

## Raadsvoorstel

jaar	stuknr. Raad	categorie/agendanr.	stuknr. B. en W.
2012	RA12.0035	B 1	12/343

### Onderwerp:

Uitvoeringskrediet project Hondsrugwegtunnel

Portefeuillehouder: J. Kuper

Programmabureau Centrumvernieuwing Emmen

H.J. Hoefsloot, telefoon ((0591)68 94 07)

### Aan de gemeenteraad

#### Voorgesteld besluit

1. ter realisatie van het totale project Hondsrugwegtunnel (inclusief bijbehorende voorzieningen) een krediet van € 43,5 miljoen beschikbaar te stellen
2. de totale investeringen Hondsrugwegtunnel van in totaal € 45 miljoen (€ 43,5 miljoen uitvoeringskrediet + € 1,5 miljoen voorbereidingskrediet) als volgt te dekken:
  - a. € 26.000.000 RSP Bereikbaarheidsbijdrage provincie Drenthe
  - b. € 2.514.841 EFRO-subsidie "Atalanta, De economie van de Verbinding"
  - c. € 1.257.420 RSP-plus bijdrage provincie Drenthe (co-financiering EFRO)
  - d. € 15.227.739 inzet van gemeentelijke dekkingsmiddelen; te weten:
    - d1. € 1.105.000 Reserve ISV
    - d2. € 1.950.000 Fonds Bovenwijks
    - d3. € 12.172.739 uit beschikbare kapitaallastenbudgetten m.b.t. Atalanta in de gemeentelijke exploitatiebegroting.
3. de tijdelijke claim op de VAR van € 1,5 miljoen voor de dekking van het voorbereidingskrediet Hondsrugwegtunnel (achtervang) te laten vervallen.

#### Samenvatting

De voorbereiding van het ontwerptraject van de Hondsrugwegtunnel is thans zo ver gevorderd dat de aanbestedingsprocedure gepubliceerd kan worden op de aanbestedingskalender. Ten behoeve van de realisatie van de Hondsrugwegtunnel wordt verzocht een uitvoeringskrediet van € 43,5 miljoen euro beschikbaar te stellen.

#### Bijlagen:

- Tekening met systeemgrens Hondsrugwegtunnel
- Boekje ontwerpbeelden Hondsrugwegtunnel
- Coördinatieovereenkomst Emmen Centrum
- Nutstracé Centrumvernieuwing Emmen
- Risico-analyse Hondsrugwegtunnel

#### Stukken ter inzage:

Collegiebesluit d.d. 3 april 2012 en de daarbij behorende stukken

jaar	stuknr. Raad	categorie/agendanr.	stuknr. B. en W.
2012	RA12.0035	B 1	12/343

#### **1. Aanleiding voor het voorstel**

De realisatie van de Hondsrugwegtunnel is een project van Centrumvernieuwing Emmen en onderdeel van de integrale gebiedsontwikkeling waartoe uw raad besloot op 18 december 2008 (Atalanta). Thans is de voorbereiding van het ontwerp- en aanbestedingstraject zo ver gevorderd dat een uitvoeringskrediet voor dit project kan worden aangevraagd.

#### **2. Argumentatie/beoogd effect**

Het beoogde effect is voortgang in de planvorming, aanbesteding en realisatie van het project Hondsrugwegtunnel.

Het ontwerp van de Hondsrugwegtunnel is een uitwerking gebaseerd op de door ons college vastgestelde stedenbouwkundige uitgangspunten. In deze paragraaf 2 is voor uw raad informatie opgenomen betreffende:

- 1 het proces van voorbereiding
- 2 beschrijving van het project Hondsrugwegtunnel
- 3 de bouwfase / bereikbaarheid
- 4 de aanbesteding

### **1 Het proces van voorbereiding**

Bij brieven van 14 maart 2011 en 21 juli 2011 hebben wij u bericht over het lopende proces. Hieronder geven wij voor de volledigheid een korte terugblik.

Op 21 december 2010 besloot ons college om de procedure aanbesteding Hondsrugwegtunnel ter voorkoming van juridische procedures aan te houden. Op 12 april 2011 hebben wij een besluit genomen inzake de herstart van de procedure aanbesteding. Ons besluit hield in om, in afwijking van het van 28 september 2010 vastgestelde Inkoopplan en in aansluiting op ons besluit tot het aanhouden van de aanbestedingsprocedure, de aanbestedingsprocedure voort te zetten door middel van een niet-openbare procedure (met voorafgaande selectie).

Aan het nemen van dit besluit heeft een aantal argumenten ten grondslag gelegen, welke in voornoemde brief van 14 maart 2011 zijn beschreven.

In het kader van de herstart werd daarna binnen korte termijn een Plan van Aanpak uitgewerkt voor de te voeren procedure. Globaal kon worden aangegeven dat de gewijzigde vorm van aanbestedingsprocedure ten opzichte van de oorspronkelijke vorm vanaf de herstart evenveel tijd in beslag ging nemen. De documenten die tot op dat moment waren gemaakt in het kader van de gevoerde aanbestedingsprocedure konden grotendeels worden gebruikt bij het voortzetten van de aanbestedingsprocedure door middel van de niet openbare procedure.

Op 19 juli 2011 hebben wij het bedoelde Plan van Aanpak vastgesteld. Dat Plan van Aanpak beschreef drie kerntaken:

- Het opstellen van een Engineer&Construct-contract: hiertoe behoort de uitwerking van het ontwerp van de tunnel.
- Het voeren van coördinatie-overleg ten behoeve van technische afstemming tussen projecten en de bereikbaarheidsaspecten van het centrum tijdens de bouwwerkzaamheden.
- Het voorbereiden en voeren van de (juridische) aanbestedingsprocedure ten behoeve van de gunning aan een aannemer.

In aansluiting op het besluit van ons college van 19 juli 2011, inzake het vaststellen van het uitgewerkt Plan van Aanpak aanbestedingstraject Hondsrugwegtunnel, is door het ontwerpteam, op basis van de door ons college op eveneens 19 juli 2011 vastgestelde stedenbouwkundige uitgangspunten ten behoeve van het ontwerp van de Hondsrugwegtunnel, het ontwerp van de tunnel gemaakt. Bij het maken van dit ontwerp werden tevens de toevoerende wegen en kruisingen, rioolverleggingen en centrumbrede bereikbaarheidscomponenten voor de toekomstige aannemer meegenomen. Door deze onderdelen in één keer aan te besteden werd een deel van de langere voorbereidingstijd weer goedge maakt.

Aan het eind van de ontwerperperiode kan thans een uitvoeringskrediet voor dit werk bij uw raad aangevraagd worden. Tevens kan dan de daadwerkelijke Europese niet-openbare aanbestedingsprocedure met voorselectie worden gestart, op basis van het gemaakte ontwerp. (Engineer& Construct). Indien de procedure volgens planning verloopt, kan in november/december 2012 kan de gunning plaatsvinden.

## **2 Beschrijving van het project Hondsrugwegtunnel:**

In aansluiting op het besluit van ons college van 19 juli 2011 inzake het vaststellen van een uitgewerkt Plan van Aanpak aanbestedingstraject Hondsrugwegtunnel is door het – gemeentelijk- ontwerpteam, op basis van de door ons college eveneens op 19 juli 2011 vastgestelde stedenbouwkundige uitgangspunten ten behoeve van het ontwerp van de Hondsrugwegtunnel, het ontwerp van de tunnel gemaakt. Bij het ontwerp zijn de volgende onderdelen betrokken (de scope):

- tunnelbuizen van 235 meter, inclusief wegdek met 2x2 rijstroken;
- circa 1 meter gronddekking/afdekking van de tunnelbak;
- in- en uitrit van de tunnel en aansluiting op bestaande wegen;
- aanpassingen aan verkeerssystemen (verkeerslichten, signalering);
- aanpassingen aan de Hondsrugweg en de kruisingen ter hoogte van de Van Schaikweg en de Westerstraat en het nieuw aan te leggen kruispunt en ontsluiting Holdert;
- het verleggen van de kabels en leidingen ten behoeve van de realisatie van het project de Tunnel Hondsrugweg;
- het verleggen van de riolering ten behoeve van de realisatie van het project de Tunnel Hondsrugweg.

In de bijlage is een tekening met de systeemgrens van het project bijgevoegd.

Hieronder wordt op een aantal belangrijke punten van het ontwerp nader ingegaan. Als bijlage is een boekje met ontwerpbeelden Hondsrugwegtunnel bijgevoegd. Daarnaast is het ontwerp van de Hondsrugwegtunnel in de vorm van een animatie beschikbaar. De animatie is opgesteld op basis van de technische ontwerptekeningen en dient ter informatie aan belangstellenden en zal ook informatief aan het E&C-contract (aanbestedingscontract) worden toegevoegd.

Belangrijke punten van het ontwerp:

a. Meegenomen is een gedetailleerde uitwerking van de kruisingen ter hoogte van de Westerstraat en de nieuwe kruising ter hoogte van de Holdert ter ontsluiting van de parkeergarages. De opstelstroken hebben daarbij een lengte die gebaseerd is op het toekomstig gebruik van de parkeergarages. Voor deze onderdelen geldt dat het ontwerp zodanig is uitgewerkt dat zij in het aanbestedingscontract van de tunnel meegenomen kunnen worden.

De ontsluiting van het terrein van De Holdert/Domesta en de herinrichting van het gedeelte van het marktterrein rondom de nieuwe langshaltes voor het OV maken eveneens onderdeel uit van het totale project Hondsrugwegtunnel. Voor het marktterrein is een schetsontwerp gemaakt. Hiervoor geldt dat de kosten globaal geraamd zijn en dat het ontwerp zowel intern als extern nog nader dient te worden afgestemd. Voor de ontsluiting van het terrein van De Holdert/Domesta wordt een nadere studie verricht. Het ontwerp van deze beide projectonderdelen wordt na verdere uitwerking en afstemming aan ons college ter besluitvorming voorgelegd en vervolgens afzonderlijk aanbesteed. Overigens wordt in dit verband nog opgemerkt dat de bereikbaarheid van de Holdert vanuit een oogpunt van veiligheid (politie, brandweer) zonder meer via een noodweg zal moeten worden gegarandeerd.

b. Bij het ontwerp van de hellingen is het optimum gezocht tussen een gebruiksvriendelijke helling en een plek voor de langshaltes voor de bussen, buiten de hellingbanen, nabij de kruisingen. De hellingen zijn gebruiksvriendelijk doordat de overgang van het vlakke gedeelte van de weg naar de hellingbaan heel geleidelijk verloopt.

c. Eén van de vastgestelde stedenbouwkundige uitgangspunten is de ambitie om de Hondsrugwegtunnel uit te voeren als een bijzonder werk met hoge ambities op het gebied van vormgeving en uitstraling. Ten behoeve van de uitvoering van deze ambitie is mede in overleg met supervisor Ashok Bhalotra voor de creatieve meerwaarde ontwerper/kunstenaar Titia Ex voor het kunstlicht aangetrokken. Haar ontwerp verbeeldt doormiddel van ribben, die zijn samengesteld uit een armatuur met daarin een ledverlichting, op een kunstzinnige wijze de veldkeien van de Hondsrug. In het patroon kan daarnaast ook de huid van een giraffe worden herkend. De ribben worden in beide tunnelbuizen op de twee zijwanden in de tunnelbuizen gerealiseerd. Aan het kunstlicht kan door middel van een programma verschillende kleuren worden gegeven. Daarbij is het uitgangspunt dat het verloop naar een ander kleur dusdanig langzaam verloopt dat een gebruiker van de tunnel de overgang op dat moment niet ervaart en daardoor i.v.m. veiligheid ook niet wordt afgeleid.

d. In verband met de vormgeving en uitstraling is het tunneldek aan het begin van de tunnel hoger dan de onderkant van het dek in de tunnel. Daarnaast ligt de wand aan de noordzijde, tussen de tunnelbuizen, ruim acht meter achter het begin van de tunnel. Door deze vormgeving ontstaan tunnelmonden die de tunnelbuizen optisch ruimtelijker maken.

e. Bij het ontwerp van de tunnel is specifiek aandacht besteed aan de toepassing van innovatieve duurzaamheidsaspecten. Als voorbeeld wordt de benodigde hoeveelheid functioneel licht in de tunnel door middel van een systeem continue bepaald aan de hand van de hoeveelheid daglicht op dat moment. Door gebruik te maken van led verlichting en het systeem dat zorgt dat de tunnel niet meer wordt verlicht dan noodzakelijk voor een veilig verlichte tunnel, wordt niet meer stroom verbruikt dan strikt nodig.

f. Een ander in het oog springend voorbeeld is dat de hellingbanen worden voorzien van een verwarmingssysteem. De hellingbanen kunnen daardoor tijdens de wintermaanden doormiddel van een duurzame oplossing worden verwarmd. Verwarmde hellingbanen heeft een gunstige invloed op de levensduur van het asfalt en op het voorkomen van files. Voor het verwarmen worden twee mogelijkheden nader onderzocht: verwarmen doormiddel van een warmtenet of door gebruik te maken van de energie uit de riolering door middel van warmtewisselaars. Indien de hellingbanen worden verwarmd doormiddel van het nog aan te leggen warmtenet, dan worden de hellingbanen alvast voorzien van een “verwarmingsconstructie” die daar op termijn op kan worden aangesloten.

g. Om de Hondsrugwegtunnel en de nieuwe parkeerkelder Willinkplein (P2) te kunnen realiseren is het verleggen van het hoofdafvoerriool noodzakelijk. Deze werkzaamheden

worden onderdeel van het contract en niet op voorhand separaat uitgevoerd, maar zo veel als mogelijk betrokken bij het geheel. Als gevolg van deze (gewijzigde) aanpak wordt de overlast voor de omgeving beperkt. Tevens leidt deze werkwijze tot een kostenbesparing voor het verleggen.

### **3 De bouwfase / bereikbaarheid**

#### Bereikbaarheid

Naast de vormgevingsaspecten wordt in het contract op hoofdlijnen op basis van het door ons college op 20 september 2011 vastgestelde Uitgangspunten Bereikbaarheid Bouwfase Centrumvernieuwing Emmen, op hoofdlijnen een uitvoeringsplanning aangegeven, waardoor tijdens de werkzaamheden de bereikbaarheid van het centrum van Emmen zo optimaal mogelijk is.

De uitvoeringsplanning geeft aan dat de opdrachtnemer na gunning eerst de infrastructuur dient aan te leggen van de Van Schaikweg tot en met de nieuwe kruising ter hoogte van De Holdert. Hierdoor is, tijdens de realisatie van de tunnelbuizen, het centrum voor bezoekers vanaf P-Zuid en de Holdert, middels de nieuw aangelegde kruising bereikbaar. Ook wordt aangegeven dat de aansluiting van de Westerstraat, en daarmee de verbinding met de dan in gebruik te nemen parkeergarage aan de Westerstaat, op 1 april 2013 gereed moet zijn. Verder wordt in het contract opgenomen dat, in het kader van bereikbaarheid, als eerste de westelijke tunnelbuis dient te worden gerealiseerd. Dit heeft als voordeel dat de bestaande ontsluiting van het Willinkplein ter hoogte van het trouwpaviljoen langer in stand wordt gehouden. Een ander voordeel is dat de langer in stand te houden oostelijk gelegen rijbaan uit drie rijstroken bestaat en de westelijke rijbaan uit slechts twee rijstroken. De busbaan wordt over de gehele lengte vrij gemaakt van obstakels, zodat die tijdens de uitvoering van de westelijke buis voor het OV kan worden gebruikt. Bij obstakels gaat het met name om de verwijdering van de barrière ter hoogte van de parkeergarage aan het Willinkplein.

Verder wordt in het contract opgenomen dat tijdens de uitvoering ten alle tijde twee rijstroken van de Hondsrugweg beschikbaar dienen te zijn voor het verkeer.

#### Coördinatieovereenkomst Emmen centrum

Een vermeldenswaardig element bij deze aanbestedingsprocedure en de uitvoering van het werk is de introductie van de coördinatieovereenkomst Emmen Centrum. Deze overeenkomst zal ook voor toekomstige andere projecten van Centrumvernieuwing Emmen worden gehanteerd en verplicht contractpartijen om mee te werken aan brede afstemming van alle projecten die in het centrum van Emmen worden uitgevoerd. Dit om te voorkomen dat de aannemende partijen zich alleen richten op hun eigen project. Doel van deze overeenkomst is dat de aannemer(s) volledige medewerking dien(t) (en) te verlenen bij de afstemming van (zijn) (hun) werkzaamheden met de overige aannemers van de andere projecten, zodat de overlast tot een minimum kan worden beperkt en de bereikbaarheid van het centrum, tijdens de werkzaamheden, zo optimaal mogelijk is.

De overeenkomst is tevens bedoeld om, indien een van de partijen nalatig is, afspraken te kunnen maken over welke partij financieel verantwoordelijk is. Dit is met name van belang bij wederzijdse afhankelijkheid van de uitvoering van de projecten. Hiermee wordt voorkomen dat de gemeente in de rol van opdrachtgever van de diverse projecten aansprakelijk wordt gesteld voor vertragingsschade. Uitgangspunt is dat degene die invloed heeft op het verrichten van een taak ook de verantwoordelijkheid draagt. De opgestelde overeenkomst is ter informatie als bijlage aan dit voorstel toegevoegd.

### Ondergrondse infrastructuur

In overleg met de nutsbedrijven is een verleggingsplan gemaakt, waarbij de bouwlocaties van de projecten langs de Hondsrugweg vrij worden gemaakt van kabels en leidingen. Daartoe is een tekening gemaakt, waarop de nieuwe kabels- en leidingenstrook is aangegeven. De desbetreffende tekening, nutstracé Centrumvernieuwing Emmen, is als bijlage toegevoegd. De aangegeven kabels- en leidingenstrook is afgestemd met de te realiseren projecten. Over het gedeelte van de bestaande strook ten oosten van het Willinkplein (“de rode loper”) dient, in verband met de geplande uitbreiding voor bouwvolume, nog nadere afstemming plaats te vinden.

De voor de verlegging noodzakelijke voorbereidende werkzaamheden ten behoeve van de uitvoering door de nutsbedrijven zijn nagenoeg afgerond. De opdracht voor het verleggen van de kabels en leidingen kan nu worden gegeven. Daarbij moet nog worden opgemerkt dat het verleggen voor een groot deel inhoudt dat er nieuwe kabels en leidingen worden gelegd. De kabels en leidingen die hun functie verliezen, worden in verband met o.a. bereikbaarheid en overlast verwijderd tijdens de realisatie van de projecten. De opdracht voor het verleggen wordt gegeven op basis van de Algemene Verordening Ondergrondse Infrastructuur.

## **4 De aanbesteding**

### Financiën

De totale raming van het project Hondsrugwegtunnel is gebaseerd op het huidige ontwerp met de eerder omschreven scope. De te selecteren marktpartij zal aan de hand van de gestelde eisen de engineering van het ontwerp voor zijn rekening nemen.

### Social return

In de aanbestedingsdocumenten wordt een eis inzake “social return” opgenomen conform de nota Strategisch Inkoop- en aanbestedingsbeleid 2010. Deze eis bestaat uit de verplichting om voor minimaal 5% van het aantal gecalculeerde uren werkzoekenden, leerlingen of stagiaires in te zetten. In het Meerjarig Beleidskader Arbeidsmarkt- en participatiebeleid 2011-2014 is deze beleidsdoelstelling overgenomen. In nauw overleg met de afdeling Werk zal een goede matching met de kandidaten die kunnen worden ingezet voor werkgelegenheids- en/of werkervaringsprojecten worden bevorderd. Daarbij zal tevens worden bezien in hoeverre leerwerkplekken kunnen worden gerealiseerd, mede naar aanleiding van ervaringen elders. Een vergelijking met het tunnelproject A2 te Maastricht is bijvoorbeeld mogelijk, maar kent zijn beperkingen omdat dit een project is met een looptijd van 10 jaar.

### Aanbestedingsprocedure

Bij de voorgestane niet-openbare procedure wordt eerst een selectiefase toegepast waarin de gegadigden zich dienen te kwalificeren om toegelaten te worden tot de inschrijvingsfase. Het aantal gegadigde partijen dat voldoet aan de selectie-eisen wordt door middel van loting door een notaris teruggebracht tot vijf. Hierdoor wordt de mogelijkheid tot het “winnen” van de aanbesteding van de inschrijvers vergroot tot 20% en is de door de gemeente gevraagde gezamenlijke inspanning van de vijf marktpartijen maatschappelijk verantwoord. Voor (kleinere) regionale bedrijven is de mogelijkheid aanwezig om in te schrijven middels een combinatie, die voldoet aan de selectiefste. Door middel van de loting bestaat daarna een gelijke kans voor alle gegadigde partijen.

De opdracht wordt uitgevoerd op basis van een Engineer & Construct contract, hierna E&C contract, conform de UAV-GC. Bij het E&C-contract is het ontwerp door de opdrachtgever gemaakt en heeft de opdrachtgever de aspecteisen, functionele eisen en uitvoeringseisen opgesteld. Vanwege de beperkte ontwerpruimte voor de opdrachtnemer binnen de

contractvorm van de Hondsrugwegtunnel, is gunnen op basis van laagste prijs het meest passend.

Gelet op de voortgang van het project wordt de Europese aanbestedingsprocedure door ons college middels publicatie bij het Europees Publicatiebureau opgestart. Hiermee treedt de eerste fase van de aanbestedingsprocedure in werking, namelijk de selectiefase. De totale aanbestedingsprocedure zal naar verwachting circa acht maanden in beslag nemen vanaf het moment van bekendmaking tot het moment van gunnen. Hierbij is rekening gehouden met de bouwvakantie van de marktpartijen.

Gelijktijdig met de publicatie van de selectiefase zullen de marktpartijen die zich hebben aangemeld voor de eerder afgebroken aanbestedingsprocedure individueel per brief worden geïnformeerd. Het doel van deze brief is allereerst om deze geïnteresseerde bedrijven persoonlijk op de hoogte brengen van de nieuwe aanbestedingsprocedure. Daarnaast wordt in de brief volledigheidshalve uitgelegd dat aan de afgebroken aanbestedingsprocedure geen rechten meer kunnen worden ontleend, aangezien het gaat om een gewijzigde opdracht die bovendien anders op de markt wordt gezet. De scope van het project is aanzienlijk uitgebreid (er komen werkzaamheden bij); de gemeente heeft het ontwerp van onder meer de tunnelmonden voor eigen rekening genomen in plaats van het aan marktpartijen over te laten (engineering in plaats van design), en belangrijke zaken worden niet als wensen, maar als eisen geformuleerd (dit geldt onder meer voor bereikbaarheid van het centrum en duurzaamheidseisen). In tegenstelling tot de vorige keer zal het gunningcriterium "laagste prijs" worden toegepast. Dit biedt in de gunningsfase minder ruimte voor discussie.

### **3. Relatie met bestaand beleid/eerder genomen besluiten**

Op 18 december 2008 besloot uw raad in te stemmen met de integrale gebiedsontwikkeling Atalanta, waarvan de Hondsrugwegtunnel een onderdeel is. Bij uw besluit van 24 april 2009 heeft uw raad een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld ten behoeve van het aanbestedingstraject van de tunnel. Op 12 april 2011 besloot ons college om het aanbestedingstraject voort te zetten door middel van een niet-openbare aanbesteding met voorselectie. Hiervan hebben wij uw raad per brief van 14 april 2011 op de hoogte gesteld. Per brief van 19 juli 2011 hebben wij uw raad geïnformeerd inzake onze besluiten betreffende de aanpak van het aanbestedingstraject en stedenbouwkundige uitgangspunten voor het ontwerp van de Hondsrugwegtunnel.

### **4. Afstemming met externe partijen/communicatie**

In de afgelopen jaren heeft regulier overleg plaatsgevonden met de betrokken EOP's en De Koepel/Vlinderstad omtrent de planontwikkeling van Atalanta, waar de Hondsrugwegtunnel een onderdeel van is. De klankbordgroep Bereikbaarheid bouwfase Emmen centrum en de ondernemers uit Emmen centrum zijn periodiek en actief betrokken bij de bereikbaarheidsvraagstukken van het centrum tijdens de uitvoering van de projecten Centrumvernieuwing Emmen.

### **5. Financiële consequenties/voorgestelde dekking**

Voor de realisatie van de Hondsrugwegtunnel is een gedetailleerde investeringscalculatie opgesteld. De totaal geraamde investering voor het project Hondsrugwegtunnel bedraagt € 45.000.000. Dit is inclusief voorbereiding en toezicht, project-onvoorzien, algemene proces- en voorbereidingskosten programma CvE / Atalanta, de geraamde indirecte kosten voor de realisatie van de Hondsrugwegtunnel, zoals projectcommunicatie, en programma-onvoorzien. In dit bedrag is ook het door uw raad op 23 april 2009 beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet aanbesteding Hondsrugwegtunnel van € 1.500.000 opgenomen. Het aan te vragen aanvullend krediet Hondsrugwegtunnel bedraagt € 43.500.000 (€ 45 mln. +/- € 1,5 mln. voorbereidingskrediet).

In het hierna opgenomen overzicht is de investeringsraming Hondsrugwegtunnel en de dekking van de investeringen Hondsrugwegtunnel weergegeven.

**Investeringsraming totaal project Hondsrugwegtunnel**

**Project**

Totaal investeringsraming Hondsrugwegtunnel en bijbehorende voorzieningen, inclusief voorbereiding en toezicht, project-onvoorzien en afronding	36.825.000
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------

**Programma**

Toerekening algemene proces- en voorbereidingskosten CvE / Atalanta	3.250.000	
Overige Hondsrugwegtunnel - nader te detailleren	1.000.000	
Programma-onvoorzien	10%	3.682.500
Afronding		242.500
		8.175.000

<b>Totaal investeringsraming project Hondsrugwegtunnel</b>	<b>45.000.000</b>
------------------------------------------------------------	-------------------

Reeds verleend voorbereidingskrediet aanbesteding Hondsrugwegtunnel (Raad 23-4-2009)	1.500.000
--------------------------------------------------------------------------------------	-----------

<b>Aanvullend krediet project Hondsrugwegtunnel</b>	<b>43.500.000</b>
-----------------------------------------------------	-------------------

**Dekking investering project Hondsrugwegtunnel**

RSP-Bereikbaarheidsbijdrage provincie Drenthe	26.000.000
EFRO-subsidie SNN	2.514.841
RSP-plus bijdrage provincie Drenthe (co-financiering EFRO)	1.257.420
Inzet gemeentelijke middelen:	
Co-financiering EFRO	2.185.343
Co-financiering RSP-Bereikbaarheid	13.000.000
Overig	42.396
	15.227.739
	<b>45.000.000</b>

De gemeentelijke inzet van € 15.227.739 wordt als volgt gedekt:

	<b>dekking invest.</b>	<b>kap lasten</b>
Inzet reserve ISV	1.105.000	
Inzet Fonds Bovenwijks	1.950.000	
Dekking uit kapitaalslastenbudget € 998.400 voor Bereikbaarheidsmaatregelen	9.613.500	648.911
Dekking uit kapitaalslastenbudget € 500.000 voor Dierentuin / Theater miv 2011	2.559.239	172.749
Totaal dekking investeringen Hondsrugwegtunnel uit gemeentelijke middelen	<b>15.227.739</b>	<b>821.660</b>

Zoals in het hiervoor opgenomen overzicht is aangegeven kan de totale investering Hondsrugwegtunnel van € 45 miljoen (€ 43.5 mln. uitvoeringskrediet + € 1,5 mln. voorbereidingskrediet) als volgt worden gedekt:

- a. € 26.000.000 RSP Bereikbaarheidsbijdrage provincie Drenthe
- b. € 2.514.841 EFRO-subsidie “Atalanta, De Economie van de Verbinding”
- c. € 1.257.420 RSP-plus bijdrage provincie Drenthe (co-financiering EFRO)
- d. € 15.227.739 inzet van gemeentelijke dekkingsmiddelen; te weten:
  1. € 1.105.000 Reserve ISV
  2. € 1.950.000 Fonds Bovenwijks
  3. € 12.172.739 uit beschikbare kapitaallastenbudgetten m.b.t. Atalanta in de gemeentelijke exploitatiebegroting.

Voor de onder punt b en c genoemde subsidies / bijdragen is reeds een subsidiebeschikking ontvangen van SNN (EFRO-subsidie “Atalanta, De Economie van de Verbinding”), respectievelijk de provincie Drenthe (RSP-plus bijdrage als co-financiering op de EFRO-subsidie “Atalanta, De Economie van de Verbinding”).

De onder punt a benoemde RSP-Bereikbaarheidsbijdrage van de provincie Drenthe is onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst RSP gemeente Emmen – provincie Drenthe IGO Atalanta van 5 juli 2010. Hierin zijn de bereikbaarheidsafspraken in het RSP-convenant,



onderdeel RMF voor een totaal investeringsbedrag van € 60 miljoen opgenomen. In de nu voorliggende investering Hondsrugwegtunnel van in totaal € 45 miljoen, is € 39 miljoen aan RSP bereikbaarheidsonderdelen opgenomen. Conform de gemaakte bereikbaarheidsafspraken met de provincie Drenthe zullen provincie en rijk 40/60 van deze investeringen bijdragen vanuit RSP-middelen.

De provincie Drenthe zal derhalve gevraagd worden om voor het project Hondsrugwegtunnel € 26.000.000 (40/60 van € 39 miljoen) RSP-middelen (inclusief RSP-rijksmiddelen voor bereikbaarheidsdoelen in het Centrumgebied van Emmen) middels beschikking beschikbaar te stellen.

Aangezien het voorbereidingskrediet aanbesteding Hondsrugwegtunnel van € 1,5 miljoen dat op 23 april 2009 door de raad is verleend nu wordt meegenomen in het totale investeringskrediet en dit voorbereidingskrediet ook is meegenomen in de dekking van de totale investering Hondsrugwegtunnel van € 45 miljoen (inclusief € 1,5 miljoen voorbereidingskrediet), kan de tijdelijke claim op de VAR van € 1,5 miljoen voor de dekking van het voorbereidingskrediet Hondsrugwegtunnel (achtervang) na beschikbaarstelling van het thans gevraagde krediet vervallen.

Het aan te vragen krediet ligt in de lijn met het 14 februari 2012 vastgestelde Financieel Meerjaren Perspectief Atalanta, waarin voor de Hondsrugwegtunnel een investeringsbedrag van € 45 miljoen is opgenomen.

#### **6. risicoparagraaf**

Na de recente besluitvorming omtrent de realisatie van DPE Next, het Theater en de Wereld van de Ontmoeting, ligt nu het besluit voor met betrekking tot de Hondsrugwegtunnel. Hiermee wordt invulling gegeven aan de gefaseerde overgang van (deel)projecten naar de realisatiefase. Naarmate steeds meer onderdelen van Atalanta ingevuld zijn, danwel worden, en de dekking van het gehele project Atalanta nog niet volledig gerealiseerd is, worden de mogelijkheden voor bijsturing steeds beperkter.

Overigens is het schuiven in de dekking tussen diverse deel-projecten slechts beperkt mogelijk als gevolg van de toekenning van subsidies en bijdragen voor specifieke onderdelen en/of doelen. Het gevolg hiervan kan zijn dat op het laatste project (Ontwikkeling locatie Hoofdstraat) een tekort in de dekking blijft bestaan, danwel dat als gevolg hiervan de ambitie niet (volledig) gerealiseerd kan worden.

Ten behoeve van de beheersing van bovenstaand risico wordt gewerkt met een overkoepelende financiële meerjarenregie (FMP Atalanta). Daarnaast wordt middels het FMP Atalanta helderheid gegeven omtrent het te lopen totale financiële risico voor het gehele project.

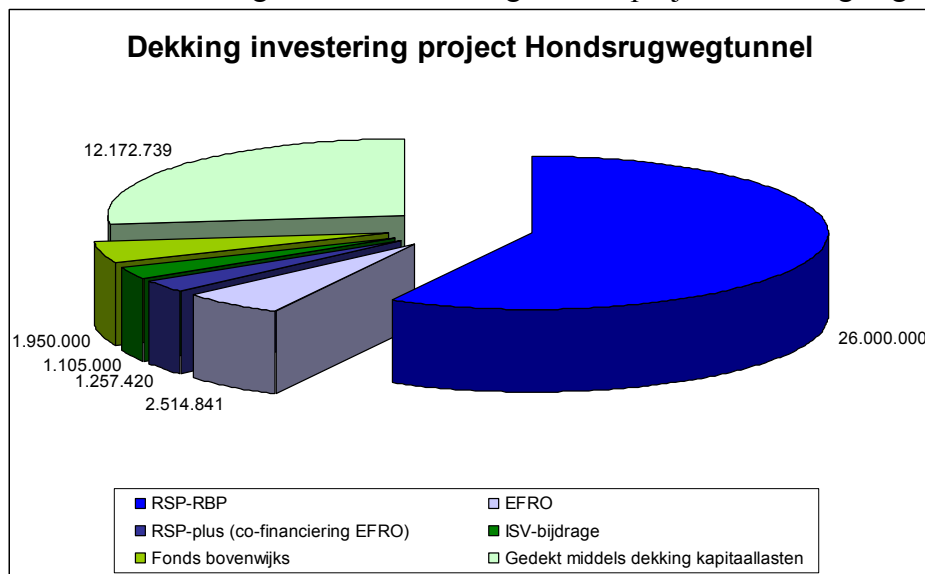
Op 14 februari 2012 is door het college een geactualiseerd Financieel meerjarenperspectief Atalanta vastgesteld. Het FMP Atalanta wordt telkens geactualiseerd. Daarnaast wordt bij de besluitvorming omtrent elk (deel)project expliciet inzicht gegeven in de risico's die in relatie tot het betreffende besluit worden gelopen. In dit kader wordt ook in dit voorstel, middels deze risicoparagraaf, expliciet ingegaan op de risico's.

Voor een gedetailleerde risico-analyse van de specifieke risico's met betrekking tot de Hondsrugwegtunnel verwijzen wij naar de bijgevoegde bijlage "Risico-analyse Hondsrugwegtunnel". Daarnaast verwijzen wij u volledigheidshalve naar de totale risico-analyse voor het project Atalanta, waarover elk kwartaal middels de kwartaalrapportage aan uw raad wordt gerapporteerd. Hierin zijn ook de algemene risico's met betrekking tot de procesvoering van het project Atalanta en de programmabrede risico's opgenomen. Deze risico's zijn natuurlijk ook relevant voor de specifieke uitvoeringsprojecten, zoals de realisatie van de Hondsrugwegtunnel.

Risico's met betrekking tot de dekking van het project Hondsrugwegtunnel

Zoals hiervoor reeds aangegeven wordt het project Hondsrugwegtunnel voor een belangrijk deel gedekt uit bijdragen van de provincie Drenthe in het kader van RSP Bereikbaarheid en RSP-plus (co-financiering EFRO) en SNN (EFRO-subsidie "De Economie van de Verbinding"). De dekking vanuit de gemeente Emmen, als co-financiering voor de EFRO-subsidie en de RSP-Bereikbaarheidsbijdrage van de provincie Drenthe wordt deels gerealiseerd uit de reserve Fonds Bovenwijks en de reserve ISV. De rest van de dekking vanuit de gemeente Emmen vindt plaats middels de dekking van kapitaallasten (rente en afschrijving) van de investeringen uit beschikbare gemeentelijke exploitatiebudgetten met betrekking tot Atalanta.

In de onderstaande grafiek is de dekking van het project Hondsrugwegtunnel aangegeven.



In het op 14 februari 2012 door ons college vastgestelde FMP Atalanta is het risicoprofiel van de dekkingen uitgewerkt en aangegeven. Het risicoprofiel specifiek met betrekking tot de dekking van het project Hondsrugwegtunnel is in onderstaande tabel weergegeven.

Risicoprofiel dekking gemeentelijke investeringen Atalanta	Financiering Geen risico (is gedekt)			Financiering Beperkt risico			Financiering Redelijk risico		Financiering Hoog risico		Financiering Nog ongedekt	Totaal in mln.
	bedrag in mln.	financier	sub-totaal	bedrag in mln.	financier	sub-totaal	bedrag in mln.	financier	bedrag in mln.	financier	bedrag in mln.	
De Verbinding Tunnel Hondsrugweg	12,17	Gem. / kap Istn		26,00	RSP-Bereikbaarheid						0,00	45,00
	1,95	Gem. / Fonds BW		2,51	EFRO							
	1,11	Gem. / ISV		1,26	Prov / RSP+ (cofin EFRO)							
TOTAAL	15,23			29,77							0,00	45,00

De in het FMP Atalanta opgenomen belangrijkste risico's (prioriteit 1 en 2 risico's) ten aanzien van de dekking van de gemeentelijke investeringen Atalanta zijn ook van toepassing voor de dekking van het project Hondsrugwegtunnel. De belangrijkste relevante risico's met betrekking tot de dekking van het project Hondsrugwegtunnel zijn in de bijlage "Risico-analyse Hondsrugwegtunnel" bij dit voorstel opgenomen.

Een concept-besluit is bijgevoegd.

Emmen, 3 april 2012.

Burgemeester en wethouders van Emmen,  
de secretaris, de burgemeester,

A.J. Mewe

C. Bijl

jaar	stuknr. Raad	categorie/agendanr.	stuknr. B. en W.
2012	RA12.0035	B 1	12/343

## Raadsbesluit

De raad van de gemeente Emmen;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 3 april 2012, nummer: 12/343;

### **b e s l u i t :**

1. ter realisatie van het totale project Hondsrugwegtunnel (inclusief bijbehorende voorzieningen) een krediet van € 43,5 miljoen beschikbaar te stellen;
2. de totale investeringen Hondsrugwegtunnel van in totaal € 45 miljoen (€ 43,5 miljoen uitvoeringskrediet + € 1,5 miljoen voorbereidingskrediet) als volgt te dekken:
  - a. € 26.000.000 RSP Bereikbaarheidsbijdrage provincie Drenthe
  - b. € 2.514.841 EFRO-subsidie “Atalanta, De economie van de Verbinding”
  - c. € 1.257.420 RSP-plus bijdrage provincie Drenthe (co-financiering EFRO)
  - d. € 15.227.739 inzet van gemeentelijke dekkingsmiddelen; te weten:
    - d1. € 1.105.000 Reserve ISV
    - d2. € 1.950.000 Fonds Bovenwijks
    - d3. € 12.172.739 uit beschikbare kapitaallastenbudgetten m.b.t. Atalanta in de gemeentelijke exploitatiebegroting.
3. de tijdelijke claim op de VAR van € 1,5 miljoen voor de dekking van het voorbereidingskrediet Hondsrugwegtunnel (achtervang) te laten vervallen.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 31 mei 2012.

de griffier,

de voorzitter,

H.D. Werkman

C. Bijl