

Afdeling ROEZ / projectontwikkeling / Mark van Maanen
 Onderwerp Zuidelijke Ringweg

Bezoekadres
 Waagstraat 1

Postadres
 Postbus 20001
 9700 PB Groningen

De leden van de raad van de gemeente Groningen
 te
 Groningen

GRIFFIE	
reg.nr.	grog.1844970
ingek.	- 3 MRT 2009
class.	- 20751
te beh. door:	gr
kopie gez. aan:	

Wij zijn met het openbaar vervoer bereikbaar, buslijnen 1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over vertrektijden krijg u via 0900-92 92

In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden.

Telefoon (050) 367 8287 Bijlage(n) 5

Ons kenmerk RO09.1837494

E-mailadres
 bestuursdienst@bsd.groningen.n

Datum 03-03-2009 Uw brief van

Uw kenmerk

Website
 www.groningen.nl

Geachte dames en heren,

In december 2008 en januari 2009 is de raadscommissie Beheer en Verkeer geïnformeerd over de verschillende oplossingsrichtingen voor de zuidelijke ringweg. U bent geïnformeerd over de oplossingsrichtingen "alle richtingen", "parallelstructuur", "weg op palen", "verdiepte ligging" en "tunnel". Op 11 februari 2009 is in de raadscommissie Beheer en Verkeer de stand van zaken van de Verlengde Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) besproken.

De aanpak van de zuidelijke ringweg gaat het om veel meer dan slechts de aanleg van een weg. In onze ogen dient deze ook een bijdrage te leveren aan de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit zijn hierbij van groot belang. Daarom is begin 2009 de stuurgroep zuidelijke ringweg uitgebreid met de portefeuillehouders ruimtelijke ordening van provincie en gemeente. In de stuurgroep van 26 februari 2009 en 3 maart 2009 zijn goede afspraken gemaakt voor het vervolg in de komende maanden.

De vragen, die door u zijn gesteld, benadrukken de complexiteit van dit project. Niet alleen waar het gaat om de best haalbare oplossing, maar ook om de bereikbaarheid van de stad gedurende 4-6 jaar, als een zo vitaal deel van de ringweg niet of beperkt kan worden gebruikt. Voor beide is draagvlak van bevolking en bedrijven van zeer groot belang. Daarom bepleit ook de commissie Elverding dat de tijd en energie, die in het begin van het proces in participatie wordt gestoken, later wordt terugverdiend.



Essentieel voor dit draagvlak is dat alle relevante informatie wordt gedeeld, ook al geldt voor een aantal uitwerkingen, dat die nog niet anders dan in bandbreedtes of met zekere aannames kan worden verstrekt. Dit geldt voor kwaliteits- en inpassingseisen, maar ook voor de indicatieve kostenramingen. We hebben er zorg voor gedragen dat voor zowel die participatie als verdere onderbouwingen in de komende drie maanden voldoende tijd beschikbaar is.

Varianten

In lijn met het advies van de stuurgroep melden wij hierbij dat er op dit moment twee varianten als realistisch kunnen worden bestempeld. Dat is de 'weg op palen' variant en de 'parallelstructuur'. Deze laatste lijkt op dit moment alleen dan realistisch, wanneer wordt uitgegaan van een maximum snelheid van 70 km per uur. Bij een uitvoeringsmodaliteit van 100 km per uur vraagt deze oplossing ingrepen in de bestaande bebouwing die niet als realistisch kunnen worden bestempeld. De andere varianten, te weten de 'tunnel', de 'verdiepte ligging' en de 'alle richtingen' variant voldoen, met de huidige kennis, niet of beduidend minder aan de eisen van leefbaarheid en financiële haalbaarheid. Ook de varianten, waarvoor dat nu niet geldt, dienen wel open in het proces te worden gebracht, zodat de stadjes kunnen beoordelen of we ons terecht op de realistische varianten concentreren. Een overzicht van de varianten is opgenomen in de bijlagen.

In de route op weg naar het definitieve bestuurlijke voorkeursalternatief worden de twee realistische voorkeursalternatieven geoptimaliseerd. Daarbij dienen de kwaliteiten van de overige alternatieven zoveel mogelijk te worden meegenomen. In dat proces is het mogelijk deze alternatieven als gevolg van participatie en optimalisatie veranderen en op grond daarvan kunnen leiden tot een nieuwe variant. Bij de besluitvorming hierover zal het budgettair kader uitgangspunt zijn.

Verkenning 'zuidtunnel'

Ons college heeft ook afgewogen of er, wanneer de kwaliteits- en inpassingseisen, ook na aanpassing van de realistische varianten, niet realiseerbaar zouden zijn, nog andere mogelijkheden zijn. We vinden het verstandig nu reeds een variant te verkennen waarbij de verkeersstroom niet meer alleen op de zuidelijke ringweg wordt geconcentreerd.

Ook vanwege de complexiteit en de langdurige buitengebruikstelling van de zuidelijke ringweg willen we daarom een verdere verkenning uitvoeren naar de haalbaarheid van een "omgelegde A7". Hierbij krijgt de A28 een ondergrondse verbinding met de 'oude' A7. We verwijzen u naar het opgenomen kaartje in de bijlage. Naast deze tunnel zijn er ook aanpassingen nodig op het Julianaplein (fly-over richting Drachten-Assen),



Verdere proces

Zo komen er drie lijnen bij elkaar:

- de uitkomsten van het participatieproces;
- de uitwerking van de kwaliteits- en inpassingseisen;
- een verdergaande financiële onderbouwing en vergelijkbaarheid.

Los van de – in dit stadium nog slechts modelmatig uitgewerkt varianten – gelden voor ons college cruciale kwaliteits- en inpassingseisen, waaraan de uiteindelijke voorkeursvariant in elk geval zal moeten voldoen. Deze toetsing na de participatiefase brengt onvermijdelijk met zich mee, dat wanneer die kwaliteitseisen niet binnen één van de voorkeursvarianten realiseerbaar zijn, op de stuurgroep de verplichting rust een variant te ontwikkelen, waarbij dat wél het geval is. Anders gezegd: de kwaliteitseisen staan voorop, niet de nu voorshands geselecteerde varianten. We maken hier gebruik van de deskundigheid van een kwaliteitsteam waarin de rijksbouwmeester, de stadsbouwmeester en een stedenbouwkundige van de provincie betrokken zijn.

Een en ander moet aansluitend leiden tot een meer definitieve keuze voor een voorkeursvariant. In dit traject kan het gesprek met de minister in mei 2009 worden gebruikt om hem inzicht te geven in het verloop van het proces, inclusief de forse investering die wordt gedaan om conform Elverding een zorgvuldig proces van consultatie en draagvlakverwerving te doorlopen.

Hierna geven wij u nog nadere informatie over de volgende onderdelen:

- een nadere toelichting op het advies van de commissie Elverding;
- de kosten van de tunnelvariant;
- de optimalisatiemogelijkheden van de tunnelvariant;
- de kosten van de tunnel in vergelijking tot andere projecten;
- variant ‘verdiepte ligging’;
- het beschikbare budget;
- extra financieringsmogelijkheden;
- en de planning.

Advies commissie-Elverding

Op basis van de MIT Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen 2e fase heeft de minister in het najaarsoverleg MIRT 2007 besloten tot aanpak van de Zuidelijke Ringweg. Met het ondertekenen van het convenant Regiospecifiek Pakket (RSP) als alternatief voor de Zuiderzeelijn op 23 juni 2008 is ook zicht op financiën gekregen. In het voorjaarsoverleg MIRT 2008 is afgesproken om het planstudiebesluit uit te stellen vooral vanwege het advies van de commissie Elverding, omdat daarmee een effectievere planstudie mogelijk kan worden. Dat bood tegelijkertijd ook de mogelijkheid de tunnelvariant nader te onderzoeken.



Advies Commissie Elverding

De commissie Elverding heeft voorstellen gedaan om de tijdsduur tussen eerste initiatief en realisatie van weginfrastructuur te verkorten. Een belangrijk advies is om al in de verkenningsfase te komen tot een bestuurlijke voorkeursvariant. De uitwerking en de procedures in de planuitwerkingsfase kunnen dan geconcentreerd worden op die ene variant, waardoor naar verwachting een tijdwinst van jaren geboekt kan worden. In het BO-MIRT van mei 2008 is afgesproken te werken in lijn met het advies van Elverding. Gekozen is voor een vormvrije verkenning volgens Elverding, waarin integraliteit, gebiedsgerichte aanpak en het betrekken van de omgeving, belangrijke elementen zijn. Dit betekent 'zoeken naar combinaties van infrastructuur met verbetering ruimtelijke kwaliteit, op het vlak van natuur en milieu en/of stedelijke herstructurering'. Bij onze brief van 20 februari 2009 hebben we u al een toelichting op het advies van de commissie Elverding gestuurd. Bij deze brief treft u het rapport van de commissie Elverding aan.

Ter voorbereiding op het Bestuurlijk Voorkeursbesluit moet een afweging worden gemaakt tussen de alternatieven. In de vastgestelde MIT verkenning heeft al een trechtering plaatsgevonden: een oplossing op het bestaande tracé is het uitgangspunt voor het Bestuurlijke Voorkeursbesluit. In de verlengde verkenning wordt die informatie die kritisch is voor de afweging, nader beschouwd en geanalyseerd. Het niveau van dit Bestuurlijke Voorkeursbesluit is - aanvullend op de MIT verkenning - een keuze tussen de concepten alle-richtingen, de parallelstructuur, de 'weg op palen' en de tunnelvariant. De variant verdiepte ligging is daar later bijgekomen en kan gezien worden als variant op de tunnel. Eén van de randvoorwaarden bij de afweging van de reële alternatieven is het budgettair kader.

Juridische risico's

Momenteel wordt in het project ZRG gewerkt volgens het advies van de commissie Elverding. Dit advies is echter nog niet in de huidige Tracéwet opgenomen. Er wordt nu dus een andere procedure gevolgd dan de huidige Tracéwet voorschrijft. Dit brengt risico's met zich mee voor het te nemen Voorkeursbesluit en het in de planuitwerkingsfase alleen uitwerken van de Voorkeursvariant.

Uit jurisprudentie blijkt dat enkel een bestuurlijke of maatschappelijke voorkeur voor de rechter niet een argument is om akkoord te gaan met het niet onderzoeken van andere alternatieven. Er zal dus een brede afweging moeten plaatsvinden. Alternatieven kunnen uitgesloten worden als ze op objectieve gronden geen redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief meer zijn. Objectieve gronden zijn o.a.: milieu-informatie (schade), gebrekkig probleemoplossend vermogen, financiën, bestuurlijk draagvlak.

Wanneer voor de raadpleging bepaalde varianten zouden worden uitgesloten, hebben belanghebbenden geen mogelijkheid hiertegen bezwaar te maken. In



een later stadium, bij de uitwerking van de voorkeursvariant, is die mogelijkheid van bezwaar er wel. Juist tegen deze achtergrond hebben wij besloten, zoals gemeld, alle relevante informatie, ook van de nu niet realistische varianten, open ter kennis van de stadjes te brengen.

Tunnelvariant

De tunnelvariant die in november aan de bevolking is gepresenteerd als één van de oplossingsrichtingen voor de ZRG, is voortgekomen uit het rapport "Duurzaam Verzonken" (oktober 2008). De tunnelvariant is gebaseerd op de parallelstructuurvariant en het tunnelgedeelte is een kilometer tussen het Julianaplein en het Europaplein, maar deze variant moet op dit moment als niet realistisch worden bestempeld.

Kosten tunnel

In het rapport "Duurzaam Verzonken" zijn de kosten voor de tunnelvariant berekend. De investeringskosten van de tunnel zijn geschat op 1.025 miljoen euro en 180 miljoen euro voor de beheer- en onderhoudskosten voor een periode van 40 jaar.

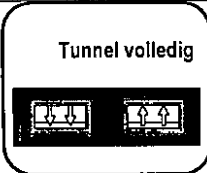
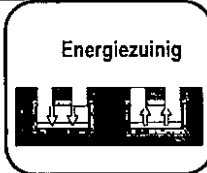
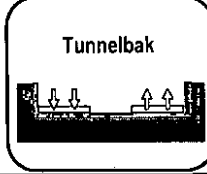
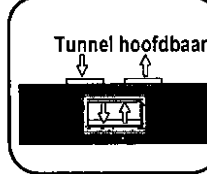
Van de investeringskosten is 670 miljoen euro voor het tunneldeel (tussen Julianaplein-Europaplein) en 355 miljoen euro voor de overige tracédelen en de knooppunten. In de bijlage is het rapport "Duurzaam Verzonken" toegevoegd.

Aanvullend is een second opinion uitgevoerd om de kostenramingen van de verschillende varianten vergelijkbaar te maken. Op basis van deze second opinion is de kostenraming voor de tunnelvariant naar boven bijgesteld met 149 miljoen euro. Hiermee komen de investeringskosten op 1.174 miljoen euro en 1.354 miljoen euro inclusief de beheer- en onderhoudskosten. De second opinion is in de bijlage opgenomen.

Optimalisatie tunnel

Naar aanleiding van het onderzoek van de tunnel hebben wij, als college, de vraag gesteld of er optimalisatiemogelijkheden zijn, waardoor de kosten van een tunnel gereduceerd kunnen worden. In het rapport "Zuidelijke Ringweg Groningen, Quickscan Optimalisatie tunnelvariant" (DHV, november 2008) zijn de optimalisaties van de tunnel onderzocht. Het rapport is als bijlage bij de brief gevoegd.

Uit het onderzoek blijkt dat er grofweg vier verschillende mogelijkheden zijn tot optimalisatie. In onderstaande tabel staat per mogelijkheid een korte toelichting. Meer uitleg hierover vindt u in de bijlage die u op 20 februari is toegezonden (BD09.1838487).

Mogelijkheid		Kosten- besparing	Beheer en onderhoud	Consequenties
1 tunnel blijft tunnel		€135 mln	€135 mln	<ul style="list-style-type: none"> - Geen vaarroute Oude Winschoterdiep; - Tunnel Julianaplein vervangen door “fly-over”; - Tunnelgedeelte ten westen van Hereweg open; - Viaduct Europaplein handhaven en “fly-over” vervangen door tunnel
2 energie- zuinige tunnel		€155 mln	€128 mln	<ul style="list-style-type: none"> - Gedeelte Hereweg – Oude Winschoterdiep concept energiezuinige tunnel; - Idem als mogelijkheid 1.
3 tunnel wordt tunnelbak		€195 mln	€115 mln	<ul style="list-style-type: none"> - Tunnel in het geheel open; - Tunnel alleen gesloten t.h.v. overgangen; - Idem als mogelijkheid 1.
4 tunnel alleen hoofdrijbaan		€265 mln	€92 mln	<ul style="list-style-type: none"> - Parallelstructuur op maaiveld niveau; - Volledige ondertunneling alleen t.h.v. spoorovergang; - Idem als mogelijkheid 1.

De tabel laat zien dat er diverse mogelijkheden zijn. Hoe hoger de kostenbesparingen, hoe meer er aan de kwaliteit van de tunnel wordt getornd.

Om de tunneloptimalisaties vergelijkbaar te houden met de andere varianten, is in het onderzoek er voor gekozen om niet de mogelijkheden, die de functionaliteit van het verkeerssysteem wijzigen, te onderzoeken, bijvoorbeeld het niet aansluiten van de Hereweg. Alleen de aansluiting Hereweg weglaten levert geen grote kostenbesparingen (ca. 8 miljoen euro) op. Echter het niet aansluiten van de Hereweg biedt wel mogelijkheden om geen onderscheid te maken tussen hoofdrijbaan en parallelbaan, waardoor mogelijk minder rijstroken nodig zijn. Tevens biedt het mogelijkheden het deel van de ZRG tussen Julianaplein en Europaweg autonoom (zonder op- en afritten naar het onderliggende wegennet) in de stad te leggen. Deze autonomieit, zodat de weg en de stad niets met elkaar van doen hebben en los



van elkaar functioneren, is vanuit het ruimtelijke perspectief wenselijk, omdat de weg dan onder de grond of hoog boven maaiveld komt te liggen.

Vergelijking andere projecten

Elders in Nederland zijn of worden diverse tunnels aangelegd. De tunnel A2 Maastricht is het meest vergelijkbaar met de situatie in Groningen, aangezien deze tunnel in stedelijk gebied wordt aangelegd. Andere tunnels zijn minder vergelijkbaar, zoals A6 Almere (landtunnel, in ruime omgeving) en de Hubertustunnel Den Haag (stedelijke en geboorde tunnel). Daarom is gekozen de tunnelvariant voor de ZRG te vergelijken met de tunnel A2 Maastricht.

In de reeds toegestuurde notitie zijn de ZRG en de tunnel A2 Maastricht met elkaar vergeleken. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de scope van de ZRG en de A2 Maastricht verschillend is. Bij de ZRG zijn er hogere investeringen nodig in bijvoorbeeld de ingewikkelde knooppunten. Verder is op te merken dat de huidige A2 Maastricht op maaiveld ligt en de huidige ZRG verhoogd ligt. Tevens is bij de A2 een gebiedsontwikkeling voorzien, waaruit aanvullend budget (van circa 40 miljoen euro) gegenereerd wordt.

Verder zijn de tunnel ZRG en de tunnel A2 Maastricht qua capaciteit (breedte) en diepteligging verschillend. De breedte van de tunnel ZRG is breder dan in Maastricht, 2x3+2x2 rijstroken in Groningen en 2x3 rijstroken plus een weefvak in Maastricht. Zoals hiervoor al is aangegeven heeft het verminderen van aansluitingen van het onderliggende wegennet invloed op het aantal benodigde rijstroken. Dit vergt echter nog nader onderzoek. In Groningen moet de tunnel dieper liggen door de kruisingen met het spoor en het Oude Winschoterdiep. De diepere ligging, de lastig uitvoerbare kruisingen met het spoor en het Oude Winschoterdiep en de bredere tunnel zijn kosten verhogend.

Tot slot is het 1 op 1 vergelijken van de kostenramingen van de twee projecten met elkaar lastig, omdat de kosten naast de genoemde verschillen op vele details van elkaar verschillen. De raming van de tunnelvariant ZRG (1.174 miljoen euro) is het meest vergelijkbaar met de raming van 747 miljoen euro van de A2 Maastricht. In onderstaande tabel kort de getallen op een rij:

	ZRG	A2 Maastricht
Lengte tunnel	1 km	1,6 km
Oppervlakte tunnel	85.000 m ²	65.000 m ²
Totale kosten	1.174 mln	747 mln
Kosten onderdeel tunnel	Ca. 670 mln (57% van totaal)	Ca. 600 mln (80% van totaal)



Variant 'verdiepte ligging'

In het rapport "Zuidelijke Ringweg Groningen, Quickscan Verdiepte Ligging" (DHV, december 2008) is oplossingsrichting "verdiepte ligging" nader uitgewerkt (als bijlage bijgevoegd). De verdiepte ligging is als aparte variant door de stuurgroep ingebracht, maar kan ook gezien worden als verregaande optimalisatie van de tunnel. De verdiepte ligging is anders dan mogelijkheid 3 voor optimalisatie van de tunnel, omdat alle aansluitingen in de verdiepte ligging zijn opgenomen en de parallelstructuur op maaiveld ligt.

Uit het rapport blijkt dat de meerwaarde van de verdiepte ligging zit in het feit dat het meeste verkeer (op de hoofdrijbanen) beneden maaiveld passeert. Dit wordt ten dele teniet gedaan door het aanbrengen van noodzakelijke geachte geluidschermen voor de parallelbanen op maaiveld. Hierdoor scoort de verdiepte ligging op veel punten gelijk aan de parallelstructuurvariant. De verbeteringen liggen met name in meer en betere mogelijkheden om de samenhang tussen de gebieden rondom de ZRG te versterken (groen, woonwijken, kruisend verkeer etc.). Een verslechtering ten opzichte van parallelstructuurvariant is de hogere kosten. De investeringskosten voor de verdiepte ligging zijn geraamd op 830 miljoen euro en 116 miljoen euro voor beheer en onderhoud.

Beschikbaar budget

Voor aanpak ZRG fase 2 is in totaal 624 miljoen euro beschikbaar, waarvan 200 miljoen euro uit het MIRT en 424 miljoen euro vanuit het RSP. Er is een inverdienopgave van 50 miljoen euro, dit betekent dat het streven is het project voor 574 miljoen euro uit te voeren.

Extra financieringsmogelijkheden

De extra financieringsmogelijkheden voor een tunnel in de Zuidelijke Ringweg zijn verkend. Hierbij is gekeken naar subsidiemogelijkheden, Regiofonds, tolheffing, innovatief aanbesteden, stedelijke gebiedsontwikkeling en gemeentelijke en provinciale begrotingen.

De subsidiemogelijkheden zijn in beeld gebracht door PNO consultants, een gespecialiseerd bureau op het gebied van subsidies. Gekeken is naar de Europese en nationale subsidiestromen. De resultaten zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Programma/Regeling	Inhoudelijke aansluiting	Maximaal subsidie bedrag	Looptijd regeling	Eind-conclusie
Financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van Trans-Europese netwerken (TEN)	Redelijk tot goed	€5-€10 miljoen	Tot en met 2013	
Subsidies op het gebied van vervoer	Beperkt tot redelijk Per tender verschillend	+/- €1 miljoen	Tot en met 2013	
Kredieten van de Europese Investeringsbank	Redelijk tot goed	Geen subsidie	Geen einddatum	
Europees Investeringsfonds	Redelijk tot goed	Geen subsidie	Geen einddatum	
Fonds Economische Structuurversterking	Goed	Per geval verschillend	Geen einddatum	
Spoorse doorsnijdingen	Redelijk tot goed	€15 miljoen	2009	
Innovatieprogramma Mooi Nederland	Redelijk tot goed	€150.000 - €500.000	Tot en met 2012	
Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï	Onbekend	Per type maatregel verschillend	Nog geen einddatum bekend	

Uit het subsidieonderzoek is gebleken dat een beperkt aantal subsidieprogramma's is aan te wijzen om de aanvullende kosten voor de tunnelvariant uit subsidieprogramma's te subsidiëren. De mate van kansrijkheid varieert van goed tot beperkt. Echter, de omvang van de mogelijk te behalen subsidies is beperkt ten opzichte van het investeringsbedrag. De mogelijkheden van subsidie is maatwerk. Als de varianten nader zijn uitgewerkt, komen mogelijk andere kansen voor subsidie naar voren. Dit zal op dat moment nader onderzocht moeten worden.

Naast de subsidiemogelijkheden is ook gekeken naar andere mogelijke financieringsbronnen. Onderstaand schema geeft een samenvattend overzicht.

<i>Bronnen</i>	<i>Maximale bijdrage</i>
Subsidiemogelijkheden	€ 10 mln. (subsidiemogelijkheden afhankelijk van aansluiting bij regeling, slagingskans en indieningstermijn)
ISV-III en ISV-IV	€ 20 mln. (gaat ten koste van andere ISV-programma's)
BDU-Verkeer	€ 20 mln. (gaat ten koste van andere verkeersmaatregelen)
Regiofonds	PM (bestuurlijke keuzes tussen partijen in regio). De kans op een substantiële bijdrage is echter beperkt.
RSP	PM (bestuurlijke keuzes in kader RSP). De kans op een substantiële bijdrage is echter beperkt.
Tolheffing	€ 17,5 mln. per jaar (wanneer alleen op hoofdrijbanen en niet op parallelstructuur, maar heeft ernstige consequenties voor onze concurrentiepositie en leefbaarheid in de stad)
Innovatief aanbesteden	PM. Er liggen mogelijkheden om kosten omlaag te brengen via (al dan niet innovatief) aanbesteden. Dit geldt voor alle varianten. Voor vergelijkbaarheid is uniformiteit in de berekeningsmethodiek, inclusief kwaliteitsbeeld, voor alle varianten cruciaal.



Stedelijke ontwikkeling	PM (mogelijkheden zijn zeer beperkt)
WRO-Grexwet	PM (weliswaar mogelijkheden, maar gezien de Groningse situatie en het huidige tijdsgewricht moeilijk toepasbaar)
Gemeentelijke en provinciale begrotingen	PM (politieke keuze)

Op basis van deze eerste verkenning kan geconcludeerd worden dat er extra financieringsmogelijkheden zijn, maar dat deze beperkt zijn. Verder blijkt dat extra financiering mogelijk is, maar daar in de meeste gevallen een bestuurlijke keuze voor nodig is. Het gaat namelijk om extra bijdragen dan wel keuzes tussen verschillende projecten. Dit geldt ook voor extra financiering uit de gemeentelijke en provinciale begrotingen. Hierover zijn daarom nog geen uitspraken gedaan.

Slot

Met het door de rijksoverheid beschikbaar gestelde budget biedt de aanpak van de zuidelijke ringweg ons een unieke mogelijkheid de verkeersproblematiek op te lossen en tegelijk onze ambities voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied te realiseren. Hierbij gaat het om bijvoorbeeld het beperken van de barrièrewerking, het vergroten van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. De uiteindelijk te kiezen variant dient aan deze ambities te voldoen. Wanneer die ambities tot overschrijding van het beschikbare budget zouden leiden, dient dan opnieuw een afweging te worden gemaakt.

Op korte termijn begint de participatiefase. Hiervoor en voor de verwerking van de resultaten uit de participatie is drie maanden beschikbaar. We zijn graag bereid in de raadscommissie Beheer en Verkeer van 4 maart 2009 de u toegezonden informatie te bespreken.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,