

## VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 42 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2013 – Nr. 41.

VRAGEN van GroenLinks van de heer M.T. Gijsbertsen betreffende informatievoorziening vernieuwing Zuidelijke Ringweg.  
(Binnengekomen: 7 juni 2013.)

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 25 juni 2013.

### **I Informatievoorziening vernieuwing Zuidelijke Ringweg**

Voordat wij afzonderlijk op uw vragen over de informatievoorziening Zuidelijke Ringweg ingaan, wil ons college benadrukken dat de betrokken overheden het voor een goed verloop van het participatieproces rondom het project Aanpak Ring Zuid vanzelfsprekend vinden dat bij de presentatie van het OTB en MER inzichtelijke toegankelijke informatie beschikbaar is. Er is dan ook reeds voorzien in de behoefte die uit uw vragen naar voren komt.

Vanaf de start van het project hebben wij, middels de projectorganisatie, ons ingezet om inwoners, organisaties en ondernemers zo volledig en feitelijk mogelijk te informeren over de planontwikkeling en hen de gelegenheid te geven hun mening hierover te geven. Dit doen wij door het organiseren van informatiebijeenkomsten, platforms en werksessies en via individuele gesprekken, brochures en de website [www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl).

- 1. Bent u bereid om tegelijk met de presentatie van het OTB en de MER een kaart aan te leveren met de geactualiseerde cijfers over de verwachte verkeersintensiteit?*

Er is een geactualiseerde versie van de "kleurenkaart" met de verkeersprognoses 2030 zonder en met het project Aanpak Ring Zuid gereed bij de start van de inspraakperiode. Op deze kaart staan ook de verkeerscijfers op basis van de invoering van het voorgenomen pakket verkeersmaatregelen uit het ontwerp-inrichtingsplan voor Helpman.

- 2. Bent u bereid om tegelijk met de presentatie van het OTB en het MER te zorgen voor afbeeldingen van hoe de zuidelijke ringweg er uit komt te zien op diverse plekken, zo veel mogelijk en met name ook bij de knooppunten in 3D?*

Deze afbeeldingen zijn zoals gepland gereed bij de start van de inspraakperiode.

3. *Bent u bereid om tegelijk met de presentatie van het OTB en het MER voor het inzicht van de weggebruiker een interactieve applicatie aan te leveren om veranderingen van verkeersstromen/routes door de stad helder te krijgen?*

Op dit moment lopen er verkennende gesprekken met een aanbieder van navigatiesystemen naar de mogelijkheden van een digitale routeplanner die zowel route als reistijd aangeeft in de nieuwe situatie. Wanneer dit haalbaar blijkt te zijn, dan streven wij er naar een dergelijke applicatie in september te presenteren. Daarnaast wordt momenteel een maquette van het project gemaakt. Op deze maquette kunnen bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden de belangrijkste routes door de stad selecteren en op laten lichten. De maquette staat vanaf medio juli in het informatiecentrum op de Grote Markt.

4. *Bent u bereid om tegelijk met de presentatie van het OTB en het MER een groenkaart aan te leveren waarop duidelijk wordt aangegeven waar er groen verdwijnt, waar er groen bijkomt, en hoe het zit met de kwaliteit van het groen, bv. qua grootte van aan te planten nieuwe bomen?*

In het MER is een bomeneffectanalyse gemaakt. Op basis hiervan wordt in het OTB zowel in tekst als op kaarten aangegeven hoeveel bomen er gaan verdwijnen, waar dit gaat gebeuren en waar dit wordt gecompenseerd.

5. *Bent u bereid om tegelijk met de presentatie van het OTB en de MER een fietskaart aan te leveren waarop de veranderingen voor de fietser goed kunnen worden afgelezen en waarop wordt toegelicht welke voor- en nadelen de nieuwe situatie met zich meebrengt, ook qua reistijdverschillen?*

Ten behoeve van de presentatie van het OTB/MER is bij de start van de inspraakperiode een kaart gereed waarop de fietsroutes in de nieuwe situatie worden aangegeven. Daarbij zal worden toegelicht welke voor- en nadelen de nieuwe situatie met zich meebrengt, ook qua reistijdverschillen.

## **II Second opinion verkeersintensiteiten onderliggend wegennet**

1. *Is het college bereid om tegelijk met de presentatie van het OTB en het MER de uitkomsten van een second opinion aan te leveren over de prognose van het projectbureau voor het verwachte aantal motorvoertuigen per etmaal in de stad zonder en met het project ringweg?*

Nee, wij achten een second opinion op de verkeersprognoses niet noodzakelijk. Reden is dat wij met voorgeschreven modellen werken en dat het model alsook de uitkomsten van het model uitgebreid aan toetsing zijn onderworpen. Wij zullen dit hieronder toelichten.

Voor het OTB en MER zijn twee verkeersmodellen gebruikt:

- Nieuw Regionaal Model (NRM)
- GroningenPlus.

Het NRM is een beproefd model dat wettelijk is voorgeschreven en door het Rijk wordt gebruikt voor effecten op het hoofdwegennet. De kwaliteit van NRM wordt periodiek getoetst aan de hand van een onafhankelijke audit. Deze audits concludeerden dat de modellen op de meest recente wetenschappelijke inzichten is gebaseerd en dat de voorspellingen in lijn zijn met gegevens uit andere bronnen. Een jaarlijkse actualisatie van de uitgangspunten waarborgt dat is uitgegaan van actuele informatie. Voor de Raad van State staat het model niet ter discussie.

Het NRM is geschikt voor toepassing op het hoofdwegennet in de regio. Omdat de Zuidelijke Ringweg een sterk stedelijk karakter heeft, is ervoor gekozen om de verkeerseffecten op het onderliggend wegennet in kaart te brengen met het GroningenPlus model. Dit model is speciaal ontwikkeld voor de regio Groningen door de gemeente, de provincie en het OV-bureau Groningen-Drenthe. Het kent een hoger detailniveau en kan – in tegenstelling tot het NRM – kruispunten in beeld brengen. Het GroningenPlus model wordt niet alleen gebruikt voor de Aanpak Ring Zuid, maar ook voor andere gemeentelijke projecten.

In beide modellen zijn we uitgegaan van het hoge economische groeiscenario, om ervoor te zorgen dat het ontwerp zo lang mogelijk mee kan. Bovendien krijgen we zo inzicht in de worst case milieueffecten, waarop vervolgens eventuele maatregelen worden gebaseerd.

Voor de uitvoering van de verkeersprognoses heeft de projectorganisatie externe deskundige bureaus ingeschakeld. Voor het NRM is daarbij gewerkt volgens het kwaliteitsprotocol "Protocol NRM gebruik". Tevens zijn de verkeersspecialisten van de gemeente, de provincie en het Rijk intensief betrokken bij het proces. Vervolgens zijn zowel de modellen als de uitkomsten getoetst door onafhankelijke verkeersdeskundigen van RWS, de dienst Water, Verkeer en Leefomgeving. Er is daarbij gekeken of de modellen inderdaad kloppen - onder andere of alle vastgestelde toekomstige wegenprojecten en bestemmingsplannen zijn meegenomen en of het basisjaar klopt met wat in werkelijkheid is geteld - en of de uitkomsten plausibel zijn. Dit alles met op de achtergrond de juridische overweging dat uiteindelijk aan de Raad van State aangetoond moet kunnen worden dat de verkeersprognoses op correcte wijze zijn uitgevoerd.

Op basis van vorenstaande zijn wij ervan overtuigd dat een second opinion geen toevoegde waarde zou hebben.

### **III Tegenmacht**

Voordat we afzonderlijk ingaan op de vragen onder het kopje "Tegenmacht" hecht ons college eraan een toelichting te geven. In onze brief in antwoord op de motie "Tegenkracht" (brief 23 mei 2013, BD 13.3691041) hebben we aangegeven dat de voorstellen om tegenkracht te organiseren ook bruikbaar zijn voor grote projecten. De drie niveaus van tegenkracht (intern, extern en door derden) komen nadrukkelijk naar voren in de opzet van de huidige projectstructuur van de Aanpak Ring Zuid en de wijze waarop risicobewustzijn binnen en buiten de projectorganisatie in de dagelijkse praktijk wordt vormgegeven.

De projectorganisatie wordt gevormd door medewerkers van de drie samenwerkende overheden onder verantwoordelijkheid van één directeur, die op basis van een vastgesteld plan het project uitvoert. De drie partners hebben elk een interne adviesstructuur ingesteld waarbinnen de producten van de projectorganisatie door (andere) inhoudsdeskundigen getoetst en van advies voorzien worden, ter voorbereiding op de besluitvorming door de colleges of het Rijk.

De projectorganisatie werkt met zogenoemde expertteams, die bestaan uit professionals met een uitgebreide ervaring op het gebied van grote infrastructurele projecten. Zo heeft het Kwaliteitsteam voor wegontwerp en de ruimtelijke inpassing/kwaliteit geadviseerd om meerdere opties voor de locatie van de Helperzoomtunnel te verkennen, waarna de stuurgroep en ons college een onderzoek hebben laten doen naar de mogelijke locaties. Daarnaast zijn er het expertteam OTB/MER, het expertteam Bereikbaarheid tijdens de bouw, het expertteam Martbenadering/Aanbesteding, en - sinds kort - het expertteam Communicatie/Omgevingsmanagement. Het biedt de projectorganisatie de mogelijkheid om te leren van de ervaringen van andere grootschalige projecten, zoals de Noord/Zuidlijn in Amsterdam, de ombouw van de A2 in Maastricht of de A4 Delft-Schiedam. In de bijlage hebben we een overzicht van de expertteams opgenomen. Daarnaast kunnen wij als gemeente onze ervaringen met recente projecten zoals de RegioTram en de Grote Markt Oostzijde/Groninger Forum, maar ook O2G2 en de parkeergarage Damsterdiep inbrengen in het project.

Naast "tegenmacht" van inhoudelijke deskundigen zien wij de actieve benadering en betrokkenheid van bewoners, ondernemers en organisaties ('derden' volgens de drie niveaus van tegenkracht) in de planvoorbereiding als kritische spiegel op het project. Dit leidt in de praktijk tot het toetsen van voorstellen of aanpassen van plannen, nog ruim voordat deze voor inspraak worden vrijgegeven. Recente voorbeelden zijn het onderzoek naar de varianten voor de locatie van de Helperzoomtunnel (alternatieven wijkcomité en de heer Kamminga) en de aanpassingen van de plannen voor de verkeersmaatregelen in Helpman. De projectorganisatie werkt actief mee aan bijeenkomsten die door bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties worden georganiseerd, door desgevraagd materialen en deskundigheid beschikbaar te stellen. Zo heeft de projectorganisatie in 2012 en 2013 bijgedragen aan bijeenkomsten van bewoners van de wijk De Wijert.

Tenslotte, risicomanagement maakt een belangrijk onderdeel van de project-beheersing. De projectorganisatie werkt volgens de RISMAN-methode, een beproefde methodiek voor risicomanagement van grote infrastructurele projecten, in combinatie met actualisaties per kwartaal, Gate Reviews en specifieke expertbijeenkomsten. In het recente onderzoek "Operationele haalbaarheid projecten" (brief van 14 april 2013, BD 13. 3591281) wordt het risicomanagement in en rondom de projectorganisatie zeer goed beoordeeld.

1. *Is het college bekend met het Amsterdamse programma LetOp 10? Zo ja, is het college het met GroenLinks eens dat in bepaalde gevallen tegenmacht van buiten de eigen organisatie een beter instrument zou kunnen zijn dan tegenmacht van binnen de eigen organisatie?*

Ja, we hebben kennisgenomen van het document en hebben ons een goed beeld kunnen vormen van de Amsterdamse aanpak. Mede via het genoemde expertteam zullen wij de Amsterdamse aanpak verder onderzoeken en er waar mogelijk lering uit trekken. We doen hetzelfde met de manier van werken van de projecten A2 Maastricht en A4 Delft-Schiedam. Dat past in de hierboven omschreven projectfilosofie, die erop is gericht te zoeken naar zo breed mogelijk gedragen oplossingen van vraagstukken die rijzen in het kader van het project Aanpak Ring Zuid.

2. *Is het college het met GroenLinks eens dat afspraken met andere grote gemeenten of gemeenten in de regio om af en toe eens in elkaars keuken te kijken een waardevol element kunnen zijn in het risicomangement van grote projecten? Zo ja, is het college bereid hierover in overleg te treden?*

Ja, dat hebben we voor de Aanpak Ring Zuid vormgegeven met de expertteams. Daarnaast delen we met regelmaat kennis met andere steden, zoals de gemeente Maastricht.

3. *Is het college bereid om op een of andere wijze tegenmacht van buiten te organiseren in het besluitvormingsproces rond de zuidelijke ringweg, bijvoorbeeld in de vorm van een beperkte review door bestuurders en/of ambtenaren uit een andere gemeente?*

Wij hebben hier al in voorzien met de expertteams.