

Onderwerp Informeren over afronding planstudiefase  
Aanpak Ring Zuid en voorbereiding marktbenadering

Steller Jeroen Engels

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 31 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 4488423

Datum 9 juli 2014 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Na onze brief over het project Aanpak Ring Zuid, d.d. 21 mei, kenmerk 4366724 informeren wij u over de laatste actuele ontwikkelingen in het project Aanpak Ring Zuid. Het gaat hierbij zowel om het afronden van de planuitwerking alsook om de marktbenadering en de vervolgstappen. Met deze brief bieden wij ook de second opinion op het risicoprofiel aan. Daarnaast geven wij aan op welke wijze wij uitvoering willen geven aan de moties uit uw vergadering van 25 juni jl.

#### **Aangenomen moties 25 juni 2014.**

De afgelopen periode hebben wij op verschillende momenten indringende debatten gevoerd over de planuitwerking richting het Tracébesluit. In de raadsvergadering van 25 juni heeft uw raad 12 moties aangenomen. Deze zijn voor zover deze betrekking hebben op de besluitvorming over het Tracébesluit, de inrichtingsplannen en de ruimtelijke onderbouwing voor de aanleg van de Helperzoomtunnel betrokken bij de afweging die de stuurgroep Aanpak Ring Zuid heeft gemaakt in de vergadering van 30 juni jl.

#### *Motie 80 km/h ARZ tracé*

Deze motie verzoekt ons college zich sterk te maken voor een maximumsnelheid van 80 km/u op de zuidelijke ringweg over het gehele traject van het project en verslag te doen van de inspanningen.

*Antwoord:* wij hebben de strekking van de motie gedeeld met de wegbeheerder, Rijkswaterstaat, en ook de provincie als samenwerkingspartner. Een verlaging van de snelheid op het deel Hoogkerk-Corpus den Hoorn van 100 naar 80 km/u conflicteert met het snelhedenbeleid van het Rijk, dat uitgaat van 130 km/u waar het kan.

Om een veilige afbouw vanuit de richting Drachten richting het Julianaplein van 130 km/u naar 80 km/h op de zuidelijke ringweg te bewerkstelligen is 100 km/u op het deel tussen Hoogkerk- Corpus den Hoorn van het tracé noodzakelijk. De stuurgroep heeft begrip voor de strekking van de motie, maar zal gezien het rijksbeleid geen snelheidsverlaging opnemen in het concept TB, dat aan de minister wordt voorgelegd.

*Motie Luchtkwaliteit Aanpak Ring Zuid*

De motie verzoekt ons college te onderzoeken de verdiepte ligging zo te ontwerpen dat het technisch mogelijk blijft bij de openingen eventueel later noodzakelijke voorzieningen voor luchtbehandeling aan te leggen. Daarnaast verzoekt u het college innovatieve ontwikkelingen in Nederland en daarbuiten te volgen.

*Antwoord:* De stuurgroep onderstreept daarbij dat er op basis van de uitkomsten van het MER geen aanleiding is om dergelijke maatregelen op voorhand te overwegen en daar op dit moment reeds extra voorzieningen voor te ontwikkelen. Wij verwijzen naar het onderzoek dat uitgevoerd zal gaan worden in het kader van het Plan van Aanpak van de meetpalen bij de open gedeelten van de verdiepte ligging. De samenwerkingsorganisatie die daarbij voor ogen staat tussen GGD, RUG, RIVM en provincie kan in samenwerking met Rijkswaterstaat nader adviseren welke technische toepassingen in aanmerking zouden kunnen komen om de effecten van de luchtkwaliteit verder te helpen verminderen. Daarbij gebruik makend van de kennis bij projectorganisatie A2Maastricht, kenniscentra (o.a Centrum voor Ondergronds Bouwen) en andere (inter)nationale voorbeelden. Rijkswaterstaat wordt bij dit proces als toekomstig beheerder nauw betrokken. De verwachting is dat wij uw raad in de eerste helft van 2015 over de aanpak kunnen informeren.

*Motie Fietsoversteek Brailleweg/ Maaslaan*

De motie verzoekt ons college te bewerkstelligen dat er voldoende opstelruimte is voor fietsers op de oversteek Maaslaan- Brailleweg, zodat zij ongestoord hun route kunnen vervolgen.

*Antwoord:* de oversteek van de Brailleweg vanaf de Maaslaan (en vice versa) wordt geregeld door geschakelde verkeerslichten voor langzaam verkeer. Dat betekent dat de fietsers en voetgangers in één keer beide rijbanen kunnen oversteken. Er is ook een opstelstrook in de middenberm opgenomen, en wij verwachten dat deze voldoende ruimte biedt, gezien de gelijkgeschakelde verkeerslichten.

De vrijliggende fietsstroken Vondellaan-binnenstad en Maaslaan-Brailleweg bevatten voldoende capaciteit om het rechtdoorgaande en afslaande verkeer veilig af te wikkelen. Wij verwachten daar geen knelpunten.

Wij denken dat hiermee een adequate uitvoering aan uw motie is gegeven.

#### *Motie Werkgelegenheid ARZ*

De motie roept ons college op zich hard te maken om de mogelijkheden te benutten lokale en regionale bedrijven meer kans te geven om werk gegund te krijgen en daarnaast in de aanbesteding voorwaarden te stellen aan het versterken van lokale en regionale werkgelegenheid, het realiseren van Social Return on Investment (SROI) en als opdrachtgever toezicht te houden op de naleving van de cao en andere werknemersrechten.

*Antwoord:* op dit moment wordt de marktbenadering voorbereid. De stuurgroep vindt met uw raad dit een belangrijk thema en heeft besloten om SROI op te nemen als contractverplichting richting de aannemer. Over het onderwerp met betrekking tot de bescherming van buitenlandse arbeidskrachten heeft de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid overleg gehad met de Belastingdienst en Inspectie SZW, die gevraagd hebben om contractverplichtingen voor de aannemer op te nemen, die de inspecties daarmee helpen bij het toezicht op de uitvoering van het werk. Op landelijk niveau zijn afspraken in voorbereiding, wij zullen dit thema in de stuurgroep aan de orde stellen.

#### *Motie Kosten aardbevingsbestendigheid ARZ*

De motie verzoekt ons college de extra kosten ten gevolge van aardbevingsbestendigheid op een andere wijze te financieren.

*Antwoord:* zoals aangegeven in de vergadering van 25 juni zal op korte termijn een brief vanuit de provincie en de gemeente met een dergelijke strekking gericht worden aan de NAM, in afschrift aan de minister van Economische Zaken. Wij zullen de brief ter kennis brengen van uw raad, waarmee wij de motie hebben ingevuld.

#### *Motie Beperken overlast zuidelijke ringweg*

De motie verzoekt ons college bij de aannemer aan te dringen om waar mogelijk bij de ombouw creatieve, slimme oplossingen te bedenken die de hinder nog verder beperken dan het besluit bouwhinder.

*Antwoord:* We weten dat een project van deze omvang, op deze locatie, voor hinder gaat zorgen. De ambitie is om de hinder tot een acceptabel niveau terug te dringen. De aannemer zal uitgedaagd worden om op een zo slim mogelijke wijze het plan te bouwen en te plannen (faseren), zodanig dat de overlast voor de omgeving en de verkeersgebruikers zo veel mogelijk beperkt wordt (o.a. door in de aanbesteding hier mede op te selecteren). Ook de afstemming binnen Groningen Bereikbaar draagt bij aan het terugdringen van de hinder voor het verkeer.

Ons college stelt voor om uw raad op een later moment te informeren over de ontwikkelingen binnen Groningen Bereikbaar aan de hand van een workshop of een werkbezoek aan een aantal projecten.

#### *Motie Fietsviaduct Helperzoom*

De motie verzoekt ons college te onderzoeken of een fietsviaduct over de Helperzoom de veiligheid en doorstroming van het verkeer ter hoogte van de Helperzoomtunnel kan verbeteren en dit met ProRail te bezien.

*Antwoord:* wij hebben op 25 juni aangegeven dat wij op voorhand niet de ruimte zien om een eventueel fietsviaduct in te passen vanwege de impact op de omgeving. Wij denken met een vrijliggend fietspad aan de westzijde van de Helperzoom en een goede oversteekvoorziening een zelfde effect te kunnen bereiken, voor een lager investeringsbedrag. Wij zullen u hier nader over informeren en daarbij de voor- en nadelen van een fietsviaduct in beeld brengen.

#### *Motie Communicatief bereikbaar*

De motie roept ons college op het persoonlijk contact met de bewoners actief te blijven zoeken. Niet alleen over het gehele project, maar ook over verschillende aspecten die tot hinder leiden.

*Antwoord:* Ons college, en de stuurgroep met ons, omarmt de strekking van de motie en ziet een goede relatie met de omgeving als een van de succesfactoren voor het project. Voor de uitvoeringsfase stellen wij een Bereikbaarheids-, Leefbaarheids-, Veiligheids- en Communicatieplan (BLVC) op, waarin wordt vastgelegd hoe wij met de omgeving willen omgaan tijdens de bouwwerkzaamheden. De aannemer zal ook een nadrukkelijke rol spelen in de relatie tussen omgeving en project. Wij zullen het BLVC plan ter kennis van uw raad brengen. Ook zal de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid de communicatieaanpak onverminderd voortzetten. Daarbij zullen wel extra accenten worden aangebracht die specifiek betrekking hebben op de uitvoeringsfase en de communicatie daarover met de omgeving. Ten aanzien van de bereikbaarheid is Groningen Bereikbaar intensief betrokken. Ook zal nauw worden samengewerkt met de projectorganisaties A2Maastricht en Noord/Zuidlijn om gebruik te maken van de opgedane ervaringen aldaar.

#### *Motie Verlies de fietser en voetganger niet uit het oog*

De motie verzoekt ons college om binnen de samenwerking van Groningen Bereikbaar specifiek aandacht te besteden aan de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers tijdens de ombouw, en omleidingsroutes voor deze gebruikers duidelijk aan te geven.

*Antwoord:* wij zullen uiteraard ruim aandacht besteden aan de bereikbaarheid voor en veiligheid van voetgangers en fietsers tijdens de ombouwfase. Immers, de meeste Stadgers verplaatsen zich per fiets naar werk, school of de voorzieningen. Wij vatten uw motie dan ook op als een steun in de rug. Wij hebben u de uitnodiging gedaan om dit najaar een workshop te houden met Groningen Bereikbaar, waarbij dit thema ook aan de orde kan worden gesteld.

### *Motie Voortschrijdend inzicht*

Deze motie verzoekt ons college binnen de stuurgroep aan te dringen op verbeteringen in de plannen aan te brengen, ook na de vaststelling van het TB en de inrichtingsplannen.

*Antwoord:* ons college vat deze motie op als een continue stimulans om daar waar het kan het beste uit het project voor de stad te halen. Met het Rijk en de provincie zijn wij van mening dat er binnen het project respect is voor de afzonderlijke belangen en gezocht moet worden naar oplossingen die door alle partijen als positief worden beoordeeld. Zo hebben we in de aanloop naar het TB een aantal zorg- en aandachtspunten vanuit de stad kunnen beantwoorden. Wij willen op dezelfde voet deze samenwerking vervolgen. Ook de aannemer kan hier aan bijdragen. De hele aanbesteding wordt opgezet om zoveel mogelijk te kunnen profiteren van de kennis, innovatie en ervaring van de marktpartijen. Daarop worden de aannemers door de gekozen contractvorm (Design & Construct) expliciet uitgedaagd. Ook de aanpak volgens de Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI) is bedoeld om de aannemers bijvoorbeeld extra te stimuleren de hinder tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te beperken.

### *Motie Diffractiestroken of geluidsgoten*

De motie verzoekt ons college het nut en de mogelijkheden van toepassing van diffractiestroken te onderzoeken.

*Antwoord:* de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid zal dit gaan bekijken. Wij verwachten in het najaar u hier nader over te kunnen informeren.

### *Motie Stil asfalt bij "akoestisch gat"*

De motie verzoekt ons college alternatief 3 ten aanzien van de geluidsmaatregelen op het westelijke deel van het tracé te kiezen en het budget van 300 duizend euro aan te wenden voor de maatregelen voor het akoestisch gat nabij Hoogkerk- Zuid.

*Antwoord:* het college geeft, met instemming van de stuurgroep, uitvoering aan deze motie.

### **Tracébesluit naar minister.**

De bespreking van de tussenstand met uw raad en de (voorlopige) afweging van bovenstaande 12 moties hebben ertoe geleid dat wij in de stuurgroep Aanpak Ring Zuid van 30 juni jl. hebben ingestemd met de voorgestelde veranderingen in het TB. Daarbij hebben we ook vastgesteld dat het project ARZ nog steeds binnen het beschikbare budget gerealiseerd kan worden. Wij achten het voorstel nu voldoende rijp om het na de finale toetsprocedure door het Rijk aan de minister van Infrastructuur en Milieu ter ondertekening aan te bieden.

Wij zijn verheugd te kunnen mededelen dat de minister van Infrastructuur en Milieu bij een positieve uitkomst van deze toetsprocedure voornemens is om het Tracébesluit op 29 september a.s. in Groningen te komen tekenen. De stuurgroep heeft daarbij aan ons college gevraagd de inrichtingsplannen tegelijkertijd met het TB vast te stellen en voor die tijd een besluit te nemen over de omgevingsvergunning.

In deze brief gaan wij nader in op de verschillen in de belangrijkste milieueffecten tussen het OTB en het TB, het advies van het Kwaliteitsteam over het TB-ontwerp en de aanbesteding en het veiligheidsplan voor de verdiepte ligging. Ook kijken we vooruit naar de uitvoeringsfase, en komen de optimalisaties, de aanbesteding en de planning aan de orde.

### **Verschilanalyse milieueffecten.**

In onze vorige brief is toegelicht dat onderzoek naar de milieueffecten van de ontwerpwijzigingen nog gaande was. De verkeerseffecten voor het TB zijn opnieuw doorgerekend om goed te kunnen toetsen of na de ontwerpwijzigingen aan de normen voor lucht en geluid kan worden voldaan. Verkeerscijfers zijn immers input voor deze onderzoeken. De verkeerscijfers zijn te vinden op [www.aanpakringzuid.nl/effecten/verkeerskaart](http://www.aanpakringzuid.nl/effecten/verkeerskaart). Ten opzichte van de kaart van augustus 2013 zijn enkele cijfers veranderd. Dit komt vooral door de voorgestelde wijzigingen in het plan. Daarnaast is het inrichtingsplan voor Helpman/Coendersborg nu verwerkt en heeft het gemeentelijke verkeersmodel een update gekregen.

Het milieuonderzoek naar geluid en bomen is opnieuw uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn dermate gedetailleerd dat kleine ontwerpwijzigingen voor andere uitkomsten en wettelijke verplichtingen kunnen zorgen. Voor de andere milieueffecten is per onderwerp een verschilanalyse gemaakt. Inmiddels hebben wij kennis genomen van de wijzigingen in de milieueffecten tussen OTB en TB en de bijbehorende maatregelen voor geluid en bomen vastgesteld. Hoofdconclusie voor de milieueffecten is dat ook met de ontwerpwijzigingen en de aangepaste maatregelen er geen belemmeringen zijn voor het TB. De uitkomsten van de onderzoeken naar geluid en bomen en de verschilanalyse zijn vastgesteld onder voorbehoud van de finale toetsprocedure door het Rijk.

### *Geluid*

Voor geluid blijft het maatregelenpakket vergelijkbaar met het OTB.

Verschillen zijn:

- Extra stil asfalt ter hoogte van Hoogkerk vanwege de bus op- en afrit van en naar de P+R Hoogkerk, die op verzoek van ons in het TB is opgenomen.
- Vrijheidsplein: een aantal hogere schermen.
- Verbindingsweg naast de Maaslaan: het scherm voor de appartementen aan de Maaslaan kan een meter lager (niet 4 maar 3) vanwege het opschuiven van de weg.
- Westerbroek: extra stil asfalt.

Daarna heeft de stuurgroep over de volgende aanvullende wijzigingen besloten:

- De maatregelen op het gebied van geluid en bomen, zoals hierboven omschreven.
- De extra maatregelen bij het Stadspark en de Buitenhof/Piccardthof, in de vorm van het doortrekken van het stil asfalt tussen de bus op/afrit bij P+R Hoogkerk en de Laan Corpus den Hoorn. Dit zorgt voor lagere geluidsbelasting in het Stadspark (tot -1dB), de Piccardthof (tot -2dB) en de Buitenhof (tot -1dB). Daarmee vormt dit een oplossing die tegemoet komt aan de wensen en zorgen van alle belanghebbenden en bovendien de minste investeringskosten met zich mee brengt (3 ton euro). Met deze maatregel wordt

geluidsbescherming geboden aan de omgeving, die verder gaat dan de normen voor geluidsbescherming die wettelijk zijn vastgelegd. Onderbouwing hiervan vloeit voort uit de ingediende zienswijzen op dit onderwerp.

- Daarbij is de stuurgroep voornemens om binnen het projectbudget 300 duizend euro vrij te maken maatregelen die, in het kader van het thema geluid, bijdragen aan de leefbaarheid in het gebied langs het westelijk deel van het tracé (vanaf het Vrijheidsplein tot Hoogkerk). Daarbij wordt de motie van uw raad betrokken.

#### *Bomen*

Uit het onderzoek naar bomen bleek dat in het TB meer bomen gecompenseerd moeten worden. Aanleiding is nadere uitwerking en detaillering van het ontwerp en ontwerpwijzigingen bij onder andere Corpus den Hoorn en het Julianaplein. Hierbij blijft de eis van tenminste één op één compensatie van de bomen binnen het plangebied onverminderd gehandhaafd.

#### *Overig*

De uitkomsten van de overige onderzoeken veranderen niet of nauwelijks. Het gaat om: verkeersveiligheid, lucht, externe veiligheid, scheepvaart, natuur, bodemonderzoek, archeologie, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit.

#### **Advies kwaliteitsteam.**

Het Kwaliteitsteam heeft een advies uitgebracht over het TB-ontwerp. Het Kwaliteitsteam bestaat uit de bouwmeesters van de drie deelnemende partijen en geeft de stuurgroep advies over het project. Wij hebben kennis genomen van de conclusies van het Kwaliteitsteam ten aanzien van het TB-ontwerp.

Het Kwaliteitsteam is van mening dat het TB voldoende ruimte biedt om het parkwayprofiel te realiseren: beplante middenberm en zijbermen, laanbomen binnen de geluidschermen en begroeide geluidsschermen. De beoogde kwaliteit voor de inpassing en vormgeving van het TB-ontwerp wordt vastgelegd in het esthetisch programma van eisen en de inrichtingsplannen. Daarnaast ziet het Kwaliteitsteam kansen om in de aanbesteding de integrale kwaliteit te maximaliseren. Daarom zal het Kwaliteitsteam ook nauw betrokken worden bij de verdere ontwikkeling van de marktbenadering en de aanbesteding.

#### **Veiligheidsplan.**

Door het deels verdiept aanleggen van de zuidelijke ringweg zijn veiligheidsvoorzieningen en –maatregelen nodig op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid, zelfredzaamheid en hulpverlening bij incidenten. In dit kader heeft de projectorganisatie vanaf het begin van de planstudiefase een aantal keren overleg gevoerd met Rijkswaterstaat, de hulpverleningsdiensten (brandweer, politie en ambulancedienst) en de burgemeester. Dit heeft geleid tot de vorming van de werkgroep Veiligheid en Ontwerp Verdiepte Ligging, waarin alle noodzakelijk betrokken partijen deelnemen. Deze werkgroep heeft een veiligheidsplan voor de verdiepte ligging opgesteld en hierover overeenstemming bereikt. Het plan bestaat uit een totaalpakket aan veiligheidsvoorzieningen- en maatregelen voor de verdiepte ligging. Ook staat het proces omschreven dat is gevolgd om hiertoe te komen.

Wij hebben samen met de partners in de stuurgroep ingestemd met het veiligheidsplan. Hiermee staat ons college niets in de weg om op het daarvoor geijkte moment de omgevingsvergunning voor de aanleg van de verdiepte ligging in behandeling te nemen. Het veiligheidsplan wordt gepubliceerd als bijlage bij het TB. Naast het veiligheidsplan is samen met de hulpverleningsdiensten een concept calamiteitendraaiboek ontwikkeld. Hierin staan afspraken over procedures en de werkwijze in het geval van een incident of calamiteit. Ook het calamiteitendraaiboek zal een bijlage vormen bij het TB.

### **Optimalisaties en aanbesteding.**

De ambitie van de drie partijen is om alle drie optimalisaties te realiseren:

- fiets- en voetgangerstunnel Esperantostraat;
- pakket maatregelen vergroening en duurzaamheid (groen Julianaplein, ingang verdiepte ligging, geluidsreducerende maatregelen Zuiderplantsoen);
- volledige aansluiting Europaweg op de zuidelijke ringweg

Daarom heeft de stuurgroep ARZ besloten om in de aanbesteding van het hoofdbouwcontract ook de drie optimalisaties in de prijsaanbieding mee te nemen. Dit betekent dat een bieding pas geldig is als de volledige scope, inclusief de drie optimalisaties worden aangeboden.

Daarbij is het de intentie om de opdracht tot de uitvoering van de optimalisaties te geven op het moment dat de ontwikkeling van het risicoprofiel dat toelaat. De projectorganisatie start ondertussen wel alvast de noodzakelijke planologische procedures voor de Esperantotunnel en de volledige aansluiting van de Europaweg.

Op twee momenten maakt de stuurgroep de balans op en besluit om een of meerdere optimalisaties wel of niet op te dragen:

1. Direct na de aanbesteding, op het moment dat er zekerheid is over de hoogte van de biedingen.
2. Aan het einde van de voorbereidingsfase, op het moment dat er meer zekerheid is over de kostenraming en het risicoprofiel, ca. een jaar na gunning.

Ter toelichting bij punt 2: het eerste jaar na gunning zal de opdrachtnemer gebruiken voor voorbereidende werkzaamheden, zoals het uitvoeren van onderzoeken, het opstellen van ontwerpen, het (doen) verleggen van kabels en leidingen, het aanvragen van vergunningen, het inrichten van werkterreinen etc. De intensieve bouwwerkzaamheden starten na deze periode.

Ervaringen bij andere projecten wijzen uit dat in deze voorbereidingsfase al een groot deel van de mogelijke risico's optreden. Daarom zal in de overeenkomst met de opdrachtnemer aan het einde van de voorbereidingsfase een herijkingsmoment worden opgenomen. Op dat moment is meer zekerheid over de kostenraming en het risicoprofiel, zodat de provincie meer duidelijkheid heeft over of het project inderdaad binnen budget gerealiseerd zal worden. Afhankelijk van de ontwikkeling van het risicoprofiel neemt de stuurgroep dan een definitieve beslissing over het toevoegen of onttrekken van de optimalisaties aan de opdracht, danwel het opdragen van een 'no regret' pakket.



Dit zijn voorbereidende maatregelen die noodzakelijk zijn om optimalisaties op een later moment in het proces alsnog te realiseren, zoals het aanbrengen van constructies.

Wij zijn zeer verheugd met het besluit om de optimalisaties in de prijsaanbieding mee te nemen, omdat dit ons meer zekerheid biedt over de realisatie van de Esperanto fietstunnel en het pakket maatregelen vergroening en duurzaamheid, waar wij samen met uw raad groot belang aan hechten. Zoals aangegeven in onze vorige brief heeft de provincie als risicodragende partij de stuurgroep verzocht om een externe partij onderzoek te laten doen naar de vraag of de risico's voor de provincie afdoende in beeld zijn, hoe de risico's beperkt kunnen worden en welke aansturing daarvoor nodig is. Adviesbureau Horvat & Partners heeft dit onderzoek inmiddels uitgevoerd. Voor verdere rapportering hierover verwijzen wij naar de voordracht van het college van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten (bijgevoegd).

Samen met het Rijk en de provincie bereiden wij een aanvulling op de huidige bestuursovereenkomst (2009) voor, waarin wij nadere afspraken maken over de gezamenlijke regie tijdens de realisatiefase. De aanvullende overeenkomst zal o.a. gaan over bestuurlijke samenwerking, de ambities van de partijen, de te realiseren projectonderdelen, de optimalisaties, de financiën, de projectorganisatie en bemensing, de planning en fasering, procedures en vergunningen, beheer en eigendom, grondverwerving, marktbenadering en de bereikbaarheid van Groningen. De realisatieovereenkomst zullen wij na de zomer aan uw raad voorleggen voor wensen en bedenkingen.

#### **Planning.**

De planning van het project is erop gericht dat de start van de aanbestedingsprocedure eind 2014 kan plaatsvinden. De eerste stap is de aankondiging van het project op [www.tenderned.nl](http://www.tenderned.nl), de website waarop overheden de aankomende aanbestedingsprocedures en inkooptrajecten publiceren. De aankondiging betreft informatie over wie (instantie), wat (korte beschrijving projecteigenschappen), wanneer en hoe (welke procedure men met de markt wil doorlopen). Daarnaast staat in de aankondiging hoe de markt zich hiervoor kan aanmelden en welke geschiktheidscriteria hiervoor gelden (Selectieleidraad).

De periode 2015-2016 zal in het teken staan van de aanbesteding, met in 2015 de aanbestedingsprocedure en in 2016 het maken van een ontwerp door het geselecteerde aannemersconsortium. In deze periode zullen ook de belangrijkste kabels en leidingen worden verlegd door de verschillende nutsbedrijven. Dit moet gereed zijn voordat de uitvoering van het hoofdbouwcontract kan beginnen, naar verwachting eind 2016. Vervolgens koersen we op openstelling van de weg eind 2020 en definitieve oplevering en overdracht in 2021/2022.

Een en ander betekent dat begin 2015 werkzaamheden (verleggen kabels en leidingen) van start gaan. In samenwerking met Groningen Bereikbaar wordt hiervoor een communicatieplan opgesteld, om dit op een zorgvuldige manier en tijdig bekend te maken en te bespreken met de betreffende stakeholders en bewoners.

**Tot slot.**

Ons college constateert dat de afgelopen periode in constructief overleg met de raad, de staten en vele andere betrokken partijen gekomen zijn tot een plan voor de Aanpak Ring Zuid dat de bereikbaarheid van stad en regio verbetert, de verkeersveiligheid vergroot en het leefklimaat in de omgeving van de zuidelijke ringweg bevordert. Er zullen een aantal plekken zijn waar de bewoners te maken krijgen met meer verkeer en wij hebben begrip voor hun zorgen hierover. Maar wij zijn er tegelijkertijd van overtuigd dat een en ander met de inrichtingsplannen op een acceptabele manier kan worden ingepast.

We gaan met vertrouwen op weg naar het Tracébesluit eind september en verwachten eind dit jaar de belangrijke stap naar de uitvoering te kunnen maken met de start van de aanbestedingsprocedure.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
dr. R.L. (Ruud) Vreeman



de secretaris,  
drs. P.J.L.M. (Peter) Teesink

Corr.nr. 2014-23.847, VV  
 Zaaknr. 522819

Nummer 40/2014

**Voordracht** van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen over de bijdrage uit het RMF/RSP aan het project Aanpak Ring Zuid.

### 1. Samenvatting

In het kader van de planuitwerking Aanpak Ring Zuid wordt het Tracébesluit voorbereid. Met onze brief van 22 mei 2014 (zaaknummer 517211) hebben wij u geïnformeerd over de stand van zaken en hebben wij deze voordracht aangekondigd. Het budget voor de Aanpak Ring Zuid bestaat uit een bijdrage vanuit het rijks MIRT, een bijdrage uit het onderdeel concrete projecten van het RSP en een bijdrage uit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP. Met uw besluit over voordracht 23/2013 heeft u reeds besloten € 54,9<sup>1</sup> miljoen vanuit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP te reserveren voor dit project. Met deze voordracht stellen wij uw staten nu voor om de genoemde € 54,9 miljoen vanuit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP beschikbaar te stellen voor de realisatie van het project Aanpak Ring Zuid.

### 2. Doel en wettelijke grondslag

Om uitvoering te kunnen geven aan het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn en meer in het bijzonder aan het daarin opgenomen project Aanpak Ring Zuid stellen wij in deze voordracht uw Staten voor een bedrag van € 54,9 miljoen beschikbaar te stellen ten laste van het Regionaal Mobiliteitsfonds (RMF) van het RSP.

### 3. Procesbeschrijving en planning

U heeft in uw vergadering van 23 april 2008 op basis van voordracht 12/2008 ingestemd met het convenant Regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn. In dit convenant zijn afspraken ondergebracht die onder andere betrekking hebben op het verbeteren van de bereikbaarheid. Die bereikbaarheidsprojecten zijn onder te verdelen in de zogeheten concrete projecten, waar het rijk de regie voert, en de projecten Regionaal Mobiliteitsfonds (RMF) waar de regierol bij de regio ligt. Het project Aanpak Ring Zuid is opgenomen in de limitatieve lijst met concrete projecten. Met de ondertekening van dit convenant is feitelijk het besluit genomen om het project Aanpak Ring Zuid uit te voeren. In het convenant is namelijk opgenomen dat de vraag of de concrete projecten zullen worden uitgevoerd bestuurlijk niet meer aan de orde is. De planuitwerking gaat met name over de vraag 'hoe en wanneer'. Nu, 6 jaar later, is de planuitwerking zo ver gevorderd dat we aan de vooravond staan van het nemen Tracébesluit door de minister van Infrastructuur en Milieu. Omdat de uitvoering van het project mede mogelijk wordt gemaakt door een eerder overeengekomen bijdrage van € 54,9 miljoen uit het Regionaal Mobiliteitsfonds wil de minister, voordat zij het Tracébesluit neemt, duidelijk hebben dat deze middelen ook daadwerkelijk beschikbaar komen. Volgens planning wordt in 2015 gestart met de aanbesteding en gunning van het project Aanpak Ring Zuid. De start van de uitvoeringswerkzaamheden is dan eind 2016/begin 2017 te verwachten. De oplevering van het project wordt voorzien circa 5 jaar later.

<sup>1</sup> Het betrof € 50 miljoen. prijspeil 2007, ofwel € 54,9 miljoen. prijspeil 2013.

#### 4. Begroting

Het project Aanpak Ring Zuid maakt, zoals aangegeven, onderdeel uit van de zogenaamde concrete projecten in het Convenant RSP. In het Convenant RSP zijn de projectkosten geraamd op € 624 miljoen. Ten tijde van het opstellen van dit Convenant waren de ambities groter dan de beschikbare middelen. Voor de provincie Groningen had dit tot gevolg dat er een inverdienopgave ontstond van € 50 miljoen, waarbij eenzelfde bedrag werd gereserveerd binnen het RMF voor het geval de inverdienopgave niet zou worden gerealiseerd. Omdat wij geen concessies hebben willen doen aan de kwaliteit is de genoemde € 50 miljoen nodig voor de projectfinanciering. Dit is overigens conform onze voordracht 23/2013 over de herbestemming van vrijgevallen RSP- en MIT-middelen, waar u in uw vergadering van 26 juni 2013 mee heeft ingestemd.

De totaal beschikbare dekking is als volgt (bedragen \* € miljoen):

bron	prijspeil 2007	prijspeil 2013
RSP concrete projecten	374	410,6
MIRT	200	219,6
RSP RMF	50	54,9
Totaal	624	685,1

De eerste twee genoemde bijdragen lopen via de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), deze posten worden via dit ministerie beschikbaar gesteld. Bijdragen uit het RMF verlopen via de provinciale begroting en vereisen daarom instemming van uw Staten.

Het project valt onder het thema Mobiliteit en Infrastructuur binnen het programma Bereikbaar Groningen.

#### 5. Inspraak/participatie

Op de ruimtelijke procedures, waarvoor de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) en het college van B&W van de gemeente Groningen bevoegd gezag zijn, zijn inspraak- en participatietrajecten van toepassing. Voor dit financiële besluit zijn geen inspraak/participatietrajecten van toepassing.

#### 6. Nadere toelichting

De afgelopen jaren hebben in het teken gestaan van de planuitwerking. Onder verwijzing naar het gestelde in het convenant hebben de inspanningen zich dus vooral gericht op de hoe-vraag. Daarover hebben wij u met enige regelmaat geïnformeerd. Recentelijk, bij brief van 22 mei 2014 met zaaknummer 517211 zijn wij o.a. uitgebreid ingegaan op de zienswijzen en de voorgenomen wijzigingen in het Tracébesluit en de inrichtingsplannen. Die brief is op 4 juni behandeld door de Statencommissie Mobiliteit en Energie alwaar o.a. de bijzondere rol (in termen van bevoegd gezag) van de provincie werd gestipuleerd. Inmiddels heeft de stuurgroep Aanpak Ring Zuid op 30 juni 2014 besloten het Tracébesluit, de inrichtingsplannen en de ruimtelijke onderbouwing van de omgevingsvergunning voor vaststelling aan respectievelijk de minister van IenM en het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen aan te bieden. Met onze brief van 8 juli 2014 met zaaknummer 523427 informeren wij u over de laatste stand van zaken.

Wij zijn er van overtuigd dat de samenwerking met het rijk en de gemeente Groningen heeft gezorgd dat er een plan ligt waarin de belangen van verkeer, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit met elkaar in balans zijn. Een plan waarvan de raming van het ontwerp bovendien binnen het taakstellend budget blijft. Wij hebben de plannen voor de zuidelijke ringweg vaker met u besproken en menen op grond daarvan te mogen vaststellen dat er bij uw staten een breed draagvlak is voor dit project.

Het project omvat voor de inhoudelijke besluitvorming drie ruimtelijke procedures:

1. Tracébesluit, waarin het nieuwe tracé van de ringweg en de inpassing daarvan wordt beschreven. Bevoegd gezag: minister van Infrastructuur en Milieu.
2. Inrichtingsplannen. Bevoegd gezag: college van B&W van de gemeente Groningen.
3. Omgevingsvergunning Helperzoomtunnel. Bevoegd gezag: college van B&W van de gemeente Groningen.

Het budget voor de Aanpak Ring Zuid bestaat zoals beschreven onder punt 4 van deze voordracht uit een bijdrage vanuit het rijks MIRT, een bijdrage uit het onderdeel concrete projecten van het RSP en een bijdrage uit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP.

Met deze voordracht stellen wij uw staten voor om € 54,9 miljoen (prijsspeil 2013) vanuit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP beschikbaar te stellen voor de realisatie van het project Aanpak Ring Zuid.

#### *Risicobeheer*

In onze brief van 6 februari 2014 met zaaknummer 501820 hebben wij aangegeven dat financiële mee- en tegenvallers van de projecten die in het RSP zijn opgenomen, waaronder de aanpak van de Zuidelijke Ringweg, binnen het RSP worden verrekend. Dit is afgesproken in het Convenant RSP 2008. De provincie is beheerder van het Groninger deel van het Regiospecifiek Pakket en is daarmee risicodragende partij. Vanwege deze situatie hebben wij in het voorjaar ook de statencommissie Grote Projecten betrokken bij onze inspanningen om het risico dat de provincie loopt bij de aanpak van het project Aanpak Ring Zuid zo goed als mogelijk is te beheersen. Zoals aangegeven in de bijlage bij genoemde brief krijgt de risicobeheersing vooral vorm door:

- het hanteren van een risicobuffer binnen het projectbudget. Hierbij houden we ook rekening met de spreiding van de raming. Wij willen de kans dat de raming uiteindelijk niet wordt overschreden verhogen van de gebruikelijke 50% naar een kans tussen 60% en 80%. De hiervoor benodigde middelen blijven gereserveerd binnen de risicobuffer;
- het hanteren van een plafondprijs;
- gefaseerde besluitvorming waarbij bepaalde besluiten pas worden genomen wanneer projectonzekerheden voldoende zijn gereduceerd (herijkingsmoment in de aanbestedingsfase; pas gunning van optimalisaties als aan financiële voorwaarden (voldoende financiële ruimte) is voldaan);
- versterking van de rol van de provincie in de uitvoeringsorganisatie (manager Techniek, Financieel management in het team Projectbeheersing en Strategisch adviseur/meekijkfunctie worden vanuit provincie ingevuld).

Hierover hebben wij in de stuurgroep Aanpak Ring Zuid afspraken gemaakt die worden vastgelegd in de realisatieovereenkomst, die wij na de zomer aan u voorleggen, en in het inkoopplan.

Daarnaast hebben wij u gemeld dat wij aan de stuurgroep hebben gevraagd om een externe partij onderzoek te laten doen naar de vraag of de risico's voor de provincie afdoende in beeld zijn, hoe de risico's (verder) beperkt kunnen worden en welke aansturing daarvoor nodig is. Buro Horvat & Partners heeft voor de stuurgroep dit onderzoek uitgevoerd. Het rapport van de second opinion is als bijlage bijgevoegd bij deze voordracht. Op hoofdlijnen geeft het bureau aan dat het risicodossier van het project, met inachtneming van een aantal aandachtspunten, op orde is. Het bureau heeft een aantal aanbevelingen voor de vervolgfase meegegeven, die de projectorganisatie ter harte zal nemen. Het bureau geeft vervolgens aan dat de provincie er verstandig aan zou doen te sturen op een verwachtingswaarde van 60-80% (P60-80), ofwel een kans op overschrijding van de raming van 20-40% in plaats van de 50% die Rijkswaterstaat normaal gesproken hanteert. Daarbij concludeert de second opinion dat de kostenraming robuust is. Het onderzoeksteam heeft op haar eigen inschatting van de kostenraming inclusief risicodossier alternatieve ramingen gemaakt, die lager uitkomen dan de huidige kostenraming. Als rekening wordt gehouden met de kansen (btw-compensatie, markteffect) dan concludeert de second opinion dat ook de P70 (kans op overschrijding van de raming 30%) nog binnen het beschikbare budget valt. Dit geeft ons voldoende zekerheid dat het project, rekening houdend met kansen en risico's, binnen budget gerealiseerd zal kunnen worden. Na aanbesteding zal meer zekerheid ontstaan over de kostenraming.

U mag van ons verwachten dat wij er op toezien dat de hiervoor genoemde maatregelen effectief worden doorgezet in de marktbenadering en in de aansturing van het project. En dat wij in de onderscheiden stappen van de aanbesteding kritisch zullen zijn of de voorwaarden aanwezig zijn om een volgende stap te zetten. Wij zijn van mening dat wij met het risicobeheer in het project Aanpak Ring Zuid de risico's, die de provincie als risicodragende partij draagt, adequaat kunnen

beheersen. Na de zomer zullen wij een brief opstellen over de uitwerking van de risicobeheersing ten behoeve van de behandeling van dit onderwerp in de statencommissie Grote Projecten.

Mocht het onverhoopt toch nog mis gaan, en het zou ook niet lukken om de tegenvaller binnen het project op te vangen, dan is de consequentie dat overschrijdingen opgevangen moeten worden in het Groninger deel van het RSP-programma. Om daarvoor ruimte te houden zien wij ons genoodzaakt de minister van I&M te vragen dat ze het jaartal 2020, dat in het Convenant RSP is genoemd als jaartal waarvoor de realisatie van de RMF projecten van het RSP gestart moet zijn, los te laten of in ieder geval in de tijd naar achter door te schuiven. De minister heeft vorig jaar al aangeboden naar die termijn te willen kijken, in verband met de vertraging van het project die toen aan de orde was. Deze inzet moet u zien tegen de achtergrond van de risicodragende positie die de provincie heeft bij het RSP-programma. Die speelt bij de zuidelijke ringweg maar ook bij andere projecten die de komende jaren voor uitvoering op de rol staan. Ook bij die projecten is sprake van risicobeheer. De verantwoordelijkheid die samenhangt met de risicodragende positie van de provincie bij het RSP brengt in onze ogen met zich mee dat de provincie tot en met de afronding van de lopende projecten in het RSP rekening moet houden met financiële ruimte om mogelijke tegenvallers op te vangen. Als die financiële tegenvallers zich uiteindelijk niet blijken voor te doen, resteren er vanuit de genomen verantwoordelijkheid na 2020 RSP-middelen, die we daarna nog willen aanwenden voor projecten waarvan de realisatie dan kan gaan starten. Daarvoor is dus nodig dat de beperking 2020 wordt losgelaten of minstens een aantal jaren wordt doorgeschoven in de tijd. Dit biedt ons de mogelijkheid binnen het RSP-RMF rekening te houden met een (kleine) kans op financiële tegenvallers, zolang de realisatie van het project Aanpak Ring Zuid niet is afgerond. Dit kan door het retarderen van een of meer nader te bepalen projecten en/of uit vrijval die ontstaat als een van de huidige projecten uit het RMF goedkoper uitpakt of onverhoopt niet doorgaat. Wij gaan er op dit punt op voorhand van uit dat de minister begrip zal tonen voor een dergelijk verzoek. Wij zullen een en ander nader uitwerken als de reactie van de minister dit mogelijk maakt.

Overigens vinden wij het een gezamenlijke verantwoordelijkheid om oplossingen te vinden voor de gevolgen van onvoorziene omstandigheden, zoals wijzigingen van wet- en regelgeving of overmacht, die de grenzen van redelijkheid en billijkheid te boven gaan. Het is onze inzet om de afspraak hierover in de bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 uit 2009 aan te scherpen. Na de zomer komen wij hierop terug als wij u de concept-realisatieovereenkomst toesturen.

## 7. Voorstel

Wij stellen u voor het in ontwerp bij deze voordracht gevoegde besluit vast te stellen.

Groningen,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

M.J. van den Berg , voorzitter.

H.J. Bolding , secretaris.

## Bijlagen bij de voordracht

Nr.	Titel	Soort bijlage
1	Second opinion project Aanpak Ring Zuid (Horvat & Partners)	<i>rapport</i>

**Provinciale Staten van Groningen:**

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 1 juli 2014, nr. 23.748, VV;

Gelet op

- voordracht 12/2008
- convenant Regiospecifiek Pakket van 23 juni 2008
- voordracht 23/2013

**Besluiten:**

1. Ten behoeve van de uitvoering van het project Aanpak Ring Zuid een bedrag van €54,9 miljoen (prijspeil 2013) beschikbaar te stellen en dit bedrag te dekken uit het Regionaal Mobiliteitsfonds van het RSP;

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter

, griffier



# Realisatieovereenkomst

## Zuidelijke Ringweg Groningen

### Fase 2

*Aanvullende overeenkomst bij de*

*Bestuursovereenkomst d.d. 10 november 2009*







**Partijen:**

*Het Rijk*

*De provincie Groningen*

*De gemeente Groningen*

Betreft: overeenkomst met bestuurlijke afspraken voor de realisatiefase van het project Aanpak Ring Zuid, ombouw Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2).

**ONDERGETEKENDEN**

De Minister van Infrastructuur en Milieu mevr. drs. M.H. Schultz van Haegen,  
handelend als vertegenwoordiger van de Staat de Nederlanden, hierna te noemen: "het Rijk",

en

Het College van Gedeputeerde Staten van Provincie Groningen, mede gelet op artikel 176, tweede lid, van de Provinciewet, namens deze vertegenwoordigd door dhr. mr. M. Boumans, gedeputeerde Verkeer en Vervoer, hierna te noemen: "de Provincie",

en

Het College van Burgemeester en Wethouders van gemeente Groningen, mede gelet op artikel 171, tweede lid, van de Gemeentewet, namens deze vertegenwoordigd door dhr. P.S. de Rook, wethouder Verkeer en Vervoer, hierna te noemen: "de Gemeente",

gezamenlijk te noemen: "partijen".



## OVERWEGINGEN PLANSTUDIEFASE

- dat de Minister van Verkeer en Waterstaat op 28 mei 2002 het tracébesluit Zuidelijke Ringweg Groningen, Langmanmaatregelen (fase 1), heeft vastgesteld;
- dat de maatregelen voortvloeiende uit dit tracébesluit tot doel hadden om de verkeersveiligheid, doorstroming van het hoofdwegennet en de bereikbaarheid van de stad Groningen te verbeteren;
- dat uitgangspunt was dat er na afronding van de werkzaamheden van fase 1, een begin gemaakt zou worden met fase 2, welke een meer duurzame en toekomstvaste oplossing moet bieden voor de geconstateerde problemen;
- dat Rijk, Provincie en Gemeente op 10 november 2009 een bestuursovereenkomst hebben gesloten waarin nadere afspraken zijn gemaakt, ter voorbereiding op de planstudie voor fase 2;
- dat de voorliggende overeenkomst als aanvullend moet worden beschouwd op de bestuursovereenkomst van 10 november 2009;
- dat op 23 december 2010 een Kennisgeving is gepubliceerd, waarin aangegeven is dat de Minister voornemens is om een ontwerp tracébesluit/ Milieueffectrapport (OTB/MER) op te stellen voor fase 2;
- dat op 22 december 2011 een aanvullende Kennisgeving is gepubliceerd, waarmee de projectgrens is verschoven naar de aansluiting Hoogkerk;
- dat de Minister van Infrastructuur en Milieu op 20 augustus 2013 het OTB/MER A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 heeft vastgesteld;
- dat op 30 augustus 2013 het OTB/MER fase 2 ter inzage is gelegd als ook de aanvraag voor de Omgevingsvergunning ten behoeve van de Helperzoomtunnel en de Ontwerp Inrichtingsplannen ;
- [t.z.t. toevoegen:] data waarop inpassingsplannen en HZT definitief zijn geworden
- dat naar verwachting in het vierde kwartaal van 2014 het tracébesluit fase 2 zal worden vastgesteld en dit besluit naar verwachting medio 2015 onherroepelijk zal zijn;
- dat met het onherroepelijk worden van het tracébesluit fase 2, de Planstudiefase is doorlopen.

## OVERWEGINGEN REALISATIEFASE

- dat partijen voornemens zijn om hun samenwerking voort te zetten, om gezamenlijk het Project te gaan realiseren en om één gemeenschappelijke projectorganisatie op te richten;



- dat het de wens van partijen is om op basis van gelijkwaardigheid samen te werken binnen het project;
- dat het daarom noodzakelijk is om aanvullende afspraken tussen partijen te maken over de realisatiefase;
- dat de afspraken voor de realisatiefase vastgelegd dienen te worden;
- dat hiertoe de voorliggende realisatieovereenkomst dient;
- dat het Project bestaat uit de realisatie van Aanpak Ring Zuid, ombouw Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2), zoals beschreven in artikel 3 van deze overeenkomst.

## **DEFINITIES**

Project:	de realisatie van Aanpak Ring Zuid, ombouw Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2), inclusief werkzaamheden binnen de Projectscope.
Projectscope:	het totaal aan werkzaamheden, noodzakelijk voor realisatie van het Project, zoals vastgelegd in artikel 3 van deze overeenkomst.
Bevoegd gezag:	de partij, overheid of instantie die de publiekrechtelijke kaders stelt.
Realisatiefase:	de fase waar de contractvoorbereiding, aanbesteding, realisatie en evaluatie van het Project wordt uitgevoerd.
Projectbudget:	het maximaal beschikbare budget waarbinnen het Project uitgevoerd dient te worden zoals vastgelegd in artikel 4, lid 1, van deze overeenkomst.
IBOI-percentage:	het jaarlijkse indexpercentage bruto overheidsinvesteringen, zoals bepaald door de Minister van Financiën.

## **BIJLAGEN**

- I. Bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen 10 november 2009
- II. Ambitiedocument
- III. Scopebeschrijving
- IV. Overzicht categorisering scope-onderdelen
- V. Governance Realisatiefase
- VI. Samenhang mobiliteitsmaatregelen
- VII. Principeafspraken toekomstig beheer en eigendom



Ingeval van tegenstrijdigheden tussen de hoofdovereenkomst en de bijlagen, prevaleert de tekst uit de hoofdovereenkomst.

## **ZIJN OVEREENGEKOMEN**

### **Artikel 1 Doel van de overeenkomst**

Met deze overeenkomst wordt beoogd:

1. Het vastleggen van aanvullende afspraken op de bestuursovereenkomst, d.d. 10 november 2009, tussen partijen ten aanzien van de realisatiefase van het Project.
2. Afspraken maken over het inrichten van de projectorganisatie en de governance voor de realisatiefase van het Project.

### **Artikel 2 Bestuurlijke samenwerking**

1. De ambitie, de uitdagingen en de manier waarop partijen willen samenwerken zijn uitgewerkt in het Ambitiedocument (bijlage II).
2. Elke partij behoudt zijn verantwoordelijkheid voor de eigen interne verantwoording.

### **Artikel 3 Projectscope**

1. De Projectscope omvat:
  - realisatie van het tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, met daarbij inbegrepen:
    - herinrichting Van Ketwich Verschuurlaan
    - herinrichting Westerbroek
    - aanpassing bus op-/afrit Hoogkerk
  - realisatie Helperzoomtunnel;
  - inrichtingsplannen Zuiderplantsoen, Maaslaan, Vondellaan en Helpman;
  - aanvullende maatregelen die niet onder het tracébesluit vallen, te weten:
    - VRI Griffeweg-Europaweg
    - VETAG-voorranginstallatie t.b.v hulpdiensten
    - groenplan
2. Onderstaande optimalisaties worden, indien dit binnen budget mogelijk is (bijvoorbeeld bij aanbestedingsvoordeel), aan de Projectscope toegevoegd:



- fiets- en voetgangerstunnel Esperantostraat;
  - pakket maatregelen vergroening en duurzaamheid (groen Julianaplein, ingang verdiepte ligging, geluidreducerende maatregelen Zuiderplantsoen);
  - volledige aansluiting Europaweg op Zuidelijke Ringweg.
3. De Stuurgroep besluit over de voorkeursvolgorde die al dan niet wordt aangebracht bij de optimalisaties en de manier waarop deze wordt meegenomen in de marktbenadering.
4. De Projectscope, optimalisaties en overige maatregelen zijn vastgelegd in het Overzicht categorisering scope-onderdelen, zie bijlage IV.
5. De inzet is er op gericht om geen scope-uitbreidingen te doen buiten de 3 optimalisaties zoals genoemd in lid 2.

#### **Artikel 4 Financiën**

1. Het budget voor de Projectscope als bedoeld in artikel 3, lid 1 en 2, bedraagt 606 miljoen euro, inclusief BTW en prijspeil 2013, exclusief kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht (VAT-kosten).
2. De VAT-kosten bedragen 13% van het in lid 1 genoemde budget. Voor prijspeil 2013 is dat een bedrag van 79 miljoen euro. De VAT-kosten omvatten in ieder geval:
  - a. De planuitwerkingskosten;
  - b. Personeelskosten van de projectorganisatie;
  - c. Ingenieursdiensten ten behoeve van de contractvoorbereiding;
  - d. Onderzoeken en ingenieursdiensten ten behoeve van de contractbegeleiding en – beheersing;
  - e. Communicatie met uitzondering van de bouwcommunicatie die door de opdrachtnemer wordt gedaan;
  - f. De kosten van de te voeren onteigeningsprocedures, met uitzondering van de daadwerkelijke aankoopkosten;
  - g. Aansturing van de grondverwerving.
3. De budgetten genoemd in lid 1 en lid 2 worden vanaf het jaar 2013 jaarlijks geïndexeerd met het IBOI-percentage.
4. Partijen spannen zich in om waar mogelijk de BTW te verrekenen.



5. De Provincie is overeenkomstig bestuursovereenkomst, d.d. 10 november 2009 en het bepaalde in paragraaf 6 van het RSP-convenant, d.d. 23 juni 2008, risicodragend voor overschrijding en meevallers van het Projectbudget. Ingeval de projectkosten voor de realisatie van de Projectscope lager uitvallen dan het Projectbudget ('meevallers'), gelden de volgende afspraken, die achtereenvolgens worden afgewogen door de Stuurgroep:
  - a. Partijen besluiten over de realisatie van de aangeboden optimalisaties, zoals opgenomen in artikel 3, lid 2;
  - b. Overige meevallers vervallen aan het RSP-budget.
  - c. Wanneer partijen het erover eens zijn dat er in een fase van het Project meer dan voldoende middelen beschikbaar zijn, kan de Stuurgroep bepalen dat het overige terugvloeit naar het RSP-budget. c
6. Mee- en tegenvallers met betrekking tot de VAT-kosten zoals genoemd in lid 2 zijn voor rekening van het Rijk.
7. Er wordt een financieel beheerplan opgesteld. In dit beheerplan wordt in ieder geval opgenomen:
  - a. Een weergave van de opbouw van het projectbudget;
  - b. Procedureafspraken voor de handelswijze bij scope-uitbreidingen.
8. De werkzaamheden die onder het tracébesluit vallen, worden in opdracht van het Rijk uitgevoerd. De werkzaamheden die vallen onder de Projectscope waarvoor provincie of gemeente opdrachtgever zijn, worden uitgevoerd door het Rijk in opdracht van provincie of gemeente. Hierop is een drietal uitzonderingen, zoals genoemd in bijlage IV.

#### **Artikel 5 Projectorganisatie**

1. Partijen formeren een projectorganisatie voor de realisatiefase, die de voorbereiding en de uitvoering van het Project begeleidt en waarbij zo goed mogelijk gebruik wordt gemaakt van ieders deskundigheid, competenties en verantwoordelijkheden.
2. Er worden een Stuurgroep en een directeurenoverleg ingesteld, waarin alle partijen vertegenwoordigd zijn.
3. Partijen hebben afspraken gemaakt over de governance in de realisatiefase, zie bijlage V.
4. Partijen stellen, binnen de kaders van deze realisatieovereenkomst, en uiterlijk 3 maanden na ondertekening van de realisatieovereenkomst, een Plan van Aanpak Realisatie vast.



## **Artikel 6 Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie**

Voor aanvang van de uitvoeringsfase wordt een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld. Dit maakt onderdeel uit van de marktbenadering.

## **Artikel 7 Planning en fasering**

1. De globale planning van het Project wordt weergegeven middels onderstaande mijlpalen:
  - a. Start aanbestedingsprocedure: eind 2014
  - b. Start voorbereidende werkzaamheden: begin 2015
  - c. Gunning realisatiecontract: begin 2016
  - d. Start uitvoering opdrachtnemer: eind 2016
  - e. Openstelling weg: 2020
  - f. Oplevering en overdracht: 2021/2022
2. Aanpassing van de planning kan slechts met goedkeuring van de stuurgroep.

## **Artikel 8 Procedures en vergunningen**

1. De vereiste vergunningprocedures in het kader van de uitvoering van het tracébesluit worden gecoördineerd door het Rijk overeenkomstig het bepaalde in artikel 20 van de Tracéwet.
2. Het Rijk is verantwoordelijk voor de communicatieactiviteiten die vallen onder de publicatieplicht van de Algemene wet bestuursrecht, met inachtneming van artikel 20 van de Tracéwet.
3. Partijen komen overeen om, met uitzondering van leges, geen aanvullende kosten in rekening te brengen ten laste van het Projectbudget voor werkzaamheden in het kader van de vergunningverlening.
4. Het verleggen van kabels en leidingen voor het Project is een gezamenlijke verantwoordelijkheid en de kosten, voor zover niet elders gedragen, komen ten laste van het Projectbudget.
5. De kosten voor eventuele gehonoreerde beroepen op nadeelcompensatie en planschade voortvloeiende uit het Project, komen ten laste van het Projectbudget.

## **Artikel 9 Beheer en eigendom**

1. Partijen hebben afspraken gemaakt over de toekomstige definitieve beheer- en eigendomssituatie, zoals vastgelegd in bijlage VII.



2. Beheerders gaan voorafgaand aan de marktbenadering akkoord met de verwerking van de klanteisen in de contractstukken.
3. Voor tijdelijk gebruik van gronden gedurende de realisatiefase worden werkafspraken gemaakt door partijen.
4. Partijen streven naar zo spoedig mogelijke (deel)overdrachten van beheer naar de definitieve situatie.
5. Voorafgaand aan afronding van de werkzaamheden zullen de afspraken als bedoeld in lid 1 worden vertaald naar definitieve beheer- en eigendomsgrenzen en vastgelegd in een beheer- en eigendomsovereenkomst. In de beheersovereenkomsten worden ook afspraken gemaakt over de kostenverdeling.

#### **Artikel 10 Grondverwerving**

1. Grondverwerving geschiedt conform het daartoe door het Rijk opgestelde "Plan van aanpak Grondverwerving".
2. Alle kosten voor het verwerven van de voor het Project benodigde gronden maken onderdeel uit van het Projectbudget.
3. Verwerving van gronden ten behoeve van infrastructuur vallende **binnen** de tracégrens van het tracébesluit vindt door en onder regie van het Rijk plaats, op basis van de Onteigeningswet.
4. Verwerving van gronden ten behoeve van infrastructuur vallende **buiten** de tracégrens van het tracébesluit vindt plaats door het rijk onder regie van het betreffende bevoegd gezag (provincie of gemeente) conform de daarvoor geldende wet- en regelgeving.
5. Verkoop van overtollige staatsgronden dient te geschieden in afstemming met het Rijksvastgoedbedrijf (RVB). Waardebepaling van staatsgronden is uitsluitend voorbehouden aan het RVOB. Opbrengsten van verkoop inclusief afdracht RVOB vervallen aan het Rijk.
6. In uitzondering op lid 5 komen personeel- en advieskosten die in het kader van het project door het RVOB in rekening worden gebracht, ten laste van het VAT-budget.
7. Gronden die nodig zijn voor de realisatie van het Project en die reeds in eigendom zijn van partijen, worden door partijen zonder kosten in het Project ingebracht.
8. In uitzondering op lid 7 wordt de taxatiewaarde van het appartementsrecht aan de H.L. Wichersstraat te Groningen vanuit het Projectbudget vergoed aan de gemeente.





9. In aanvulling op lid 7 worden over de kosten en opbrengsten van onderstaande gronden, rechten en objecten op een later moment nog afspraken gemaakt:
- a. De vergoeding van het verplaatsen van de popbunker gelegen onder het Meeuwerderbaanviaduct;
  - b. Een deel van het zwembadterrein aan de Papiermolenlaan;
  - c. De gronden ten behoeve van de Helperzoomtunnel.
10. De taxatiewaarde wordt bepaald door de taxatiecommissie van het Project.

#### **Artikel 11 Marktbenadering**

1. De realisatie van het project vindt plaats middels een design en construct –contractmodel waarbij in de aanbesteding gebruik wordt gemaakt van een concurrentiegerichte dialoog.
2. Het Rijk treedt op als aanbestedende dienst.
3. Voorafgaand aan de aanbesteding stellen partijen de marktbenaderingsstukken vast.
4. Partijen spannen zich in om gronddepots en andere geschikte locaties zoveel mogelijk beschikbaar te stellen voor zand en grond vrijkomend uit het project. Dit kan als optie aan marktpartijen worden meegegeven, zodat die een zo gunstig mogelijke aanbieder kunnen opstellen. Eventuele baten die hieruit voortvloeien, komen ten gunste van het Projectbudget.

#### **Artikel 12 Bereikbaarheid**

1. Partijen spannen zich in om de bereikbaarheid van de stad en de regio tijdens de ombouw zo goed mogelijk te waarborgen. Hiertoe is door partijen (onder andere) de samenwerkingsorganisatie “Groningen Bereikbaar” opgericht, zoals vastgelegd in de “Bestuursovereenkomst Groningen Bereikbaar” d.d. 13 januari 2014.
2. Provincie en Gemeente spannen zich voorts in om, mede in het kader van Groningen Bereikbaar, voorafgaand aan de uitvoering van het project alle noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen op het onderliggend wegennet te nemen, zodat de verkeersdoorstroming in stad en regio tijdens uitvoering zo optimaal mogelijk kan verlopen. De maatregelen omvatten in ieder geval de mobiliteitsmaatregelen zoals opgenomen in bijlage VI.
3. Over de eisen die in het contract van het project worden opgenomen, zoeken partijen vooraf afstemming met Groningen Bereikbaar en de spoor-, weg- en waterbeheerders. Daarnaast is een



protocol gesloten met nadere afspraken tussen de projectorganisatie en Groningen Bereikbaar over de samenwerking en de manier waarop met wijzigingen wordt omgegaan.

4. Bij andere uitvoeringsactiviteiten aan projecten die van invloed kunnen zijn op de in deze overeenkomst genoemde werken, plegen partijen vooraf overleg met elkaar en met Groningen Bereikbaar. Omgekeerd informeren partijen elkaar ook over de uitvoeringsplanning van de in artikel 3 genoemde werken in het kader van het Project.

### **Artikel 13 Geheimhouding**

1. Partijen zijn met in achtneming van wettelijke voorschriften verplicht geheimhouding te betrachten met betrekking tot alle gegevens, waarvan de partijen, of personen waarvan zij zich bij de uitvoering van de overeenkomst bedienen, kennisnemen en waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat deze gegevens een vertrouwelijk karakter hebben.
2. De in het eerste lid bedoelde geheimhouding geldt gedurende een periode van 10 jaar te rekenen vanaf de beëindiging van deze overeenkomst. De geheimhoudingsplicht vervalt voor zoveel en in zoverre dit nodig is ter afwending van acuut gevaar voor personen en/of goederen.

### **Artikel 14 Looptijd van de overeenkomst**

1. De overeenkomst treedt in werking op de dag na ondertekening door de laatste betrokken partij.
2. De overeenkomst eindigt na beheersoverdracht van alle objecten naar de toekomstig beheerders.

### **Artikel 15 Overige bepalingen**

1. De bepalingen zoals opgenomen in de bestuursovereenkomst, d.d. 10 november 2009, blijven onverkort van toepassing.
2. Daar waar bepalingen tegenstrijdig blijken, gaat het bepaalde in deze realisatieovereenkomst boven dat in de bestuursovereenkomst.

### **Artikel 16 Publicatie Staatscourant**

Binnen 30 werkdagen na ondertekening van deze overeenkomst wordt de zakelijke inhoud daarvan door de Minister gepubliceerd in de Staatscourant.



Aldus in drievoud opgemaakt en ondertekend te XXX, d.d. XX.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen

DE GEDEPUTEERDE VERKEER EN VERVOER VAN DE PROVINCIE GRONINGEN

mr. M. Boumans

DE WETHOUDER VERKEER EN VERVOER VAN DE GEMEENTE GRONINGEN

P. S. de Rook

## **Second opinion project Aanpak Ring Zuid**

Definitief

Horvat & Partners is een onafhankelijk adviesbureau dat zich heeft gespecialiseerd in technische en operationele auditing, het geven van second opinions en het adviseren over niet routinematige projecten, processen en problemen binnen een (civiel)technische omgeving.

Dit rapport is opgesteld in opdracht van dhr. J. Hillen, projectdirecteur van project Aanpak Ring Zuid. Contactpersoon was dhr. R. Buvelot.

## **Second opinion project Aanpak Ring Zuid**

Definitief

ir. M.J.J. Boon  
ir. M. Cauvern  
ir. M.P. van de Voort

Voor akkoord: prof. drs. ir. J.K. Vrijling

Rapportnummer: 14011-R-010

Rotterdam, 12 juni 2014

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding.....	1
1.2	Doelstelling en onderzoeksvragen .....	1
1.3	Scope en beoordelingskader audit.....	2
1.4	Aanpak en werkzaamheden.....	2
1.5	Leeswijzer .....	3
<b>2</b>	<b>Kostenraming inschatting Projectorganisatie.....</b>	<b>4</b>
2.1	Budget, kostenverdeling en risicoverdeling .....	4
2.2	Basisraming en onvoorzien .....	4
2.3	Probabilistische analyse .....	5
<b>3</b>	<b>Bevindingen Horvat &amp; Partners .....</b>	<b>6</b>
3.1	Algemene indruk .....	6
3.2	Bevindingen deterministische raming .....	6
3.3	Indruk risicodossier.....	7
3.4	Omgaan met kansen .....	8
<b>4</b>	<b>Probabilistische analyse Horvat &amp; Partners.....</b>	<b>10</b>
4.1	Alternatieve basisraming en risicodossier .....	10
4.2	Alternatieve basisraming en risicodossier, inclusief kansen.....	10
<b>5</b>	<b>Conclusies een aanbevelingen.....</b>	<b>12</b>
5.1	Conclusies .....	12
5.2	Aanbevelingen.....	12
	<b>Bijlage A: Ontvangen documenten.....</b>	<b>a</b>

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

De Zuidelijke Ringweg Groningen (A7/N7) is in de huidige situatie een autoweg van 70 km/h. De aansluiting A7-A28 is gelijkvloers met verkeersregelininstallaties. Daarmee vormt de Zuidelijke Ringweg Groningen een kwetsbare schakel in het landelijke hoofdwegennet, het stedelijke netwerk in de centrale zone van de stad Groningen en het regionale wegennet. De ringweg vervult een cruciale functie als onderdeel van zowel het stedelijke netwerk en de centrale zone van de stad Groningen als ook het regionale wegennet. Elk van deze functies staat onder druk vanwege de toenemende verkeersintensiteiten. Dit doet afbreuk aan de goede bereikbaarheid van stad en regio.

Eind 2010 hebben RWS, de provincie Groningen en de gemeente Groningen opdracht gegeven voor het uitvoeren van een planstudie voor het project Aanpak Ring Zuid (ARZ). Het project moet een oplossing bieden voor een betere en veilige doorstroming van het verkeer en zorgen voor een goede, toekomstvast bereikbaarheid voor bedrijven en bewoners van de regio Groningen. Een goede ruimtelijke inpassing en het verbeteren van de leefbaarheid zijn daarbij uitgangspunt.

Met het project Aanpak Ring Zuid worden maatregelen uitgevoerd om deze problemen op te lossen. De scope van dit project is in grote lijn:

- Uitbreiding van het aantal rijstroken op de N7 tussen Laan Corpus den Hoorn en knooppunt Euvelgunne;
- Het creëren van ongelijkvloerse kruisingen op de pleinen: Vrijheidsplein, Julianaplein en Europaplein;
- Het verdiept aanleggen van de N7 tussen de Hereweg en de Europaweg, over circa 1.100 meter met daarboven drie deksels;
- Het realiseren van de benodigde aanpassingen aan het onderliggend wegennet, waaronder de aanleg van de Helperzoomtunnel en inpassingsmaatregelen.

De planstudie heeft in augustus 2013 geleid tot een ontwerp Tracébesluit (OTB). Verwacht wordt dat het Tracébesluit (TB) eind september/begin oktober 2014 genomen wordt. Kort na het TB wordt gestart met de aanbestedingsfase. De start van de uitvoeringswerkzaamheden wordt verwacht begin 2017. De oplevering van het project wordt voorzien circa 5 jaar later.

De realisatiekosten van het project zijn gebudgetteerd op € 606 miljoen (prijspeil 2013) en € 79 miljoen voor Voorbereiding en Toezicht (V&T). Via het RSP wordt in totaal circa €465 miljoen (prijspeil 2013) bijgedragen aan dit project. De provincie Groningen is risicodragend voor het project voor wat betreft het realisatiebudget (dus exclusief de kosten voor V&T) en vraagt zich af wat haar risico's zijn bij de realisatie van het project. De projectorganisatie heeft Horvat & Partners gevraagd een second opinion uit te voeren op het risicoprofiel van het project ARZ. Dit rapport is het resultaat van deze second opinion.

### 1.2 Doelstelling en onderzoeksvragen

Doelstelling van de second opinion is het beoordelen van het risicoprofiel van ARZ. De achterliggende doelstelling is het vergroten van de betrouwbaarheid en kwaliteit van het risicodossier, en het voorgestelde risicofonds en de beheersing daarvan. Hierbij heeft het onderzoeksteam het risicoprofiel zowel in geld als in tijd beoordeeld.

Om de doelstelling te kunnen behalen zijn de volgende onderzoeksvragen beantwoord:

1. Wat is de kwaliteit van het huidige risicodossier? Hierbij wordt gekeken naar:
  - a. De opbouw en volledigheid van het risicodossier;
  - b. De inschatting van kansen en gevolgen;

- c. De uitvoerbaarheid en effectiviteit van de geformuleerde beheersmaatregelen.
2. Welke aanvullende risico's signaleert Horvat & Partners?
3. Hoe groot is de bandbreedte op de raming, gezien het risicodossier (inclusief door Horvat & Partners gesignaleerde risico's)? Is de reservering van het risicofonds voldoende om de risico's af te dekken?
4. Is de organisatie gesteld voor haar taak? Waar is verbetering mogelijk?
5. Welke risicoreservering past bij het risicoprofiel in verschillende fasen van het project?

### 1.3 Scope en beoordelingskader audit

De TB-raming, met daarin verwerkt de resultaten van de toets van de kostenpool die Rijkswaterstaat uitvoerde, dienden als uitgangspunt voor deze second opinion.

In deze second opinion lag de focus op de risicoreservering, bestaande uit 'voorzien onvoorzien' (het risicodossier) en het 'onvoorzien onvoorzien' (de reservering voor nog niet benoemde risico's). De second opinion richt zich met name op de realisatie en het daarbij behorende budget, waarvan de risico's bij de provincie Groningen liggen.

De beoordeling van het risicodossier richt zich op de waardering van de risico's (zowel in kans als gevolg) voor de realisatie. Daarnaast zijn ook de scope, raming en planning op hoofdlijnen beoordeeld. Scope, raming en planning enerzijds en risicodossier anderzijds zijn immers communicerende vaten.

### 1.4 Aanpak en werkzaamheden

De wens van de opdrachtgever van de second opinion is het verkrijgen van meer zekerheid over het risicoprofiel van het project. In de ervaring van Horvat & Partners vormt de beoordeling van het risicodossier zelf, een belangrijk maar incompleet instrument om deze zekerheid te verkrijgen. Om deze reden omvat het plan van aanpak naast een 'papieren' beoordeling, ook een beoordeling van onderwerpen die bij dit soort projecten in het verleden regelmatig tot risico's en overschrijdingen hebben geleid, zoals: sturing en verantwoording, inrichting van de projectorganisatie, het projectmanagement, de projectbeheersing, inrichting (SCB) toetsing en het strategisch omgevingsmanagement. De second opinion is daarom uitgevoerd door middel van bureaustudie in combinatie met interviews.

Bij haar beoordeling heeft het onderzoeksteam eerst breed gekeken naar de risico's waaruit het risicodossier is opgebouwd, in relatie tot raming, scope en planning. Het onderzoeksteam heeft vervolgens ingezoomd om eventuele tekortkomingen op te sporen; dit op basis van de expertise van het onderzoeksteam (bij welke onderdelen treden vaak problemen op?) en op basis van de beschikbare documentatie (waar zien we opvallende zaken?).

Op basis van de ontvangen gegevens, antwoorden op aanvullende vragen en de analyse hierop, heeft het onderzoeksteam een alternatieve indicatie van het risicodossier opgesteld, zowel deterministisch als probabilistisch. Deze indicatie vormt de basis voor een kwantitatieve analyse naar de omvang van de onzekerheid in het geheel van raming en risico's. Het onderzoeksteam heeft deze indicatie met de projectorganisatie besproken en deze waar nodig aangepast.

Op basis van deze aanpak zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

1. Documentenanalyse:  
Horvat & Partners heeft een analyse uitgevoerd op de ontvangen documenten (zie documentenlijst in bijlage A). Vragen over de documenten zijn beantwoord door de medewerkers van de projectorganisatie.
2. Interviews met projectorganisatie en vertegenwoordigers van de opdrachtgevers waarin de vragen van auditoren worden beantwoord, waar nodig ondersteund door aanvullende documentatie. De volgende personen zijn geïnterviewd:
  - a. Jos Hillen en Ton Swanenberg



- b. Fokke van der Veer en Luuk Hajema
  - c. Reinout Schoonbeek
  - d. Bart Bouma en Fokke vd Veer
  - e. René Buvelot, Kees Huizinga, Frank Luikens
  - f. Bert Popken
  - g. René Buvelot en Joep van der Meer
  - h. René Buvelot en Roland Böing
  - i. Louis Schouwstra
3. Presentatie van de bevindingen en aanbevelingen op hoofdlijnen in de verschillende overleggen.
  4. Opstellen conceptrapportage.
  5. Bespreken conceptrapportage met de opdrachtgever.
  6. Definitief maken rapportage.
  7. Presentatie bevindingen in Stuurgroep en Statencommissie.

### **1.5 Leeswijzer**

Hoofdstuk 2 van deze rapportage bevat een beschrijving van de kostenraming en het risico-dossier die door de projectorganisatie zijn opgesteld. Hoofdstuk 3 bevat de bevindingen van Horvat & Partners. In hoofdstuk 4 zijn de probabilistische analyses die Horvat & Partners heeft uitgevoerd opgenomen, in hoofdstuk 5 gevolgd door conclusies en aanbevelingen.

In bijlage A van dit rapport is een documentenlijst opgenomen.

## 2 Kostenraming inschatting Projectorganisatie

Dit hoofdstuk beschrijft het budget en de kostenraming inclusief risico's van het project ARZ, zoals de projectorganisatie die heeft gepresenteerd in de Stuurgroep van 16 april 2014. Dit zijn de kosten die de projectorganisatie verwacht te maken om het project succesvol te kunnen realiseren. De kosten zijn inclusief BTW, tenzij anders vermeld.

### 2.1 Budget, kostenverdeling en risicoverdeling

In het RSP convenant is opgenomen dat het totaal beschikbare budget ter bekostiging van alle projectkosten €624 miljoen bedraagt (prijsspeil 2007), waarvan €200 miljoen ten laste komt van het MIRT. In aanvulling hierop zal de overige €424 miljoen worden bekostigd uit de overheidsbijdrage uit het RSP voor concrete bereikbaarheidsprojecten. Zowel het MIRT als de RSP bijdrage worden jaarlijks geïndexeerd. In onderstaande tabellen is de verdeling van de bijdragen zichtbaar over V&T en Realisatie.

	Bijdragen	V&T	Realisatie
MIRT	200,0	23,0	177,0
RSP	424,0	48,8	375,2
<b>Totaal</b>	<b>624,0</b>	<b>71,8</b>	<b>552,2</b>

Budget voor V&T en Realisatie (inclusief BTW, prijspeil 2007)

In het bestuurlijk overleg MIRT van 17 mei 2010 is afgesproken dat de kosten voor Voorbereiding en Toezicht (V&T) gedragen worden door Rijkswaterstaat voor een vastgesteld percentage van 13%. Het realisatiebudget bedraagt daarmee €552 miljoen (prijsspeil 2007).

Na indexatie naar prijspeil 2013 bedraagt het projectbudget 606 miljoen.

	Bijdragen	V&T	Realisatie
MIRT	219,5	25,2	194,2
RSP	465,3	53,6	411,8
<b>Totaal</b>	<b>684,8</b>	<b>78,8</b>	<b>606,0</b>

Budget voor V&T en Realisatie (inclusief BTW, prijspeil 2013)

Bij het budget van € 606 miljoen wordt € 3,5 miljoen opgeteld, als extra bijdrage van derden voor de afrit bij Hoogkerk. Het budget komt hiermee op **€ 609,5 miljoen**. De kosten voor deze afrit zijn in de kostenraming opgenomen.

De basis voor het project is vastgelegd in de bestuursovereenkomst van 2009. Hierin zijn afspraken opgenomen over de risicoverdeling. De provincie Groningen is verantwoordelijk voor de realisatiekosten en de risico's die daarmee gepaard gaan. Het Rijk (Rijkswaterstaat) is verantwoordelijk voor de V&T-kosten en de bijbehorende risico's.

### 2.2 Basisraming en onvoorzien

De TB-raming bestaat uit een basisraming en een reservering voor onvoorzien.

De basisraming is volgens de SSK-systematiek<sup>1</sup> opgesteld, het is de integrale kostenraming waarin de scope van het Tracébesluit is opgenomen. De basisraming is deterministisch, dat wil zeggen dat er geen rekening wordt gehouden met spreiding.

<sup>1</sup> Standaard Systematiek Kostenramingen

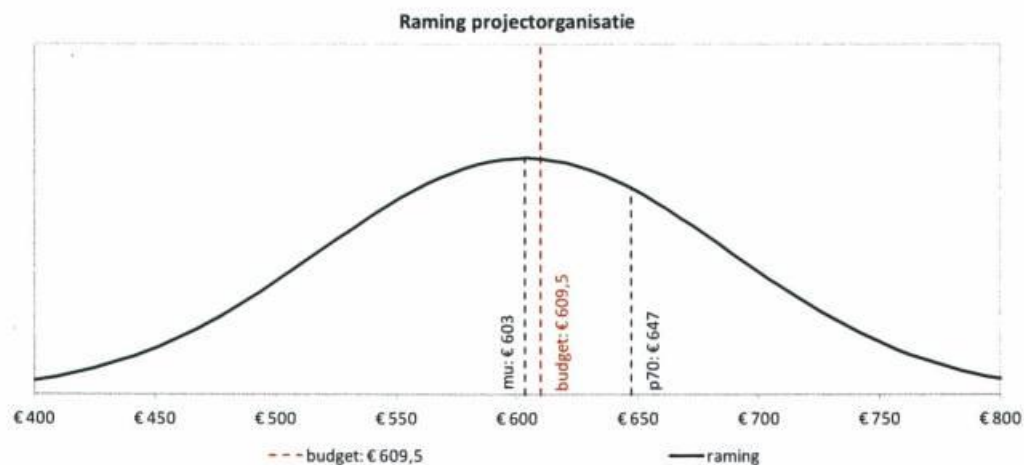
De reservering voor onvoorziene kosten komt in de raming op drie plaatsen voor:

- Objectonvoorziën (als onderdeel van de basisraming)
- Voorzien- onvoorziën op projectniveau (benoemde, voorziene risico die zijn onderbouwd in het risicodossier)
- Onvoorzien-onvoorziën op projectniveau (reservering voor risico's die nog niet benoemd zijn)

## 2.3 Probabilistische analyse

De projectorganisatie heeft op de kostenraming met risicodossier, met daarin verwerkt de resultaten van de toets van de kostenpool van Rijkswaterstaat, een probabilistische analyse uitgevoerd. Met deze analyse wordt de trefzekerheid van de raming berekend. Een probabilistische analyse geeft inzicht in de kans dat een bepaald kostenniveau wordt overschreden (bijvoorbeeld P85 geeft de waarde die met een zekerheid van 85% niet wordt overschreden; de kans op overschrijding is 15%).

In onderstaande figuur is de probabilistische analyse van de projectorganisatie weergegeven. Uit de figuur is af te lezen dat de verwachtingswaarde van de kosten (het gemiddelde,  $\mu$  in de figuur) €603 miljoen bedraagt. In de figuur is ook de P70 aangegeven, deze bedraagt €647 miljoen.



### 3 Bevindingen Horvat & Partners

#### 3.1 Algemene indruk

1. Het project Aanpak Ring Zuid wordt gekenmerkt door trots en positiviteit. De projectorganisatie wordt bemenst vanuit gemeente Groningen, provincie Groningen en Rijkswaterstaat. Waar extra capaciteit of kennis nodig is, wordt dit ingehuurd.
2. De projectorganisatie onderhoudt goed contact met alle 'moeders' en met omgevingspartijen. Door betrokkenheid van vertegenwoordigers van rijk, provincie en gemeenten, worden de belangen van deze partijen goed vertegenwoordigd in het project. De omgevingspartijen zijn goed in beeld en worden systematisch bij het project betrokken.
3. De discipline die nodig is om de scope van het project te beheren werkt vooralsnog goed. Aanvullende wensen worden niet zonder meer gehonoreerd, maar pas in het project opgenomen als daarvoor budget beschikbaar wordt gesteld. Het is belangrijk ook gedurende de komende periode, waarin het Tracébesluit wordt genomen en de voorbereiding van de aanbesteding plaatsvindt, het scopebeheer te handhaven.
4. De projectorganisatie verzet veel werk met weinig mensen. Dit heeft als voordeel dat lijnen kort zijn, maar (over)belasting van de projectorganisatie is een aandachtspunt. Voor de fase waarin het project zich bevindt levert dat vooralsnog geen problemen op. Mede met het oog op de naderende realisatiefase, is de projectorganisatie zich ervan bewust dat een kwaliteitsimpuls nodig is. Deze behoefte is ook gesignaleerd in rapportages.
5. De risicoverdeling tussen Provincie en Rijk is voor alle betrokkenen helder: partijen spannen zich in om het project binnen taakstellend budget te realiseren. Bij kostenstijgingen als gevolg van onvoorziene omstandigheden draagt de provincie de overschrijding van realisatiekosten, Rijkswaterstaat draagt de kosten van overschrijding van kosten van voorbereiding en toezicht (V&T). Deze verdeling van risico's kan volgens het onderzoeksteam het risico opleveren dat de samenwerking tussen rijk en provincie bij tegenslag onder druk komt te staan. Daarbij kunnen eventuele besparingen (van Rijkswaterstaat) op de projectorganisatie risico's opleveren tijdens de realisatie, die (de provincie) veelal meer geld kosten.

#### 3.2 Bevindingen deterministische raming

Het onderzoeksteam heeft de kostenraming beoordeeld. Uit deze beoordeling zijn enkele kanttekeningen naar boven gekomen:

6. In de TB-raming zijn 'Bijkomende kosten' opgenomen. Het onderzoeksteam is van mening dat met name de kosten voor i) compenserende maatregelen, ii) mitigerende maatregelen en iii) archeologie hoger zijn ingeschat dan nodig, gezien het feit dat hier geen aantoonbare scope tegenover staat. Het onderzoeksteam schat in dat deze kosten aanzienlijk lager zijn en beveelt aan deze kosten naar beneden bij te stellen.

Daarnaast heeft het onderzoeksteam de opslagpercentages beoordeeld die in de kostenraming zijn gehanteerd. Hieruit komen de volgende aandachtspunten:

7. Het in de TB-raming gehanteerde percentage voor Objectonvoorzien bedraagt 7,5%. Het onderzoeksteam is van mening dat dit percentage kan worden verlaagd naar 5%. Dit wel onder voorwaarde dat het totale percentage dat voor onvoorzien is gereserveerd, passend is voor een project in deze fase van uitwerking (zie ook punt 11).
8. Het in de TB-raming gehanteerde percentage voor nader te detailleren (NTD) bedraagt 5%. De projectorganisatie heeft een analyse gemaakt, waarbij voor een aantal projectonderdelen is bepaald wat nog nader te detailleren is. Daarnaast heeft de kostenpool van Rijkswaterstaat de TB-raming getoetst. Naar aanleiding hiervan is de post NTD verlaagd naar circa 4,15% over de directe bouwkosten. Hoewel Horvat & Partners geen volledige second opinion op de kostenraming heeft uitgevoerd, onderschrijft het onderzoeksteam de gekozen werkwijze voor de bepaling van het percentage NTD en stemt in met een percentage van 4,15%.
9. In de TB-raming is marktwerking niet meegenomen. Het is volgens de SSK-systematiek ook niet gebruikelijk om in kostenramingen rekening te houden met marktwerking.
10. De post onvoorzien bestaat uit drie delen: objectgebonden risico's en objectoverstijgende risico's, waarbij deze laatste te splitsen valt in benoemd (voorzien-onvoorzien, oftewel het risicodossier) en niet benoemd objectoverstijgend risico investeringskosten (onvoorzien-onvoorzien).
11. De hoogte van het onvoorzien dat in de TB-raming is opgenomen bedraagt 17,6% van de basisraming. Voor een infrastructuurproject in deze fase (vóór aanbesteding) geldt dat het totale onvoorzien (waaronder object onvoorzien en projectonvoorzien, zowel benoemd als niet benoemd) als percentage van de basisraming gemiddeld tussen de 15 en 20% bedraagt. Het onderzoeksteam heeft, mede gebaseerd op haar ervaring met infrastructuurprojecten, geen aanleiding om aan te nemen dat project Aanpak Ring Zuid een hoger of lager dan gemiddeld risicoprofiel heeft. Hierin telt mee de behoorlijke wijze van vastleggen van klanteisen en daarmee de scope van het project. Op basis van het voorgaande en op basis van de omvang van het aandeel voorzien-onvoorzien (het risicodossier), schat het onderzoeksteam in dat het totaal onvoorzien als percentage van de basisraming (exclusief object onvoorzien) rond 17,5% zou moeten liggen.

### 3.3 Indruk risicodossier

12. De opbouw van het risicodossier is gestructureerd. Het dossier bevat alle benodigde elementen: naast het formuleren van risico's, oorzaken, kans van optreden en spreiding in de gevolgkosten van risico's, zijn ook beheersmaatregelen geformuleerd. Het risicodossier is uitgebreid en risico's zijn vanuit alle invalshoeken bekeken. Dat wil zeggen dat er niet alleen rekeninggehouden wordt met technische risico's, maar ook risico's vanuit de omgeving, juridische risico's, risico's die de organisatie van het project met zich meebrengt e.d.
13. Het onderzoeksteam zou voor circa 15% van de risico's een andere inschatting hebben gemaakt van kansen en gevolgen: soms hoger, soms lager. Het onderzoeksteam is van mening dat de projectorganisatie de spreiding op gevolgen soms krap heeft ingeschat.
14. Geconstateerd is dat in het risicodossier geen onderscheid is gemaakt tussen risico's vóór en na beheersing. Daarnaast zijn de kosten voor beheersmaatregelen niet ingeschat en meegenomen in risicodossier. Het onderzoeksteam beveelt aan om ook kosten voor beheersmaatregelen te ramen en de risico's na beheersing in te schatten. Op deze manier wordt inzichtelijk welk effect mag worden verwacht van beheersmaatregelen, wat besluitvorming over te nemen maatregelen kan ondersteunen.
15. Exogene risico's zijn niet meegenomen in het risicodossier. Dit is de gebruikelijke werkwijze binnen Rijkswaterstaat, maar voor de Provincie Groningen zijn de exogene risico's

wel relevant, aangezien het budget taakstellend is. Een voorbeeld hiervan is wijzigende wet- en regelgeving:

- Ervaring leert dat ieder project dat gedurende langere tijd loopt, met veranderingen te maken krijgt die effecten hebben op de kosten van het project. Voorbeelden hiervan in het (recente) verleden zijn: de verhoging van de BTW van 19 naar 21%, de verhoging van de accijnzen op rode diesel, de verplichting om FSC hout te gebruiken en de SWUNG wetgeving. Ondanks het feit dat op voorhand niet voorspeld kan worden welke randvoorwaarden zullen veranderen, dient er rekening mee gehouden te worden dat er gedurende de looptijd van het project randvoorwaarden zullen veranderen en dat dit consequenties zal hebben voor gecontracteerde scope. Het onderzoeksteam beveelt aan hiervoor een risico in het dossier op te nemen.
16. Het onderzoeksteam mist enkele risico's in het risicodossier en beveelt aan de volgende risico's toe te voegen aan het dossier:
- Vertraging voor de aannemer (de gevolgen van vertraging zowel in tijd als geld), resulterende in claims voor de opdrachtgever.
  - De projectorganisatie is onvoldoende op sterkte (kosten en/of vertraging).
17. Het onderzoeksteam heeft een analyse uitgevoerd op de ontwikkeling van IBOI- en GWW-indexering. In de probabilistische analyse is een reservering voor het verschil tussen IBOI en GWW index opgenomen. De projectorganisatie heeft voor deze reservering €26 miljoen opgenomen, het onderzoeksteam heeft voor deze reservering €27 miljoen ingeschat.
18. Het onderzoeksteam is van mening dat het risicodossier nog niet voldragen is. Op dit moment levert dat geen bezwaar op voor het project, aangezien het totaal gereserveerde bedrag voor onvoorzien kosten door het onderzoeksteam als voldoende wordt beschouwd. In de komende fase, waarin het Tracébesluit wordt genomen en de aanbesteding plaatsvindt, dient het risicodossier verder uitgewerkt te worden, met name op het gebied van beheersmaatregelen.

### 3.4 Omgaan met kansen

19. Tijdens de second opinion werd duidelijk dat twee kansen 'op de achtergrond' een rol spelen: i) BTW-compensatie en ii) markteffect. Betrokkenen geven een eigen interpretatie aan deze kansen, met het gevolg dat er verschillende bedragen circuleren, die deterministisch bij het budget opgeteld worden. Het onderzoeksteam vindt het niet verstandig op deze manier met kansen om te gaan en beveelt aan kansen expliciet mee te nemen in de analyse. Het onderzoeksteam heeft in een alternatieve probabilistische analyse beide kansen meegenomen, om een indruk te krijgen van de benodigde onzekerheidsreservering.
- i. BTW-compensatie: de kans op een BTW-compensatie is groot, naar verwachting bedraagt dit € 10 miljoen.
  - ii. Markteffect: de raming van de projectorganisatie is een bedrijfseconomische raming. Hierin wordt geen rekening gehouden met de marktomstandigheden ten tijde van de aanbesteding van het project en eventuele kostenconsequenties die dit kan hebben. Ervaring leert dat deze effecten groot kunnen zijn, in de huidige situatie en nabije toekomst is een neerwaarts effect op de inschrijfprijzen reëel als gevolg van de marktsituatie. Om dit effect mee te kunnen wegen in de afweging over het aanhouden van reserves, beveelt het onderzoeksteam aan dit effect op te nemen door uit te gaan van LTU -15%, -5%, +5% ten opzichte van een grondslag die bestaat uit de totale bouwkosten vermeerderd met de risico-opslag voor projectonvoorzien en BTW. Hierbij is rekening gehouden met de aantrek-

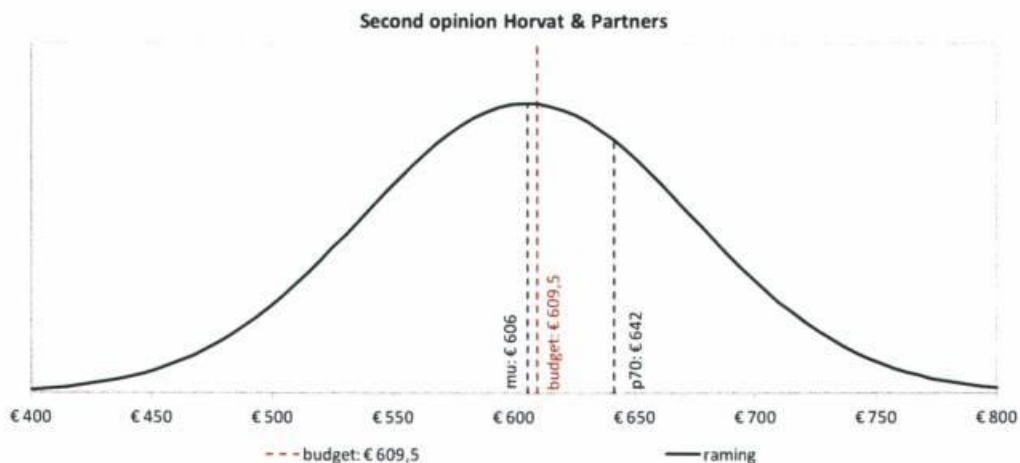
kende markt: een inschatting van het markteffect op dit moment zal niet representatief zijn voor het markteffect over bijvoorbeeld twee jaar.

## 4 Probabilistische analyse Horvat & Partners

### 4.1 Alternatieve basisraming en risicodossier

Het onderzoeksteam heeft, op haar eigen inschatting van de kostenraming met risicodossier een alternatieve probabilistische analyse uitgevoerd. Hierbij is nog geen rekening gehouden met kansen, zoals marktwerking en BTW-teruggave.

In onderstaande figuur is de probabilistische analyse van het onderzoeksteam weergegeven. Uit de figuur is af te lezen dat de verwachtingswaarde van de kosten (het gemiddelde,  $\mu$  in de figuur) €606 miljoen bedraagt. In de figuur is ook de p70 aangegeven, deze bedraagt €642 miljoen.



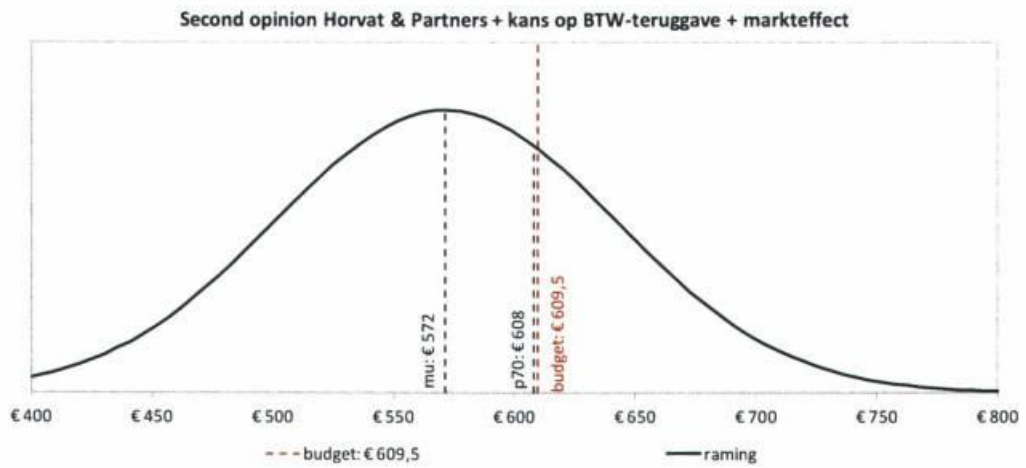
Uit de figuur blijkt, dat  $\mu$  en het beschikbare budget in deze analyse in dezelfde orde van grootte liggen.

### 4.2 Alternatieve basisraming en risicodossier, inclusief kansen

Het onderzoeksteam heeft nog een alternatieve probabilistische analyse uitgevoerd, waarbij rekening is gehouden met kansen, zoals marktwerking en BTW-teruggave.

In onderstaande figuur is de alternatieve probabilistische analyse van het onderzoeksteam weergegeven. Uit de figuur is af te lezen dat de verwachtingswaarde van de kosten (het gemiddelde,  $\mu$  in de figuur) €572 miljoen bedraagt. In de figuur is ook de p70 aangegeven, deze bedraagt €608 miljoen.





Uit de figuur blijkt, dat indien rekening gehouden wordt met de kans p BTW-teruggave en markteffect, p70 binnen het beschikbare budget valt.

## 5 Conclusies een aanbevelingen

### 5.1 Conclusies

Naar aanleiding van de second opinion concludeert het onderzoeksteam het volgende:

1. De basisraming van het project Aanpak Ring Zuid wordt door het onderzoeksteam ongeveer even hoog ingeschat (€606 miljoen) als door de projectorganisatie (€603 miljoen).
2. Met de huidige TB-raming (en de wijzigingen die het onderzoeksteam daarop aanbeveelt) is de verwachtingswaarde (mu) nagenoeg gelijk aan het beschikbare budget.
3. De reservering voor onvoorziene kosten is voldoende, echter het risicodossier van de projectorganisatie is nog niet voldragen.
4. Er wordt geen rekening gehouden met kansen die de haalbaarheid van de raming kunnen beïnvloeden.

### 5.2 Aanbevelingen

Het onderzoeksteam doet de volgende aanbevelingen:

1. Houd rekening met kansen en neem die mee in de analyse.
2. Het Rijk stuurt op p50, ervan uitgaande dat een tegenvaller in het ene project kan worden gecompenseerd door een meevaller in een ander project. Deze werkwijze is voor de provincie niet verstandig, aangezien de provincie onvoldoende projecten heeft om tegenvallers te compenseren. Daartegenover staat, dat het hanteren van p85 als richtlijn voor de risicoreservering niet realistisch is: de kans is dan groot dat er geld overblijft dat niet aan andere projecten kan worden besteed. Er is geen harde grens aan te geven, maar het onderzoeksteam vindt het voor ARZ verstandig om een risicoreservering te hanteren rond de p60-p80.

Houd voor het project Aanpak Ring Zuid een risicoreservering aan tussen p60 en p80. Voor sturing kan worden uitgegaan van p70, maar het onderzoeksteam is van mening dat niet in het budget hoeft te worden ingegrepen zolang de risicoreservering binnen de bandbreedte van p60 en p80 beweegt.

3. Heroverweeg de hoogte van de risicoreservering.  
Er zijn drie momenten in de toekomst waarop de omstandigheden van het project wijzigen en de risicoreservering kan worden heroverwogen, bijvoorbeeld door de reservering te verlagen of door optimalisaties aan de projectscope toe te voegen:
  - Na aanbesteding herijking risico's  
Na aanbesteding wordt een groot deel van de te besteden kosten duidelijk. Risico's vallen weg, maar het wordt ook duidelijk of sprake is van aanbestedingsvoordeel. Op dit moment is uiteraard nog niet duidelijk in welke richting deze risico's en kansen zich zullen bewegen. Wat wel duidelijk is, is dat bij wegvallen van onzekerheden de spreiding van de raming kleiner wordt. Na aanbesteding vallen risico's en kansen weg, waardoor p70 naar verwachting €6 miljoen lager

wordt. De onzekerheidsreservering (het verschil tussen verwachtingswaarde en p70) kan na aanbesteding naar verwachting dan ook met € 6 miljoen worden verlaagd.

- Na acceptatie ontwerp  
Nadat het ontwerp van de aannemer is geaccepteerd, is de scope weer verder vastgelegd en zullen risico's die onzekerheid in de scope met zich meebrengen, wegvallen. Dit betekent dat na acceptatie van het ontwerp de risicoreservering verder kan worden verlaagd.
  - Na realisatie van risicovolle projectonderdelen  
Op het moment dat risicovolle onderdelen van de scope zijn gerealiseerd, vervallen de risico's die daaraan gekoppeld zijn, bijvoorbeeld het risico dat de kunstwerken niet kunnen worden hergebruikt, of het risico op vertraging. Dit betekent dat na realisatie van risicovolle projectonderdelen de risicoreservering kan worden verlaagd.
4. Breng de kwaliteit en capaciteit van de projectorganisatie op de sterkte die hoort bij de realisatiefase. Op dit moment is de projectorganisatie nog niet voldoende op sterkte om de realisatiefase in te gaan. Dit levert bij realisatie risico's op vertraging en kosten. De komende start van de realisatiefase is een goede kans om de juiste capaciteit aan te trekken.
  5. Werk in de komende fase het risicodossier verder uit. Besteed hierbij aandacht aan het formuleren en ramen van beheersmaatregelen.

## Bijlage A: Ontvangen documenten

Lijst ontvangen documenten			
Project:			
Nr.	Omschrijving	Datum	Opsteller
001	Presentatie Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen	19-03-14	PO ARZ
002	Offerteuitvraag Second Opinion risico's Aanpak Ring Zuid Groningen	25-03-14	PO ARZ
003	Brief GS van 6 februari 2014, betreffende kosten en risico's voor de provincie bij de Aanpak Ring Zuid	6-02-14	GS Groningen
004	Notitie Risicoprofiel Aanpak Ring Zuid voor provincie Groningen - versie 1.0	n.b.	PO ARZ
005	Projectrapportage - P.000467 NN NV 2e fase Zuid. ringw. Gron' - 2014 T1, versie: concept	4-04-14	PO ARZ
006	OTB/MER A7/N7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2 - deelrapport Ruimtelijke kwaliteit	16-04-13	Witteveen+Bos
007	Aanvullende overeenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen, Fase 2 - concept	n.b.	n.b.
008	Toetsresultaten kostenpooltoets op de kostenraming ZRG	22-01-13	Ronald Jansen
009	De Kostenpooltoets (versie definitief maart 2012) - (Onafhankelijke toets op kostenramingen RWS) - definitief	31-01-13	RWS
010	Kostennota: Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 - definitief	29-01-13	RWS
011	Kostenraming	5-11-13	RWS
012	Scopeformulier Project Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 (ZRG2)	3-02-14	PO ARZ
013	Trimesterrapportage - P.000467 NN NV 2e fase Zuid. Ringw. Gron' - 2013 T3	9-01-14	PO ARZ
014	Risicodossier ARZ	10-04-14	PO ARZ
015	Project Aanpak Ring Zuid - Groningen - Planningsnota ARZ - concept	29-03-14	PO ARZ
016	aanpak Ringweg Zuid - ontwerp inrichtingsplannen Zuiderplantsoen, Maaslaan, Vondellaan, Helpman	jul 2013	gemeente Groningen
017	A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 - Deel I: Ontwerp-tracébesluit	20-08-13	RWS
018	A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 - Milieueffectrapport	aug 2013	RWS
019	Visio-Route-tijd-tabel tbv overleg 17 april	17-04-14	PO ARZ
020	Projectplan Planuitwerking Zuidelijke Ringweg Groningen Fase 2	10-11-10	PO ARZ
021	Bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen, Fase 2	10-11-09	
022	Presentatie TB raming Aanpak Ring Zuid Groningen	16-04-14	RWS
023	Regiospecifiek Pakker Zuiderzeelijn	18-03-08	Convenant
024	Gate 3A Projectbeslissing - Aanpak Ring Zuid	27-03-13	RWS
025	Oplegmemo - Definitief verslag Gate Review 3a en verbeterplan projectorganisatie	23-04-13	PO ARZ
026	Verbetervoorstellen naar aanleiding van Gate Review 3a	19-04-14	PO ARZ
027	verslag stuurgroep 3-2-2013	3-2-2013	SG ARZ
028	verslag stuurgroep 3-10-2013	3-10-13	SG ARZ
029	verslag stuurgroep 8-11-2013	8-11-13	SG ARZ
030	verslag stuurgroep 6-12-2013	6-12-13	SG ARZ
031	verslag stuurgroep 3-2-2014	3-02-14	SG ARZ
032	sheet EMVI-waardering	9-04-14	R. Buvelot
033	sheet IBOI-voorziening	29-04-14	R. Buvelot
034	Kostenraming	29-04-14	J. van der Meer
035	TB raming - Aanpak Ring Zuid Groningen - tbv Audit door Horvat	23-04-14	J. van der Meer
036	e-mail over vastgoedraming	1-05-14	F. Maas
037	Raming kosten vastgoed en nadeelcompensatie van project Aanpak Ring Zuid o.b.v. TB maart 2014	31-03-13	F. Maas
038	e-mail over verdragingskosten	1-05-14	K. Huizinga
039	e-mail over risico's en scope	1-05-14	K. Huizinga
040	e-mail over risicodossier	1-05-14	K. Huizinga
041	e-mail met overzicht kosten VO en TO	1-05-14	K. Huizinga
042	overzicht kosten VO en TO	1-05-14	K. Huizinga
043	Bijlage 1 - Literatuurlijst		
044	Bijlage 2a - Concept Overzichtstekening verdiepte ligging	30-01-14	

045	Bijlage 2b - Concept Schematische tekening verdiepte ligging	5-02-14	
046	Bijlage 3 - Veiligheidsstudie verdiepte ligging Aanpak Ring Zuid	25-10-12	Arcadis
047	Bijlage 4 - HF beoordeling ontwerp Verdiepte Ligging-Zuidelijke Ringweg Groningen	5-11-12	TNO
048	Bijlage 5a - Introductie Kwantitatieve risicoanalyse	24-07-13	RWS
049	Bijlage 5b - Resultaten Kwantitatieve risicoanalyse	24-07-13	RWS
050	Bijlage 6 - Scenarioanalyse	21-01-14	RWS
051	Bijlage 7 - Concept Calamiteitendraaiboek verdiepte ligging ZRG versie 0.7	30-04-14	RWS
052	Bijlage 8 - Visualisaties incidentafhandeling verdiepte - Scenario Aanrijding - Maatregel II		
053	Bijlage 8 - Visualisaties incidentafhandeling verdiepte - Scenario Brand - Maatregel I		
054	Bijlage 8 - Visualisaties incidentafhandeling verdiepte - Scenario Pech - Maatregel V_1		
055	Esthetisch programma van eisen hoofdinfrastructuur	29-04-13	PO ARZ
056	5. Veiligheidsplan verdiepte ligging	17-04-14	PO ARZ
057	4a. Realisatieovereenkomst DO stukken		
a	Oplegmemorandum ROK	7-05-14	PO ARZ
b	2014-05-01 rok zrg versie 4 2 schoon	5-05-14	
c	Bijlage 0 Bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen 10 november 2009	10-11-09	
d	Bijlage I Ambitiedocument 1 OD (2)	1-05-14	PO ARZ
e	Bijlage III Overzicht categorisering scope-onderdelen 1.0D	1-05-14	PO ARZ
f	Bijlage VI Governance realisatiefase 1 OD	1-05-14	PO ARZ
g	Bijlage VII Samenhang Mobiliteitsmaatregelen 1.0D		
058	ARZ_VSE00_Systeemspecificatie_20130825		
059	ARZ_VSE01_Hoofdwegen_20140401		
060	ARZ_VSE07_VDL_20140428		
061	RWS Kostenraming ARZ TB	10-03-14	J. van der Meer
062	Kostennota: Aanpak Ring Zuid Groningen	6-05-14	J. van der Meer
063	Risicoreserve en reconstructie PE Sgrap	n.b.	R. Buvelot
064	Kostenraming verleggingsplannen - Aanpak Ring Zuid te Groningen - kabels en leidingen derden	23-10-12	Grontmij
065	e-mail BTW ARZ	13-05-14	R. Mekel
065a	brief Project Aanpak Ring Zuid, heffing van btw	16-04-14	Belastingdienst Rijnmond
066	sheet raming		
067	mail over kostenpooltoets		R. Buvelot
067a	Kostenontwikkeling van OTB++ via SG naar TB 25mei na toets		R. Buvelot
068	Kostennota: Aanpak Ring Zuid Groningen, definitief	27-05-14	J. van der Meer