

Onderwerp Beantwoording vragen ex artikel 41 RvO CDA over de mogelijkheid van een los project met betrekking tot afritten naar de Hereweg

Steller Jeroen Engels

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

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

Ons kenmerk 4664162

Datum 22-10-2014 Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij doen wij u toekomen ons antwoord op de vragen van de heer Ubbens over de mogelijkheid van een los project met betrekking tot afritten naar de Hereweg. De brief van de vragensteller treft u als bijlage aan.

1. Deelt het college de mening van het CDA dat met de halve aansluiting aan de Hereweg de reistijd van en naar Assen vanaf de Hereweg en aanliggende straten wordt verkort? Zo nee, waarom niet?

Ja, de variant biedt het verkeer van de A28 een directere en snellere verbinding met Groningen Zuid en het centrum via de Hereweg. Dit is voor ons echter niet een overweging van doorslaggevende aard geweest. Zoals wij u uitgebreid hebben toegelicht in onze brieven van 21 mei 2014 (4366724), 20 juni 2014 (4476116) en 23 juni 2014 (4482069) is het besluit om de halve aansluiting tussen de A28 en de Hereweg niet op te nemen in het Tracébesluit een afweging van meerdere factoren geweest.

Wat voor ons onder andere belangrijk was, is dat de variant niet gaat om een extra ingang naar het centrum en Helpman. Deze bestemmingen zijn met het huidige plan vanuit alle richtingen namelijk ook via de verbindingsweg bereikbaar. De variant maakt de verbindingsweg niet overbodig, omdat deze noodzakelijk blijft voor verkeer uit de richting Drachten en Hoogezand. Daar komt bij dat uit verkeerskundig onderzoek blijkt dat de verschillende uitwerkingen deels aan de gestelde doelen voldoen, maar dat zij op andere plekken op het onderliggend wegennet meer verkeer veroorzaken. Bestuurlijk vinden wij deze consequenties onacceptabel en onvoldoende opwegen tegen het beperkte voordeel om de Hereweg vanaf de A28 te bereiken. De variant biedt daarmee geen betere oplossing dan het TB-ontwerp.

2. Is het college met het CDA van mening dat met een halve aansluiting aan de Hereweg de doorstroming van het verkeer kan worden verbeterd doordat het verdeelknooppunt Julianaplein wordt ontlast? Zo nee, waarom niet?

Nee. Het Julianaplein zelf wordt door de halve aansluiting op de Hereweg juist extra belast. Het verkeer vanaf de A28 zal in dat geval immers gebruik maken van het Julianaplein om de Hereweg te bereiken, terwijl het er in het vastgestelde ontwerp via de aansluiting Vondellaan/Centrum en de verbindingsweg de Hereweg bereikt.



De aansluiting Vondellaan/Centrum en de verbindingsweg worden wel ontlast door de halve aansluiting Hereweg. De verkeerseffecten van de halve aansluiting is uitgebreid toegelicht in onze brieven van 21 mei 2014 (4366724), 20 juni 2014 (4476116) en 23 juni 2014 (4482069).

3. Is het college bereid de mogelijkheid om de halve aansluitingen op de Hereweg binnen de aanbesteding als meerwerkpost op te nemen, te onderzoeken, dan wel te overwegen, zodat na de aanbesteding alsnog besloten kan worden over deze optie? Zo nee, waarom niet?

Nee. Een meerderheid van de gemeenteraad heeft de motie om de genoemde aansluiting op te nemen in het Tracébesluit verworpen, op basis van de overwegingen die wij met u hebben gedeeld in onze brieven van 21 mei 2014 (4366724), 20 juni 2014 (4476116) en 23 juni 2014 (4482069). Wij zien geen nieuwe aanleiding om deze aansluiting opnieuw te overwegen.

4. Is het mogelijk om na vaststelling van het TB een nieuw project te starten om eventuele aanpassingen te doen aan de toekomstige situatie? Zo nee, waarom niet?

Ja. Een aanpassing zoals een directe halve aansluiting van de A28 op de Hereweg vergt een partiële herziening van het TB, met de extra proceduretijd die daarvoor nodig is. Voor de volledigheid: zoals aangegeven in onze brief van 9 juli 2014 (4488423) is de voorbereiding voor de noodzakelijke planologische procedures voor twee optimalisaties, te weten de Esperantotunnel (omgevingsvergunning) en de volledige aansluiting van de Europaweg (partiële herziening TB), gestart en lopen de procedures mee in de planning van het project.

Gezien bovenstaande en onze argumenten uit de brieven 21 mei 2014 (4366724), 20 juni 2014 (4476116) en 23 juni 2014 (4482069) ziet ons college geen aanleiding om de halve aansluiting Hereweg/A28, in deze fase opnieuw in overweging te nemen.

Wij vertrouwen erop met deze informatie u van dienst te zijn.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

Aan het college van burgemeester en wethouders,

Groningen, 30 september 2014

Betreft: vragen van de CDA-fractie ex art. 41 RvO over de mogelijkheid van een los project met betrekking tot afritten naar de Hereweg

Geacht college,

Op 29 september heeft de minister het Tracébesluit (TB) voor de Zuidelijke Ringweg getekend. Moties om in dit TB alsnog een halve-aansluiting aan de Hereweg op te nemen hebben net geen meerderheid gehaald in de raad. Een belangrijk bezwaar tegen deze moties was dat een aanpassing van het TB tot een vertraging van minimaal negen maanden zou leiden. Volgens de CDA-fractie is dit bijzonder spijtig, aangezien de halve aansluiting van de Hereweg op de A28 een aantal voordelen heeft, met name dat deze op- en afrit de verkeersafwikkeling directer en robuuster maakt.

Op 12 september jl. heeft de heer Kamminga de Raad en het College een brief gestuurd waarin hij voorstelt om de afrit Hereweg los van het Tracébesluit, als aanpassing op de toekomstige situatie in procedure te brengen. Daarnaast geeft hij aan dat de effecten van de afrit Hereweg aanmerkelijk positiever zijn dan bij de bespreking in de raad in juni jl. werd gedacht: bepaalde verkeerseffecten in De Wijert waren ten onrechte aan de afrit Hereweg toegeschreven, terwijl deze in werkelijkheid door het verkeersplan voor De Wijert veroorzaakt werden.

Nu is de vraag of het mogelijk is om na vaststelling van het TB de toekomstige situatie aan te passen. Het is immers ook mogelijk om in de toekomst, na afronding van het project, verbeteringen door te voeren. Dit in acht nemende is het verstandiger om deze verbeteringen nu al uit te voeren, omdat daarmee een hoop kosten kunnen worden bespaard, omdat er immers in de bouwfase al rekening mee gehouden kan worden.

Naast de vertraging was er uiteraard ook het bezwaar van de kosten. Deze mogelijke kosten waren echter ten tijde van de behandeling in de raad niet duidelijk. Niet ondenkbaar is dat er door het gelijktijdig maken van een extra afrit door de aannemer ook voordelen zijn te behalen. Bovendien werd een belangrijk deel van de extra kosten veroorzaakt door aanpassing van het A28-viaduct in Groningen-Zuid, uit een notitie van het Projectbureau uit 2013 blijkt echter dat deze aanpassingen misschien niet eens nodig zijn.

Wellicht is het alsnog mogelijke de halve aansluiting als extra optie in te voegen in de aanbesteding: de meedingende bouwers kunnen dan bijvoorbeeld aangeven voor welke meerwerkprijs zij de op- en afrit kunnen aanleggen. De bouwer kan dan een beperkt aantal bonuspunten scoren in de gunningscriteria met zijn meerwerktaarif. In dat geval concurreert het niet met de optimalisaties, omdat die immers als voorwaarde gelden voor een geldige bieding en niet onder een meerwerkregeling vallen. Wanneer een aansluiting aan de Hereweg als optie kan worden meegenomen in de aanbesteding dan is het aan de aannemer om duidelijk te maken wat de meerkosten zijn en dan kan alsnog door College en Raad worden besloten of de optie wordt afgenomen of niet. Het bindt ons dus niet aan extra uitgaven, maar biedt wel perspectief op een kwalitatieve aansluiting van de Zuidelijke Ringweg op de Hereweg.

Op basis van de meerwerkprijs kan de gemeenteraad dan vervolgens bepalen of, en op welke wijze de benodigde middelen hiervoor gevonden kunnen worden. In theorie kan de meerwerkprijs zelfs nul zijn, indien de aannemer kans ziet om de afrit eenvoudig mee te nemen in de bouw en graag de bonuspunten wil binnenslepen.

De CDA-fractie is van mening dat de halve-aansluiting van de Hereweg op de A28 heeft als voordeel dat een deel van de stad beter ontsloten wordt en de verkeersafwikkeling robuuster wordt, omdat een deel van het verkeer niet meer over het verdeelknooppunt onder de toekomstige fly-overs bij het huidige Julianaknooppunt hoeft. Voor een deel van het verkeer zal de verbinding van en naar Assen ook sneller worden. Dit betekent tijdswinst, maar ook milieuwinst omdat verkeer niet onnodig hoeft stil te staan en/ of om te rijden.

De CDA-fractie heeft op basis van het bovenstaande de volgende vragen aan het college:

1. Deelt het college de mening van het CDA dat met de halve aansluiting aan de Hereweg de reistijd van en naar Assen vanaf de Hereweg en aanliggende straten wordt verkort? Zo nee, waarom niet?
2. Is het college met het CDA van mening dat met een halve aansluiting aan de Hereweg de doorstroming van het verkeer kan worden verbeterd doordat het verdeelknooppunt Julianaplein wordt ontlast? Zo nee, waarom niet?
3. Is het college bereid de mogelijkheid om de halve aansluitingen op de Hereweg binnen de aanbesteding als meerwerkpost op te nemen, te onderzoeken, dan wel te overwegen, zodat na de aanbesteding alsnog besloten kan worden over deze optie? Zo nee, waarom niet?
4. Is het mogelijk om na vaststelling van het TB een nieuw project te starten om eventuele aanpassingen te doen aan de toekomstige situatie? Zo nee, waarom niet?

Namens het CDA,

Herman Pieter Ubbens