekking tot het meerjarig uitvoeringsprogramma op basis van het convenant Toekomstvisie TT wordt onderzoek gedaan naar dekkingsvormen en financiële modellen om uitvoering van onder andere de geluidswal mogelijk te maken.

De inzet van de kopgroep moet er toe leiden dat ondernemers op basis van de synergie - voordelen in het gebied gaan ontwikkelen. Daarnaast moet de samenwerking leiden tot een verbeterde promotie en marketing van het gebied.

Het meerjarig uitvoeringsprogramma Toekomstvisie TT wordt zodanig samengesteld dat maatregelen worden opgenomen, die op korte termijn met beperkte financiële middelen kunnen worden uitgevoerd. Daarnaast komen in het uitvoeringsprogramma maatregelen te staan die verdere uitwerking behoeven en op langere termijn gerealiseerd kunnen worden afhankelijk van de nog te onderzoeken dekkingsbronnen.

In de kopgroep wordt geïnvesteerd in samenwerking. Op basis van deze samenwerking worden producten opgesteld. Indien de samenwerking onder druk komt te staan, kan dit gevolgen hebben voor de promotie en marketing van het gebied. Hierdoor kan er vertraging ontstaan in de ontwikkelingsmogelijkheden.

Momenteel wordt onderzoek gedaan naar dekkingsmogelijkheden voor het meerjarig uitvoeringsprogramma Toekomstvisie TT. Afhankelijk van die dekkingsbronnen kunnen maatregelen in de planning worden gezet.

De financiële middelen vanuit de overheid staan onder druk. Hierdoor is de opgave groot om middelen beschikbaar te stellen met betrekking tot het meerjarig uitvoeringsprogramma.

Afhankelijk van de succesfactoren in de samenwerking tussen de ondernemers kunnen de producten, zoals gezamenlijke gebiedspromotie, vorm en inhoud krijgen. Het is van belang om voldoende financiële middelen beschikbaar te stellen voor het meerjarig uitvoeringsprogramma Toekomstvisie TT. Indien er voldoende middelen beschikbaar zijn, kan een goed inhoudelijk uitvoeringsprogramma worden samengesteld.

Tegen de vergunningverlening voor de bouw van het TT- Institute is een zienswijze ingediend. De procedure is met grote spoed afgerond om start bouw juli/augustus 2012 mogelijk te maken. Er is een beroepschrift ingediend. Hierdoor zal de planning (TT- Institute open augustus 2013) waarschijnlijk niet gehaald worden.

Inmiddels heeft het beroep gediend bij de Raad van State i.v.m de Crisis en Herstelwet (CHW). Uitspraak wordt begin december 2012 verwacht. In de oorspronkelijke planning is vertraging opgetreden.

De provincie heeft het onderzoeksbureau ZKA opdracht gegeven te onderzoeken wat er binnen het grondgebied van TT- World mogelijk is om ontwikkelingen versneld op gang te brengen.

3.2.5 Assen aan de Aa

Actuele situatie

Er zijn geen afwijkingen t.o.v. de vorige rapportage.

Verwachting/Prognose

De inhoud van de projecten en ideeën uit de visie Assen aan de Aa is 'flexibel'. In de loop van de tijd kunnen projecten / ideeën wijzigen op basis van nieuwe inzichten. Ook kan de (beperkte) beschikbaarheid van financiële middelen zorgen voor een gefaseerde uitvoering. Mogelijk worden in de toekomst nieuwe projecten en ideeën toegevoegd.

Amelte

Op 4 oktober 2012 heeft de raad ingestemd met het projectplan voor project 1, Amelte, uit de visie en het projecten- en ideeënboek.

Bosbeek/Nijlandsloop

Op 4 oktober 2012 heeft de raad ingestemd met een financieel kader voor de Bosbeek/Nijlandsloop en verder.

Idee 8 Geelbroek / Fietspad Zompdijk

Op 20 juni 2012 heeft het college ingestemd met de aanleg van het fietspad Zompdijk. Dit is een onderdeel van idee 8, Geelbroek. Langs het fietspad is een ecologische zone gedacht. Het fietspad wordt in het tweede kwartaal van 2013 gerealiseerd.

Toegangspoort

De Toegangspoort, inclusief verkeersremmende maatregelen en bijbehorende (wandel)paden, wordt voor een taakstellend bedrag van € 1.115.000 gerealiseerd. De Toegangspoort is een natuurtransferium met parkeergelegenheid en informatievoorziening over het Nationaal park Drentsche Aa. Tevens is het een startpunt van wandel- en fietsroutes. De Toegangspoort wordt gerealiseerd aan de oostkant van het Deurzerdiep, nabij Café de Aanleg. Deze locatie biedt onder andere mogelijkheden voor de verkeersremmende maatregelen aan de Rolderhoofdweg. Het projectleiderschap is overgegaan naar de gemeente Aa en Hunze. Zij zijn verantwoordelijk voor het vervolgtraject en realisatie. De planning van de Toegangspoort is erg krap. In verband met subsidietermijnen moest deze gerealiseerd zijn voor 1 januari 2013. Er is inmiddels duidelijk geworden dat er meer tijd beschikbaar is. De Toegangspoort wordt zo snel mogelijk, maar uiterlijk voor 1 januari 2014, gerealiseerd

Idee 3: Routes rond Loon

De aanleg van het zandpad betreft een kleine ingreep. Dit wordt gedekt uit regulier onderhoudsbudget.

3.2.6 Bosbeek/Nijlandsloop

Actuele situatie

Op 4 oktober 2012 heeft de raad ingestemd met een financieel kader voor de Bosbeek/Nijlandsloop

Verwachtingen/Prognose

Door besluitvorming in de raad is het mogelijk de onderdoorgang spoor-Nijlandsloop mee te nemen in het Tijd-Ruimte-Slot van Prorail in 2014. Dit onderdeel van het project wordt verder uitgewerkt binnen het project Stadsboulevard.

De financiële kansen voor het project Bosbeek / Nijlandsloop zijn in kaart gebracht. Er is een aantal varianten doorgerekend. Een sobere variant met een gecombineerd wandel-/fietspad in een bakconstructie met de beek er naast kost naar verwachting ca. € 3,1 miljoen ex BTW. De overige kosten zijn door DLG, bij het maken van de Visie Assen aan de Aa, becijferd op ca € 250.000. Het gaat om bescheiden beek- en landschapsherstel en een halfverhard wandel-/fietspad, zonder grondkosten. Op 4 oktober 2012 heeft de raad ingestemd met het financiële kader voor dit project.

Het project Bosbeek/Nijlandsloop wijst de Bosbeek/Nijlandsloop als een groene vinger de stad in waarlangs fietsers en wandelaars van en naar het Drentsche Aa-gebied kunnen gaan. Het idee is om een doorgaande fiets- en wandelroute te maken vanaf de Hertenkamp naar het Kerkepad bij Schieven. Daarnaast worden de beek en het beekdal hersteld. Belangrijk in dit project zijn het maken van onderdoorgangen onder de infrastructuur van de Stadsboulevard, de spoorlijn en de

Dennenweg. De onderdoorgangen onder de infrastructuur inclusief de hellingbanen worden uitgewerkt binnen het project Stadsboulevard om de planning zo optimaal mogelijk af te kunnen stemmen. Dit deel van het project valt voortaan onder de verantwoordelijkheid van het project Stadsboulevard.

3.2.7 Amelte

Actuele situatie

Op 4 oktober 2012 heeft de raad ingestemd met het projectplan voor project 1, Amelte, uit de visie en het projecten- en ideeënboek.

Verwachtingen/Prognose

Het project wordt de komende tijd verder uitgewerkt met omwonenden en belangengroepen. Er wordt een ontwerp opgesteld en de voorbereiding op uitvoering wordt opgepakt. Mogelijk kan in 2013 worden begonnen met de uitvoering van de eerste onderdelen. Het project moet in 2014 gerealiseerd zijn.

De totale kosten van het project Amelte zijn geraamd op € 943.000.

Op 4 oktober 2012 heeft de raad het voorbereidings- en uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld.

Amelte is een oud gebied met een landgoed- en esdorpen karakter tussen de wijk Assen Oost en het Deurzerdiep. In het gebied kunnen alle uitgangspunten uit de visie Assen aan de Aa een plek krijgen. Dit is uitgewerkt in het projectplan dat in september 2012 in de raad is behandeld.

3.3 Programmatische opgaven

Sensor

Sensortechnologie is één van de speerpuntsectoren van het economisch beleid van de gemeente Assen. Het uiteindelijke doel is een cluster dat programmatische samenhang heeft en fysiek samengevoegd is in een campusachtige omgeving. De afgelopen maanden heeft een procesontwikkelaar in opdracht van de gemeente Assen, de provincie Drenthe en de Stichting Sensor Universe een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van de ontwikkeling van een sensorkenniscampus. Dit onderzoek richt zich op het gezamenlijke commitment van de partners waarbij profiel van de campus, de locatie binnen Assen en de globale financiële doorrekening van het te kiezen concept centraal staan. De haalbaarheid van de ontwikkeling van werklandschap Assen-Zuid en de realisatie van de kenniscampus aldaar worden in dit onderzoek betrokken. In november 2012 worden de resultaten van het onderzoek gepresenteerd. In het kader van Sensor City wordt nagegaan of de bereikbaarheid/doorstroming in de stad verbeterd kan worden door intelligente verkeersmanagementsystemen.

Tijdelijke bereikbaarheid

In het derde kwartaal is intensief gewerkt aan de optimalisering van de tijdelijke bereikbaarheid tijdens de uitvoering van de FlorijnAs. Op basis van een analyse van de planning van de

projecten worden de knelpunten in beeld gebracht, met daarbij de tijd dat ze zich voordoen. Op basis van die analyse worden oplossingen voorgesteld en onderzocht. Een uitgebreide communicatie met de stakeholders hoort bij de aanpak. Het uitgewerkte plan voor de FlorijnAs zal afgestemd worden met de overige plannenvoor de openbare ruimte in de stad. In de eerste helft van 2013 is het plan beschikbaar.

3.4 Communicatie

In het derde kwartaal van 2012 stond voornamelijk het Stationsgebied op de participatieagenda. Er is gesproken met bewoners aan de oost- en de westzijde van het station, en de participatiegroep kwam wederom bij elkaar. Er is veel uitgewisseld over bijvoorbeeld verkeer en parkeren en sociale veiligheid. Vanuit de bewoners kwamen bruikbare suggesties die in de plannen verwerkt konden worden. Daarnaast zijn er door bewoners en bedrijven wederom veel ideeën naar voren gebracht die we in een latere fase, bij het inrichtingsplan, kunnen gaan onderzoeken. Daarmee ligt er nu al een stevige basis van ideeën voor dit inrichtingsplan. Ook is gesproken met bedrijven in de spoorzone. Hiervoor is een aparte bijeenkomst georganiseerd om zo in kleinere kring goed op alle plannen in te kunnen gaan.

Vanuit andere projecten zijn in deze fase vooral individuele gesprekken gevoerd. Ook is de ondernemersgroep voor de Toeristisch Recreatieve Zone in de zomer en in september bijeen gekomen om van gedachten te wisselen over het gebied.

Inmiddels is ook de voorbereiding voor de uitvoering van de FlorijnAs weer een stapje verder. Communicatie en informatie zijn daarbij straks cruciaal. Er wordt inmiddels gewerkt aan een totaal doelgroepenoverzicht en een middelenplanning voor de uitvoeringsjaren. Verder zijn er veel voorbereidende werkzaamheden verricht voor diverse nieuwe communicatiemiddelen. Ook deze middelen worden nu voorbereid op de latere uitvoeringsfase.

De nieuwe website van de FlorijnAs is in november 2012 online gaan.

4. Geld

4.1 Investeringsramingen

In januari 2012 is door de raad voor het laatst de investeringsraming vastgesteld voor de FlorijnAs projecten. Uiterlijk in januari 2013 zal er een nieuwe investeringsraming worden voorgelegd, waarin de laatste scopewijzigingen zijn opgenomen en de raming op het prijsniveau van 2013 wordt gebracht. In december zal een aanvraag voor het voorbereidingskrediet 2013 aan de raad worden voorgelegd.

In oktober heeft de raad ingestemd met het verlenen van een uitvoeringskrediet voor de Blauwe As, het deel van de Nobellaan/Weiersstraat tot en met de sluis in het Havenkanaal inclusief de bruggen voor een bedrag van € 32.350.000.

Overzicht investeringsraming FlorijnAs projecten en beschikbaar gestelde kredieten						
Projecten	Investeringsraming prijspeil 2011	Voorbereidings krediet t/m 2012	Uitvoeringskrediet en t/m 2012	Totaal kredieten t/m 2012	Risicovoorziening RSP (BTW)	Ruimte
	1	2	3	4 (= 2 + 3)	5	6 (= 1 - 4 - 5)
Bedragen x € 1 miljoen						
RSP projecten						
Algemeen:						
Programmakosten FlorijnAs	€ 7,7	€ 3,6		€ 3,6		€ 4,1
Masterplan	€ 0,8	€ 0,8		€ 0,8		€ 0,0
Structuurvisie	€ 0,4	€ 0,3		€ 0,3		€ 0,1
subtotaal algemeen	€ 8,9	€ 4,7	€ 0,0	€ 4,7		€ 4,2
Blauwe As 2e fase	€ 48,9	€ 1,6	€ 39,9	€ 41,5	€ 7,4	€ 0,0-
Stationsgebied	€ 55,2	€ 2,3		€ 2,3		€ 52,9
Stadsboulevard	€ 40,8	€ 1,1	€ 0,2	€ 1,2		€ 39,6
Assen Zuid infrastructuur	€ 57,6	€ 0,9	€ 2,6	€ 3,6		€ 54,0
Totaal RSP projecten	€ 211,4	€ 10,7	€ 42,7	€ 53,3	€ 7,4	€ 150,7
Gebiedsontwikkeling	1	2	3	4 (= 2 + 3)	5	6 (= 1 - 4)
Havenkw artier	p.m.	€ 2,3		€ 2,3	N.v.t.	€ 0,0
Assen Zuid werklandschap	€ 101,8	€ 2,4	€ 35,0	€ 37,4	N.v.t.	€ 64,4
Assen zuid TRZ	N.v.t.	€ 0,7		€ 0,7	N.v.t.	€ 0,0
Revitalisering Stadsbedrijvenpark	N.v.t.	€ 0,4		€ 0,4	N.v.t.	€ 0,0
Assen aan de Aa	N.v.t.	€ 0,5	€ 0,3	€ 0,8	N.v.t.	€ 0,0
Toegangspoort Dijkveld	N.v.t.	€ 0,2		€ 0,2	N.v.t.	€ 0,0
Totaal gebiedsontwikkeling	€ 101,8	€ 6,5	€ 35,3	€ 41,8	N.v.t.	€ 64,4
Totaal	€ 313,2	€ 17,2	€ 77,9	€ 95,1	€ 7,4	€ 215,1

De investeringsraming van de RSP - projecten ten bedrage van € 211,4 miljoen wordt als volgt gedekt:

Dekking inv. raming RSP projecten		
Bedragen x € 1 miljoen		
Rijksbijdrage		€ 153,5
Cofinanciering:		
1. Gemeente Assen	€ 16,9	
2. Gemeente Assen	€ 13,6	
3. Provincie Drenthe	€ 13,7	
4. Regio Groningen Assen	€ 13,7	
		€ 57,9
		€ 211,4

De dekking van de cofinanciering is als volgt geregeld:

Ad 1: Gemeente Assen € 16,9 miljoen

Een van de afspraken uit het convenant van 2010 met de provincie en de gemeente is dat provincie de aanleg van de Norgerbrugtracé voor een bedrag van € 14,0 miljoen en de bijdrage in de verdubbeling van de N33 € voor 2,0 miljoen overneemt (bedragen uit het convenant op prijspeil 2008). Bij de gemeente valt de hiervoor gereserveerde dekking van € 16,0 miljoen vrij (prijspeil 2011 € 16,9 miljoen). Dit bedrag wordt ingezet voor de cofinanciering van de FlorijnAs. Inmiddels is met de provincie afgesproken dat de lopende planvorming voor het Norgerbrugtracé wordt stopgezet. Er wordt onderzocht hoe de woonwijk Kloosterveen anders kan worden ontsloten. Als gevolg hiervan draagt de provincie voor een bedrag van € 14 miljoen bij aan de realisatie van de binnenstedelijke gebiedsontwikkeling.

Ad 2, 3, 4: Gemeente Assen, provincie Drenthe en Regio Groningen Assen

Een andere afspraak uit het convenant van 2010 met de provincie en de gemeente is dat is een bedrag van € 39 miljoen (prijspeil 2008) extra cofinanciering wordt ingebracht door de gemeente, provincie en Regio Groningen Assen, elk voor € 13 miljoen. De extra cofinanciering is nodig omdat een bedrag van € 39 miljoen in mindering wordt gebracht op de rijksbijdrage voor de FlorijnAs en doorstroomt via de provincie naar Zuid oost Drenthe ten behoeve van de spoorlijn Zwolle-Coevorden-Emmen.

Ad 2: Gemeentelijke cofinanciering € 13,6 miljoen

De cofinanciering van de gemeente wordt als volgt gedekt:

Verwachte dekking gemeentelijke cofinanciering			
Bedragen x € 1 miljoen			
Gemeentelijke cofinanciering			€ 13,6
Dekking:			
Aandeel verdubbeling De Haar 2008	€ 1,0		
Provinciale bijdrage idem	€ 0,8		
Subsidie SNN (OP EFRO/Kompas) idem	€ 0,9		
Herstel damw anden Het Kanaal 2008	€ 0,9		
Inzet medewerkers gedekt uit beleidsproducten	€ 1,1		
Bijdrage vanuit Assen zuid w erklandschap via Algemene reserve Grondbedrijf en FGP	€ 5,0		
Bijdrage beheer Blauw e As	€ 2,0		
Totaal gerealiseerde dekking			€ 11,7
Nog te dekken			€ 1,9

Het nog ontbrekende deel zal gevonden moeten worden in de bijdrage vanuit beheer voor de Stadsboulevard en het Stationsgebied.

Ad 3: Provincie Drenthe € 13,7 miljoen.

De bijdrage van de provincie wordt verrekend met het deel van de rijksbijdrage dat doorstroomt naar de provincie ten behoeve van de spoorlijn Zwolle-Coevorden-Emmen. Verrekening vindt plaats op basis van de uitbetaling van de rijksbijdrage conform het afgesproken kasritme . Het provinciaal aandeel over 2009 en 2010 is betaald aan de provincie.

Ad 4: Bijdrage Regio Groningen – Assen € 13,7 miljoen

De definitieve financiële bijdrage vanuit de regio Groningen Assen aan de FlorijnAs moet nog worden vastgesteld. Uitgegaan wordt van de toegezegde cofinanciering van ruim € 13 miljoen. De cofinanciering RGA staat als voorlopig bedrag in het Meerjaren Investerings Programma van de RGA. Er is een notitie geschreven voor de onderbouwing van de definitieve aanvraag. Met een presentatie in november 2012 en een politiek bestuurlijk traject wordt aangestuurd op besluitvorming voor 1 januari 2013. Bij een positieve besluitvorming zullen vanaf februari 2013 de deelprojecten bij de regio worden ingediend voor de daadwerkelijke uitbetaling van de cofinanciering. De bijdrage van de regio is met name bestemd voor verbeteringen op het gebied van fiets en busvervoer.

4.2 Stand kredieten

De stand van de uitputting van de kredieten tot en met september 2012 is als volgt (alle bedragen x € 1,0 miljoen)

4.2.1 Voorbereidingskredieten RSP projecten

Projecten	Krediet	Uitgaven t/m sept 2012	Prognose	Ruimte t/m 2012
RSP projecten				
Algemeen:				
Programmakosten FlorijnAs	€ 3,6	€ 2,6	€ 2,9	€ 0,7
Masterplan	€ 0,8	€ 0,8	€ 0,8	€ 0,0
Structuurvisie	€ 0,3	€ 0,3	€ 0,3	€ 0,0
subtotaal algemeen	€ 4,7	€ 3,7	€ 4,0	€ 0,8
Blauw e As 2e fase	€ 1,6	€ 1,3	€ 1,4	€ 0,2
Stationsgebied	€ 2,3	€ 1,3	€ 1,6	€ 0,6
Stadsboulevard	€ 1,1	€ 1,3	€ 1,7	€ 0,6
Assen Zuid infrastructuur	€ 0,9	€ 0,7	€ 0,7	€ 0,2
Totaal RSP projecten	€ 10,7	€ 8,4	€ 9,4	€ 1,3

Bij de programmakosten worden de kosten voor communicatie nog niet volledig besteed. Het verwachte overschot wordt verrekend met de kredietaanvraag voor 2013. Dit heeft o.a. als reden dat de kosten voor de maquette nog niet volledig zijn besteed. Bij diverse andere projecten is voor met name externe communicatiekosten minder uitgegeven dan geraamd.

Vorbereidingskosten gebiedsontwikkelingsprojecten

Projecten	Krediet	Uitgaven t/m sept 2012	Prognose	Ruimte t/m 2012
Gebiedsontwikkelingsprojecten				
Havenkw artier	€ 2,3	€ 2,2	€ 2,3	€ 0,0
Assen Zuid w erklandschap	€ 2,4	€ 2,0	€ 2,1	€ 0,3
Assen zuid TRZ	€ 0,7	€ 0,5	€ 0,5	€ 0,2
Revitalisering Stadsbedrijvenpark	€ 0,4	€ 0,2	€ 0,2	€ 0,2
Assen aan de Aa	€ 0,5	€ 0,4	€ 0,5	€ 0,0
Toegangspoort Dijkveld	€ 0,2	€ 0,1	€ 0,1	€ 0,0
Totaal gebiedsontw ikkeling	€ 6,5	€ 5,4	€ 5,7	€ 0,8

Voor het project werklandschap Assen Zuid is inmiddels een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld. Het niet gebruikte deel van het voorbereidingskrediet van 2012 wordt bij de jaarrekening verrekend met dit krediet.

Bij het project Assen Zuid Toeristisch Recreatieve Zone (TRZ) is scherp gestuurd op de uitgaven. Daardoor blijft er voor 2013 nog budget over om dan nog de nodige activiteiten te kunnen ontwikkelen.

Bij het project Revitalisering Stadsbedrijvenpark is het budget voor 2012 niet volledig besteed omdat de subsidiebeschikking van de provincie nog niet is afgegeven. Zie ook de toelichting bij Revitalisering Stadsbedrijvenpark 3.2.4.

4.2.2 Beschikbaar gestelde uitvoeringskredieten RSP projecten

Projecten	Krediet	Uitgaven t/m sept 2012	Prognose	Risicovoorz iening (BTW)	Ruimte
RSP projecten					
Blauwe As 2e fase	€ 39,9	€ 4,2	€ 32,5	€ 7,4	€ -
Stationsgebied					
Stadsboulevard	€ 0,2	€ 0,0	€ 0,2		€ 0,0-
Assen Zuid infrastructuur	€ 2,6	€ 2,6	€ 2,6		€ 0,0
Totaal RSP projecten	€ 42,7	€ 6,9	€ 35,3	€ 7,4	€ 0,0-

4.2.3 Uitvoeringskredieten Gebiedsontwikkelingsprojecten

Projecten	Krediet	Uitgaven t/m sept 2012	Prognose	Ruimte
Gebiedsontwikkelingsprojecten				
Assen aan de Aa:				
Fietspad Oude spoorbaan	€ 0,3	€ 0,2	€ 0,2	€ 0,1
Assen zuid w erklanschap	€ 35,0		€ 35,0	€ -
Totaal gebiedsontw ikkeling	€ 35,3	€ 0,2	€ 35,2	€ 0,1

5. Tijd

Om beter te kunnen sturen met de planning wordt een professionele planner aangetrokken die zowel de planningen van de onderliggende projecten als ook de planning op programmaniveau gaat opstellen. De volgende fase van het programma met de vele deelprojecten vereist een sterkere sturing op de planning op programmaniveau.

Op basis van de nu beschikbare planning over het derde kwartaal 2012 kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

Voor de Stadsboulevard wordt het VO opgesteld en dit zal klaar zijn in december 2012. Daarna volgt het definitief ontwerp dat gereed zal zijn in maart 2013. Het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied is beschikbaar in december 2012. Hierna moet een samenwerkingsverband met NS en ProRail worden opgesteld. Het opstellen hiervan is gepland in juni 2013. Vanaf 2014 komen deze projecten in de uitvoeringsfase en zullen gereed zijn voor 2020.

Voor de afrit op de A28 Assen TT is het ontwerp en het bestemmingsplan gereed in december 2012. Eind 2013 moeten de onteigeningsprocedures zijn afgerond. In 2014 kan dan de uitvoering worden opgepakt.

De afronding van de uitvoering van de Blauwe As deel 1, van de Vaart tot aan de Nobellaan/Weiersstraat is gepland in het tweede kwartaal van 2014. Met de uitvoering van deel 2, de bruggen en sluis en de inrichting openbare ruimte wordt begonnen in 2014. Afronding hiervan is gepland in het tweede kwartaal van 2015.

Voor het Havenkwartier wordt een haalbaarheidsstudie en een gebiedsexploitatie opgesteld, dat zal gereed zijn in december 2012. De bijbehorende bestemmingsplannen worden afgerond in juni 2013.

Het feit dat de uitvoering van de RSP projecten zich volgens de voorliggende planning concentreert in de jaren vanaf 2013 tot en met 2018 betekent het nodige voor de opgave om de stad bereikbaar te houden. Hier moet nadrukkelijk op de planning worden gestuurd middels bijvoorbeeld fasering van de projecten of delen daarvan en middels een gecoördineerde integrale benadering op stedelijk niveau. Dit wordt uitgewerkt in het Minder hinder plan. Een regiegroep stuurt het Minder Hinderplan aan.

De regiegroep is verantwoordelijk voor:

- Overall communicatie (overkoepelend met één loket voor alle bereikbaarheids vraagstukken):
- Integrale afstemming planning/fasering;
- Coördineren (overall) flankerende maatregelen op netwerkniveau:
 - verkeersmanagement/omleiding-routes
 - mobiliteitsmanagement.

6. Risico's

6.1 Programmaniveau

6.1.1 Scope

In de overeenkomst met de provincie Drenthe is een inspanningsverplichting afgesproken om € 20 miljoen in te verdienen voor de concrete RSP-projecten. De spoorse aanpassingen rond het station Assen-Zuid vallen onder een apart RSP-project en zijn geen onderdeel van het concrete project 'Bereikbaarheid Assen' maar van het concrete project Openbaar vervoer.

Een risico wordt gevormd door de onzekerheid dat het evenementenstation Assen Zuid niet doorgaat. De oorzaak hiervan kan zijn dat er geen haalbare exploitatie gevoerd kan worden door de NS. Dit kan vertragend werken in de uitwerking van het stedenbouwkundig plan voor het werklandschap Assen Zuid. Ook wordt de financiële dekking voor project minder, maar daar staan ook lagere uitgaven tegenover. Er vindt nu een onderzoek plaats naar de mogelijkheden van een evenementenstation, waaruit eventueel in de toekomst alsnog een volwaardig station kan worden gerealiseerd.

6.1.2 Geld

BTW compensatie

Binnen het ministerie van Financiën wordt in het kader van de bezuinigingen op rijksniveau betwijfeld of het terecht is dat de rijksbijdrage RSP inclusief BTW is, terwijl de noordelijke RSP- partners delen van deze BTW kunnen compenseren. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu heeft hierover overleg gevoerd met het ministerie van Financiën. Het ministerie van Financiën is van mening dat er 7 % gekort moet worden op de rijksbijdragen van 2012 en 2013.

In noordelijk verband (provincies en gemeenten uit het RSP) wordt bekeken welke bestuurlijke actie nodig is om de korting van 7 % op de rijksbijdrage te voorkomen en daarnaast te zorgen voor compensatie voor de BTW stijging van 19 % naar 21 % per 1 oktober 2012. Omdat de BTW kwestie 3 ministeries raakt, het ministerie van Financiën (BTW compensatie) , van Infrastructuur en Milieu (contractpartners RSP) en van Binnenlandse Zaken (provincie – en gemeentefonds), is dit geen eenvoudige opgave.

De nieuwe regering heeft het voornemen om het BTW compensatiefonds in zijn geheel af te schaffen met ingang van 2015. Ook voor 2014 wordt al een beperking aangekondigd. Onduidelijk is nog wat de effecten voor 2014 en verder zijn. Wel is duidelijk dat het jaar 2013 het laatste jaar zal zijn waarover nog BTW kan worden gecompenseerd.

Regio bijdrage Regio Groningen Assen

De definitieve financiële bijdrage vanuit de regio Groningen Assen moet nog worden vastgesteld. Uitgegaan wordt van de toegezegde cofinanciering van ruim € 13 miljoen. De cofinanciering RGA staat in het MIP van de RGA, maar is nog geen harde toezegging. Mocht de cofinanciering van de RGA niet doorgaan, dan ontstaat een tekort in de dekking.

Beheerkosten FlorijnAs projecten

Met name de kunstwerken welke worden gerealiseerd binnen de FlorijnAs projecten brengen beheer- en onderhoudskosten met zich mee. Met deze kosten is onvoldoende of geen rekening

gehouden in de begroting van de Algemene dienst. Bij de Blauwe As is ten laste van het RSP budget voor de eerste 10 jaar een bedrag meegenomen voor onderhoud van de kunstwerken van € 805.000. Voor de kosten van beheer (bediening en o.a. energieverbruik) is in de meerjarenraming een bedrag opgenomen van € 100.000 per jaar vanaf 2015. Voor het beheer en onderhoud van de overige projecten (Stadsboulevard, Stationsgebied, Assen Zuid) zijn de effecten nog niet bekend, maar zullen aanzienlijk zijn.

6.1.3 Tijd

In het convenant tussen Rijk en regio van 23 juni 2008 is een kasritme opgenomen voor de uitbetaling van de Bereikbaarheidsprojecten. Het convenant gaat ervan uit, gelet op het aangegeven kasritme, dat de concrete projecten in 2020 zijn afgerond. Voor deze projecten is niet de vraag óf zij zullen worden uitgevoerd, maar hoe en wanneer. Om de risico's te minimaliseren wordt er op gestuurd dat voor 2020 alle verplichtingen zijn aangegaan en de projecten zijn afgerond. De huidige planning laat zien dat het zeer aannemelijk is dat de projecten dan zijn afgerond. Het Rijk wordt jaarlijks op de hoogte gehouden van de voortgang van de FlorijnAs projecten.

Tijdens de uitvoeringsfase van de diverse projecten kunnen er problemen ontstaan met de bereikbaarheid van de stad. Om hierop te kunnen sturen is Minder hinder plan opgesteld. Zie voor verdere bijzonderheden de toelichting bij hoofdstuk 5 Planning.

De gemeente is voor een deel afhankelijk van 'spoorse doorlooptijden' waarvoor ProRail en NS verantwoordelijk zijn, die bepaalde acties en vergunningen vergen, hetgeen een risico vormt voor de planning van het Stationsgebied en in mindere mate voor Assen Zuid.

6.2 Risico's in de projecten

Stationsgebied

Uit een in opdracht van ProRail uitgevoerde studie naar niet gesprongen explosieven blijkt dat een groter gebied dan verwacht door oorlogshandelingen niet zonder meer veilig genoeg is voor het doen van reguliere bodemonderzoeken. Een adviesbureau is inmiddels in de arm genomen om mogelijke oplossingen en maatregelen in kaart te brengen.

Stadsboulevard

Voor het bepalen van het tracé van de Mandemaattunnel moet overeenstemming met de eigenaren van de (aangrenzende) percelen te worden bereikt. De uitvoering van de Mandemaattunnel is gepland in 2014 (tijdens het reeds door ProRail geplande buitendienststelling/ Tijd Ruimte Slot). Dit kan de onderhandelingen onder druk zetten.

Blauwe As

Alles verloopt volgens het werkplan met uitzondering van de planning voor de start van de werkzaamheden m.b.t. de sluis en het water. Deze is iets uitgelopen vanwege vertraging in de voorbereiding. Hierover is een brief naar de aanwonenden gegaan waarin is uitgelegd dat de vertraging komt doordat het DO voor de sluis moest worden aangepast. Daarnaast is ook vertraging ontstaan doordat er nog een deel van de oude sluis is aangetroffen waardoor het meer tijd heeft gekost om deze te verwijderen. Er wordt op gestuurd de oplevering binnen de afgesproken planning te laten plaatsvinden.

Assen zuid infrastructuur

Aansluiting Assen TT op de A28:

De planning voor ontwerp, bestemmingsplan en voorbereiding op realisatie is erg krap. Diverse gronden moeten nog verworven worden. Tijdige verwerving is cruciaal voor een tijdige uitvoering.

Afhankelijk van de nadere eisen van Rijkswaterstaat moet het verkeerskundig ontwerp mogelijk op details worden aangepast. Dit kan eventueel leiden tot vertraging in het ontwerpproces en de voorbereiding op realisatie.

Station Assen Zuid

Het technische haalbaarheidsonderzoek moet uitwijzen wat de investeringskosten zijn voor het evenementenstation. Op basis hiervan kan worden bepaald of dit past binnen het beschikbare RSP budget Openbaar vervoer. De businesscase van NS en het overleg met ondernemers van evenementen moeten laten zien of een evenementen station mogelijk is.

A28-N33

De verdubbeling van de N33 (en daarmee de verknoping van A28-N33) is gegund.

Rijkswaterstaat loopt mogelijk vertraging op in de voorbereiding op de realisatie. Daarnaast komt mogelijk de bereikbaarheid bij evenementen onder druk te staan in verband met de werkzaamheden.

Werklandschap Assen zuid

Door de verdere vertraging in de ontwikkeling van bedrijventerreinen en werklandschappen duurt het misschien nog langer dan verwacht voordat het plangebied tot ontwikkeling komt. Als dat het geval is zijn er gevolgen voor de grondexploitatie.

Rijkswaterstaat heeft een bieding gedaan op een deel van de gronden in Assen Zuid voor de verknoping N33 - A28. Deze bieding is vele malen hoger dan tot nu toe in het plangebied werd gehanteerd. Dit levert de gemeente mogelijk een schadebedrag van €1,3 miljoen op. De juridische mogelijkheden voor het indienen van een claim bij Rijkswaterstaat worden onderzocht.

Revitalisering Stadsbedrijvenpark

Op dit moment heeft de provincie nog geen besluit genomen over toewijzing van de REP en PHP middelen. Vertraging van dit besluit leidt tot vertraging in de uitwerking van het projectplan tot een uitvoeringsplan. Dit kan gevolgen hebben voor de PHP subsidie. Deze vereist namelijk dat de revitalisering voor 1 januari 2016 is afgerond.

Door de bezuinigingen van het Rijk bestaat een kans dat het aantal uit te keren subsidies verkleind wordt. Om de ambitie uit het projectplan te realiseren is financiering vanuit externe subsidieprogramma's noodzakelijk. Om dit risico te beheersen moeten de externe subsidies zo spoedig mogelijk veilig gesteld worden.

Toeristisch Recreatieve Zone (TRZ)

Momenteel wordt onderzoek gedaan naar dekkingsmogelijkheden voor het meerjarig uitvoeringsprogramma Toekomstvisie TT. Afhankelijk van die dekkingsbronnen kunnen maatregelen in de planning worden gezet.

De financiële middelen vanuit de overheid staan onder druk. Hierdoor is de opgave groot om middelen beschikbaar te stellen met betrekking tot het meerjarig uitvoeringsprogramma.

Afhankelijk van de succesfactoren in de samenwerking tussen de ondernemers kunnen de producten, zoals gezamenlijke gebiedspromotie, vorm en inhoud krijgen.

Het is van belang om voldoende financiële middelen beschikbaar te stellen voor het meerjarig uitvoeringsprogramma Toekomstvisie TT. Indien er voldoende middelen beschikbaar zijn, kan een goed inhoudelijk uitvoeringsprogramma worden samengesteld.

Tegen de vergunningverlening voor de bouw van het TT- Institute is een zienswijze ingediend. De procedure is met grote spoed afgerond om start bouw juli/augustus 2012 mogelijk te maken. Er is een beroepschrift ingediend. Hierdoor zal de planning (TT- Institute open augustus 2013) waarschijnlijk niet gehaald worden.

Inmiddels heeft het beroep gediend bij de Raad van State i.v.m de Crisis en Herstelwet (CHW). Uitspraak wordt begin december 2012 verwacht. In de oorspronkelijke planning is vertraging opgetreden.

Bosbeek

Voor de realisatie van de tunnel Bosbeek / Nijlandsloop ligt er een risico dat de realisatie niet plaats kan vinden tijdens het Tijd-Ruimte-Slot van Prorail dat gepland staat voor 2014.

Op financieel gebied zijn er risico's ten aanzien van de engineering. De engineering van de spoorbrug zal door Prorail gebeuren. De gemeente heeft beperkt sturing op deze engineeringkosten.

Daarnaast rest er nog een zoekopgave van € 110.000 om de dekking rond te krijgen. Bij de aanvraag voor het uitvoeringskrediet wordt een sluitende begroting neergelegd.

Bijlage 1: RSP schema

