Raadsvoorstel

Gemeente Groningen

Registratienr.	RO 12.3141549
Datum B&W besluit	9 oktober 2012
Portefeuillehouder	
Steller	Martijn Doornbosch
Telefoon	367 8110
E-mail	@groningen.nl

Datum raadsvergadering	
Raadscommissie	
Datum raadscommissie	
Publiciteit	
Bijlagen	

Onderwerp

Uitvoeringsplan Sontwegtracé

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

I. in te stemmen met het definitieve ontwerp voor de Sontbrug en met het bijbehorende definitieve ontwerp voor het Sontwegtracé en St. Petersburgwegtracé;

II. voor het gehele ontwerp de kosten vast te leggen op € 65 miljoen;

III. de kosten te dekken uit:

* bijdrage Meerstad (in 2016/2017):	€ 30,0 miljoen
* bijdrage RSP-overig:	€ 18,0 miljoen
* bijdrage FES:	€ 12,0 miljoen
* bijdrage structureel extra beleid – risicobuffer 2014:	€ 5,0 miljoen
Totaal	€ 65,0 miljoen

IV. voor het project Sontwegtracé voor de jaren 2012 en 2013 een aanvullend uitvoeringskrediet van € 63,0 miljoen beschikbaar te stellen. Het beschikbaar gestelde krediet komt daarmee uit op € 65,0 miljoen;

V. geheimhouding te bekrachtigen ten aanzien van de bijlagen 3 en 4 bij dit raadsvoorstel overeenkomstig artikel 25, lid 3 Gemeentewet;

VI. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

Kader

In april 2011 heeft uw raad besloten het Sontwegtracé verder uit te werken. Op basis van de nu voorliggende uitwerking vragen wij uw raad te besluiten het Sontwegtracé te realiseren.

Publiekssamenvatting

Er komt één brug over het Winschoterdiep naar Meerstad: de Sontbrug. Deze nieuwe brug krijgt een doorvaarthoogte van 3,80 meter en een doorvaartbreedte van 18 meter. Tevens wordt het profiel van het verbindende Sontweg en St. Petersburgweg opnieuw geprofileerd.

Inleiding

legenda: rood = Sontwegtracé

Wij hebben u in april 2011 toegezegd te komen met een definitief ontwerp voor het Sontwegtracé met bijbehorend kostenoverzicht en dekkingsvoorstel. Hieronder vallen ook de kunstwerken, de openbare ruimte en toeleidende infrastructuur.

Een terugblik.

Op 25 januari 2006 heeft uw raad de Visie Eemskanaalzone en de ontwikkelstrategie vastgesteld. Het doel van deze visie is kaderstellend en randvoorwaardenscheppend waarbinnen ontwikkelingen mogelijk worden voor zowel de korte, de middellange en de lange termijn. Tevens zijn bij de visie de uitgangspunten voor de ontwikkeling (ontwikkeling strategie), de integrale gebiedsontwikkeling Eemskanaalzone en de begroting vastgesteld als kader. Een van de onderdelen van de ontwikkeling van de Eemskanaalzone is de aanleg van het Sontwegtracé.

In 2008 is gestart met de planvoorbereiding voor het Sontwegtrace. Hieraan ligt ten grondslag het raadsbesluit "Versnelde voorbereiding voorlopig ontwerp Sontbrug en herprofilering Driebondsweg" van december 2007. Na enkele jaren vroegen de uitgangspunten van 2007 om heroriëntatie. U bent hierover eind maart 2010 geïnformeerd. Voor alle duidelijkheid volgt hieronder een korte samenvatting van deze wijzigingen.

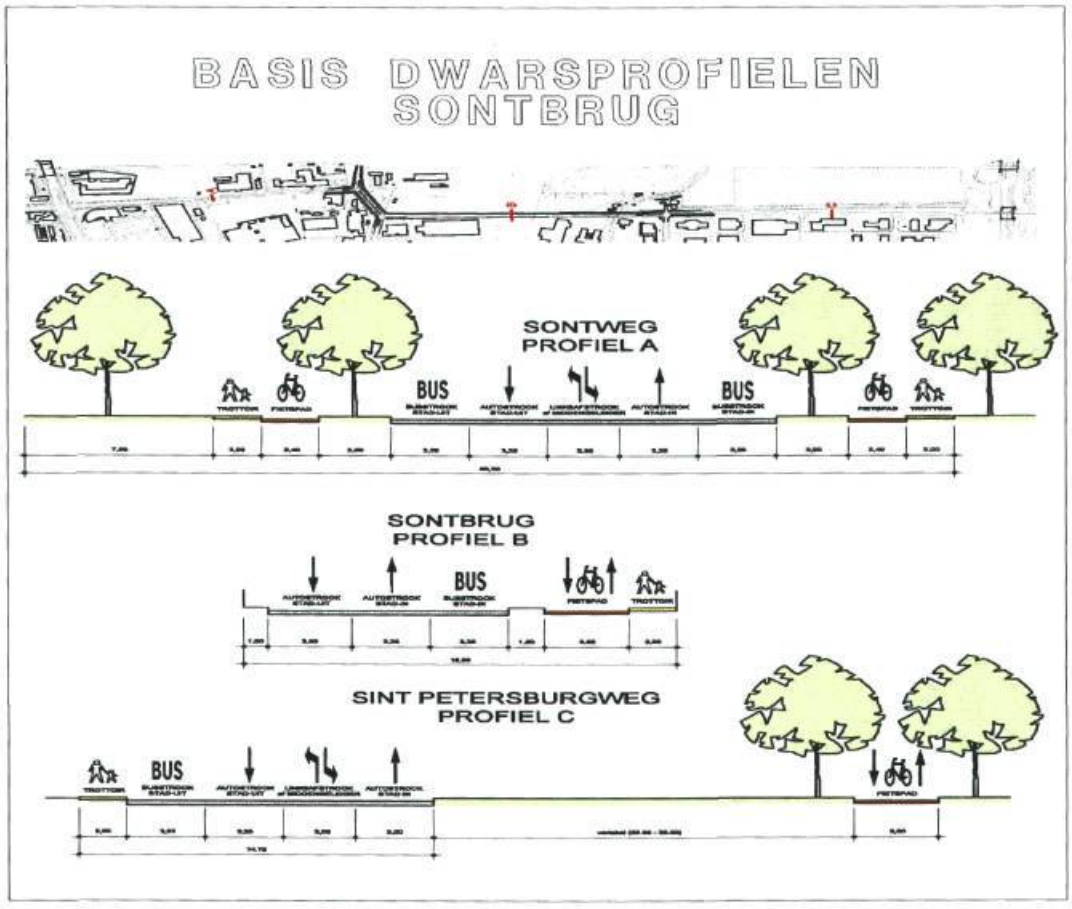
April 2011 heeft uw raad besloten de ontwerpuitgangspunten vast te stellen en opdracht gegeven een definitief ontwerp te maken inclusief kostenraming.

Beoogd resultaat

Het verkeerskundigwegprofiel.

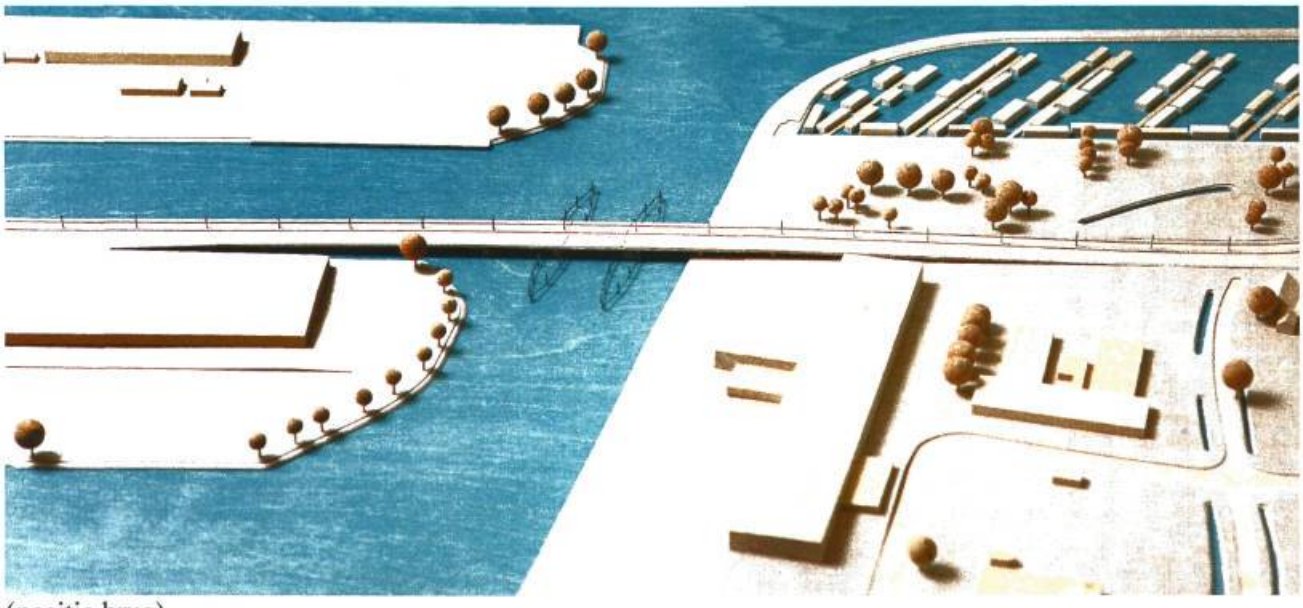
Op de Sontweg zullen vijf rijstroken ontstaan: twee busstroken, twee autorijstroken en een linksafstrook/middenberm. Voor de kruising Sontweg/Berlagebrug wordt voorgesteld twee compacte, met verkeerslichten geregelde, kruispunten aan te leggen. Op de brug zelf is voor het autoverkeer één rijstrook per richting, een busstrook "stad-in" en een éénzijdig fietspad aan de noordzijde van de brug. Ditzelfde principe geldt voor de voetganger. De Sint Petersburgweg wordt verbreed naar 2 autorijstroken, een busstrook "stad-uit" en een middenberm/linksafstrook.

De Driebondsweg blijft fietspad. In bijlage 1 vindt u een verdere uitwerking van het ontwerp.



De brug.

De positie van de brug - De ligging van brug en tracé is met name bij de landtong van Jongeneel zorgvuldig afgewogen. Een ruimtelijk tracé zonder teveel belemmeringen voor eventuele toekomstige ontwikkelingen op de zuidelijke landtong, en anderzijds ook geoptimaliseerd voor het scheepvaartverkeer, voor de bruikbaarheid van de Deense haven en de kosten.



(positie brug)

De brughoogte - In april 2011 heeft uw raad al besloten dat een doorvaarthoogte van 3,80 m voldoende is. Deze keuze is vooral ingegeven door het comfort en de doorstroming voor fiets- en busverkeer versus het aantal benodigde brugopeningen voor de beroepsvaart. Gezien de geringe meerwaarde van een brug met een hogere doorvaarthoogte en de daarbij behorende hogere bouwkosten is destijds besloten tot het uitwerken van een multimodale verbinding met gescheiden infrastructuur voor fiets, auto en bus (i.p.v. een apart tramtracé) inclusief een nieuwe brug van 3,80 meter hoog en 18 meter doorvaartbreedte.

Zorgvuldige inpassing - De Sontbrug krijgt zijn eigen vormgeving, liggend tussen de 2 kruispunten in de Bornholmstraat en de St. Petersburgweg. Een bescheiden, maar zorgvuldige vormgeving is ruimtelijk gezien voldoende; icoonvorming wordt niet nagestreefd, ruimtelijke precisie is belangrijker. In lijn hiermee is een lage brug ontworpen die een maximaal verbindende functie kan vervullen. In bijlage 2 vind u een verdere uitwerking van de ontwerpen en impressie beelden.

Materialisering en duurzaamheid - In het kader van de ambities van Groningen Energieneutraal 2035 worden ook in dit project maatregelen getroffen om de CO_2-uitstoot te beperken. De constructie en materialisering zijn erop gericht om energiegebruik zowel tijdens de bouw als in de gebruiksfase te reduceren. De constructie met twee brugklappen vergt minder contragewicht en minder bedieningsenergie. De openbare verlichting wordt geoptimaliseerd en de wegdekken worden in lichte en lichtreflecterende materialen uitgevoerd. Door de constructie van dichte brugdelen kan op innovatieve wijze de bestaande zwakke bodem als fundering worden gebruikt. Overal worden materialen en technieken toegepast die weinig onderhoud vereisen.

Geluidschermen - Op basis van de Wet geluidhinder is het niet noodzakelijk geluidschermen toe te passen. Toch is de constructie zo gemaakt dat in de toekomst betrekkelijk eenvoudig geluidschermen geplaatst kunnen worden als dat nodig zou zijn.

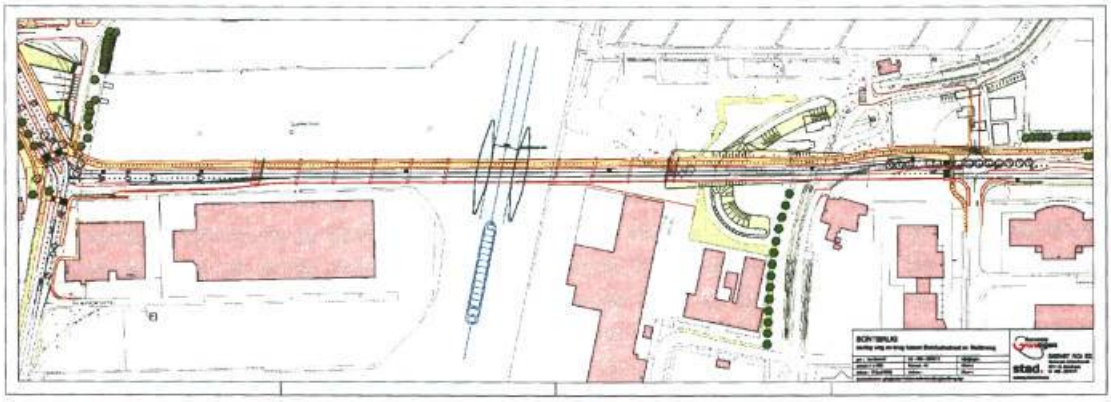
Omgevingsaspecten

Archeologie.
Het plangebied wordt doorsneden door een brede zone met een hoge archeologische verwachting. In deze zone kunnen zich in de ondergrond namelijk de oude oeverwallen van de Hunze bevinden, die in het verleden aantrekkelijk zijn geweest voor bewoning. Er zijn twee mogelijke vindplaatsen aangetoond in het archeologisch vooronderzoek dat reeds uitgevoerd is. Er zullen proefsleuven worden gegraven om de precieze waarde van de vindplaatsen te bepalen, en aan de hand hiervan zal mogelijk nader onderzoek (door middel van een opgraving) volgen.

Beheerparagraaf.
Het Sontwegtracé behoort tot de hoofdstructuur van de gemeente Groningen en zal op het BORG-niveau "hoog" onderhouden gaan worden. De beheer- en onderhoudskosten van de Sontbrug met bijbehorende voorzieningen worden gedekt via de methodiek van areaaluitbreiding.
De aanpassingen aan de toeleidende infrastructuur vanaf de Europaweg en Oostelijke Ringweg leiden tot een toename van het areaal verharding ten opzichte van gras en heesterbeplanting.
De aanpassingen zullen uitgevoerd worden met duurzame en onderhoudsarme materialen.

Groen.
De bomen langs de Sontweg en de Driebondsweg/St. Petersburgweg zijn onderdeel van de bomenhoofdstructuur. Uit de inventarisatie van het groen blijkt dat in het plangebied geen monumentale bomen aanwezig zijn. Wel staan er aan de noordzijde van de Sontweg enkele potentieel monumentale bomen. De ambitie is deze gefragmenteerde bomenrij op termijn te vervangen door een dubbele bomenrij van de eerste grootte. Aan de zuidzijde van de Sontweg staat ter hoogte van Ikea een enkele bomenrij. Deze bomen kunnen worden verplant en onderdeel worden van de nieuw aan te leggen dubbele bomenrij langs het aan te leggen vrijliggend fietspad.

De groenstructuur van de kruising Sontweg/Bornholmstraat en de aansluiting naar de Sontbrug zal sterk verbeteren in combinatie met de verkeerskundige verbetering. Hiervoor zullen enkele minder waardevolle bomen moeten wijken. Ten oosten van de te realiseren Sontbrug zullen voor de aansluiting op de Sint Petersburgweg heesterbegroeiing en enkele bomen moeten worden gekapt. Het te verwijderen groen bevindt zich tussen de brug en de aansluiting op de St. Petersburgweg. De voor de aansluiting te verwijderen populieren aan de zuidoostzijde van de Driebondsweg hebben een respectabele leeftijd en zijn mede daarom onvoldoende vitaal voor een monumentale status.



De landzijde van de Woonschepenhaven krijgt meer beplanting. In de groenstrook langs de haven zal de overbodige bebouwing/verharding worden opgeruimd. De huidige bomen worden gehandhaafd en aangevuld met nieuwe bomen en struiken.
De huidige watergang wordt verbreed met flauw talud (aansluitend op het karakter van de paddenpoel) en er zal een kruidenmengsel worden aangebracht. Door de flauwe taluds ontstaat er een natuurlijker oevervegetatie, hetgeen ten goede komt aan de ecologie en het ruimtelijk beeld van het gebied.

De ambitie bestaat om in het groenontwerp de twee rijen grote bomenrij langs de Driebondsweg/ St. Petersburgweg bijna geheel te behouden en te versterken. Het karakter van het "laantje met populieren" langs het fietspad van de oude Driebondsweg wordt gehandhaafd. Het beeld wordt aangevuld en bestendigd met nieuwe populieren. De kruidenberm tussen het fietspad en de rijweg verfraait het beeld van het gebied.

De te kappen bomen zullen minimaal 1:1 worden gecompenseerd door de ruime herplant van bomen langs de Sontweg. De bomenhoofdstructuur langs de Sontweg zal worden versterkt. Langs de Driebondsweg/St. Petersburgweg zal deze worden behouden en deels versterkt zoals is vastgesteld in de groenstructuurvisie "Groene Pepers". U ontvangt hiervoor binnenkort een Boom Effect Analyse (BEA) inclusief kapvergunning aanvraag.

Nautische veiligheid.
In onze opdracht heeft Marin's Nautisch Centrum MSCN onderzoek gedaan naar de nautische veiligheid van de doorvaart van de Sontbrug. Verwezen wordt naar het rapport "Simulatie onderzoek Sontbrug", Marin, d.d. 7 september 2011, nr. 25427-1-MSCN-rev.1. Al eerder, in 2005, zijn door middel van fast-time simulaties de nautische consequenties van de ligging en gewenste dimensies van de brug en tevens de locatie van het beweegbare brugdeel onderzocht. In het nieuwe onderzoek is met behulp van real-time simulaties op een brugsimulator beoordeeld of het ontwerp nautisch gezien voldoet voor de maatgevende schepen:
- een klasse Va-containerschip (maximale afmetingen 110,50 x 11,50 x 1,40 m.);
- een geladen klasse Va-vrachtschip (maximale afmetingen 110,50 x 11,50 x 2,80 m.);
- een gesleept nieuwbouwschip (144 x 15,90 x 3,50 m).

Hierbij is de definitieve ontwerpbreedte getoetst en is aandacht besteed aan de doorvaarsnelheden om de openingstijden van de brug te bepalen.

De belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek:
- het brugontwerp is met een doorvaartwijdte van 18 meter op de geteste locatie nautisch voldoende veilig voor een klasse Va-schip;
- ook het speciale transport (een gesleept nieuwbouwschip) kan de brug veilig passeren;
- aanbevolen wordt een fuikvormig remmings- en geleidewerk van voldoende lengte te construeren. Aan noordoostzijde is een grotere lengte van het geleidewerk gewenst;
- de klap van de brug moet voldoende uit de zijde staan - of bijvoorbeeld helemaal verticaal staan in geopende toestand - zodat uitgesloten is dat hoge schepen de klap kunnen raken.

Wij hebben bovenstaande aanbevelingen 1 op 1 overgenomen in het DO.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

De realisatie van het Sontwegtracé wijkt deels af van geldende bestemmingsplannen. In het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater is weliswaar al rekening gehouden met de bouw van een brug over het Winschoterdiep, maar de oprit naar de brug vanaf de Bornholmstraat en het vaste brugdeel in de Deense haven zijn planologisch nog niet geregeld. Ook de reconstructie van de Sontweg is niet volledig in overeenstemming met de huidige bestemmingsplannen.

Om de strijdigheid met de planologische regelingen op te heffen is een nieuw bestemmingsplan gemaakt, het bestemmingsplan Sontwegtracé. Dit bestemmingsplan bestemt het nieuwe wegtracé, inclusief de verbinding over het water, en wijzigt ook een een aantal aangrenzende bestemmingen die in verband met het Sontwegtracé moeten worden aangepast. In onze brief van 22 maart 2012, nummer RO 12.2971525, hebben wij u over de inhoud van het bestemmingsplan al uitgebreid geïnformeerd.

Over het voorontwerp-bestemmingsplan heeft inmiddels inspraak en overleg plaatsgevonden. In het kader van de inspraakprocedure zijn reacties ontvangen van de Vereniging Woonschepenhaven Groningen en een bewoner van de woonschepenhaven. De reacties hebben betrekking op de gevolgen voor het woon- en leefklimaat voor de woonschepenhaven (geluidhinder, luchtkwaliteit, verkeersintensiteit en -veiligheid, groen en cultuurhistorie). Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan de beantwoording van de inspraak- en overlegreacties en aanpassing van het voorontwerp. Wij verwachten het ontwerp-bestemmingsplan na afloop van de komende schoolvakantie ter inzage te kunnen leggen. Gedurende de inzagetermijn van 6 weken bestaat dan voor een ieder de mogelijkheid naar keuze schriftelijk of mondeling zienswijzen bij u naar voren te brengen. Daarna zullen wij u het bestemmingsplan ter vaststelling voorleggen.

Participatie - Sinds 2008 zijn er al verschillende gesprekken geweest met betrokkenen in dit gebied. Zo is er vooroverleg geweest met de provincie en de belangenvereniging beroepsvaart "Schuttevaer", twee belangrijke gesprekspartners in dit proces. De Schuttevaer heeft per brief, van 16 september 2010, aangegeven geen bezwaren te hebben tegen de aanleg van deze brug. Ook de provincie heeft aangegeven akkoord te kunnen gaan als vaarwegbeheerder van dit kanaalvak. Daarnaast is er overleg geweest met de brandweer, Ikea en enkele andere bedrijven in de invloedssfeer van dit project. Verder is er overleg geweest met de Vereniging Woonschepenhaven Groningen. Ook is er tijdens de inspraakperiode een inloopmarkt georganiseerd. De opkomst was hoog. Een en ander heeft, zoals hiervoren aangegeven, geleid tot twee inspraakreacties.

Financiële consequenties

Op basis van het definitieve ontwerp komen de investeringen in het plangebied uit op € 65,0 miljoen. Tegenover deze investeringen staat de volgende dekking:
Dekking van de € 65 miljoen investeringen op basis van het definitieve ontwerp Sontwegtracé:

* bijdrage Meerstad (in 2016/2017):	€ 30,0 miljoen
* bijdrage RSP-overig:	€ 18,0 miljoen
* bijdrage FES:	€ 12,0 miljoen
* bijdrage structureel nieuw beleid – risicobuffer 2014:	€ 5,0 miljoen
Totaal	€ 65,0 miljoen

Het verwachte eindresultaat is daarmee een financieel sluitend plan.

De totale kosten bestaan uit de noodzakelijke verwervingskosten, uitvoeringskosten, de plankosten, rentelasten e.d.

In de exploitatieopzet van het Sontwegtracé zijn enkele belangrijke soorten risico's te onderkennen. Dit zijn risico's die samenhangen met de grondverwerving, de civieltechnische werken en de financiering van de brug (bijdrage Meerstad en RSP-subsidie). Inmiddels zijn voor het Sontwegtracé de verwerving nagenoeg gereed. Het college heeft op 25 september besloten om de Arriva-locatie aan te kopen voor € 4,2 miljoen. Binnen de exploitatieopzet van de Berlagetracé is kredietruimte (€ 1,1 miljoen) om een deel van de aankoop te kunnen financieren. In de vastgestelde exploitatie-opzet Berlagetracé is een post van 1,1 miljoen euro opgenomen voor verwerving. In de voorliggende exploitatieopzet Sontwegtracé is ook een bedrag opgenomen van € 1,1 miljoen voor de aankoop. Het overige deel, € 2 miljoen, zal in eerste instantie betaald worden vanuit de Grondbank.
De bijdrage past binnen de budgettaire kaders die gesteld zijn door uw raad. In de Grondbank I is voldoende ruimte om de aankoop te kunnen financieren. Momenteel wordt gekeken of de mogelijkheid bestaat om de gronden die wij niet nodig hebben over te dragen aan een ander. De insteek is dus verkoop aan potentiele gegadigden. Echter wanneer niet op een redelijke termijn de gronden verkocht kunnen worden zal doorbelasting vanuit de Grondbank I plaatsvinden naar de omliggende grexen.

Ook is het definitieve ontwerp en de besteksbegroting gereed. Het programma en de kosten zijn bekend. Dit betekent dat de onzekerheden met betrekking het project hiermee aanzienlijk zijn verkleind. Niettemin zullen door diverse oorzaken bij de uitvoering afwijkingen ontstaan. Binnen de begroting is in box II een post Onvoorzien aangehouden van circa 10% waarmee eventuele afwijkingen ten opzichte van de calculatie en tegenvallers kunnen worden opgevangen. Daarnaast wordt er een weerstandsvermogen opgenomen van € 3.125.600,--. Om binnen de huidige exploitatie-opzet het benodigde weerstandsvermogen te dekken is het huidige Programma van Eisen verder versoberd. We benadrukken dat hiermee het oorspronkelijke Programma van Eisen wordt aangepast door een aantal eisen voor de aanbesteding te wijzigen in wensen.
Wij stellen voor het begrote bedrag voor duurzaamheidsaspecten te verlagen van 5% van de totale bouwsom naar 2,5% (effect € 980.000,--). Tevens leggen wij u de keus voor om de ecologie-

ambities (€ 350.000,--) en het toepassen van kunstuitingen (€ 190.000,--) te formuleren als wens. Met deze aanpassing van de ambities is de exploitatie-opzet sluitend.

Mocht blijken dat tijdens de beginfase van dit project (waaronder de aanbesteding) zich materiële voordelen voordoen, dan bestaat de mogelijkheid om alsnog de bovengenoemde wensen te realiseren. Wij zullen u dit dan tijdig voorleggen.

De opbrengsten bestaan uit een bijdrage Meerstad, RSP, FES subsidie en Nieuw beleid risicobuffer 2014. De RSP en FES-subsidie zijn inmiddels beschikt. De bijdrage Meerstad is begroot als ontvangst in 2016 (€ 15 miljoen) en 2017 (€ 15 miljoen). De mogelijkheden tot uitbetaling van de bijdrage Meerstad zijn onzeker en onder meer afhankelijk van de gerealiseerde woningverkoop in Meerstad. Niet uitgesloten is dat de betalingsmogelijkheden minder zullen zijn dan wel dat de bijdrage vertraagd. In de exploitatie en risicobepaling is hier geen rekening mee gehouden. Vooralsnog wordt het betalingsrisico Meerstad voorzien binnen de grondexploitatie van Meerstad.

De exploitatiebegroting en de inhoudelijke toelichting hierop zijn als bijlagen toegevoegd bij dit raadsvoorstel. Dit geldt ook voor de risico inventarisatie. Omdat openbaarmaking van de exploitatiebegroting schade kan toebrengen aan de economische en financiële belangen van de gemeente Groningen, wordt deze exploitatiebegroting u conform artikel 25, lid 2 Gemeentewet onder oplegging van de geheimhoudingsplicht overgelegd. Wij stellen u voor om gelet op artikel 25, lid 3 Gemeentewet de door ons voorlopig opgelegde geheimhoudingsplicht te bekrachtigen.

Second opinion.
Het voorgelegde definitieve ontwerp (DO) van het gehele Sontwegtracé, inclusief Sontbrug, is volledig doorgerekend en de uitkomsten hiervan zijn via een externe second opinion getoetst.

De uitvoerende partij van deze second opinion kwalificeert de raming van de gemeente Groningen als voldoende: *"Door de gemeente Groningen is aan IGWR (Gemeente Rotterdam) verzocht om de D.O.-raming van het project "Eemskanaalzon / Sontbrug" te toetsen. De voorliggende D.O.-raming is van opzet conform de SSK-systematiek. De deterministische SSK-raming wordt door IGWR als voldoende gekwalificeerd. De ramingsmethodiek wordt veelal correct toegepast, alle voorkomende kostencategorieën worden correct ingevuld. De ramingsuitkomst geeft, naar mening van IGWR, binnen te accepteren grenzen voldoende zekerheid over de totale projectkosten". "Geadviseerd wordt om de celopmaak van de deelramingen uniform te maken. Gedoeld wordt op aantal decimalen voor hoeveelheden en prijzen, scheidingspunten duizendtallen, lettergrootte en het consequent toepassen van het valutateken. E.e.a zal de leesbaarheid vergroten. Tevens wordt geadviseerd ten behoeve van volledigheid op alle onderliggende ramingsdocumenten (o.a. hoeveelheidsbepalingen) datum, projectfase en status aan te geven".*

Bij sommige posten wordt aangeven dat IGWR onvoldoende inzicht heeft om te kunnen bepalen of de raming correct is uitgevoerd. Dit gaat in alle gevallen om kleine posten die op het totaal bedrag weinig invloed hebben.

In bijlage 4 vindt u de integrale second opinion. Omdat ook hier geldt dat openbaarmaking van de deze second opinion schade kan toebrengen aan de economische en financiële belangen van de gemeente Groningen, wordt deze second opinion u conform artikel 25, lid 2 Gemeentewet onder oplegging van de geheimhoudingsplicht overgelegd.

Aanbestedingsvorm.
Oranjewoud heeft een advies gemaakt ten aanzien van de meest wenselijk aanbestedingsvorm voor dit project. Het project Sontbrug, bestaande uit de onderdelen Sontweg, Sontbrug en St. Petersburgweg, is in een vergevorderd ontwerpstadium, niveau definitef ontwerp (DO+). Voor de brug zal een andere aanbestedingsvorm worden gekozen dan voor de onderdelen Sontweg en St. Petersburgweg. Dit heeft te maken met risico beheersing.

Sontbrug.
Juist bij de brug is het noodzakelijk een marktpartij te vinden die de ontwerprisico's, met name op constructief gebied, wil overnemen. We willen de ontwerpverantwoordelijkheden overdragen met als doel het vergroten van de financiële veiligheid en vergroten van de betrouwbaarheid van het projectresultaat. Dit kan in dit stadium (DO+) goed aan de huidige markt worden overgelaten. Daarvoor is het UAV-gc contractkader het meest geschikt.

Sontweg en St.Petersburgweg.
Gezien het beperkte risico wat we als gemeente lopen bij de herinrichting van de Sontweg en St.Petersburgweg willen we hier in het aanbestedingstraject vooral financieel voordeel halen. Daarom zal voor deze 2 onderdelen worden aanbesteed op de economisch meest voordelige inschrijving (EMVI-aanbesteding) inclusief een plafondbudget. Ook Rijkswaterstaat werkt veelal op deze wijze bij de aanleg van infrastructuur.

Afweging.
Met vorenstaande geïntegreerde contractvormen zijn landelijk goede ervaringen opgedaan ten opzichte van de traditionele manier van aanbesteding. Bij traditioneel aanbesteden worden tegenslagen veelal vertaald in meerwerkkosten met als gevolg financiële onzekerheid.
Het beheren van deze risicopot gebeurt dus in het uitvoeringsproces, in plaats van de voorbereiding. De moeilijkheid is om de grootte van de risico's voor aanbesteding goed in beeld te krijgen.
Juist met de voorgestelde geïntegreerde contracten zullen de marktpartijen de risico's inschatten in het aanbestedingsproces en zitten dus in de aanbiedingen van de markt verwerkt. Dit vraagt een gedegen voorbereiding van de gemeente die alle informatie beschikbaar moet stellen voor de markt, zodat zij de risico's goed kunnen calculeren. Zijn ze goed te calculeren, dan zijn ze ook goed te dragen en draagt dat bij aan een stabiele aanneemsom.

Begrotingswijziging.
De eerder verstrekte € 2,0 miljoen voor planvoorbereiding zijn in deze begroting verdisconteerd. Via dit raadsvoorstel vragen wij u het huidige krediet van € 2,0 miljoen (plankosten) aan te vullen met € 63,0 miljoen (uitvoeringskrediet) tot een totaalkrediet van € 65,0 miljoen en deze beschikbaar te stellen voor de uitvoering van dit ontwerp. Er wordt nu het gehele krediet aangevraagd in verband met het aanbesteden in 2013 en de verplichting die daarmee dan wordt aangegaan.

Begrotingswijziging voor investeringskrediet 2012	
Uitvoeringsplan Sontwegtracé	
Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	Investering
Incidenteel / structureel	Incidenteel
Tijdsplanning krediet	2012-2015

Financiële begrotingswijziging	**Uitgaven**	**Inkomsten**	**Saldo**
7.3 Auto	63.000	63.000	0
			0
Totalen begrotingswijziging	**63.000**	**63.000**	**0**

(bedragen in euro en keer 1000)

Realisering en evaluatie

Vanuit verschillende invalshoeken is het van belang dat het Sontwegtracé op korte termijn wordt gerealiseerd. De belangrijkste redenen zijn is de aanpak van de Zuidelijke Ringweg en de subsidie-deadlines.
De aanpak Zuidelijke Ringweg is hierin cruciaal. De nieuwe Sontwegverbinding vormt dan immers een belangrijke alternatieve route voor de bereikbaarheid van de stad als de zuidelijke ringweg wordt verbouwd. Daarnaast heeft de RSP subsidie als voorwaarde gesteld dat de uitvoering van het project uiterlijk gestart moet zijn voor januari 2014. In het algemeen geldt ook dat de aanleg van de Sontbrug een motor is voor de ontwikkeling van de woningbouwlocaties in het gebied Eemskanaal. Dit alles maakt het wenselijk het Sontwegtracé uiterlijk eind 2015 gereed te hebben.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

BIJLAGE 1

Bijlage 1. Verkeersontwerp

Huidige situatie

In de huidige situatie is de Sontweg een weg met twee rijstroken met aan weerszijden fietsstroken en een voetpad. Het profiel is circa 9 meter breed. Aan het begin heeft de Sontweg een breder profiel (24 tot 32 meter) met een aantal voorsorteerstroken en aan weerszijden een vrijliggend fietspad. Ook bij de afslag naar de Eltjo Ruggeweg (Berlagebrug) verbreedt het profiel zich.
De Bornholmstraat heeft een vergelijkbare profielbreedte. Aan de westzijde ligt een vrijliggend fietspad, van het autoverkeer gescheiden door een brede groenstrook. Dit fietspad begint al aan het eind van de Sontweg (na de afslag Eltjo Ruggeweg).
Ook de Sint Petersburgweg is een tweestrooksweg met aan de zuidzijde een voetpad. Het profiel is hier ca. 10 meter breed.
De Driebondsweg is een weg met een smal profiel (circa 4,5 tot 5 meter) begeleid door een dubbele bomenrij. Even voorbij de Woonschepenhaven is de weg afgesloten voor autoverkeer en wordt de Driebondsweg voortgezet als fietspad.

Nieuwe situatie

In het verkeerskundig ontwerp is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de Visie Eemskanaalzone. Ten opzichte van de visie zijn wel een aantal uitgangspunten veranderd. De voornaamste wijziging is dat een tramverbinding met Meerstad heeft plaatsgemaakt voor een busverbinding. Dit heeft gevolgen gehad voor (de indeling van) het profiel en de keuze voor één brug in plaats van twee. Verder is de bestaande situatie vooral bepalend geweest voor het ontwerp; waar mogelijk is rekening gehouden met de aanwezige bebouwing.

Voor de Sontweg zal het profiel er als volgt uit gaan zien. Er komen vijf rijstroken: twee busstroken (stad-in/stad-uit), twee autorijstroken en een linksafstrook. Daar waar mogelijk wordt op de plaats van de linksafstrook een groene middenberm aangelegd. De busstroken liggen aan weerszijden van de autorijstroken. Omdat de bebouwing aan het Sontplein wat verder naar voren staat, begint de busstrook stad-uit pas voorbij deze bebouwing.

De hoofdrijbaan wordt geflankeerd door twee groene bermen met bomen. Daarachter liggen een fietspad en een trottoir.

De aansluitingen Sontweg-Eltjo Ruggeweg en Bornholmstraat-Sontbrug worden uitgevoerd als twee compacte, met verkeerslichten geregelde kruispunten.

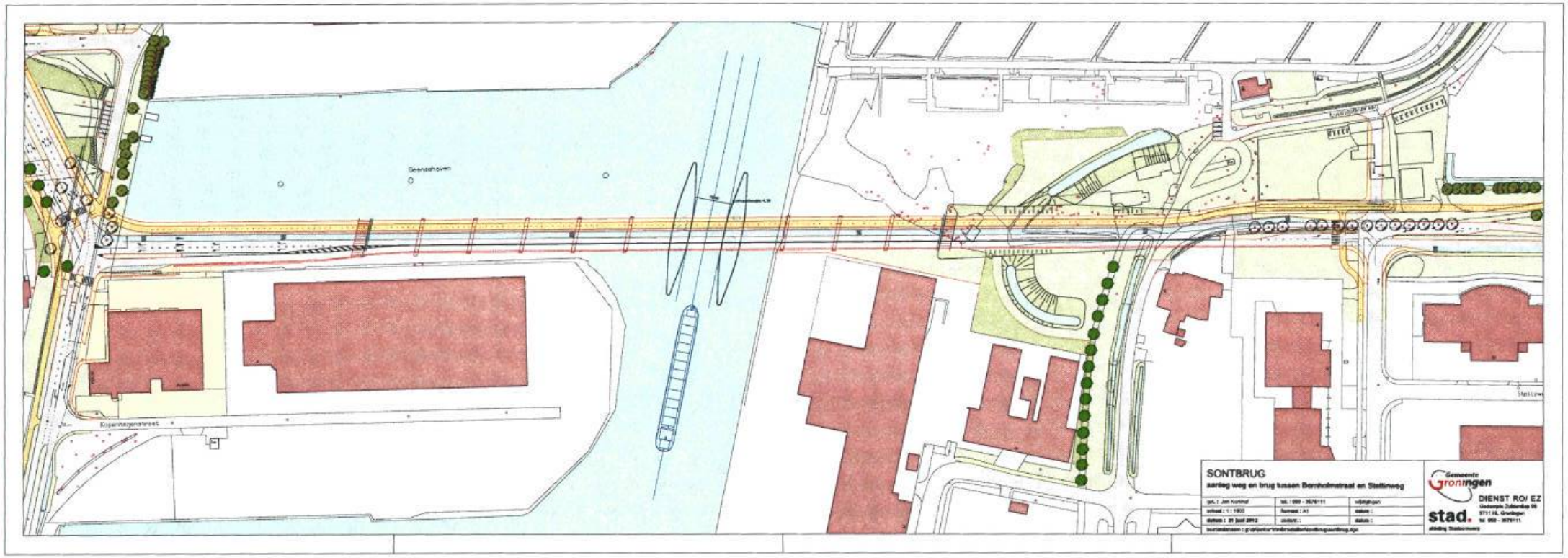
Om de Bornholmstraat met de brug te verbinden wordt een weg aangelegd vanaf de bestaande oever aan de zuidzijde van de Deense haven. Deze ligt deels op een grondlichaam en deels op pijlers. Voor de aanleg van het grondlichaam zal een strook water worden gedempt. De weg ligt enigszins verhoogd ten opzichte van de kade. Waar het grondlichaam overgaat naar het vaste brugdeel stijgt de weg iets om aan te sluiten op het beweegbare deel van de brug.

Er zal een busstrook stad-in worden gerealiseerd. Aan de noordzijde van de brug komt een tweerichtingsfietspad. Hiervoor is gekozen om een logische aansluiting te krijgen op de fietsvoorzieningen langs de toeleidende wegen (die aan dezelfde zijde zijn gelegen) en om het aantal oversteken zoveel mogelijk te beperken. Ditzelfde principe geldt voor de voetganger.
De Sontbrug is voor fiets en bus onderdeel van de hoofdstructuur. Voor het autoverkeer ligt dat iets anders. Doorstroming van het autoverkeer op de Sontbrug is belangrijk, maar de route moet geen verkeer aantrekken dat op de ringweg thuishoort. Daarom wordt volstaan met één rijstrook per richting voor het autoverkeer. Wel zorgen voorsorteervakken op de kruispunten voor een hogere capaciteit en daarmee voor de benodigde doorstroming.

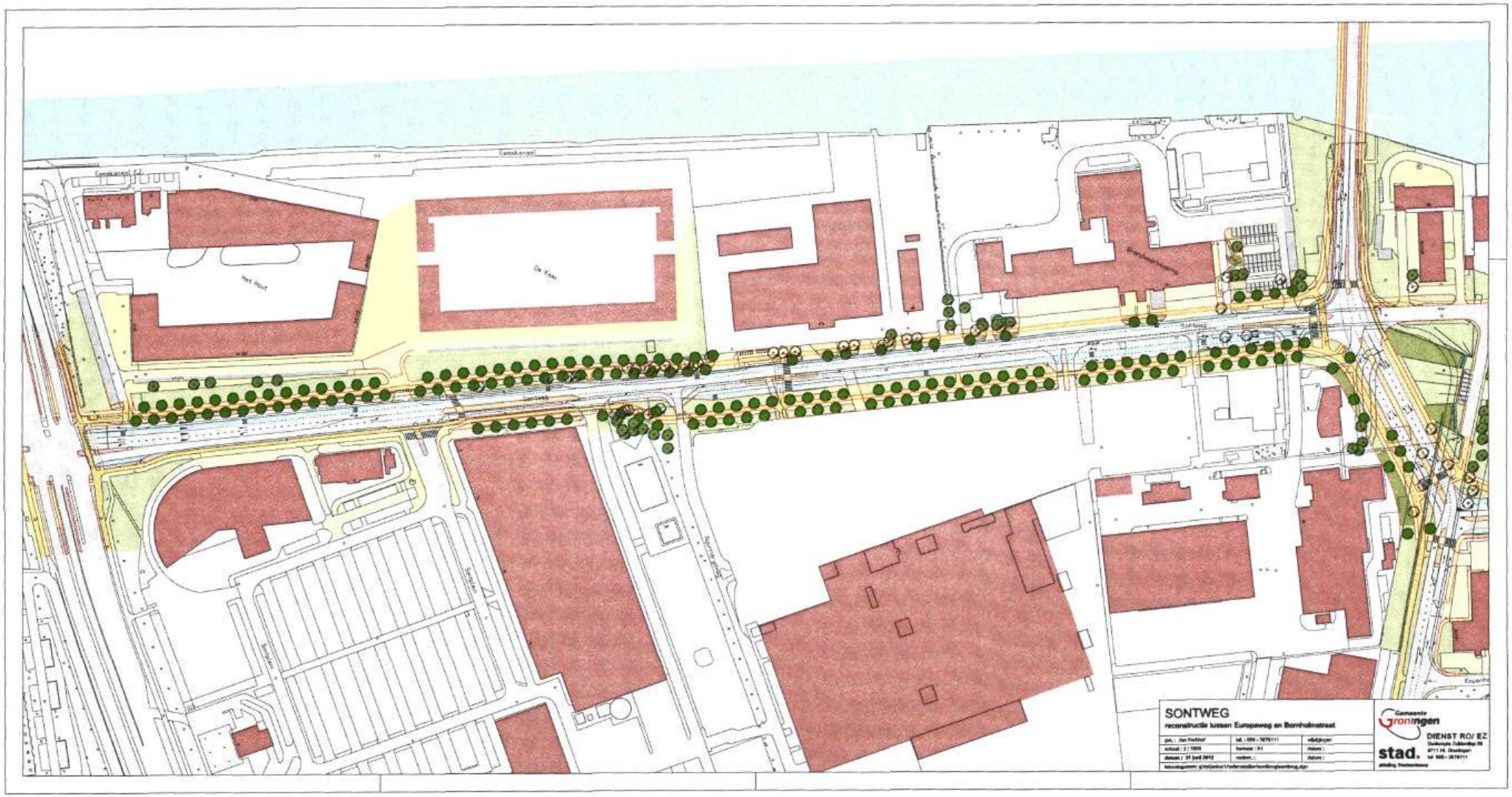
Aan de overzijde van het Winschoterdiep wordt de Sontbrug op de Sint Petersburgweg aangesloten door een nieuwe weg tussen het bestaande bedrijventerrein en de Woonschepenhaven. Hierdoor verdwijnt de bestaande aansluiting van de Euvelgunnerweg op de Sint Petersburgweg/Driebondsweg.

Voor de Sint Petersburgweg wordt in de Visie Eemskanaalzone uitgegaan van een breed profiel. Dit profiel was voor een groot deel bepaald door een brede middenberm met ruimte voor de tram. Nu hiervan is afgezien wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. De Sint Petersburgweg wordt verbreed naar twee autorijstroken, een busstrook stad-uit en een middenberm/linksafstrook. De Driebondsweg wordt fietspad. Deze functie heeft de weg ook nu al.

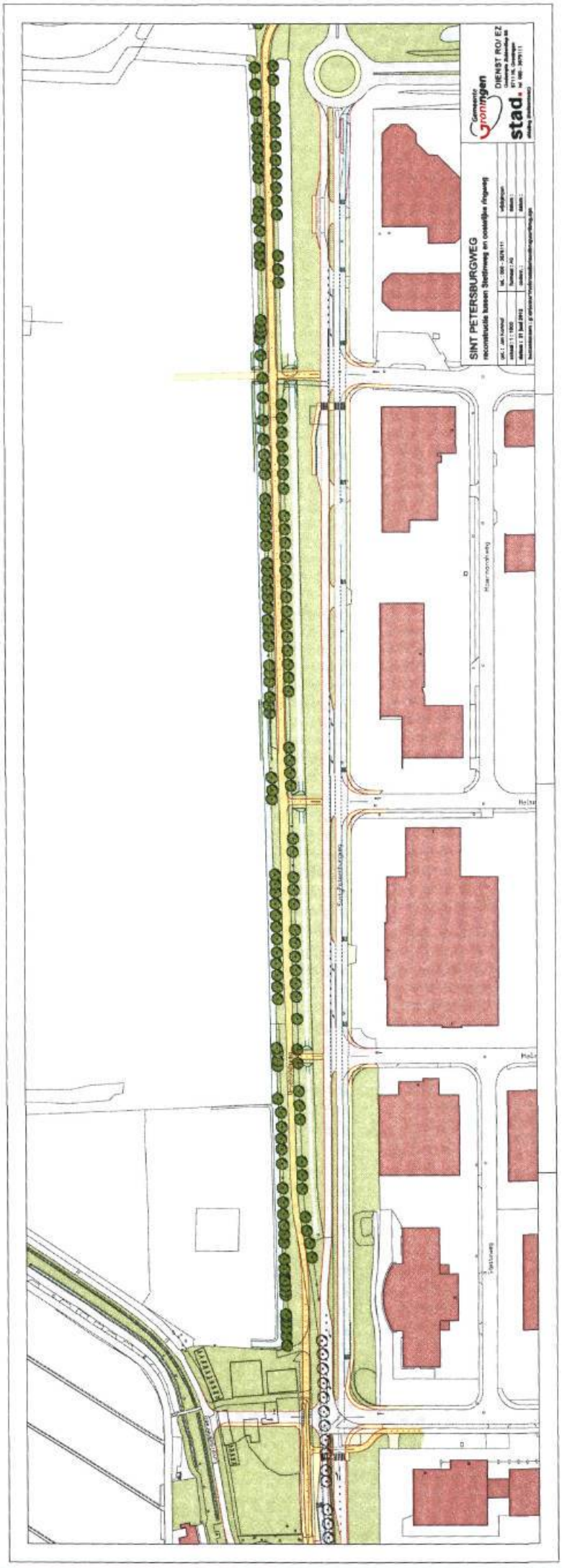
Bijlage 1.1


Geerdshaven
Kopenhagenstraat
Stationsweg
SONTBRUG
aanleg weg en brug tussen Bernholmstraat en Stationsweg
gem. : Jan Kortmol
schaal : 1:1 1000
datum : 21 juni 2012
formaat : A1
Gemeente Groningen
DIENST RO/ EZ
stad.

Bijlage 1-2


Lemsakanaal
Het Hart
De Kaas
Sontweg
Europaweg
Bornholmstraat
SONTWEG
reconstructie tussen Europaweg en Bornholmstraat
Gemeente Groningen
DIENST RO/ EZ
stad.

bijlage 1.3


SINT PETERSBURGWEG
reconstructie tussen Stedingweg en costerijlaan (fietspad)
Gemeente Groningen
DIENST ROV EZ
stad.

Bijlage 2. Brugontwerp

Het ontwerp bestaat uit 3 onderdelen:
- een gedeelte dat visueel als brug herkenbaar is (inclusief beweegbaar deel),
- aansluiting aan de oevers van de Deense haven aan de westzijde
- aansluiting aan het landschap van de Hunzezone aan de oostzijde

De brug heeft de vorm van een lange boog, een doorlopende lijn die als het ware zweeft boven het water en omliggende landschap. Dit horizontale, slanke en dynamische element wordt op spanning gehouden door betonnen 'starters' aan weerszijden van de overgang. De vormgeving van alle onderdelen: pijlers, leuningen, landhoofden versterkt de dynamische lijn van de brug. Om de impact op de omgeving te beperken en het uitzicht van toekomstige woningen niet belemmeren is een open brug met slanke pijlers ontworpen. De 'klap' bestaat uit 2 delen, waarmee het gewicht van de beweegbare brug is verdeeld. De ballastkisten zijn hierdoor kleiner en komen ook bij openstaande brug niet in het water, dat bespaart een grote waterdichte kelder. De autoroute op de brug ligt niet loodrecht t.o.v. de vaarroute (as van het kanaal). De wens het beweegbaar gedeelte van de brug zo kort mogelijk te houden heeft geresulteerd in een bijzondere trapezoïdale vorm van de beweegbare brugdekken. Deze vorm in combinatie met de verdraairichting zorgt voor een verrassend ruimtelijk effect. Alle functionele delen en details van de brug zijn in de vormgeving zoveel mogelijk geïntegreerd. Schuine randen van de pijlers en het randprofiel benadrukken de dynamiek van de overgang en maken de brug visueel slanker. De leuningen op de brug zijn geïntegreerd met vangrails. In de randen en leuningen zijn voorzieningen getroffen om indien nodig in de toekomst geluidsschermen te bevestigen. Alle inrichtingselementen, zoals slagboomkasten, lichtmasten en staanders van de leuningen gebruiken dezelfde vormentaal met dynamische lijnen en schuine vlakken. De aansluiting aan de westzijde tussen de brug en het kruispunt Bornholmstraat ligt vrij laag boven het water en het omliggende terrein. Dit deel van de haven wordt gedempt en de weg wordt vast aan de landtong van Jongeneel gelegd. Op verzoek van het waterschap worden de leuningen langs het laagste deel van het tracé dicht uitgevoerd en als waterkerende damwanden gebruikt. Kleur en uitstraling van de damwanden passen bij het industriële karakter van de Scandinavische havens.
Aan de oostzijde, in het verlengde van de St. Petersburgweg, gaat het brugprofiel over in een weg op een groen talud met een vrijliggend fietspad.

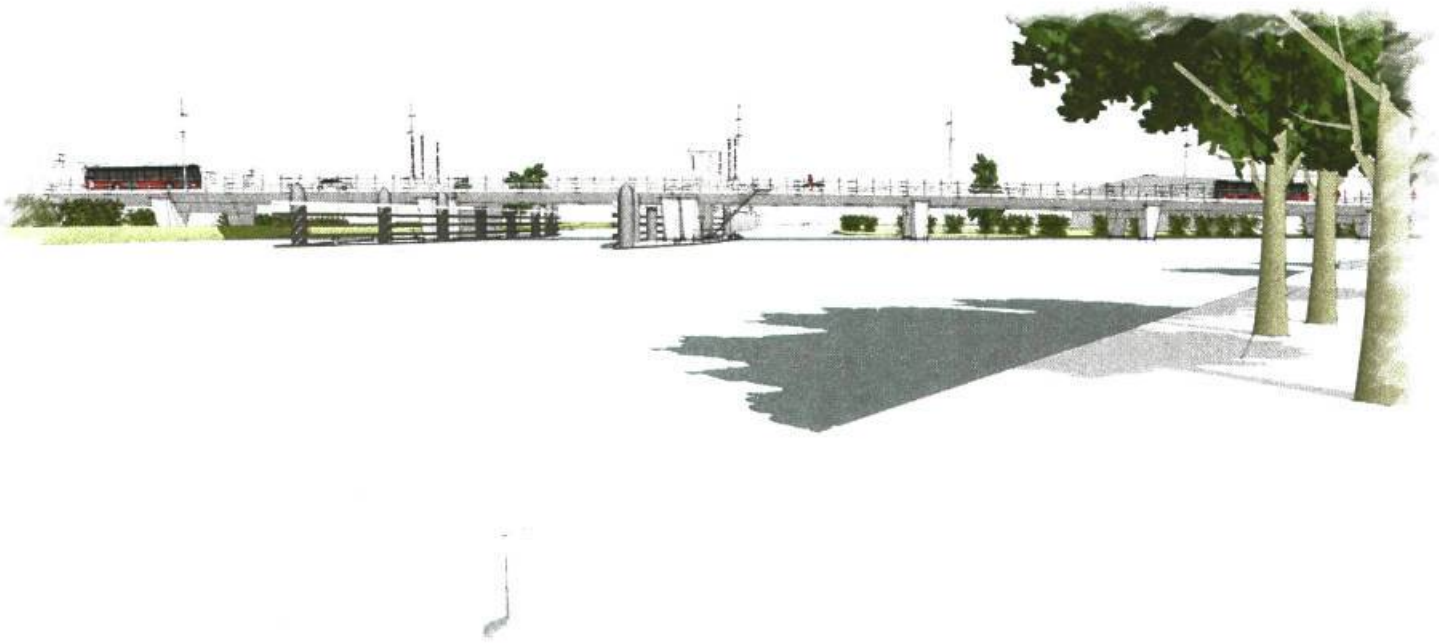
Sontbrug impressie - vanuit de lucht, westzijde

Sontbrug impressie - vanuit de lucht, containerterminal

Sontbrug impressie - vanuit de lucht, brug open 2

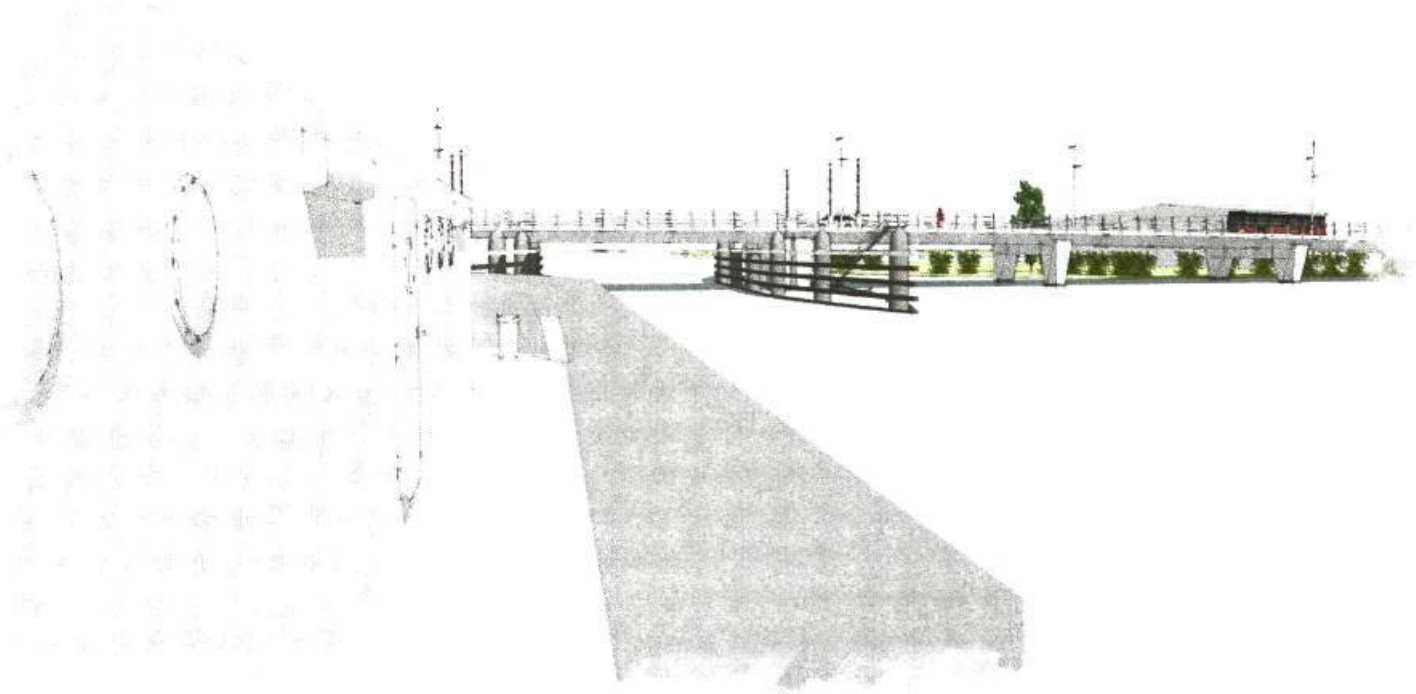
Sontbrug impressie - vanuit de lucht

Sontbrug impressie - vanuit de lucht, brug open 1

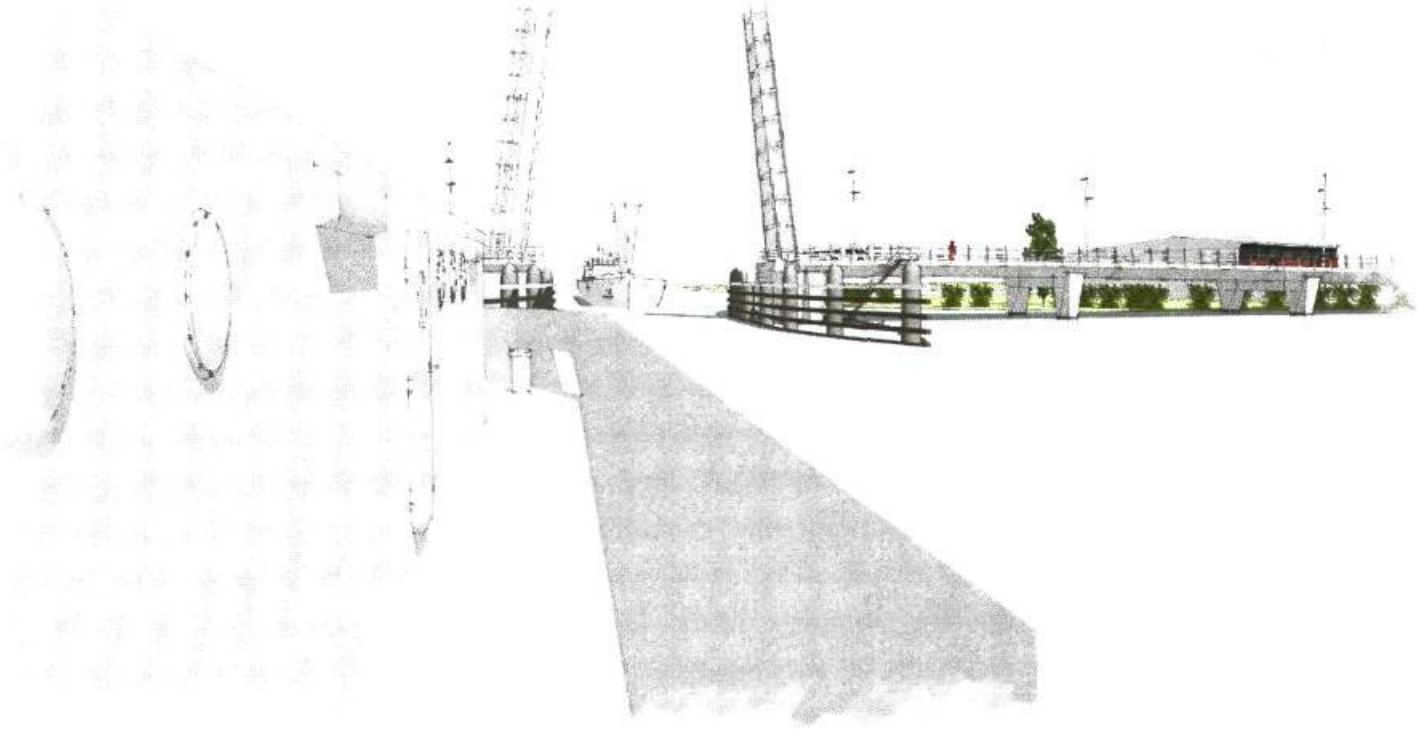


Sontbrug impressie - vanaf de kop containerterminal

Sontbrug impressie - vanaf de Bornholmstraat



Sontbrug impressie - vanaf het water, gesloten



Sontbrug impressie - vanaf het water, open

Sontbrug impressie - wegindeling

Sontbrug impressie - brug open

Sontbrug impressie - brug gesloten