



Onderwerp Wensen en bedenkingen realisatieovereenkomst
Aanpak Ring Zuid

Steller Jeroen Engels

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 31 Bijlage(n) 7

Ons kenmerk 4679549

Datum 30-10-2014 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Na de ondertekening van het Tracébesluit, het vaststellen van de inrichtingsplannen en het verlenen van de omgevingsvergunning is de realisatiefase van het project Aanpak Ring Zuid aangebroken. De eerste stap in deze nieuwe fase is de vaststelling van de Realisatieovereenkomst (ROK).

In de ROK maken het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen afspraken over de gezamenlijke regie tijdens de uitvoering van de plannen, als aanvulling op de bestuursovereenkomst zuidelijke ringweg fase 2 uit 2009. In de concept-ROK zijn afspraken over de bestuurlijke samenwerking en ambities, de projectscope, de financiën, de planning, procedures, beheer en eigendom, grondverwerving, marktbenadering en bereikbaarheid opgenomen.

Hierbij leggen wij deze concept-ROK voor wensen en bedenkingen aan uw raad voor. Tegelijkertijd wordt dit document ook aangeboden aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en aan Provinciale Staten. Een aantal onderdelen van de ROK lichten wij in deze brief nader aan u toe: de ambities & waarden, financieel management & het opdragen van de optimalisaties, de risico's en grondverwerving. Ook besteden we kort aandacht aan de marktbenadering en de rol van uw raad in dit proces.

Ambities.

De ambities en de manier waarop de partijen in de realisatiefase willen samenwerken zijn uitgewerkt in het ambitiedocument, bijlage II bij de ROK. Wij beginnen daarbij niet vanaf 'nul'; de basis ligt in de samenwerking zoals wij die tot nu toe kennen. In het ambitiedocument hebben we de grootste uitdagingen van het project in deze fase beschreven.



Uitdaging 1: stad bereikbaar en leefbaar houden tijdens de bouw

Gezien de omvang en de complexiteit van de ombouw van de zuidelijke ringweg is het onvermijdelijk dat verkeershinder en overlast voor de omgeving ontstaat. Alles zal erop gericht zijn om de hinder en schade voor omwonenden en verkeersdeelnemers tijdens de uitvoeringsperiode te beperken. Daarbij zijn een open houding en transparante informatie de uitgangspunten in de communicatie. Het project is voor ons pas een succes als de omwonenden, weggebruikers en ondernemers tevreden zijn over de wijze waarop tijdens de bouw met hun belangen wordt omgegaan.

Uitdaging 2: de drie optimalisaties realiseren

We gaan voor een plan waarin alle drie optimalisaties worden gerealiseerd: de fiets- en voetgangerstunnel Esperantostraat, het pakket maatregelen voor extra ruimtelijke kwaliteit en de volledige aansluiting van de Europaweg op de zuidelijke ringweg. We zullen de bouwers stimuleren de optimalisaties binnen budget te realiseren. Anderzijds komen de optimalisaties bij meevallers als eerste op tafel.

Uitdaging 3: realiseren binnen budget

We spannen ons in om het project binnen budget te realiseren. Daarom geven we hoge prioriteit aan risicomanagement en het zoeken naar kansen om kosten te besparen. Bij moeilijke afwegingen krijgen geld en kwaliteit de prioriteit. Daarbij staat respect voor elkaars belangen altijd voorop. Het is onze inzet om de scope buiten de drie optimalisaties niet uit te breiden, tenzij de initiatiefnemer zorgt voor aanvullend budget.

Waarden

Handelen vanuit centrale waarden is de basis voor een succesvolle samenwerking. Daarom besteden we in het ambitiedocument ook aandacht aan de waarden van waaruit we willen samenwerken.

- Respect voor elkaars belangen. We vinden het van belang dat er recht wordt gedaan aan de afzonderlijke belangen van de partijen en zullen zoeken naar oplossingen die door alle partijen als positief beoordeeld en gedragen worden.
- Vertrouwen. In samenwerking is vertrouwen in elkaar onmisbaar. Openheid is daarbij cruciaal, wat betekent dat partijen elkaar laten zien wat er speelt, hoe resultaten tot stand komen en welk belang zij hebben.
- Best for project. Bij belangrijke afwegingen is stil staan bij het gemeenschappelijke doel en 'best for project' het uitgangspunt.
- Eenvoud. Onze werkwijze moet bijdragen aan het eenvoudig houden van het project. Dit geldt ook voor de producten die worden geproduceerd en voor de communicatie.
- Aandacht. Aandacht voor het werk en aandacht voor elkaar zorgt voor meer begrip, betere samenwerking, betere prestaties en meer werkplezier. Dit draagt bij aan het behalen van ons gemeenschappelijke doel.



Financieel management en het opdragen van de optimalisaties

Een belangrijk risico voor het project is dat de uitvoeringskosten groter zijn dan het beschikbare realisatiebudget. Om dit risico beheersbaar te maken kiezen we ervoor om actief te sturen op een voldoende grote kans dat de kosten lager blijven dan het budget, de zgn. onderschrijdingskans. We gaan uit van een onderschrijdingskans tussen 60-80%. Voor het projectbudget hanteren we een onderschrijdingskans van 80%. In unanimitie kunnen de drie partijen een lager percentage bepalen. Bij het bepalen van de plafondprijs gaan we uit van een onderschrijdingskans van 70%.

Omdat het onze ambitie is alle drie optimalisaties te realiseren, worden deze bij de aanbesteding van het hoofdbouwcontract meegenomen in de prijsaanbieding. De opdracht tot de uitvoering van de optimalisaties geven we op het moment dat het risicoprofiel dit toelaat. Op twee momenten maken we hierover de balans op in de stuurgroep Aanpak Ring Zuid:

- Bij gunning, als er zekerheid is over de hoogte van de biedingen.
- Aan het einde van de voorbereidingsfase, als het ontwerp van de aannemer klaar is, ongeveer 1 jaar na gunning. Ervaringen bij andere projecten wijzen uit dat in deze fase al een groot deel van de mogelijke risico's optreden of vervallen.

Bij elk moment wordt opnieuw een prognose van het realisatiebudget voor het project bepaald en de daarbij behorende onderschrijdingskans. Als blijkt dat de onderschrijdingskans groter en dus gunstiger is dan de gewenste norm kan worden besloten om een of meer optimalisaties op te dragen. Als dat niet het geval is wordt onderzocht of de 'no regret' maatregelen kunnen worden opgedragen. Dit zijn voorbereidende maatregelen die noodzakelijk zijn om optimalisaties op een later moment in het proces alsnog te realiseren, zoals het aanbrengen van constructies. Als dit ook niet kan, vervallen de optimalisaties. Wanneer de optimalisaties niet allemaal gerealiseerd kunnen worden, besluiten de drie partijen op basis van unanimitie over de optimalisaties of over de no-regret maatregelen die afvallen. Wij zullen uw raad bij dergelijke afwegingen vanzelfsprekend nadrukkelijk betrekken.

Risico's

Het projectbudget bedraagt € 613,5 mln. prijspeil 2014, inclusief BTW. Jaarlijks wordt het projectbudget met IBOI geïndexeerd (prijs bruto overheidsinvesteringen, de gemiddelde prijsstijging van de bruto investeringen van de collectieve sector). Het projectbudget dekt alle kosten die een gevolg zijn van het realiseren van de projectscope, met uitzondering van de kosten voor Voorbereiding & Toezicht (V&T). Het V&T budget bedraagt 13 % van het projectbudget en omvat onder andere alle kosten voor de projectorganisatie, adviesdiensten, onderzoeken en tevens de kosten van voorbereiding en toezicht op conditionerende werkzaamheden.



De provincie draagt het risico voor het projectbudget. Dit is een afspraak uit de bestuursovereenkomst van 10 november 2009, waar de bepalingen uit het Regio Specifiek Pakket (RSP) convenant onderdeel van uitmaken. Dit betekent 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. De provincie is beheerder van het Groninger deel van het Regio Specifiek Pakketconvenant en is daarmee de risicodragende partij. Rijkswaterstaat draagt het V&T-risico. De gemeente zit niet als risicodragende partij in het project.

Risico's voor de gemeente liggen in de andere rollen die de gemeente vervult, buiten de rol van projectpartner:

- Bevoegd gezag voor planologische besluiten, zoals vergunningverlening;
- Wegbeheerder onderliggend wegennet;
- Eigenaar gronden en vastgoed;
- Belanghebbende (deelnemingen, relaties met organisaties en voorzieningen);
- Verantwoordelijk orgaan voor samenwerkingspartners/ stakeholders (Groningen Bereikbaar, OV Bureau etc);
- Uitvoerder/ gedelegeerd opdrachtgever.

Ons college stuurt binnen het project op de voor de stad belangrijke onderdelen: stedelijke inpassing/kwaliteit, effecten tijdens bouw (w.o. hinder en bereikbaarheid), omgevingsmanagement en de risico's voor de gemeentelijke onderdelen.

Verder kan er binnen het project sprake zijn van exogene risico's of van vermijdbare kosten, die gevolgen kunnen hebben voor alle drie partijen. Exogene risico's betreffen de kosten die ontstaan als gevolg van nieuwe of gewijzigde wet- en regelgeving. In de ROK is vastgelegd dat deze kosten voor rekening komen van de partij die verantwoordelijk is voor de verandering of wijziging. Vermijdbare kosten zijn kosten die ontstaan door verwijtbaar dan wel het nalaten van handelen. Wanneer dit binnen de projectorganisatie plaatsvindt komen deze kosten ten laste van het Rijk (V&T) of van de provincie (projectbudget). Wanneer dit binnen de eigen organisatie plaatsvindt komen ze ten laste van de partij waarbinnen dit heeft plaatsgevonden.

Grondverwerving.

In de ROK wordt afgesproken dat de kosten voor het verwerven van de gronden die nodig zijn voor het project onderdeel uitmaken van het projectbudget. De verwerving van de gronden voor de infrastructuur binnen de TB-grens gebeurt door het Rijk op basis van de Ontheffingswet.



Verwerving van gronden voor de infrastructuur buiten de TB-grens gebeurt door de gemeente.

Gronden van de drie partners met de bestemming openbare ruimte, en vrij van rechten van derden, worden om niet ingebracht. Voor de verwerving van overige gronden van partijen binnen het TB wordt de reguliere rijks procedure gevolgd (zoals het Viadukt en de onderhoudswinkel), buiten het TB dient overeenstemming bereikt te worden na onderhandeling op basis van het advies van de taxatiecommissie (zoals kantoorkavel Europapark).

Marktbenadering.

Voor de marktbenadering wordt een aanbestedingsdossier opgesteld dat bestaat uit een groot aantal documenten, zoals de selectieleidraad, de aanbestedingsleidraad, vraagspecificatie en het aanbestedingsplan en het beoordelingsprotocol.

De Realisatieovereenkomst en de start van de aanbesteding zijn belangrijke eerste stappen in de uitvoeringsfase van Aanpak Ring Zuid. Graag horen wij uw wensen en bedenkingen op de ROK en gaan wij met u in gesprek over uw betrokkenheid in de realisatiefase.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

Bijlage I, voorblad

**Bestuursovereenkomst
Zuidelijke Ringweg Groningen
10 november 2009**



Bijlage II

Ambitiedocument Realisatie Zuidelijke Ringweg Groningen Fase 2

21 oktober 2014



„Partijen wensen gezamenlijk een integrale en duurzame oplossing te bieden voor de problemen op het gebied van doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, barrièrewerking en stedelijke vernieuwing op en rond de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen.”
overweging A. uit de bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 (2009)

Van droom...

Met het plan voor de zuidelijke ringweg realiseren wij een aantal belangrijke doelen voor stad en regio. Het plan verbetert niet alleen de bereikbaarheid, maar vergroot ook de verkeersveiligheid en bevordert het leefklimaat. Het vernieuwen van de zuidelijke ringweg leidt tot een leefbare en veilige woonomgeving, versterkt de samenhang van de stadsdelen en maakt woningen en dagelijkse voorzieningen beter bereikbaar. Daarmee draagt het plan ook bij aan het behouden en uitbreiden van de werkgelegenheid en de economische ontwikkeling van stad en regio.

Het plan is daarom niet alleen van belang voor automobilisten met als bestemming Groningen, maar ook voor het doorgaande verkeer, fietsers, wandelaars, inwoners, toeristen, winkeliers, bedrijven en zorg- en onderwijsinstellingen. Kortom, voor de hele stad, de gehele provincie en geheel Noord-Nederland

... naar daad

In dit document beschrijven wij onze ambities over hoe wij willen samenwerken om deze droom te realiseren. Wij beginnen niet vanaf ‚nul‘, de basis ligt in de samenwerking die wij tot nu toe kennen. Dit document markeert de overgang van planstudie naar realisatie. Wij weten met het vaststellen van het Tracébesluit, de inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel wat wij gaan maken. Een complexe opgave, dwars door de stad, op amper 2 kilometer van de Martinitoren, over de belangrijkste verkeersader van Noord Nederland. De belangen zijn uiteenlopend de impact is enorm. Alle reden om deze uitdaging gezamenlijk op te pakken.

Wij vinden het van belang om op dit moment de grootste uitdagingen van het project en de waarden van waaruit we willen samenwerken vast te leggen.

Uitdaging 1: stad bereikbaar en leefbaar houden tijdens de bouw

Onze opgave vraagt om een goed samenspel tussen de samenwerkende overheden, aannemers, maatschappelijke organisaties en natuurlijk de bewoners en bedrijven. Wij realiseren deze opgave met zo min mogelijk verkeershinder en overlast voor de omgeving. De aanpak van de zuidelijke ringweg staat niet op zichzelf. Er is een groot aantal andere projecten dat van invloed is op de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad. Daarom zijn wij de ‚founding fathers‘ van Groningen Bereikbaar, waarin wij met andere partijen de werkzaamheden zo goed mogelijk op elkaar afstemmen.

Wij beseffen dat een dergelijk groot project hoe dan ook overlast gaat bezorgen. Het project is voor ons pas een succes als de omgeving, de omwonenden, weggebruikers en ondernemers, tevreden zijn over de wijze waarop met hun belangen wordt omgegaan tijdens de bouw. Een open houding en transparante informatie vormen zijn de uitgangspunten voor de communicatie.

Uitdaging 2: de drie optimalisaties realiseren

Wij gaan voor een plan waarin alle drie optimalisaties worden gerealiseerd. Het gaat om toevoegingen die een meerwaarde hebben voor de bereikbaarheid en leefbaarheid, in willekeurige volgorde:

1. Fiets- en voetgangerstunnel Esperantostraat;
2. pakket maatregelen vergroening en duurzaamheid (groen Julianaplein, ingang verdiepte ligging, geluid reducerende maatregelen Zuiderplantsoen);
3. volledige aansluiting Europaweg op Zuidelijke Ringweg.

Op dit moment weten we nog niet zeker of de optimalisaties uit het beschikbare budget gefinancierd kunnen worden. Aan de ene kant stimuleren we de bouwers om dit binnen budget te realiseren. Anderzijds komen de optimalisaties het eerst op tafel bij meevallers. Als er na het verzilveren van de optimalisaties nog meevallers zijn, dan vloeien deze terug naar het RSP waarvan de provincie beheerder is.

Uitdaging 3: realiseren binnen budget

Partijen spannen zich in om het project binnen budget te realiseren. Wij geven hoge prioriteit aan risicomanagement om verrassingen te voorkomen en zoeken naar kansen om kosten te besparen, zoals 'werk met werk' maken. Als we voor moeilijke afwegingen komen te staan waarbij geld, tijd en kwaliteit moeten worden afgewogen, dan is het vertrekpunt dat geld en kwaliteit voorgaan. Bij deze afwegingen wordt gehandeld vanuit respect voor elkaars belangen. Onze inzet is er op gericht om geen scope-uitbreidingen te doen buiten deze 3 optimalisaties, tenzij de initiatiefnemer zorgt voor aanvullende financiering. De onderschrijdingskans is de kans dat het totaal van alle kosten die ten laste komen van het Projectbudget lager is dan het Projectbudget. Deze onderschrijdingskans wordt bepaald aan de hand van een prognose eindstand inclusief spreiding tot aan het einde van het project. Partijen gaan uit van een onderschrijdingskans tussen 60% en 80%. Voor het projectbudget is uitgangspunt 80%. In unanimitieit kunnen partijen een lager percentage bepalen. Met betrekking tot de bepaling van de plafondprijs wordt uitgegaan van een onderschrijdingskans van 70%.

Waardengestuurd samenwerken

Handelen vanuit centrale waarden is de basis voor een succesvolle samenwerking. Het zijn voor ons geen mooie woorden in een document, maar waarden om actief mee te werken. Dit willen we terug zien, horen en voelen in de omgang met elkaar, omwonenden, ondernemers, aannemer en andere belanghebbenden.

Respect voor elkaars belangen

Wij onderkennen dat wij elk een eigen belang hebben om te participeren, betrokken te zijn of bij te dragen aan de realisatie. In de realisatiefase gaan onze mensen en organisaties zich nog verder met elkaar verbinden. Wij vinden het van belang dat er recht wordt gedaan aan de afzonderlijke belangen (project, organisatie en persoonlijk). Vanuit een oprechte interesse in de belangen van de partijen wordt gezocht naar oplossingen die door alle partijen als positief beoordeeld en gedragen worden.

Om tot een succesvol project te komen is het belangrijk alle belangen boven water te krijgen. De uitdaging is helder te hebben waar de belangen overeenkomen, waar sprake is van tegenstrijdige belangen en samen te ontdekken wat het gezamenlijke projectbelang is.

Vertrouwen

Vertrouwen in elkaar is onmisbaar in de samenwerking. Vanuit de planstudie geldt, dat al jarenlang intensief samen wordt gewerkt met overheden, bewoners, belangenorganisaties en bedrijven. Wij kunnen voortbouwen op het voortraject waarbij dat vertrouwen is opgedaan. Cruciaal voor vertrouwen, ook in de voorliggende periode, is openheid. Openheid betekent in dit verband, dat partijen elkaar laten zien wat er speelt, hoe resultaten tot stand komen en welk belang zij hebben. Integer handelen is de basis. Vroegtijdig openheid in de samenwerking leidt tot wederzijds vertrouwen en prettig samenwerken, en ook dat plannen tijdig kunnen worden aangepast en verbeterd, er tijdswinst wordt geboekt en er lagere kosten zijn. De kwaliteit wordt verhoogd en het project blijft binnen de kaders van tijd en geld.

Best for project

Wij zijn als samenwerkende partijen verantwoordelijk om de juiste condities voor het project te scheppen en elkaar ook aan te spreken als er niet naar gehandeld wordt. Binnen de projectorganisatie zijn mensen van verschillende organisaties werkzaam. Bij belangrijke afwegingen geldt dat , Best for Project' het uitgangspunt is. Het stilstaan bij het gemeenschappelijk doel is een belangrijk startpunt.

Eenvoud

Onze werkwijze met al zijn ondersteunende systemen en regels, moet bijdragen aan het eenvoudig houden van ons project. Eenvoud geldt ook voor de producten die worden geproduceerd: "Als je weet waar het over gaat kan het ook op 1 A4-tje". Dat geldt ook voor communiceren met elkaar: "Als je weet waar het over gaat kan je dat ook aan een leek in 5 minuten uitleggen".

Aandacht

Aandacht voor het werk en aandacht voor elkaar zorgt voor meer begrip, betere samenwerking, betere prestaties en meer werkplezier. Aandacht voor elkaar moet er toe leiden dat een gemeenschappelijk doel wordt gehaald waarin alle betrokkenen zich herkennen. Daarbij is in communicatie belangrijk dat er een boodschap wordt geformuleerd, maar ook dat mensen moeite doen andermans boodschap te ontvangen; echt luisteren.

Bijlage III

Scopebeschrijving Zuidelijke Ringweg Groningen Fase 2

21 oktober 2014



Bijlage III: Scopebeschrijving Zuidelijke Ringweg Groningen Fase 2

Probleembeschrijving/-definitie:

De Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) is een kwetsbare schakel in het landelijke hoofdwegennet. Tevens vervult de ringweg 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 functie staat onder druk vanwege de toenemende verkeersintensiteiten op de weg. Eerdere maatregelen voorkomend uit de realisatie van de eerste fase van de aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen vormen een tussenoplossing en hebben nog niet geleid tot een toekomstvaste oplossing van de aanwezige problematiek.

Doel van het project:

Het project ZRG2 moet een oplossing bieden voor een betere en veilige doorstroming van het verkeer op rijksweg 7 en een goed, veilige en toekomstvaste autobereikbaarheid van de regio Groningen voor de lange termijn. Een goede ruimtelijke inpassing en het verbeteren van leefbaarheid rondom de Zuidelijke Ringweg Groningen zijn daarbij uitgangspunt.

De Projectscope omvat de realisatie van:

- het Tracébesluit Aanpak Ring Zuid, Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 (doc nr...d.d. 29 september 2014), met daarbij inbegrepen:
 - herinrichting Van Ketwich Verschuurlaan
 - herinrichting Westerbroek
 - aanpassing bus op-/afrit Hoogkerk, apart te financieren door de gemeente
- de Helperzoomtunnel (omgevingsvergunning d.d. 29 september 2014);
- de inrichtingsplannen (d.d. 23 september 2014) Zuiderplantsoen, Maaslaan, Vondellaan en Helpman;
- aanvullende maatregelen die niet onder het Tracébesluit vallen voor een maximaal bedrag van € 2 miljoen all-in, excl. B.T.W., te weten:
 - VRI Griffeweg-Europaweg
 - VETAG-voorranginstallatie t.b.v. hulpdiensten

Tracébesluit Aanpak Ring Zuid, Zuidelijke Ringweg Groningen), met daarbij inbegrepen:

- herinrichting Van Ketwich Verschuurlaan
- herinrichting Westerbroek
- aanpassing bus op-/afrit Hoogkerk

De 'A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2' bevat alle hieronder beschreven maatregelen aan de Rijksweg 7 (A7/N7) en de A28 en de maatregelen aan het onderliggend wegennet die nodig zijn om het hoofdwegennet te laten functioneren. Hierbij zijn inbegrepen de gekapitaliseerde kosten voor extra beheer en onderhoud als gevolg van de gekozen inpassing. De projectgrenzen reiken voor Rijksweg 7 vanaf km 193.2 tot km 205.3 en voor de A28 ten zuiden van het viaduct Van Ketwich Verschuurlaan, km 198.8 tot het Julianaplein, km 200.2.

Op hoofdlijnen bestaan de maatregelen uit:

- Een bus op-/afrit op de Rijksweg 7 ter hoogte van Hoogkerk;
- Een ongelijkvloers Vrijheidsplein, met ongelijkvloerse kruising Ring West (Laan 1940 – 1945) - Leonard Springerlaan, directe aansluiting Ring West op Rijksweg 7 en aansluiting Ring West / Leonard Springerlaan op de botrotondes Laan Corpus den Hoorn;
- Een ongelijkvloers Julianaplein met een aansluiting naar het centrum/stationsgebied en de Vondellaan;
- Een verdiepte ligging met drie overkluizingen tussen Julianaplein en Europaplein;

- Een verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg;
- De aansluiting Europaweg kent een toerit naar het westen en een afrit vanuit het westen bij de aansluiting Europaweg;
- Aansluiting bij Driebond/Eemspoort op de Rijksweg 7;
- Aanpassing functionaliteit aansluiting Westerbroek (capaciteitsuitbreiding) en capaciteitsuitbreiding Europaweg;
- De breedtes van de rijstroken van de Rijksweg 7 en de A28 zijn als volgt:
 - Daar waar de snelheid 100 kilometer per uur is, zijn de rijstroken 3,25 meter breed per rijstrook;
 - Daar waar de snelheid 80 kilometer per uur is, zijn de rijstroken 3,10 meter breed per rijstrook;
 - In de gedeeltes waar sprake is snelheidsop- en afbouw is er een geleidelijke overgang naar de genoemde breedtes.
- De beschrijving van het tracé vindt plaats aan de hand van vier wegvakken:
- Wegvak 1: Vanaf viaduct Hoogkerk tot en met Vrijheidsplein;
- Wegvak 2: Vanaf Vrijheidsplein tot en met Julianaplein, inclusief de A28;
- Wegvak 3: Vanaf Julianaplein tot Europaplein: verdiepte ligging;
- Wegvak 4: Vanaf Europaplein tot en met de aansluiting Westerbroek.

Wegvak 1: Vanaf viaduct Hoogkerk tot en met Vrijheidsplein:

- De zuidzijde van dit wegvak (van west naar oost):
- Tussen de aansluiting Hoogkerk en de aansluiting Vrijheidsplein bestaat de Rijksweg 7 uit twee rijstroken en een weefvak, vanaf aansluiting Hoogkerk eindigt de autosnelweg en begint de autoweg;
- Ter hoogte van km 193.9 is er een toerit op de Rijksweg 7 voor busverkeer;
- Ter hoogte van de afrit Vrijheidsplein/Laan Corpus den Hoorn vanaf km 195.4 begint de gefaseerde snelheidsafbouw van 100 kilometer per uur naar 80 kilometer per uur aangegeven door bebording en rijstroken van 3,10 meter breed per rijstrook;
- Ten westen van de Laan Corpus den Hoorn is vanaf Rijksweg 7 een afrit die aansluit op (1) bestaande infrastructuur (Laan Corpus den Hoorn) en (2) een verbindingsweg naast Rijksweg 7. De verbindingsweg heeft twee rijstroken, de linker rijstrook is voor doorgaand verkeer naar de Ring West (Laan 1940 – 1945), de rechter rijstrook is voor verkeer dat bij de Leonard Springerlaan de Ring West verlaat. De maximumsnelheid op de verbindingsweg is 50 kilometer per uur;
- Vanaf Laan Corpus den Hoorn is er een toerit naar Rijksweg 7. Deze toerit kruist de verbindingsweg ongelijkvloers. Verkeer vanaf Laan Corpus den Hoorn kan ook naar de verbindingsweg richting Vrijheidsplein / Ring West (Laan 1940 – 1945).

De noordzijde van dit wegvak (van oost naar west):

- Vanaf de Ring West (Laan 1940 – 1945) is er een directe toerit op Rijksweg 7;
- Vanaf Rijksweg 7 is er een afrit naar Laan Corpus den Hoorn;
- Vanaf Laan Corpus den Hoorn is er een toerit naar Rijksweg 7;
- Tussen Vrijheidsplein en de aansluiting Hoogkerk bestaat Rijksweg 7 uit drie rijstroken. Tussen Vrijheidsplein en de aansluiting Laan Corpus den Hoorn bestaat Rijksweg 7 uit drie rijstroken en een weefvak;
- Ter hoogte van het viaduct bij de Ruskenveen bestaat Rijksweg 7 uit twee rijstroken; Ter hoogte van km 194.4 is er afrit vanaf Rijksweg 7 voor busverkeer;
- Tussen de aansluiting Laan Corpus den Hoorn en de aansluiting Hoogkerk vanaf km 195.2 begint de gefaseerde snelheidsopbouw van 80 kilometer naar 100 kilometer per uur aangegeven door bebording en met rijstroken van 3,25 meter breed.
-
- Het Vrijheidsplein is een ongelijkvloers knooppunt, waarbij de hoofdrijbaan van Rijksweg 7 het hoogst gelegen weggedeelte is.
-

- De verbinding van Ring West naar de Rijksweg 7 oost bestaat uit één rijstrook en voegt in op het weefvak van Rijksweg 7 zuid .

Wegvak 2: Vanaf Vrijheidsplein tot en met Julianaplein, inclusief de A28:

- Aan de zuidzijde (van west naar oost) bestaat het eerste deel van dit wegvak uit drie rijstroken en een doorgaand weefvak (met één rijstrook) tussen de toerit vanaf het Vrijheidsplein en de afrit richting centrum. Net ten oosten van de kruising van Rijksweg 7 met de Paterswoldseweg gaat Rijksweg 7 over in twee rijstroken (richting Rijksweg 7 oost) en een afvallende rijstrook (richting A28).
- Aan de noordzijde (van oost naar west) bestaat dit wegvak tot ongeveer ter hoogte van de kruising van Rijksweg 7 met Paterswoldseweg uit vier rijstroken. Na deze kruising bestaat Rijksweg 7 uit drie rijstroken en een verbindingsweg

Het Julianaplein is een ongelijkvloers knooppunt:

- De hoofdrijbaan van Rijksweg 7 is het hoogst gelegen weggedeelte;
- Er is een verbindingsweg met twee rijstroken van Rijksweg 7 (west-oost) naar de A28, vanaf deze weg splitst ter hoogte van de Paterswoldseweg een afrit richting het centrum (Brailleweg ten zuiden van het Julianaplein);
- Er is een verbindingsweg met twee rijstroken van Rijksweg 7 (oost-west) naar de A28. Vanaf deze weg is er een afrit richting het centrum (Brailleweg ten noorden van het Julianaplein);
- Er zijn twee verbindingswegen vanaf de A28 naar Rijksweg 7 (oost en west) met ieder twee rijstroken. Vanaf de Vondellaan is een toerit naar de verbindingsweg van de Rijksweg 7 (zowel oost als west).

De A28:

- De toerit vanaf de Brailleweg is aangesloten op een weefvak op de A28 in zuidelijke richting, dat doorloopt tot afrit Groningen-Zuid;
- Ten zuiden van de Van Ketwich Verschuurlaan bestaat de A28 uit drie rijstroken. Na de invoeger Groningen-Zuid bestaat de A28 uit drie rijstroken en een doorlopend weefvak dat overgaat in een afrit Groningen centrum. Ter hoogte van de Van Iddekingeweg gaat de A28 over in twee maal twee rijstroken (twee voor de richting Rijksweg 7 west en twee voor Rijksweg 7 oost).

Wegvak 3: Vanaf Julianaplein tot Europaplein:

- Ten oosten van het Julianaplein begint het tracé te dalen, ter hoogte van de Hereweg is het tracé verdiept (onder maaiveld) tot voorbij het Oude Winschoterdiep.
- De verdiepte ligging inclusief maatregelen uit het veiligheidsplan, is overkapt met drie overkluizingen van circa 180 tot circa 245 meter per overkluizing ter hoogte van:
 - Hereweg/Sterrebos;
 - Kempkensberg;
 - Oosterpoort en De Linie.
- Aan de noord- en zuidzijde bestaat de Rijksweg 7 uit vier rijstroken.
- Van de vier rijstroken van de zuidelijke rijbaan bestaan er twee uit een dubbelstrooks weefvak vanaf het Julianaplein tot aan de aansluiting Europaweg. Dit weefvak gaat ter hoogte van het Europawegviaduct over in een dubbelstrooks afrit met een aansluiting op de weg tussen de Europaweg en de Bornholmstraat (Herningweg).

- Van de vier rijstroken van de noordelijke rijbaan bestaan er voor het grootste gedeelte van het wegvak twee uit een dubbelstrooks weefvak (vanaf de eerste opening tot aan het Julianaplein).

Wegvak 4: Vanaf Europaplein tot en met de aansluiting Westerbroek:

Aan de zuidzijde van dit wegvak (van west naar oost):

- Is er een calamiteiten toerit voor hulpdiensten vanaf de Europaweg naar de Rijksweg 7 ter hoogte van het Europaplein;
- Kent de afrit vanaf Rijksweg 7 naar de Europaweg / P3 tot de Herningweg vier rijstroken: één rijstrook is voor verkeer rechtsaf naar de Europaweg, twee rijstroken voor verkeer naar de kruising Europaweg / Boumaboulevard en één rijstrook naar de Herningweg / P3;
- Bevat de Oostelijke Ringweg (N46) in het knooppunt Euvelgunne in zuidelijke richting één rijstrook en wordt na de samenvoeging met de Rijksweg7 twee rijstroken breed.

Aan de noordzijde van dit wegvak (van oost naar west):

- Op de noordelijke rijbaan van de Rijksweg 7 bestaat Rijksweg 7 tot de afrit Eemspoort / Driebond uit vier rijstroken, waarvan er een overgaat in de afrit Eemspoort / Driebond. Voor de linkerrijstrook geldt (voor het gedeelte ter hoogte van de kruising met de Bornholmstraat tot de afrit Driebond (Stettinweg)) een breedtebeperking van 2,60 meter;
- Er is net ten oosten van het Winschoterdiep een aansluiting op bedrijventerreinen Eemspoort en Driebond.

Het gehele tracé bevat de volgende maatregelen aan het onderliggend wegennet:

Wegvak 1:

- De kruising van de Leonard Springerlaan met de Ring West (Laan 1940 – 1945) is ongelijkvloers;
- Ten noorden van Rijksweg 7 is een verbindingsweg voor verkeer vanaf de Leonard Springerlaan naar de botrotonde Laan Corpus den Hoorn;
- Ten behoeve van de ontsluiting van de Gasunie is er in de avondspits een verbinding vanaf de Concourslaan naar de Leonard Springerlaan en vanaf de Concourslaan naar de Ring West (Laan 1940 – 1945) (noord en zuid). De maximum snelheid op de verbindingsweg is 50 kilometer per uur.

Wegvak 2:

- Er is een nieuwe verbindingsweg (met twee rijrichtingen) ten noorden van Rijksweg 7 tussen de Brailleweg en de Hereweg;
- Martiniplaza en het Mercure hotel blijven bereikbaar via de Leonard Springerlaan en de Paterswoldseweg;
- Ongelijkvloerse kruising van de fietspaden met de op- en afritten naar de A28 nabij de Vondellaan;
- Verlengde opstelstroken op de Van Ketwich Verschuurlaan ter hoogte van de toerit Groningen-Zuid (A28).

Wegvak 3:

- De Waterloolaan is ingericht als tweerichtingsstraat tussen de Hereweg en de Helperzoom.

Wegvak 4:

- De Herningweg bestaat ter hoogte van de kruising met de Europaweg uit drie opstelstroken.
- Het aanpassen van de Osloweg en de Kielerbocht door het verwijderen twee rotondes.
- De Europaweg heeft vanaf de aansluiting Westerbroek tot en met de aansluiting op Rijksweg 7 twee maal twee rijstroken.

Helperzoomtunnel;

- Ter vervanging van de Esperantokruising wordt een spoorkruising op een andere locatie gerealiseerd in de vorm van een tunnel onder het spoor. De vervangende verbinding moet (net als de huidige Esperanto-kruising) Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie met elkaar verbinden voor lokaal autoverkeer. De westelijke hellingbaan van de tunnel sluit aan op de Helperzoom waarbij de Helperzoom in zuidelijke richting de voorrangsroute is. De Helperbrink en de Helperzoom in noordelijke richting worden hierop aangesloten door middel van een inritconstructie. De oostelijke hellingbaan van de tunnel sluit aan op de Duinkerkenstraat. De tunnel krijgt een profiel van een tweerichtingweg, met parallel daaraan een vrijliggend fietspad. De breedte van de benodigde nieuwe infrastructuur is bepaald op circa 14,3 meter. De onderdoorgang onder het spoor zal hoog genoeg zijn voor de hulpdiensten (waaronder de brandweer) en voor bussen. Vrachtverkeer mag geen gebruik maken van de tunnel. De Helperzoomtunnel krijgt een vrijliggend fietspad en vormt hiermee een extra schakel in het fietsnetwerk, waardoor de barrièrewerking van de spoerverbinding Groningen-Assen verder wordt teruggebracht. De Helperzoomtunnel komt precies tussen de bestaande fietsverbindingen bij station Europapark en bij de Bloemersmaborg in. In het ontwerp voor de Helperzoomtunnel is de compensatie van de te verwijderen bomen en houtopstanden opgenomen. In het ontwerp is ook de locatie van de watercompensatie opgenomen. Deze watercompensatie is nodig omdat voor de goede inpassing in de omgeving (in beperkte mate) open water moet worden gedempt.

Inrichtingsplannen Zuiderplantsoen, Maaslaan, Vondellaan en Helpman;

- Voor vier gebieden in de nabijheid van de ring heeft de gemeente parallel aan de uitwerking van het TB - inrichtingsplannen opgesteld. Het gaat om het 'Zuiderplantsoen', de Maaslaan, de Vondellaan en Helpman. Deze gebieden vallen weliswaar buiten het TB-gebied, maar als gevolg van het project Aanpak Ring Zuid verandert hier het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimte. Daarom heeft de gemeente hiervoor inrichtingsplannen opgesteld waarin wordt aangegeven hoe de verschillende vormen van verkeer(auto's, fietsers, voetgangers) worden ingepast en hoe de openbare ruimte wordt ingericht (groen, bomen, parkeren etc.). De inrichtingsplannen zijn plannen op hoofdlijnen en worden na de vaststelling binnen het hiervoor beschikbare budget verder uitgewerkt in overleg met belanghebbenden (bewoners, scholen, bedrijven etc. De Goeman Borgesiuslaan wordt voorzien van zogenaamd stil asfalt.

Aanvullende maatregelen die niet onder het Tracébesluit vallen, te weten:

- VRI Griffeweg-Europaweg
- het aanpassen van de afstelling van de verkeerslichten op het kruispunt Europaweg - Griffeweg en eventueel het toevoegen van verkeerslichten bij de kruising van de Griffeweg met de Boermandestraat/Barkmolenstraat.
- VETAG-voorranginstallatie t.b.v hulpdiensten
- Aanpassingen van de programmering van VRI's op de rijroute om "groene golf" met commando vanuit kazerne tussen kazerne Sontweg en Van Mesdag kliniek mogelijk te maken, door middel van verkeerslichtbeïnvloeding.
- Maatregelen voor de verbetering van de vindbaarheid en routing van bedrijven Europapark-Noord over de bestaande route.
- Geluidsmaatregelen Stadspark/Buitenhof/Piccardthof bestaande uit stil asfalt en reservering € 300.000,- voor nader te bepalen maatregelen.

Bijlage IV

Overzicht Categorisering scope-onderdelen Zuidelijke Ringweg Groningen Fase 2

21 oktober 2014



Bijlage IV: Overzicht categorisering scope-onderdelen

Onderdeel	Projectscope		Planproces				Financiering en dekking			Realisatie door	
	Project	overig	TB	IP	OM	Ov	Project	Geraamd	Overig	ARZ (HBC)	Andere partij
TRACÉBESLUIT	JA		JA				JA	JA		JA	
INPASSINGSPLAN VERKEERSPLAN HELPMAN	JA			JA			JA	JA		NEE	GEM
INPASSINGSPLAN VONDELLAAN	JA			JA			JA	JA		JA	
INPASSINGSPLAN MAASLAAN	JA			JA			JA	JA		JA	
INPASSINGSPLAN ZUIDERPLANTSOEN	JA			JA			JA	JA		JA	
HELPERZOOMTUNNEL	JA				JA		JA	JA		JA	
OPTIMALISATIE. FIETS- EN VOETGANGERSTUNNEL ESPERANTO	O					JA	O	JA		JA	
OPTIMALISATIE. MAATREGELEN VERGROENING EN DUURZAAMHEID	O		JA				O	JA		JA	
OPTIMALISATIE EUROPAWEG 4/4	O		PH				O	JA		JA	
KETWICH VERSCHUUR: VRI EN OPSTELSTROKEN	JA		JA				JA	JA		JA	
WESTERBROEK: VERGROTEN CAPACITEIT	JA		JA				JA	JA		JA	
VRI GRIFFEWEG-EUROPAWEG	JA					JA	JA	JA		JA	
BUS OP-/AFRIT HOOGKERK	JA		JA				NEE	JA	GEM	JA	
VETAG installatie t.b.v. de hulpdiensten	JA					JA	JA	JA		NEE	GEM
ONTSLUITING EUROPAPARK NOORD	Ntb									Ntb	Ntb
GELUIDSSCHERM STADSPARK	Ntb									Ntb	Ntb
MOBILITEITSMATREGELEN UIT BIJLAGE VII	PM						JA			PM	PM

Legenda

- TB = Tracébesluit
 IP = Inrichtingsplannen
 OM = Omgevingsvergunning
 Ov = Overig
 ARZ = Aanpak Ring Zuid
 HBC = Hoofdbouwcontract
 G = GEDEELTELIJK
 O = OPTIE
 PH = PARTIËLE HERZIENING TB
 GEM = GEMEENTE
 GB = GRONINGEN BEREIKBAAR

In 3 % = ONDERDEEL VAN MOBILITEITSKOSTEN (RAMING 3% TOTAAL € 14 MLN)

Bijlage V

Governance realisatiefase Zuidelijke Ringweg Groningen Fase 2

21 oktober 2014



Bijlage V: Governance realisatiefase Zuidelijke Ringweg Groningen Fase 2

Inleiding

Governance in de realisatiefase voor het project ARZ wordt gedefinieerd als:

'De manier waarop het project ARZ goed, efficiënt en verantwoord geleid moet worden alsmede het afleggen van verantwoording richting eigenaren (provincie, stad en Rijk) en belanghebbenden waaronder werknemers, afnemers en de samenleving als geheel.'

Ten behoeve van de governance van het project Aanpak Ring Zuid (ARZ) wordt in deze bijlage van de realisatieovereenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 (ROK) het governancemodel beschreven. Het governancemodel is opgesteld voor de inrichting van de sturing, beheersing en verantwoording van het project ARZ.

Vanwege het grote belang van dit project voor alle partijen zijn elementen uit het Governancemodel Grote Projecten IenM gebruikt voor het governancemodel ARZ.

Partijen spannen zich in om de bereikbaarheid van de stad en regio tijdens de ombouw zo goed mogelijk te waarborgen. Hiertoe is door de partijen onder andere de samenwerkingsorganisatie 'Groningen Bereikbaar' opgericht, zoals vastgelegd in de 'Bestuursovereenkomst Groningen Bereikbaar' d.d. 13 januari 2014. Groningen Bereikbaar en project ARZ stemmen de eisen af die in de contractstukken worden opgenomen en maken in een afzonderlijk protocol nadere afspraken over de samenwerking.

Sturingsmodel

Het sturingsmodel voor de realisatiefase wordt in figuur 1 weergegeven.

In de Stuurgroep zijn de partijen op bestuurlijk niveau vertegenwoordigd door de Gedeputeerde, Wethouder en HID RWS. In het Directeurenoverleg (DO) zijn de partijen vertegenwoordigd op ambtelijk niveau. Voor alle belangrijke besluiten, zoals beschreven in hoofdstuk 3, is goedkeuring van de partijen nodig. Tevens is bepaald op welk niveau beslissingen moeten worden genomen. Bij wezenlijke wijzigingen van de Realisatieovereenkomst worden ook de Gemeenteraad en Provinciale Staten betrokken.

De vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat onderhouden de interne afstemmingslijn met RWS GPO.

De opdrachtverlening aan het projectteam (projectdirecteur als eindverantwoordelijke voor het projectteam) gebeurt middels mandatering vanuit de Stuurgroep via het DO aan de projectorganisatie.

Stuurgroep en directeurenoverleg

De stuurgroep is integraal verantwoordelijk voor de realisatie van het project. De focus van de stuurgroep zal met name liggen op bewaken van de voortgang, het risicoprofiel en op alle politiek-/bestuurlijk gevoelige zaken. De Stuurgroep is verantwoordelijk voor besluitvorming op het bestuurlijk niveau. De besluitvorming is verder uitgewerkt in hoofdstuk 3 in de vorm van een RACI tabel. Binnen de kaders van de ROK en het Tracébesluit zijn veel taken gedelegeerd aan directeurenoverleg en projectdirecteur.

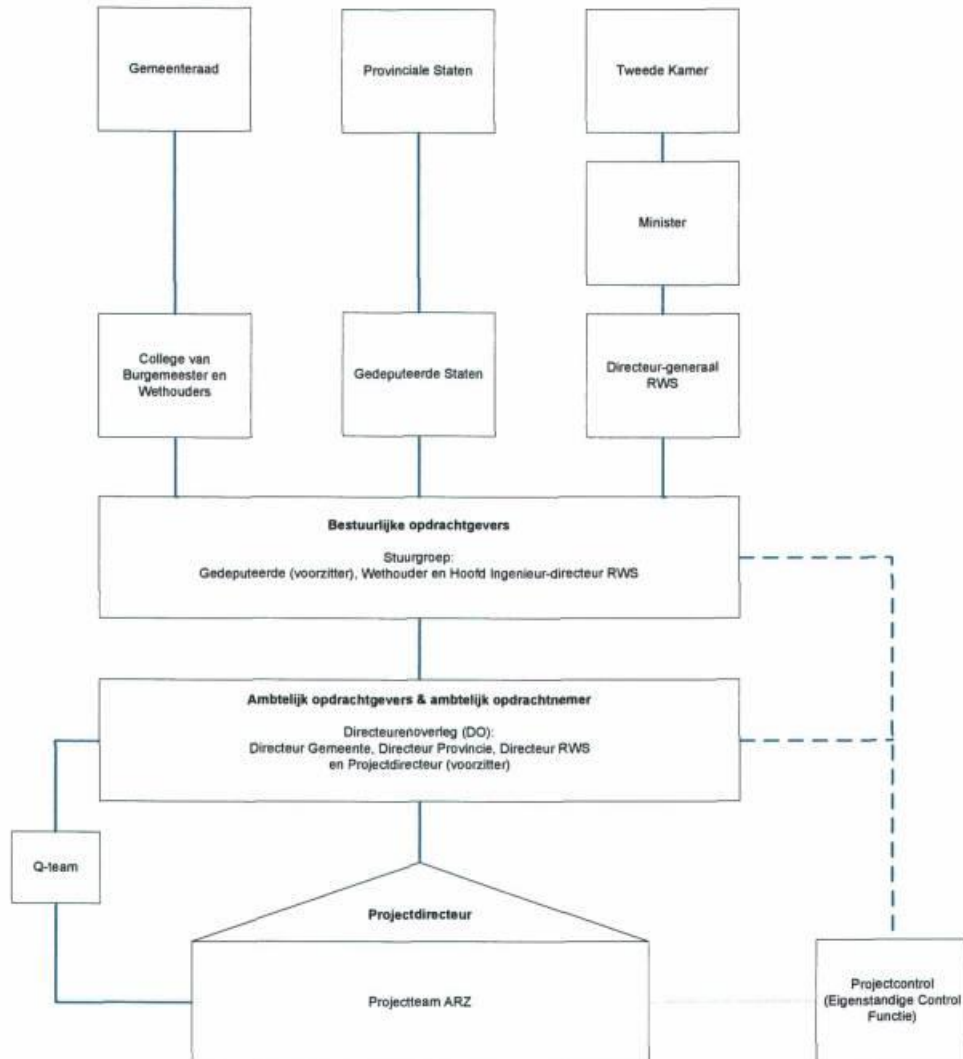
Projectdirecteur (PD)

De projectdirecteur wordt vervolgens gemandateerd door het DO om binnen de kaders van de ROK uitvoering te geven aan het project. De projectdirecteur vertegenwoordigt de drie partners en dus niet één afzonderlijke partner. Het projectteam wordt ingericht op basis van het Integraal Project Managementmodel (IPM-model).

Projectmanagementteam (PMT)

De projectdirecteur is eindverantwoordelijk voor het projectteam. Het PMT werkt volgens het integraal project management model (IPM-model) en bestaat, naast de projectdirecteur, uit de omgevingsmanager, de contractmanager, de manager projectbeheersing, de manager techniek en de projectsecretaris. Het werken volgens het IPM-model moet waarborgen dat elk deelproject integraal wordt bekeken, aangestuurd en beheerst.

Een werkend systeem van kwaliteitsborging is belangrijk voor een goede governance. Het projectteam dient zelfkritisch vermogen binnen het projectteam te organiseren om de verantwoordelijkheid die zij draagt voor kwaliteitsborging binnen het project waar te kunnen maken. In het geval van significante afwijkingen kan eigenstandig geëscaleerd worden naar het DO.



Figuur 1 Sturingsmodel realisatiefase

Projectcontrol

Tevens is voorzien in een eigenstandige controlfunctie die geen onderdeel uitmaakt van het projectteam, ingevuld door projectcontrol. Ondanks dat het project zorgt voor de kwaliteitsborging binnen het project, ziet de eigenstandige control functie (ECF) mede toe op de invulling hiervan.

Projectcontrol wordt ingevuld vanuit één partij. De provincie en gemeente steunen in principe op projectcontrol vanuit RWS. Dit om control zo lean mogelijk te houden (waar het enigszins kan niet dubbel). Indien gewenst sluiten de gemeente en provincie zich aan bij projectcontrol.

Voor de ECF gelden de onderstaande randvoorwaarden (conform Governancemodel Grote Projecten lenM):

- De ECF rapporteert, na afstemming over de feiten met de projectdirecteur, direct aan de projectdirecteur en/of aan DO/Stuurgroep.
- De ECF dient te kunnen beschikken over alle voor hem/haar relevante informatie.
- In die hoedanigheid heeft hij een 'standing invitation' om deel te nemen aan alle vergaderingen van het projectteam ondanks dat hij/zij geen onderdeel is van het projectteam.
- De ECF wordt in staat gesteld zich een onafhankelijk oordeel te vormen over alle vraagstukken ten aanzien van tijd, scope, geld en risico's.
- De controlfunctie heeft de mogelijkheid gevraagd en ongevraagd advies te geven aan zowel de projectdirecteur als DO/Stuurgroep
- Bij een (voortgangs)rapportage van het projectteam aan DO/Stuurgroep wordt het eigenstandig oordeel van de ECF bijgevoegd.

Strategisch adviseur Provincie Groningen

De provincie Groningen heeft een strategisch adviseur om 'permanent' een goed beeld te hebben van de werkzaamheden in de projectorganisatie met een sterke focus op de financiën, scopewijzigingen, risico's en kansen. De strategisch adviseur geeft gevraagd en ongevraagd advies. Blick van de adviseur is 'best for project' binnen het financieel kader van de ROK. Hij heeft, na hoor en wederhoor van de projectdirecteur, een signaalfunctie naar de verantwoordelijk directeur van de provincie en het directeurenoverleg. Hij kan in overleg met de projectdirecteur ook eigenstandig escaleren.

Q-team

Q-team (kwaliteitsteam) bestaat uit de Rijksadviseur Infrastructuur en Stad, Provinciaal Bouwmeester en Gemeentelijk Bouwmeester. Het Q-team adviseert, gevraagd en ongevraagd, aan het projectteam en DO voor de beoordeling van de uitwerking van het TB door de opdrachtnemer bij vergunningaanvragen.

Er wordt nog overwogen of het Q-team de adviesrol aan B&W van Welstand zou kunnen overnemen.

Projectbeheersingsoverleg

Er wordt nog overwogen om, net zoals in het governancemodel grote projecten lenM, ook een soort projectbeheersingsoverleg of coördinatieoverleg in te stellen ter voorbereiding op de stukken richting DO en Stuurgroep. Te meer omdat dit ook al informeel gebeurt.

Besluitvorming

In tabel 1 is aangegeven op welk niveau de belangrijkste beslissingen worden genomen.

Tabel 1 Besluitvorming RACI

Mijlpaal	Sturingslijn			Gemeente		Provincie		Rijk	
	PMT	DO	SG	B&W	Raad	GS	PS	DG	M
Vaststelling TB inclusief scope en optimalisaties	R	C	C**	C**	C*	C**	C*	C	A
Realisatieovereenkomst (ROK)	R	C	C	A	C*	A	C*	C	A
Inkoopplan	R	C	C	I	-	I	-	A	-
Start Marktbenadering	R	C	C**	C**	I	C**	I	I	-
Gunning	R	C	C**	C**	I	C**	I	A	-
Herijking	R	C	C**	C**	I	C**	I	A	-
Plan van Aanpak Realisatie	R	C	A	-	-	-	-	-	-
Oplevering	R	C	A	I	I	I	I	C	I
Wezenlijke wijzigingen (scope ¹ , tijd, geld, risico's) binnen kader aannemingsovereenkomst kleiner dan 0,5 mln	A	I	I	I	I	I	I	I	I
Wezenlijke wijzigingen (scope ¹ , tijd, geld, risico's) binnen kader aannemingsovereenkomst groter dan 0,5 mln	R	A ²	I	I	I	I	I	I	I
Onttrekkingen, binnen kader ROK, aan post onvoorzien kleiner dan 0,5 mln	A	I	I	I	I	I	I	I	I
Onttrekkingen, binnen kader ROK, aan post onvoorzien groter dan 0,5 mln	R	A ²	I	I	I	I	I	I	I
Wezenlijke wijzigingen (scope, tijd, geld, risico's) buiten kader ROK	R	C	C	A	ntb*	A	ntb*	C	A
Wijzigingen buiten kader BOK	R	C	C	A	ntb*	A	ntb*	C	A
Grondoverdracht t.b.v. project in het kader van grondverwervings-plan	R	A	C	A	-	A	-	A	-
Communicatie naar Raden / Staten / TK	R	C	C	A	-	A	-	C	A

Voetnoot ntb*: C* of C** afhankelijk van aard en omvang van de wijziging
Voetnoot 1: in principe geen scope-wijzigingen tenzij die door de vragende partij volledig wordt betaald

Voetnoot 2: De stuurgroep wordt geïnformeerd, tenzij één van de directeuren gezien de omvang en/of politiek bestuurlijke gevoeligheid de betreffende wijziging ter besluitvorming wil voorleggen aan de stuurgroep. Vervolgens worden gemeente/provincie/rijk geïnformeerd.

<i>A (Accountable):</i>	<i>de eindverantwoordelijke</i>
<i>R (Responsible):</i>	<i>de proceseigenaar (de resultaatverantwoordelijke, verantwoordelijk voor de uitvoering)</i>
<i>C (Consulted):</i>	<i>moet geconsulteerd worden, draagt inhoudelijk bij aan uitvoering</i>
	<i>C* = wensen of bedenkingen</i>
	<i>C** = instemmen</i>
<i>I (Informed):</i>	<i>moet geïnformeerd worden</i>

Mandaat

De uitgangspunten ten aanzien van het mandaat zijn als volgt:

- Primaire en secundaire inkoop vindt plaats via de aanbestedende dienst (RWS);
- Voor het aangaan van verplichtingen in het kader van de verdere voorbereiding van de realisatie en van de daadwerkelijke realisatie van het project wordt de mandaatregeling toegepast van Rijkswaterstaat;
- De projectdirecteur is namens 3 partijen gemachtigd tot het aangaan van verplichtingen tot € 500.000,- voor zover passend binnen de detailbegroting en is gehouden daarover achteraf verantwoording af te leggen aan het DO;
- Alle belangrijke besluiten (incl. financiële) vragen goedkeuring van de 3 partners. Per besluit vindt eigenstandige control plaats door betreffende beslisser. Bij wijze van voorbeeld wordt verwezen naar het inkoopplan dat goedkeuring behoeft van DO en Stuurgroep en daarna binnen I&M wordt vastgesteld door DG RWS aangezien RWS aanbestedende dienst is;

Verantwoordingsmodel

Voortgangsrapportage

De voortgangsrapportages volgen de managementcyclus van RWS (4-maandelijkse rapportage). Dit sluit aan bij de voorjaarsnota (mrt/april) en integrale bijstelling (sept/okt) van de provincie en gemeente. Hierbij wordt in principe de RWS projectendatabase gehanteerd. Voor het rapporteren naar de gemeente en provincie wordt op basis van de RWS projectdatabase een nog nader te bepalen template gevuld.

De rapportages worden opgesteld en vrijgegeven door het projectteam. Daarna worden de rapportages besproken en vastgesteld in het Directeurenoverleg. Het DO beslist over het vrijgeven van de rapportage naar de moederorganisaties.

Audits

Auditing vindt op verschillende niveaus plaats. Intern binnen het projectteam wordt door de interne kwaliteitsborging (onder de verantwoordelijkheid van MPb) audits uitgevoerd. In opdracht van de Stuurgroep en DO worden audits door projectcontrol uitgevoerd. Tevens vinden externe audits plaats onder andere in het kader van de accountantscontrole van de jaarverslagen (bijvoorbeeld door de Accountantsdienst Rijk). Daarnaast kan elke partij een verzoek doen om een externe audit te laten uitvoeren en kan eventueel in gezamenlijkheid besloten worden dit ten laste van het project te doen (gemeente/provincie/RWS). Intentie is om zoveel mogelijk van het werk (onder andere audits/onderzoeken) van elkaar gebruik te maken (op en tussen niveaus). Daarnaast heeft elk niveau de mogelijkheid om zo nodig te escaleren.

Bijlage VI

Samenhang mobiliteitsmaatregelen Zuidelijke Ringweg Groningen Fase 2

21 oktober 2014



**Bijlage VI: Samenhang mobiliteitsmaatregelen Zuidelijke Ringweg Groningen
Fase 2**

Partijen hebben een inspanningsverplichting om, voor 1 juli 2016 de onderstaande maatregelen op het onderliggend wegennet te hebben gerealiseerd, voor het verbeteren van de bereikbaarheid tijdens de bouwfase van het project.

De financiering van deze projecten komt niet ten laste van het project Aanpak Ring Zuid, tenzij anders vermeld.

Knelpunt / voorgestelde maatregel	Omschrijving resultaat / effect	Verantwoordelijke partij	Issue
Sontwegtracé	Verbinding tussen ring oost en Europaweg: Aanleg brug, met vrije busbaan	Gemeente Groningen	
HOV-west	Congestievrije doelgroepstrook via de Peizerweg ten behoeve van OV tussen P+R Hoogkerk en CS	Gemeente Groningen	
Robuuste doorstroming OWN aansluiting A7-Hoogkerk	Robuust en congestieproof maken systeem van rotondes in de N372/Johan van Zwedenlaan nabij aansluiting A7-Hoogkerk	Provincie Groningen	
Laan Corpus den Hoorn kruising Boerhavelaan	Robuuste aanpassing tbv bereikbaarheid Martiniziekenhuis.	Gemeente Groningen	
Noordelijke en Oostelijke ringweg	volledig ongelijkvloers N/O-ringweg en verbindingbogen Noord-Oost 2 strooks: betreft de N46, N370 en het knooppunt tussen beide. Doel: Noordelijke en Oostelijke Ringweg geschikt maken voor grootschalig omleiden.	Provincie Groningen	
Basispakket Verkeersmanagement	Proces en techniek gereed om omleidingen en scenario's vanuit VCNON in te zetten, waaronder grootschalig omleiden via de Ring Groningen.	Groningen Bereikbaar	

Mobiliteitsmanagement: P+R's	Capaciteitsuitbreiding P+R's		
	<ul style="list-style-type: none"> - Reitdiep van 0 naar 300 p.p. - Haren van 400 naar 900 p.p. - Meerstad van 0 naar 400 p.p. - Zuidhorn toevoeging 200 p.p. - Leek van 0 naar 200 p.p. - Hoogkerk PM 	Gemeente Groningen Gemeente Groningen Gemeente Groningen Gemeente Zuidhorn Provincie Groningen Gemeente Groningen	
Mobiliteitsmanagement	Geïntensiveerde aanpak Mobiliteitsmanagement onder regie van Groningen Bereikbaar.	Groningen Bereikbaar	Deels voor zover het maatregelen betreft op initiatief van ARZ welke door derden worden uitgevoerd
Groningen Bereikbaar	Organisatie met als doel de stad bereikbaar te houden. GB zorgt voor regie en coördinatie teneinde optimale- en integrale (minderhinder)planningen op te stellen. Daarnaast wordt projecten overstijgend uitgevoerd: verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie. GB ziet toe op tijdige uitvoering van de in deze bijlage beschreven maatregelen.	Gemeente Groningen, Provincie Groningen en RWS	De organisatie van GB is voor ARZ een gegeven. Niet uit budget ARZ. Aanvullende en/of bijkomende wensen vanuit ARZ / overige projecten wel deels uit budget ARZ

Indien maatregelen niet tijdig gereed kunnen zijn, dan wel de effecten van deze maatregelen minder zijn dan verwacht of niet leiden tot de gewenste doorstroming, beslist de stuurgroep Groningen Bereikbaar of er vervangende of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn en de daarvoor benodigde financiering.

Uit mobiliteitsbudget ARZ

In het mobiliteitsbudget ARZ is rekening gehouden met een financiële bijdrage aan de onderstaande infrastructurele maatregelen.

Knelpunt / voorgestelde maatregel	Omschrijving resultaat / effect	Verantwoordelijke partij	Issue
Bypass Hoendiep - Johan van Zwedenlaan	Doel: oplossen potentieel knelpunt t.b.v. optimaal herverdelen en omleiden. Maatregel: vergroten capaciteit d.m.v. verbreden/bypass langs rotonde. Kostenindicatie K€ 100-150	Gemeente Groningen	Definitieve afspraak maken
Verbindingsbogen West. Ringweg - Noord. Ringweg	Doel: oplossen knelpunt t.b.v. grootschalig omleiden. Maatregel: Verbreden verbindingbogen tot 2 rijstroken. Kostenindicatie K€ 800-1000. Uitvoering meenemen in bestaand project ombouw Reitdiepplein.	Provincie Groningen	
VRI koppelkabel Ringweg West - Pleiadenlaan	Doel: oplossen knelpunt t.b.v. grootschalig omleiden. Maatregel: Aanpassingen en aanvullingen op de VRI-keten ringweg-west. Kostenindicatie: K€ 100-150. Uitvoering meenemen in bestaand project realisatie Basispakket Verkeersmanagement.	Groningen Bereikbaar	

Bijlage VII

Beheer en Eigendom Zuidelijke Ringweg Groningen Fase 2

21 oktober 2014



Inleiding

Nadat het project ZRG is gerealiseerd, wijkt de infrastructuur binnen de scope grenzen op sommige locaties flink af van de huidige situatie, wat gevolgen heeft voor de beheer- verantwoordelijkheid en het eigendom. Deze bijlage heeft als doel om inzicht te geven in het toekomstige beheer- en eigendom. Dit heeft o.a. gevolgen voor de beheerkosten, immers voor een partij die in de toekomst verantwoordelijk is voor een groter beheerareaal nemen de beheerkosten toe.

De beheerverantwoordelijkheid volgt uit de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur en het functioneren daarvan. Logischerwijs zijn eigendom en beheer aan elkaar verbonden. Omdat de BTW compensatie is beperkt tot de onderdelen van het project waar de regio (provincie of gemeente) feitelijke beschikkingsmacht of feitelijk gebruik over heeft, hebben de afspraken over beheer hiervoor ook gevolgen.

In deze bijlage staan de beheerafspraken, de hieruit volgende beheerkosten en de mogelijke BTW compensatie op basis van het TB ontwerp.

Beheer

De beheer en onderhoudgrenzen in de exploitatiefase zijn bepaald aan de hand van een door RWS opgesteld uitgangsdokument. Dit wordt vastgelegd op 11 beheertekeningen. De definitieve begrenzing staat pas vast na de realisatie. Op dat moment worden de begrenzingen definitief gemaakt, ook met het waterschap. Ten opzichte van de TB ontwerpen zullen de veranderingen, naar verwachting niet significant zijn.

Beheerkosten

Op basis van het Voorlopig ontwerp is eerst onderzocht wat de wijzigingen zijn van het asfaltareaal van de drie partijen. Het asfaltareaal is de belangrijkste kostendrager voor beheerkosten en kan relatief eenvoudig worden bepaald aan de hand van het 2D ontwerp. De wijzigingen in omvang van het asfalt zijn voor gemeente en de provincie heel beperkt zijn. Dit geldt niet voor RWS, haar areaal neemt toe door de toename van het aantal rijstroken.

De extra gemiddelde beheer-en onderhoudskosten voor het RWS deel zijn als onderdeel van de OTB raming geraamd op 1,4 M€/jaar (incl. BTW) op basis van RWS kentallen. Later zijn ook de extra beheerkosten als gevolg van de gekozen inpassing geschat op ca. 100 k€ per jaar. RWS wordt voor deze laatste extra beheerkosten gecompenseerd met 2,4 M€ uit het aanlegbudget.

Op basis van de beheerkaarten uit annex 1 bij deze bijlage wordt voorzien dat de extra beheer- en onderhoudskosten van het extra areaal voor de provincie en de gemeente zijn. Deze extra beheerkosten komen niet ten laste van het aanlegbudget.

Eigendom

Het ligt voor de hand om de toekomstige eigendomsgrenzen samen te laten vallen met de toekomstige beheergrenzen. Voor een aantal onderdelen zal de grond een andere eigenaar zal krijgen. Om welke gronden dit gaat kan op dit moment nog niet helemaal inzichtelijk worden gemaakt omdat de n.a.v. ZRG1 gemaakte eigendomsafspraken nog niet zijn verwerkt door het kadaster. Dit duurt mogelijk nog enkele maanden.

De volgende uitgangspunten voor het eigendom zijn vastgesteld

- Eigendom volgt beheer;
- Vrijvallende gronden blijven bij de bestaande eigenaar;
- Partijen brengen hun eigen gronden die nodig zijn om het project te realiseren om niet in.

BTW

Op basis van de onder punt 2 tot stand gekomen beheerkaart voor het TB ontwerp is ten behoeve van de BTW compensatie bepaald welke kunstwerken en wegvakken na de oplevering in bezit van provincie en gemeente komen en wat daarvan de investeringskosten zijn. De investeringskosten die aan de regio kunnen worden toegerekend bedragen ca. 94 M€ (waarvan ca. 14,6 M€ BTW). NB: Het gemiddelde BTW percentage is kleiner dan 21% omdat niet over alle posten BTW wordt gerekend.

Mogelijk kunnen ook de meerkosten van de deksels aan de gemeente worden toegerekend, ondanks dat deze in eigendom komen van RWS. De investeringskosten van de deksels bedragen ca. 33M€ (waarvan ca. 5.1 M€ BTW).

De genoemde bedragen zijn exclusief kosten voor voorbereiding en toezicht (V&T).