



Projectplan Planuitwerking Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2

10 november 2010



Projectplan Planuitwerking

Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2

Groningen , 10 november 2010

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Het projectplan	1
1.2	Planuitwerking ZRG2	2
1.3	Versiebeheer	2
2	Projectopdracht	4
2.1	Achtergrond en projectafbakening	4
2.2	Besluitvorming	5
2.3	Het bestuurlijk voorkeursalternatief, de uitwerking van een visie	6
2.4	Optimalisatie van het bestuurlijk voorkeursalternatief	8
2.5	Aanbevelingen Gate Review 2 ^o fase Zuidelijke Ringweg Groningen	10
2.6	Opdracht	15
3	Projectaanpak	16
3.1	Kaders en randvoorwaarden	16
3.2	Uitgangspunten aanpak	18
3.3	Resultaten	20
3.4	Kosten	20
3.5	Mijlpalen	23
4	Organisatie	24
4.1	Projectsturing	24
4.2	Projectorganisatie	26
4.3	Kwaliteitsteam ZRG	31
4.4	Projectoverleg en afstemming	31
5	Projectbeheersing	32
5.1	Scope	32
5.2	Financiën	32
5.3	Planning	34
5.4	Kwaliteit	35
5.5	Informatie en documentatie	37
6	Risico's	38
	Bijlage	
1.	Referentieoverzicht planuitwerking ZRG2	

1 Inleiding

1.1 Het projectplan

Voor u ligt het projectplan voor de planuitwerking van de Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 (ZRG2). Met de komst van de nieuwe projectdirecteur medio juli 2010 is de voorbereiding van dit projectplan begonnen.

De planuitwerking ZRG2 is het vervolg van de uitgevoerde (Verlengde) Verkenning ZRG2 die is afgesloten met de keuze voor een Bestuurlijk VoorkeursAlternatief (BVA). Dit BVA is vastgelegd in de Bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 van 10 november 2009 en bekrachtigd in een Aanvangsbeslissing voor de planuitwerking, die gepubliceerd is in de Staatscourant 2009 nr. 20506, 30 december 2009.

In de eerste helft van 2010 heeft de projectorganisatie gewerkt aan de Startnotitie, op dat moment nog de eerste stap in de voorbereidingsfase van de Tracé/m.e.r.-procedure. In de vernieuwde Tracéwet en de gemoderniseerde m.e.r.-wetgeving die per 1 juli van kracht is, heeft de planuitwerkingsfase van ZRG2 met aangepaste kaders te maken. De Startnotitie is komen te vervallen. Hoe de aangepaste aanpak van de planuitwerking eruit ziet, wordt in dit projectplan nader toegelicht.

Het Directoraat Generaal Mobiliteit (DGMO) treedt namens het Bevoegd Gezag, zijnde de minister van Infrastructuur en Milieu, op als opdrachtgever van de planuitwerking van het project ZRG2. Rijkswaterstaat (RWS) is opdrachtnemer voor deze planuitwerking. De DG Mobiliteit (DG Mo) heeft opdracht verstrekt aan DG RWS om een projectplan op te stellen, dat als basis kan dienen voor het verstrekken van een opdracht voor deze planuitwerking ZRG2. DG RWS heeft vervolgens opdracht gegeven aan de HID RWS Noord Nederland (DNN) om te starten met het opstellen van dit projectplan, een en ander in nauw overleg met DGMO en de Projectdirectie Planstudies Droog (PDPD) en Staf DG (SDG) van RWS.

Het onderhavige projectplan beschrijft hoe de opdracht van het Bevoegd Gezag tot het uitvoeren van de planuitwerking ZRG2 wordt uitgevoerd. Uitgangspunten daarbij zijn:

- De kaders van de Bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen van 10 november 2009
- Het convenant Rijk – Regio Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn van 23 juni 2008 en het hierin opgenomen taakstellend budget van € 624 miljoen (prijspeil 2007) ten behoeve van de voorbereiding en realisatie van het project ZRG2
- De geldende wettelijke en bestuurlijke kaders en randvoorwaarden (scope, tijd, geld, kwaliteit, organisatie, informatie)
- De rapportage van de uitgevoerde pilot-Gate Review Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 van 19 mei 2010 en de daarin opgenomen aanbevelingen met betrekking tot de uitvoering van de planuitwerking. Belangrijkste aspect

uit de (pilot-)Gate review was dat er een plan (projectscope) moest komen dat uitgevoerd kan worden voor het vastgestelde taakstellende budget: het taakstellende budget is € 624 miljoen (prijsspeil 2007, incl. BTW) en de raming van het project tijdens de pilot was € 715 miljoen (prijsspeil 2007, incl. BTW). In hoofdstuk 2.4 van dit projectplan wordt hierop ingegaan.

Het projectplan planuitwerking ZRG2 beslaat de periode 1 december 2010 tot 01-07-2013 (vastgesteld TB). In het projectplan wordt voortgebouwd op de inzichten vanuit Sneller & Beter, gericht op een snellere en betere besluitvorming over infrastructurele projecten. Ook is rekening gehouden met de modernisering van de regelgeving voor het opstellen van een Milieu Effect Rapportage (MER), zoals die per 1 juli 2010 van kracht geworden is.

1.2 Planuitwerking ZRG2

In de afgelopen periode is ten behoeve van de planuitwerking het BVA verder uitgewerkt. Op nasis daarvan is door de projectorganisatie ZRG2, onder leiding van de projectdirecteur en in nauw overleg met DG Mo en RWS SDG en PDPD, het projectplan Planuitwerking ZRG2 opgesteld. Het projectplan geeft aan hoe de planuitwerking ZRG2 wordt aangepakt, georganiseerd en beheerst. Het vormt de basis voor alle activiteiten van het project en is kaderstellend voor de verschillende deelprojecten en onderliggende deelprojectplannen binnen het project.

Binnen het project planuitwerking ZRG2 worden de volgende onderdelen in onderlinge samenhang uitgevoerd:

1. Projectdirectie
2. Projectbeheersing.
3. MER/Ontwerp Tracébesluit (OTB)/Tracébesluit (TB)
4. Integraal wegontwerp en stedelijke inpassing
5. Marktbenadering en Contractering
6. Bereikbaarheidsplan Groningen
7. Strategisch Omgevingsmanagement (SOM)

De kwaliteit van de processen en producten van de het project planuitwerking ZRG2 wordt geborgd via de projectbeheersing.

Opgemerkt zij dat sommige activiteiten, met name binnen de onderdelen 5 en 6 worden uitgevoerd tijdens de planuitwerking, feitelijk onderdeel uitmaken van de realisatiefase van het project. In dit projectplan worden deze activiteiten benoemd en uitgewerkt vanwege de gelijktijdigheid en samenhang. Budgettair zullen de kosten die samenhangen met de uitvoering van deze activiteiten apart worden geboekt en dus niet rusten op het budget planstudiekosten.

1.3 Versiebeheer

Na vrijgave door DG Mo en RWS (SDG/PDPD) wordt het projectplan planuitwerking ZRG2 door de Stuurgroep Zuidelijke Ringweg Groningen geaccordeerd en vervolgens door de HID DNN aangeboden aan de DG RWS. De DG RWS biedt het projectplan aan aan de DG Mo. Na vaststelling dient het projectplan als basis voor de opdrachtverstrekking door DG Mo aan DG RWS



voor de planuitwerking ZRG2. Deze opdrachtverstrekking is voorzien uiterlijk per 1 december 2010.

Tenminste halfjaarlijks wordt het projectplan, samen met de onderliggende documenten, geactualiseerd binnen de kaders van de projectbeheersing (scope, tijd, geld en risico's).

2 Projectopdracht

2.1 Achtergrond en projectafbakening

De Zuidelijke Ringweg Groningen 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 functies staat onder druk vanwege de toenemende verkeersintensiteiten op de weg. Eerdere maatregelen voortkomend 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.

Het project ZRG2 moet een oplossing bieden voor een betere en veilige doorstroming van het verkeer op rijksweg 7 en een goede, 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 zijn daarbij uitgangspunt.

Als zodanig heeft het project een sterke interactie met plannen en maatregelen in de stedelijke omgeving van de weg op het gebied van ruimte, economie, infrastructuur en verkeer en vervoer. Omgekeerd hebben sommige plannen en maatregelen die zich voltrekken binnen het invloedsgebied van Zuidelijke Ringweg Groningen een sterke invloed op het ZRG2 projectresultaat, maar vormen daar geen onderdeel van.

Maatregelen en ruimtelijke plannen in de stedelijke omgeving van de Zuidelijke Ringweg Groningen, waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden, worden in de planuitwerking als randvoorwaarden meegenomen. Hieronder vallen in ieder geval de vastgestelde plannen (niet-limitatieve opsomming):

- uitwerking plannen Groningen Centrale Zone
- een volledig gerealiseerd Meerstad
- de uitbreiding van IKEA Groningen
- de ontwikkeling van werkgelegenheid langs het Oosterhamriktracé
- de ontwikkeling van aantal inwoners en arbeidsplaatsen bij UMCG Noord Bodenterrein, CiBoGa
- de ontwikkeling bij Stationsgebied Zuid
- de ontwikkeling van het Europapark
- de ontwikkeling bij Eemspoort Zuid.

Voor wat betreft infrastructurele maatregelen worden daarnaast de volgende plannen en maatregelen in de eindsituatie (planhorizon 2020) gerealiseerd verondersteld (niet-limitatieve opsomming):

- 2 tramlijnen
- 4^e spoor tussen Groningen hoofdstation en Europapark
- Sontbrug;
- Aansluiting Harkstede;
- Berlagebrug;
- Aanpassingen aan de Oostelijke ringweg
- Maatregelen uit de aanpak ZRG fase 1:
 - . maatregelen bij de knooppunten: Vrijheidsplein, Julianaplein en Euro-
palein
 - . aanleg van westelijke en oostelijke bypasses
 - . gedeeltelijk nieuw tracé aan de oostkant van de stad (Euvelgunnetracé)
 - . vervallen van enkele aansluitingen op de ZRG
 - . nieuwe aansluiting op de rijksweg 7 bij Laan Corpus den Hoorn.

2.2 Besluitvorming

Het project ZRG2 wordt uitgevoerd volgens de “Sneller en Beter werkwijze”. In lijn met deze werkwijze is de periode tussen mei 2008 en juli 2009, als tussenstap tussen de uitgevoerde Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen en het besluit tot de uitvoering van een planstudie, benut voor het uitvoeren van een verlengde verkenning, gericht op het bepalen van een zogenaamd 'bestuurlijk voorkeursalternatief (BVA)'. Bewoners, gebruikers en andere belanghebbenden zijn intensief betrokken geweest bij de meerdere uitwerkingalternatieven, waaruit uiteindelijk het BVA naar voren gekomen is.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Noord Nederland (overleg van de Minister met de regionale partijen) van 10 november 2009 zijn afspraken gemaakt over het BVA ZRG2 en de realisatie daarvan tussen de betrokken bestuurders: de Minister van Infrastructuur en Milieu, het college van Gedeputeerde Staten (GS) van de Provincie Groningen en het college van Burgermeester en Wethouders (B&W) van de Gemeente Groningen. Deze afspraken zijn vastgelegd in een op die dag door alle partijen gesloten Bestuursovereenkomst.

Het Rijk treedt op als Bevoegd Gezag, opdrachtgever en initiatiefnemer van de planuitwerking. Partijen formeren een gezamenlijke projectorganisatie, die de uitvoering van de planuitwerking ZRG2 begeleidt. Rijkswaterstaat Dienst Noord Nederland (DNN) vertegenwoordigt het Rijk in deze projectorganisatie en treedt op als opdrachtnemer voor het project. Partijen zien gezamenlijk toe op de uitvoering van de afspraken van deze bestuursovereenkomst. Het halfjaarlijks BO MIRT Noord Nederland kan worden benut indien er zich bestuurlijke discussiepunten voordoen, dan wel als de voortgang dit vereist

Het Bevoegd Gezag voor het project ZRG2 heeft op 18 december 2009 het BVA bekrachtigd in een Aanvangsbeslissing, gepubliceerd in de Staatscourant 2009 nr. 20506, 30 december 2009. Hiermee is de (Verlengde) Verkenning-fase voor ZRG2 afgerond. De ministers concluderen in de Aanvangsbeslissing op basis van de Verlengde Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 dat:

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">- <i>De Zuidelijke Ringweg Groningen zowel een kwetsbare schakel is voor het doorgaande verkeer tussen Noord-Nederland en de Randstad als voor</i> |
|--|

het regionale en lokale verkeer. Op de ringweg vinden gelijkvloers kruisende bewegingen plaats die nu al in de spitsperioden voor terugslag zorgen, waardoor – zonder maatregelen – de doorstroming in en na 2020 alleen nog maar slechter zal worden.

- *De oorzaak van de problemen op het gebied van bereikbaarheid en doorstroming een combinatie is van de capaciteit van het Julianaplein (gelijkvloerse kruising) en de verhouding Intensiteit/Capaciteit op de hoofdwegen.*
- *De Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 onderdeel uitmaakt van de lijst van vijf concrete projecten, zoals opgenomen in het RSP convenant (d.d. 23 juni 2008).*
- *In overleg tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Groningen en de gemeente Groningen een bestuurlijk voorkeursalternatief is ontwikkeld.*
- *Het bestuurlijk voorkeursalternatief uit gaat van een oplossing op het bestaande tracé bestaande uit een variant waar een verdiept liggende tunnelbak met overkluizingen ('tunneldeksels') deel van uitmaakt.*
- *De afspraken met betrekking tot het bestuurlijk voorkeursalternatief zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst, d.d. 10 november 2009.*
- *In de Crisis- en Herstelwet het project is opgenomen in Bijlage II. De betekenis hiervan is dat dit een extra bijdrage kan leveren aan een versnelling van de besluitvorming.*

2.3 Het bestuurlijk voorkeursalternatief, de uitwerking van een visie

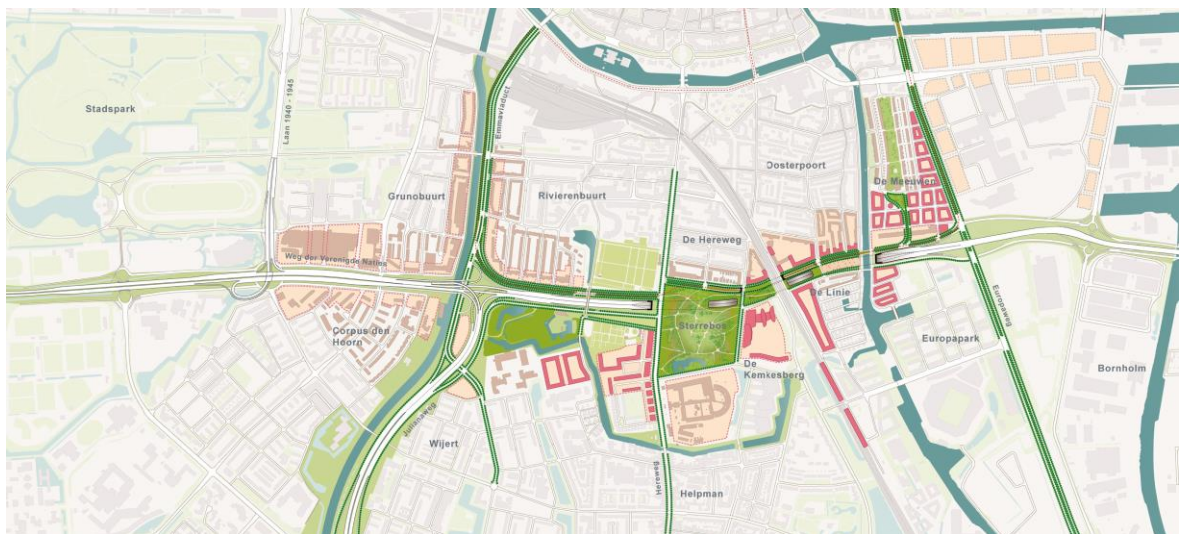
Conform de adviezen en uitwerkingen van de Commissie Elverding wordt er in de planuitwerking ZRG2 één alternatief onderzocht, namelijk het BVA. De uitgevoerde verkenning ZRG2 heeft op 2 juli 2009 geleid tot een besluit over het BVA. Het BVA heeft betrekking op het traject A7/N77 vanaf hectometerpaal 195.7 tot hectometerpaal 204.8 en het traject A28 vanaf het viaduct Ketwich Verschuurlaan hectometerpaal 199.0 tot het Julianaplein hectometerpaal 200.2.

Het BVA gaat uit van één samenhangende visie op stad en snelweg, waarbij het decennialang gevoerde compacte stad beleid en het duurzame mobiliteitsbeleid van stad, rijk en regio het vertrekpunt vormen. Het levert ingrediënten voor de versterking van de gebieden die de stad in haar structuurbeleid als 'dynamo's' voor haar ontwikkeling heeft benoemd.

Daarmee hebben de betrokken bestuurders zich uitgesproken voor een oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek op de A7/N7, die nadrukkelijk gekoppeld is aan de verbetering van de omgevingskwaliteit en ruimtelijke economische kwaliteit. Dit is in lijn met de formulering uit de bestuursovereenkomst: een 'integrale en duurzame oplossing op het gebied van doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, barrièrewerking en stedelijke vernieuwing'.

Het BVA kent een uitwerking op hoofdlijnen. Het is samengesteld uit een keuze van verschillende technische oplossingen binnen het traject van het bestaande tracé en heeft de volgende hoofdkenmerken:

- Een verhoogde hoofdrijbaan en parallel banen tussen knooppunt Vrijheidsplein en Julianaplein.
- Een verdiepte hoofdrijbaan met deksels tussen Julianaplein en Europaplein, met de parallel banen als stadsstraat op maaiveld
- Een verhoogde hoofdrijbaan op talud met daarnaast parallelbanen tussen Europaplein en knooppunt Euvelgunne.
- Een compact knooppunt Vrijheidsplein met ongelijkvloerse aansluiting op de westelijke ringweg.
- Een compact Julianaplein met fly-overs maximaal 1 niveau hoger dan het huidige Julianaplein en een “fly-under” voor de verbinding naar de A28
- Handhaven huidige Europaplein.
- Een nieuwe aansluiting van de Ringweg ter hoogte van Bornholmstraat.



De knooppunten Julianaplein, Vrijheidsplein en Europaplein zijn op dezelfde plek gesitueerd als in de huidige situatie. Het aantal rijstroken is maximaal 2x5 rijstroken, inclusief parallelbanen, maar exclusief in- en/of uitvoegstroken. Het aantal rijstroken en de verdeling daarvan over hoofd- en parallelbanen kan per traject wisselen.

Omdat het tracé door stedelijk gebied gaat, met als gevolg weinig extra ontwerpruimte en bovendien veel weefbewegingen door op- en afritten, is de maximum ontwerpsnelheid op de hoofdrijbaan 80 km/h. Voor de parallelbanen geldt een maximum ontwerpsnelheid van 50km/h. Daar waar de parallelbanen niet bij woongebieden liggen kan een ontwerpsnelheid van 70km/h worden overwogen.

Het is de ambitie om de verdiepte ligging van de hoofdrijbaan tussen Julianaplein en Europaplein door middel van een tunnelbak over 1100 meter met een aantal overkluizingen (“deksels”) ter plaatse van Sterrebos, Oosterpoort/De Linie en Rijkskantoor/spoor te realiseren.

Besprekingen met andere diensten bij RWS leiden tot de conclusie dat bij de aanleg van wegen met een verdiepte ligging tunnelveiligheidsaspecten een grote rol spelen. Ook de hulpverleningsdiensten hebben een belangrijke rol en een eigen verantwoordelijkheid in deze. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat

de formele regelgeving met betrekking tot tunnels niet van toepassing is, echter dit neemt niet weg dat het project inhoudelijk aan alle vereisten zal moeten voldoen. Dit betekent dat bij de planuitwerking ZRG2 ruime aandacht moet worden geschonken aan de actuele problematiek rond tunnelveiligheid.

2.4 Optimalisatie van het bestuurlijk voorkeursalternatief

Het BVA is samengesteld uit een aantal componenten van oorspronkelijk verschillende alternatieven, die in de (verlengde) verkenning ZRG2 onderling zijn afgewogen. Het BVA als geheel moet nog verder worden uitgewerkt, en getoetst aan de beoogde effecten (verkeer, ruimte, leefomgeving, natuur, economie, etc.) en de overeengekomen projectscope (kwaliteit, budget en tijd).

Een eerste raming van het BVA op basis van het globale ontwerp 2009 bedraagt € 715 mln. incl. BTW, prijspeil 2007. Het taakstellend budget voor de realisatie van het BVA (inclusief btw, voorbereiding en toezicht, onvoorzien en risico's) bedraagt € 624 mln. prijspeil 2007. In de bestuursovereenkomst zijn er afspraken gemaakt hoe er gehandeld wordt indien de raming niet overeenkomstig het budget is. Zo is afgesproken dat als de te optimaliseren oplossingsvariant zich niet zou blijken te verhouden met het gewenste kwaliteitsniveau of het binnen het RSP-convenant (Regionaal Specifiek Pakket) daarvoor beschikbare budget, of met de functionele randvoorwaarden:

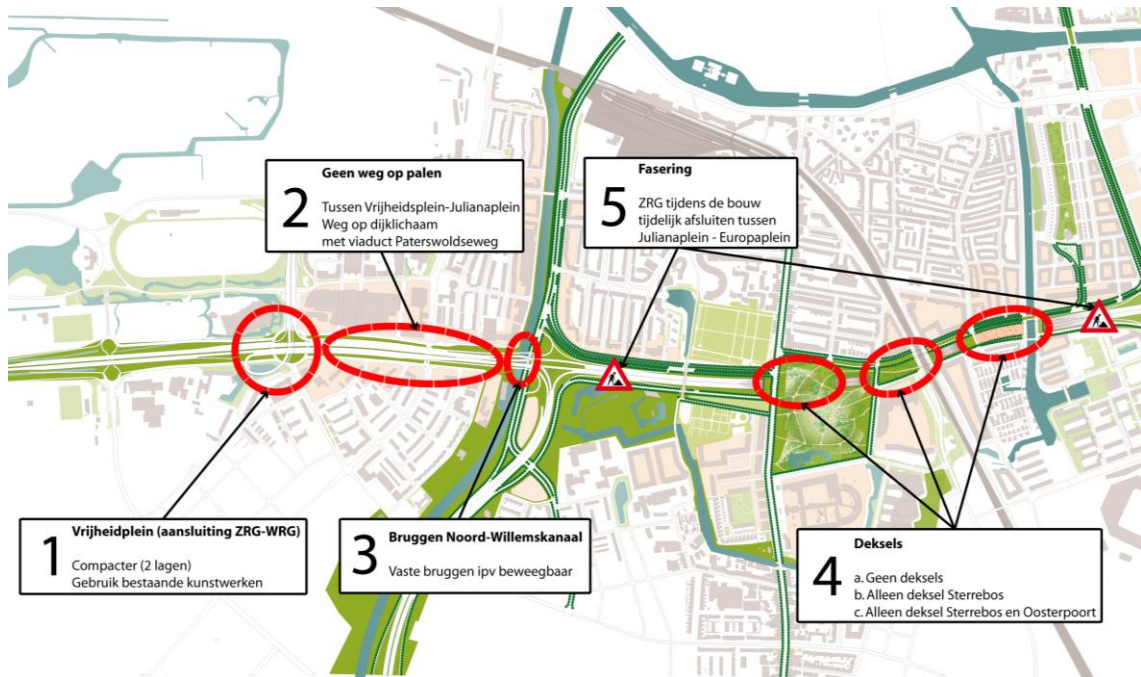
1. hetzij specifieke onderdelen gefaseerd te realiseren, gegeven de functionele randvoorwaarden ten aanzien van bereikbaarheid en verkeersveiligheid
2. hetzij verdere wenselijkheden en mogelijkheden met elkaar in overeenstemming te brengen, met het streven om aan de eerdergenoemde kwaliteitsniveaus te kunnen voldoen
3. hetzij additionele financiële middelen te genereren, voor het vinden waarvan de verantwoordelijkheid berust bij de regionale partijen die daartoe het initiatief zullen nemen.

Verder dienen, conform de afspraken in de bestuursovereenkomst, in overeenstemming met het RSP-convenant (paragraaf 6), kostenstijgingen als gevolg van onvoorziene omstandigheden en wijziging van de scope van het project binnen het RSP budget te worden opgevangen. Daarbij kan gedacht worden aan de volgende mogelijkheden:

- ontwerpoptimalisaties binnen het BVA
- het inzetten van marktinnovaties en/of
- afspraken tussen Rijk en regio over aanwending van een mogelijk aanbestedingsvoordeel voor dekking van de uitvoeringskosten
- mogelijkheden voor medefinanciering uit gerelateerde projecten
- mogelijkheden voor aanvullende financiering.

Voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu is uitgangspunt dat de kosten van het BVA in overeenstemming zijn met het taakstellend budget. Om de planuitwerking te kunnen starten is het van belang dat via een optimalisatieslag is aangetoond dat de scope van het BVA en het taakstellend budget met elkaar in overeenstemming kunnen worden gebracht. De projectorganisatie heeft daartoe de afgelopen maanden, in samenspraak met het Kwaliteitsteam, dat nauw betrokken is geweest bij het opstellen van het BVA, in een quick scan mogelijke ontwerpoptimalisaties van het BVA. Daarbij is in samenhang gekeken naar het oplossend vermogen van het BVA op het gebied van ver-

keersafwikkeling, veiligheid, milieu, stedelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteit en de besparing op de uitvoeringskosten, die daarmee kunnen worden bereikt. In de quick scan zijn een aantal ontwerpoptimalisaties naar voren gekomen die de scope van het BVA op het taakstellend budget kunnen laten sluiten. Het gaat daarbij om de volgende knoppen:



In de onderstaande tabel is op “quick-scan-niveau” een indicatie gegeven van een aantal mogelijke besparingen op de uitvoeringskosten van het BVA.

	Knoppen	Besparing uitvoeringskosten incl. BTW en toeslagen
1.	Compactere uitvoering knooppunt Vrijheidsplein waarbij gebruik gemaakt wordt van bestaande kunstwerken.	ca. € 16 mln.
2.	Hoofdrijbaan tussen Julianaplein en Vrijheidsplein op het grondlichaam in plaats van een weg op palen.	ca. € 78 mln.
3.	Vaste bruggen Noord Willemskanaal in plaats van beweegbare brugdelen	ca. € 2 mln.
4.	Geen verbrede overkluizingen (deksels) op de verdiepte hoofdrijbaan tussen Julianaplein en Europaplein	ca. € 29 mln.
5.	Langdurige stremming tijdens de uitvoering tracégedeelte Julianaplein-Europaplein	ca. € 9 mln.

Met betrekking tot knop 5 wordt opgemerkt dat een langdurige stremming van delen van de ZRG, van bijvoorbeeld een half jaar, vanuit bereikbaarheidsoogpunt niet acceptabel is. Wel zullen de mogelijkheden worden verkend voor het slim en kostenefficiënt omgaan met tijdelijke afsluitingen tijdens de uitvoering.

Deze quick scan laat zien dat er mogelijkheden zijn om door combinatie van de “knoppen” 1,2 en 4 optimalisaties te bereiken waarbij scope en budget in overeenstemming te brengen zijn, met behoud van de uitgangspunten ten aanzien van de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling via weg en water.

In de planuitwerking ZRG2 zal het ontwerp van het BVA mede aan de hand van deze knoppen nader worden uitgewerkt, waarbij de ruimtelijke kwaliteit, een optimale stedelijke inpassing en het verkeerskundig oplossend vermogen gelijkwaardige randvoorwaarden zijn. In deze fase zal het mogelijk zijn te variëren met technische uitwerkingen. Bij de technische uitwerkingen in de planuitwerkingsfasefase zal blijken of wellicht ook nog andere optimalisatie-uitvoeringen mogelijk zijn, dan die in de quick scan zijn bekeken.

2.5 Aanbevelingen Gate Review 2^e fase Zuidelijke Ringweg Groningen

Op 19 mei 2009 is door RWS een pilot Gate Review, gate 2 uitgevoerd op het project ZRG2, met als doel om te toetsen of de planuitwerking van het project binnen de gestelde randvoorwaarden van tijd, geld en kwaliteit uitvoerbaar is en of RWS de risico's binnen redelijke grenzen kan beheersen.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de aanbevelingen die uit deze Gate Review naar voren gekomen zijn:

Aanbeveling 1 Scopeformulier vaststellen

Zorg voor een vastgesteld en actueel (ondertekend) scopeformulier. Voorafgaand hieraan zullen het risicodossier, de financiën (raming op basis van de SSK-methodiek, voorheen PRI) en de planning (PPI-planning) integraal op elkaar afgestemd moeten worden.

Het scopeformulier is in voorbereiding en gereed om in het zogenaamde PAR-overleg te bespreken.

Aanbeveling 2 Maak tijdsafspraken in de Stuurgroep

In de bestuursovereenkomst zijn geen tijdsafspraken vastgelegd. Daarom is het belangrijk om de Stuurgroep te laten vaststellen wanneer het project gereed moet zijn. De tijdhorizon van de Stuurgroep en het ministerie dienen vervolgens te worden afgestemd teneinde geen verkeerde verwachtingen te wekken. *De tijdsafspraken zijn opgenomen in de mijlpalenplanning in paragraaf 3.5 van dit projectplan en zijn verder uitgewerkt in de PPI-planning*

Aanbeveling 3 Gebruik een ander planningsprogramma

Uit het interview is gebleken, dat voor het maken van de planning gebruik wordt gemaakt van MS-project. Dit planningsprogramma is minder geschikt voor grote complexe projecten. Maak voor het maken van de planning gebruik van het programma Primavera en vraag zonodig ondersteuning bij het gebruik hiervan.

Inmiddels wordt gebruik gemaakt van Pertmaster (Primavera) en is een PPI-planning gereed.

Aanbeveling 4 Stel een PPI-planning op

De huidige planning voldoet niet aan de daaraan te stellen eisen. Breng het risicodossier op orde en gebruik de tijdsrisico's om een (probabilistische) PPI-planning op te stellen. In deze planning moet een betere relatie worden gelegd met de MIRT-mijlpalen en de doorlooptijden van de Tracé/m.e.r.-procedures. Bovendien dient aandacht te worden besteed aan de Mijlpalen waarover de Stuurgroep wenst te beslissen evenals de Haagse beslismomenten. Het verdient bovendien aanbeveling de momenteel aanwezige vervlechtingkeuzes in relatie te brengen met de nieuwe planning voordat keuzes worden gemaakt. Voorkomen moet worden dat door een dubbele sturingslijn de besluitvorming traag verloopt.

Een up-to-date risico inventarisatie is opgenomen in hoofdstuk 6 van dit projectplan. Tevens is een vertaalslag gemaakt naar een PPI-planning. De mijlpalenplanning en de uitwerking van de sturingslijn voor de planuitwerking ZRG2 maken onderdeel uit van dit projectplan.

Aanbeveling 5 Maak een verdeling van het projectbudget

Het is onvoldoende duidelijk hoe het taakstellende projectbudget is verdeeld. Een onderscheid in EPK/IK en een onderscheid van EPK in BLS en GVKA moet nog worden gemaakt. Niet duidelijk is welk budget gereserveerd is voor de apparaatskosten van RWS, de gemeente Groningen en de provincie Groningen. Ook is niet duidelijk welk deel van het EPK-budget gereserveerd is voor de post onvoorzien.

Een uitgesplitste raming van de planuitwerkingskosten is opgenomen in paragraaf 3.4 van dit projectplan. Deze raming wordt nader afgestemd met DGMo en PDPD. De verdeling apparaatkosten wordt nader afgestemd met de gemeente en provincie.

Aanbeveling 6 Maak een koppeling tussen scope en PRI-raming

Stel een PRI-raming op met een variatiecoëfficiënt (max. 25%) die afgestemd is op de scope. Maak daarin onderscheid in de diverse inpassingvarianten en een onderscheid naar wettelijke en niet-wettelijke varianten.

Een uitwerking van de koppeling tussen scope en budget is opgenomen in paragraaf 2.4 van dit projectplan. Op basis van de risico inventarisatie is een vertaalslag gemaakt naar een PRI (SSK-2010) raming.

Aanbeveling 7 Stel een kostennota op

Stel een kostennota op voor het project vanaf de start van de planuitwerking. Tijdens de GR is aangegeven dat hier een aanvang mee is gemaakt.

Inmiddels ligt er een kostennota.

Aanbeveling 8 Bespreek financiële knelpunten in de Stuurgroep

Breng naar aanleiding van aanbevelingen 5, 6 en 8 de financiële knelpunten in kaart en rapporteer dit aan de Stuurgroep met een duidelijke analyse en advies (scenario's beschrijven, zoals 'Wat kunnen we doen als het taakstellende projectbudget € 624 miljoen (prijspeil 2007) blijft'; of 'Welk additioneel budget hebben we nodig om de scope te realiseren?').

Op basis van een uitgevoerde quick scan zijn in de Stuurgroep van 27 september 2010 de ontwerptimalisaties in beeld gebracht om de scope van de BVA op budget te krijgen. Binnen het kader van de afspraken van de Bestuursovereenkomst wil de Stuurgroep tijdens de planuitwerking ZRG2, naast de opties uit de quick scan, nadrukkelijk ook andere mogelijke ontwerptimalisaties in beschouwing nemen.

Aanbeveling 9 Breng financiële risico's in kaart

Breng het risicodossier op orde en gebruik de financiële risico's om de post onvoorzien duidelijk te onderbouwen. Tijdens de GR is aangegeven dat hier een aanvang mee is gemaakt.

Op basis van het up-to-date risicodossier is de vertaalslag gemaakt naar een PRI, waarin de post onvoorzien waar mogelijk is onderbouwd.

Aanbeveling 10 Stel een projectplan op

Stel een projectplan (plan van aanpak) op, zoals bedoeld in artikel 2 van de Bestuursovereenkomst.

Het projectplan planuitwerking ZRG2 is hiervan het resultaat.

Aanbeveling 11 Zorg voor een heldere aansturing project

Zorg voor een heldere aansturing van het project, waarin de projectorganisatie autonoom het project kan realiseren. Maak daarbij helder hoe de lijnen naar de Stuurgroep en naar SDG lopen, inclusief de verantwoordelijkheden. Zonder heldere sturingslijn zal de besluitvorming in het vervolgproces tot veel vertraging leiden.

De sturing van het project planuitwerking ZRG2 is uitgewerkt in paragraaf 4.1 van dit projectplan.

Aanbeveling 12 Aanvullen startnotitie

In de startnotitie kunnen enkele zaken worden opgenomen om een reparatie uit te voeren voor wat betreft de MER aspecten. Indien DGMO er prijs op stelt kan een OEI worden gedaan voor dit alternatief. Hierdoor is de KBA saldo bekend. De vraag is wat dit voor resultaten oplevert en of de regio er prijs op stelt. Verder wordt geadviseerd de volgende zaken in de planstudie mee te nemen die in de verkenningen niet zijn gedaan:

- Kostenraming aanpassen,
- NRM draaien in planstudiefase,
- RWS Voortoetsen uitvoeren in de planstudie.
- Goede planning maken.

De startnotitie is als gevolg van de doorgevoerde modernisering van de m.e.r.-wetgeving per 1 juli 2010 komen te vervallen. Er wordt geen OEI uitgevoerd om dat dit voor dit project al in het kader van het RSP is gebeurd. De overige hierboven genoemde suggesties zijn in het onderhavige projectplan meegenomen en voorzien als producten van de onderscheiden deelprojecten tijdens de planuitwerking ZRG2.

Aanbeveling 13 Breng het risicodossier op orde

Het risicodossier moet op korte termijn door het volledige projectmanagementteam verbeterd worden onder leiding van de projectmanager / manager projectbeheersing. Om dit snel te kunnen doen kan een methodiek als 'de versnelingskamer' effectief zijn, waarbij medewerkers met kennis en ervaring van soortgelijke projecten worden uitgenodigd om mee te denken.

Het risicodossier is up-to-date.

Aanbeveling 14 Rapporteer de toprisico's ook aan de Stuurgroep

Rapporteer de top 10 risico's in tijd en geld niet alleen aan de Opdrachtgever (DGMO) maar ook aan de Stuurgroep. Op deze wijze kan de Stuurgroep invulling geven aan het beheersen van aan haar toe te delen risico's.

De rapportage en behandeling van de toprisico's en beheersmaatregelen is uitgewerkt in hoofdstuk 6 van dit projectplan. De top-10 risico's staan ook vermeld in de scope. Deze toprisico's zullen tijdens de planuitwerking regelmatig worden geactualiseerd naar inhoud, beheersmaatregelen, tijd en geld.

*Aanbeveling 15 Start tijdig de voorbereidingen voor conditionering
Zorg, dat tijdig gestart wordt met de voorbereiding van de conditionering, zoals:*

- Milieu- en archeologische onderzoeken
- Grondverwerving
- Kabels & leidingen
- Vergunningen

Dit is noodzakelijk vanwege de aanstaande marktbenadering waarbij deze gegevens noodzakelijk zijn.

De conditionering, die als activiteit bij de realisatiefase van het project hoort, wordt direct opgepakt bij de start van de planuitwerking.

Aanbeveling 16 Stel een stakeholdersanalyse op

Een aanvullende stakeholdersanalyse kan helpen om tijdig de juiste relaties op te bouwen om het project te kunnen realiseren. Dit document is niet overhandigd aan het review team. De informatie lijkt echter gezien het doorlopen proces aanwezig.

De stakeholdersanalyse vanuit de verlengde verkenningfase wordt gebruikt voor de start van de planuitwerking ZRG2. De projectorganisatie gaat op basis van deze analyse zwaar inzetten op Strategisch Omgevings Management (SOM), mede gezien de goede ervaringen bij Maasvlakte II en de A4 Delft Schiedam.

Aanbeveling 17 Breng documentenbeheer op orde

Geen van de ontvangen documenten heeft een uniek kenmerk. Naarmate het aantal documenten gaat groeien, wordt archivering en traceren een steeds belangrijker aspect. Zorg voor een documentbeheerssysteem, zoals Hummingbird. Hiermee wordt automatisch een uniek nummer aan een document toegekend en is het mogelijk om gerelateerde documenten aan elkaar te koppelen. Het is – in verband met mogelijke beroepen bij de Raad van State - van groot belang om alle stappen die worden gezet goed te documenteren, m.n. om aan te tonen dat het proces zorgvuldig is doorlopen Momenteel wordt de virtuele projectsite ZRG2 (in Sharepoint) zo volledig mogelijk gevuld met data en wordt een archief aan gelegd in HP TRIM (RWS archiveringstool) ter traceren. Aansluitend is, in nauw overleg met de afdeling DIM van RWS dienst Noord-Nederland, een procesvoorstel geschreven teneinde duidelijk weer te geven hoe het proces van documentatiebeheer en archivering geborg gaat worden.

Aanbeveling 18 Zorg voor Interne kwaliteitsborging

De interne kwaliteitsborging is nog niet verankerd in dit project.

In de Werkwijzer Planstudies staan veel tips&trucs en aanknopingspunten hiervoor. Er staat bijvoorbeeld in welke (voor-)toetsen er verplicht zijn en welke kaders gebruikt moeten worden. Ook wordt een project start met een uitgangspuntenoverleg verplicht gesteld.

De uitwerking van de interne kwaliteitsborging ten behoeve van de planuitwerking ZRG2 is beschreven in paragraaf 5.4 van dit projectplan.

Op grond van de hierboven aangeduide uitwerkingen wordt een adequate opvolging gegeven aan de aanbevelingen van het Gate Review Team.

2.6 Opdracht

In de planuitwerking wordt de definitieve keuze bepaald voor de nieuwe inrichting van de Zuidelijke Ringweg Groningen op basis van het vastgestelde BVA. Daartoe wordt het BVA nader uitgewerkt en geoptimaliseerd en vervolgens getoetst aan de overeengekomen projectscope (kwaliteit, budget en tijd) en de beoogde effecten (verkeer, ruimte, leefomgeving, natuur, economie, etc.). Parallel hieraan wordt de uitvoering van de realisatie van deze nieuwe inrichting voorbereid.

De opdrachtformulering voor het project Planuitwerking Zuidelijke Ringweg Groningen luidt als volgt:

“Het binnen de gestelde termijnen en budget realiseren van de benodigde informatie- en besluitvormingsproducten, die conform de afspraken in de bestuursovereenkomst dd. 10 november 2009 nodig zijn om te komen tot een vastgesteld TB. Dit TB dient te leiden tot een project dat met beheersbare risico's kan worden gerealiseerd”

3 Projectaanpak

In de planuitwerking wordt het BVA nader uitgewerkt en wordt de uitvoering van de realisatie voorbereid. Daarbij staat de opgave om de ZRG2 op bestaand tracé te realiseren niet meer ter discussie. Wel kan de exacte inpassing nog binnen marges variëren. De marges waarbinnen de voorkeursbeslissing nog mag variëren, zijn in de voorkeursbeslissing vastgelegd. In beginsel gelden hier voor weginfrastructuur de huidige bandbreedtes trajectnota/MER (100meter aan weerszijden, 2 meter omhoog/omlaag).

3.1 Kaders en randvoorwaarden

De projectopdracht wordt gerealiseerd vanuit de volgende projectspecifieke kaders en randvoorwaarden:

1. Wettelijke kaders

- *Tracéwet*: In de (vernieuwde) Tracéwet is bepaald dat en hoe de aanleg of wijziging van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg plaats vindt. In de wet zijn de procedures en de regelgeving hierover vastgelegd.
- *MER*: Vanwege de gemoderniseerde m.e.r.-wetgeving die per 1 juli 2010 van kracht is zal in de planuitwerking ZRG2 een ProjectMER ZRG2 worden opgesteld, gericht op het bepalen van de effecten van het BVA. Bij de start van het m.e.r.-onderzoek wordt een kennisgevingprocedure gevolgd en worden de wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek.
- *Crisis- en Herstelwet*: De ZRG2 is opgenomen in bijlage 2 van de Crisis- en Herstelwet. Dientengevolge heeft de planuitwerking betrekking op slechts één alternatief, het BVA. Daarnaast is bepaald dat de ProjectMER geen onderwerp is van verplichte toetsing door de Commissie m.e.r. De Commissie m.e.r. zal derhalve niet om advies over de MER gevraagd worden. Dit betekent dat de advisering en besluitvorming over het MER en het OTB in één advies- en besluitvormingstraject OTB/MER kan worden doorlopen.

Als einddatum voor de CHW geldt 1 januari 2014, met dien verstande dat de CHW van toepassing blijft op besluiten of handelingen ter uitvoering van een project indien het eerste besluit ter uitvoering van dat project is genomen voor 1 januari 2014 (een door de minister van Infrastructuur en Milieu vastgesteld Tracébesluit, daarna beroepsprocedure Raad van State)

2. Bestuurlijke kaders

- *Bestuursovereenkomst ZRG2*: In de Bestuursovereenkomst van 10 november 2009 zijn de afspraken over de samenwerking en taakverdeling tussen de betrokken bestuurlijke partners over de realisatie van het BVA ZRG2 vastgelegd.
- *RSP*: In het Convenant rijk -regio Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP) is € 624 miljoen, waarvan € 200 miljoen ten laste van het MIRT, beschikbaar gesteld voor het project ZRG2. Het project ZRG2 staat op de lijst van concrete projecten waarover in het convenant RSP is vastgelegd: Voor deze concrete projecten is de vraag óf zij zullen worden uitgevoerd bestuurlijk niet meer aan de orde. De planuitwerking gaat vooral over de vraag 'hoe en wanneer'.
- *Vastgestelde documenten Verkenning ZRG2*: In de aanloop naar het besluit tot aanvang van de planuitwerking ZRG2 zijn al een aantal onderzoeken uitgevoerd en besluiten genomen, die kaderstellend zijn voor de te maken afmaken afwegingen tijdens de planuitwerking. Een overzicht van relevante besluiten en documenten is opgenomen in de bijlage bij dit projectplan.
- *De Spelregels van het MIRT*: De MIRT-spielregels beschrijven de besluitvormingsstappen voor de projecten in het MIRT.

3. Beleidskaders

Beleidskaders Rijk

- *Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak*: In de Nota Mobiliteit en de obiliteitsaanpak is het nationale verkeers- en bereikbaarheidsbeleid vastgelegd.
- *Architectuurnota*: De Architectuurnota geeft uitwerking aan het verankeren van ontwerp c.q. 'de ruimtelijke component' in rijksprojecten en -programma's, zoals vervat in de doelstelling 'Ontwerpen voorop'.

Regionale beleidskaders

- Regiovisie Groningen-Assen, 2005
- Netwerkanalyse Groningen-Assen, 2006

Provinciaal beleidskader:

- Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009-2013

Gemeentelijke beleidskaders

- Nota Duurzame Mobiliteit, Beleidsnota Verkeer en Vervoer 2007-2010
- Groningen, Centrale Zone, 2006
- Structuurvisie Stad op Scherp, 2009
- Economisch beleidsplan G-kracht, 2009
- Groenstructuurvisie Groene Pepers, 2009
- Participatienota.

4. Uitvoeringskaders

- *RWS Projectbeheersing en sturing D1-D2-D3*: De brief van de DG RWS betreffende de beheersing en sturing van projecten, omvat nadere afspraken op het gebied van de sturingslijnen, scope, financiën, planning en risicomangement voor projecten die door RWS worden uitgevoerd.
- *RWS Werkwijzer Planstudies Droog en Werkwijzer Aanleg*: De Werkwijzers Planstudies Droog en Aanleg omvatten verplichte normen, richtlijnen en handreikingen voor gestandaardiseerde werkprocessen voor de uitvoering van planstudies en realisatieprojecten, waarbij RWS als hoofduitvoerder optreedt.
- *RWS Handleiding System Engineering*
- *Sneller&Beter*: Sneller&Beter beschrijft een aanpak om te komen tot een snellere en betere besluitvorming in de planuitwerking, door het werken met een BVA, overeenstemming bij de start over scope en budget, zinvolle bepaling van de effecten van de te onderzoeken oplossingsrichting, intensieve stakeholderparticipatie over inpassing, vroegtijdige marktbetrokkenheid op basis van een functioneel programma van eisen.

3.2 Uitgangspunten aanpak

De projectaanpak voor de planuitwerking van ZRG2 wordt gekenmerkt door de volgende zeven aspecten

1. *Integraal projectmanagement (IPM)*: Om de producten binnen de gestelde scope te realiseren zijn de processen, gezien de complexe situatie en vanwege de gekozen samenwerkingsorganisatie, in lijn met het Integraal Projectmanagementmodel van Rijkswaterstaat (IPM), zoals beschreven in de Werkwijzer Aanleg.
2. *Regie op integrale ontwerppogave*: De Zuidelijke Ringweg Groningen ligt in hoogstedelijk gebied en heeft hierdoor een nauw verband met de omgeving, ten aanzien van milieu, ruimte, onderliggend wegennet etc. Daarom gaat het BVA uit van één samenhangende visie op stad en weg, waarin de bereikbaarheid wordt gekoppeld aan de verbetering van de omgevingskwaliteit en het ruimtelijk-economisch ontwikkelperspectief. Het BVA heeft een conceptuele uitwerking gehad die in de planuitwerking nog nader moet worden uitgewerkt, geconcretiseerd en geoptimaliseerd voordat de effecten in het kader van de MER-rapportage in beeld kunnen worden gebracht. Samen met het Kwaliteitsteam is de keuze gemaakt om de vormgeving van de weg, de stedelijke inpassing, milieu en veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving als één integrale ontwerppogave op te pakken, onder eigen regie van de projectorganisatie als een gezamenlijke ontwerppogave van Gemeente, Provincie en Rijkswaterstaat.
3. *Selectieve uitbesteding planuitwerking*: De complexe fysieke en maatschappelijke omgeving waarbinnen dit project moet worden gerealiseerd vraagt om een stevige centrale regie op de werkzaamheden in de planuitwerking. De projectorganisatie voert de regie van het ontwerp en stedelijke inpassing grotendeels zelf en kiest bewust niet voor integrale uitbesteding

van het totale ontwerp en de OTB/MER aan een ingenieursbureau. Daarom zal bij de uitvoering van de planuitwerking geen integrale uitbesteding plaatsvinden maar gewerkt worden op basis van selectieve uitbesteding van onderzoek aan gespecialiseerde bureaus, met een zware inzet door de projectorganisatie bij het voeren van de centrale regie.

4. *Strategisch omgevingsmanagement*: De discussie over de Zuidelijke Ringweg Groningen staat hoog op de politieke agenda en wordt door externe belanghebbenden (publiek, landelijke en regionale politiek, bedrijfsleven) onder grote belangstelling gevolgd. Het uitvoeren van een project in deze context vraagt daarom om een gedegen stakeholdersanalyse en een constructieve dialoog met belanghebbenden, zodat zij goed zijn geïnformeerd over inhoud en voortgang en hun inbreng binnen de mijlpalen van het project tijdig kunnen leveren.
5. *Flexibel waar nodig en projectmatig tempo te maken*: De projectomgeving is dynamisch en complex en staat onder permanente beïnvloeding van veranderingen vanuit de omgeving. Aan de andere kant dient het project te worden beheerst binnen een 4-tal kaders: scope, geld, tijd en risico's in relatie tot de projectomgeving. Kern van de planuitwerking ZRG2 is daarmee: een scope met hoogwaardige kwaliteit binnen het beschikbare budget en met beheersbare risico's. Daarbij staan de ambities van Sneller & Beter ten aanzien van een snelle en goede besluitvorming bij de planuitwerking van de projecten centraal. Vanwege de bijzondere complexiteit van het project ZRG2 wordt voor de planuitwerking 2,5 jaar aangehouden, iets langer dan de Sneller-&-Beter- doelstelling van 2 jaar.
6. *Vroegtijdige marktbenadering realisatie*: De discussie over de Zuidelijke Ringweg Groningen kent een lange historie en is gebaat bij snelle en goede besluitvorming. In 2008 is als onderdeel van de verkenningsfase de meerwaardetoets Marktscan uitgevoerd. Uit deze marktscan is naar voren gekomen dat vervlechting een belangrijke meerwaarde kan opleveren voor dit project in termen van tijd, geld en kwaliteit. Ook is een vervlechtingsnotitie opgesteld. De betrokkenheid van marktpartijen zal overigens sterk afhangen van de vrijheden in ontwerp en scope die vanuit de doelstellingen van ruimtelijke kwaliteit aan de markt gegeven kunnen worden. Vooralsnog is door de projectorganisatie als uitgangspunt gekozen dat bij de vaststelling van het OTB/MER de aanbestedingsprocedure zal starten en dat gestart kan worden met de realisatie op het moment van vaststelling van het TB.
7. *Bereikbaarheidsplan Groningen*: Voor het economische functioneren van de stad Groningen en de regio, maar het leefcomfort van de inwoners is het belangrijk dat gedurende de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg alles op alles wordt gezet om het verkeersysteem goed te laten functioneren. De 'winkel blijft tijdens de verbouwing open'. De Zuidelijke Ringweg Groningen vervult een belangrijke functie als onderdeel van het stedelijke en regionale netwerk. Een belangrijk onderdeel van de planuitwerking ZRG2 is het voorbereiden van maatregelen om de bereikbaarheid van de stad te kunnen garanderen tijdens de ombouw van de ringweg. Zoals eerder opgemerkt vindt opstelling van het Bereikbaarheidsplan wel plaats tijdens de planuitwerking, zij maakt hier echter geen onderdeel van uit.

3.3 Resultaten

Het project planuitwerking ZRG2 levert de volgende resultaten:

1. Kennisgeving

Na het verlenen van de opdracht voor de planuitwerking ZRG2 wordt door DGMO namens het Bevoegd Gezag een openbare Kennisgeving van het voornemen tot het uitvoeren het m.e.r.-onderzoek ter inzage gelegd. Op basis van deze Kennisgeving kunnen zienswijzen op het voornemen worden ingediend. Ook worden de wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen op basis van de Kennisgeving geraadpleegd.

2. OTB/MER

In de milieueffectrapportage (MER) worden de effecten van de ZRG2, uitgesplitst naar de verschillende mogelijke uitwerkingen van het BVA, beschreven. De effecten worden afgezet tegen de huidige situatie, inclusief de autonome ontwikkelingen (referentiesituatie). Het OTB/MER geeft inzicht in en helderheid over de door het Bevoegd Gezag gemaakte keuze uit de beschouwde inrichtingsvarianten en de hierbij gemaakte afweging. Het besluit omvat de volgende elementen:

- hoofdkeuzen met betrekking tot het integraal ontwerp, incl. ruimtebeslag en begrenzing en betrokkenheid belanghebbenden bij hoofdkeuzes.
- onderscheidende effecten (doelbereik, kosten, milieu, etc.) onderzochte inrichtingsvarianten en wijze waarop voldaan wordt aan wettelijke eisen op het gebied van milieu, veiligheid en Natura 2000

Parallel hieraan worden ten behoeve van de voorbereiding van de realisatie de volgende onderwerpen uitgewerkt:

- een inkoopplan realisatie met daarin de afweging van de te hanteren aanbestedingsprocedure en contractvorm voor inschakelen markt
- een definitieve raming en verdeling kosten en opbrengsten (voor uitvoering, instandhouding en/of exploitatie) en kasritmes middels een businesscase
- de planning en organisatie van de uitvoering incl. de verantwoordelijkheden en inbreng van de betrokken partijen daarbij, de concrete afspraken over de afwikkeling daarvan, het benodigde taakstellend budget en de bemensing
- vormgeving van de zogenaamde opleveringstoets, waarin na oplevering van het project wordt nagegaan of en hoe voldaan wordt aan de beoogde doelen..

3. TB

Het OTB/MER is onderwerp van inspraak en advies door de wettelijke adviseurs en de betrokken bestuursorganen. Na afweging en verwerking van de uitgebrachte zienswijzen en adviezen wordt het TB vastgesteld door het Bevoegd Gezag. Het TB staat vervolgens open voor de mogelijkheid voor bezwaar en beroep bij de Raad van State voordat het onherroepelijk wordt vastgesteld.

3.4 Kosten

De raming van kosten voor de uitvoering voor de planuitwerking ZRG2 bouwt voort op de in paragraaf 3.2 geformuleerde uitgangspunten voor de aanpak.

De doorlooptijd vanaf de opdrachtverlening voor de uitvoering van de planuitwerking tot en met de vaststelling van het TB geraamd op 2,5 werkjaar. De complexiteit van de opgave, gecombineerd met de beoogde selectieve uitbesteding, vraagt om een substantiële inzet door de projectorganisatie.

Tijdens de planuitwerking zal een aanvang gemaakt worden met de werkzaamheden ten behoeve van de realisatiefase, op het gebied van de marktbenadering en conditionering, het omgevingsmanagement en de uitwerking van het bereikbaarheidsplan Groningen. Tevens zal aansluitend op de vaststelling van het TB en voorafgaande aan de feitelijke start van de realisatie een substantieel deel van de projectorganisatie in stand gehouden dienen te worden om de doorlopende werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van het project uit te voeren. De kosten voor de uitvoering van deze werkzaamheden komen ten laste van het realisatiebudget.

Hieronder wordt een overzicht van de met de planuitwerking ZRG2 gemoeide kosten en, in een aparte tabel, de kosten van de van de werkzaamheden die worden uitgevoerd tijdens de planuitwerking maar onderdeel uitmaken van de realisatiefase. Het kostenoverzicht voor de planuitwerking betreft de periode van 1 januari 2010, de start van de voorbereiding van de planuitwerking, tot en met een vastgesteld TB (uiterlijk 01-07-2013). Het kostenoverzicht voor de werkzaamheden ten behoeve van de voorbereiding van de realisatie betreft de periode van 1 januari 2011 tot en met het onherroepelijk TB, als startpunt voor de realisatie (uiterlijke 31-12-2013)

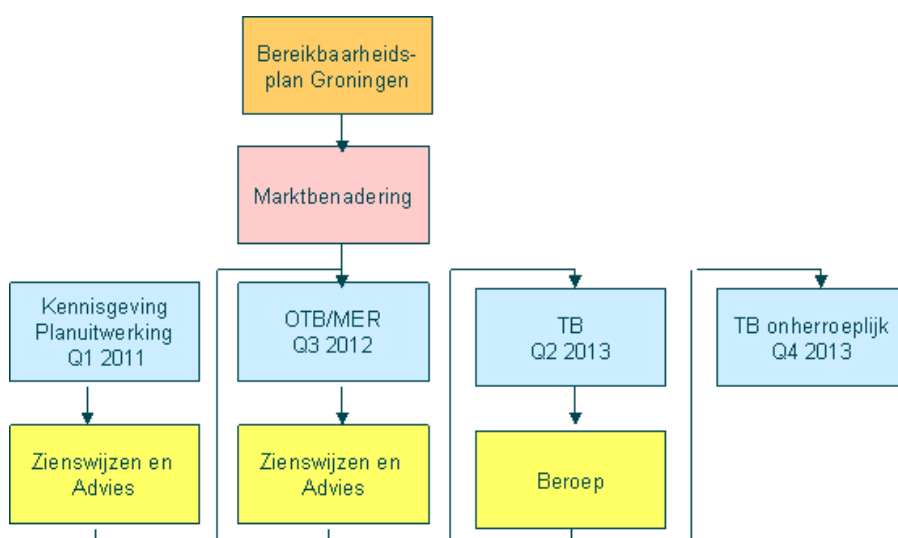
Raming planstudiekosten ZRG2 (bedragen incl BTW)								
periode nov-2010 t/m 2013					versie: 28-10-2010			
1.	INTERNE KOSTEN							
	Personele kosten (direct projectgerelateerde kosten)			EPK	Totaal EPK	IK	Totaal IK	Totaal
		aantal fte	tarief per fte	x 3 (jr)				
	Inzet Rijkswaterstaat	6,2	111.000	3,0		2.064.600		
	inzet extern, gemeente, provincie	10,0	130.000	3,0	3.900.000			
	projectdirectie				1.200.000			
	Additioneel markt tarief externen		30.000	3,0	180.000			
	Totaal personele kosten	16,2					2.064.600	7.344.600
2.	Voorbereiding planuitvoering 2010							
	Voorbereiding planuitvoeringsfase pva.			523.000				
	Totaal voorbereiding planuitvoering 2010				523.000			523.000
3.	EXTERNE PLANSTUDIE-KOSTEN							
	Onderzoekskosten t/m OTB							
	verkeer (incl. verkeersmodellen)				500.000			
	ontwerp				400.000			
	kostenraming				100.000			
	milieu (geluid, lucht, bodem/water)				500.000			
	archeologie				200.000			
	stedebouw				600.000			
	natuur				100.000			
	integrale veiligheid				150.000			
	juridisch advies				100.000			
	tunnelveiligheid				500.000			
	communicatie (info-avonden, advertenties, website e.d.)				400.000			
	afronden OTB/MER				350.000			
	Totaal onderzoekskosten t/m OTB					3.900.000		
	Tracébesluit (TB)							
	kosten tracébesluit				200.000			
	Totaal OTB/TB					4.100.000		4.100.000
	Onvoorzien 15% van sub totaal OTB/TB					615.000		615.000
	Totaal kosten OTB/TB incl. onvoorzien					4.715.000		4.715.000
4.	TOTAAL PLANSTUDIE-KOSTEN							
	Totaal planstudiekosten ZRG2				10.518.000		2.064.600	12.582.600

Raming voorbereidingskosten realisatie ZRG2								
periode jan 2011 t/m dec 2013					versie: 14-10-2010			
1.	INTERNE KOSTEN							
	Personele kosten (direct projectgerelateerde kosten)			EPK	Totaal EPK	IK	Totaal IK	Totaal
		aantal fte	tarief per ft x 3(jaar)					
	Inzet Rijkswaterstaat	2,2	111.000	3,0		732.600		
	inzet extern, gemeente, provincie	2,3	130.000	3,0	897.000			
	Totaal personele kosten	4,5				897.000	732.600	1.629.600
2.	EXTERNE REALISATIE IN PLANSTUDIEKOSTEN							
	Onderzoekskosten							
	task force bereikbaarheid				200.000			
	marktverkenning				100.000			
	kabels en leidingen				100.000			
	subtotaal onderzoekskosten					400.000		400.000
	Onvoorzien 15% van sub totaal					60.000		60.000
	Totaal externe realisatie in planstudiekosten					460.000		460.000
3.	Huisvestingskosten							
	investeringskosten				200.000			
	huur (3 jaar)				400.000			
	Totaal huisvestingskosten					600.000		600.000
4.	TOTAAL REALISATIE IN PLANSTUDIEKOSTEN							
	Totaal voorbereidingskosten realisatie ZRG2				1.957.000		732.600	2.689.600

Zoals ook overeengekomen in de Bestuursovereenkomst van 10 november 2009 komen zowel de kosten voor de planuitwerking als de realisatie van het project ten laste van het taakstellend budget van € 624 miljoen (prijspeil 2007) voor het project ZRG2.

3.5 Mijlpalen

Samengevat kent het project planuitwerking ZRG2 de volgende producten en mijlpalen. In het overzicht zijn tevens de voorgeschreven activiteiten richting derden opgenomen, die nodig zijn om te komen tot vaststelling van de onderscheiden producten.



Met deze mijlpalenplanning is rekening gehouden met:

- de randvoorwaarden die gesteld worden door de Crisis- en Herstelwet (Uiterlijk 1-1-2014 een door de minister vastgesteld Tracébesluit om binnen de werkingskracht van deze wet te blijven)
- De ambities van Sneller & Beter ten aanzien van een snelle en goede besluitvorming bij de planuitwerking van de projecten.

Daarom is het opleveringsmoment van het TB op Q2 2013 vastgesteld en daarmee een veiligheidsmarge te hebben t.o.v. 1-1-2014.

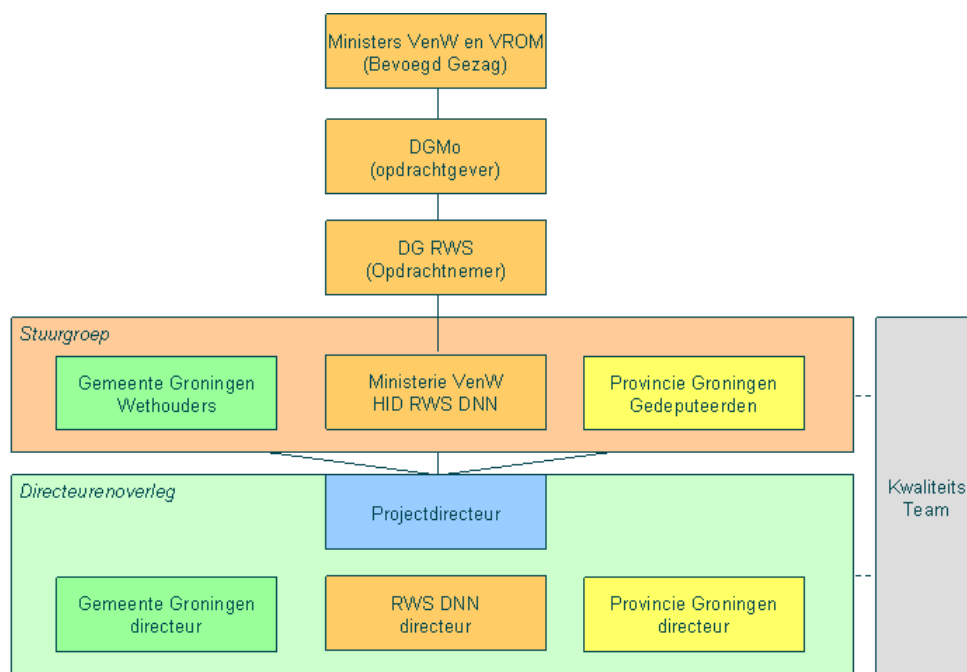
4 Organisatie

4.1 Projectsturing

De sturing van het project vindt plaats in overeenstemming met de afspraken in de Bestuursovereenkomst, binnen het mandaat dat het Bevoegd Gezag heeft gegeven in het kader van de opdracht planuitwerking. Besluitvorming door het Bevoegd Gezag vindt plaats na advies van de regionale partners. Mogelijk en indien noodzakelijk vindt daarover overleg plaats tussen rijk en regio in het halfjaarlijkse BO MIRT.

Het Rijk is Bevoegd Gezag, opdrachtgever en initiatiefnemer ten aanzien van de planuitwerking ZRG2. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu DG MO functioneert als opdrachtgever namens het Bevoegd Gezag. De opdracht tot uitvoering wordt door de DG Mobiliteit verstrekt aan de DG RWS, op basis van het daartoe opgestelde projectplan planuitwerking ZRG2.

Tussen de DG RWS en de HID DNN wordt een managementcontract afgesloten waarin de afspraken met betrekking tot de uitvoering van de planuitwerking ZRG2 zijn vastgelegd. Deze afspraken moeten aansluiten op het scopeformulier, waarin deze afspraken zijn uitgewerkt. Het scopeformulier vormt de basis voor de trimesterrapportage tussen HID DNN en DG RWS. De projectdirecteur ZRG2 stuurt als uitvoerder de projectopdracht aan.



Stuurgroep

De Stuurgroep Zuidelijke Ringweg Groningen bestaat uit vertegenwoordigers van de Regionale Partijen en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De HID van Rijkswaterstaat Dienst Noord-Nederland vertegenwoordigt het Ministerie in de Stuurgroep. Conform de bestuursovereenkomst is zij het

gemeenschappelijke bestuurlijke orgaan van de betrokken regionale partners, dat het Bevoegd Gezag adviseert t.a.v. besluiten over invulling, oplossingen, risico's en voortgang van de planuitwerking en de realisatie van het BVA ZRG2. Partijen werken daarbij maximaal samen met behoud van ieders formele bevoegdheden. Ze nemen hun beslissingen met betrekking tot de uitvoering van de Bestuursovereenkomst in onderling overleg. Het halfjaarlijks Bestuurlijk Overleg MIRT Noord-Nederland kan worden benut indien er zich bestuurlijke discussiepunten voordoen, dan wel als de voortgang dit vereist.

De Stuurgroep komt in beginsel ieder kwartaal bijeen (kan ook vaker afhankelijk van de ontwikkelingen) en kent de volgende samenstelling:

- Mw. C.T. Dekker. Wethouder Gemeente Groningen. Portefeuille: Verkeer en Vervoer, Financiën, Coördinatie Binnenstadsontwikkeling, Duurzaamheid en Milieu
- Dhr. F. de Vries. Wethouder Gemeente Groningen. Portefeuille: Ruimtelijke Ordening, Volkshuisvesting, Wijkvernieuwing, Grondzaken, Monumenten. Coördinatie Grote Stedenbeleid, Sport
- Dhr. M.J. Jager (voorzitter). Gedeputeerde Provincie Groningen. Portefeuille: Verkeer en Vervoer, Energie, Samenwerkingsverband Noord-Nederland (Dagelijks Bestuur)
- Dhr. W.J. Moorlag. Gedeputeerde Provincie Groningen. Portefeuille Ruimtelijke Ordening, Financiën, Grote Projecten, Grondbeleid, Lid IPO.
- Dhr. P. Struik. Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat Dienst Noord-Nederland, Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Dhr. J.G. Hillen (Projectdirecteur, vaste adviseur van de Stuurgroep)
- Dhr. H.J.M. Scholten (Bestuurlijk projectsecretaris, secretaris van de Stuurgroep)

De leden van de Stuurgroep treden in de Stuurgroep op als vertegenwoordiger van hun organisatie. Tevens dragen zij zorg voor het informeren van hun organisatie over de uitvoering van het project en de in dat kader te verstrekken adviezen ten behoeve van de besluitvorming. Belangrijke adviesonderwerpen zijn de reikwijdte en het detailniveau van het m.e.r.-onderzoek, de afweging van de mogelijke uitvoeringen van het BVA en het OTB/MER. .

Binnen de Stuurgroep loopt de primaire aansturingslijn naar de minister van Infrastructuur en Milieu via de HID Noord Nederland. Als opdrachtnemer is hij tevens verantwoordelijk voor de voortgang van de uitvoering van de planuitwerking, conform de afspraken met de opdrachtgever, vastgelegd in het projectplan en de daaraan gekoppelde opdrachtverstrekking.

Projectdirecteur

De projectdirecteur heeft als opdracht om de planuitwerking ZRG2 slagvaardig en resultaatgericht, doelmatig en beheerst en met draagvlak van alle drie de partijen uit te voeren en het project zowel projectmatig als bestuurlijk op koers te houden. Hij geeft leiding aan een vrijgestelde projectorganisatie die in een samenwerkingsmodel van de drie partnerorganisaties Rijkswaterstaat Noord Nederland, Gemeente Groningen en Provincie Groningen het project uitvoert.

De projectdirecteur treedt zowel intern als extern op als vertegenwoordiger van de projectorganisatie. Hij zorgt voor de afstemming met de Stuurgroep, de HID Noord-Nederland (verantwoordingslijn), het Directeuren Overleg en de vertegenwoordigers van DG Mo, DG RWS (SDG en PDPD). Tevens is hij het gezicht van de projectorganisatie naar buiten en onderhoudt in dat kader contacten met externe partijen, zoals bedrijven, maatschappelijke organisaties, overheden, belangenorganisaties, pers, media, etc.

De projectdirecteur voert de primaire aansturinglijn met de leden van de Stuurgroep. Hij bereidt de besluitvorming in de Stuurgroep voor en stemt deze vooraf af met de directeuren van Rijkswaterstaat Noord Nederland, de provincie Groningen en de gemeente Groningen in het Directeuren Overleg. Samen met de HID Noord Nederland voert hij – mede namens de regiopartijen - de voortgangsgesprekken met DG RWS en DG Mo.

Directeuren Overleg

De projectdirecteur is voorzitter van het Directeuren Overleg (DO). Het DO ondersteunt de projectdirecteur bij de uitvoering van zijn opdracht. Hij krijgt van het DO de mogelijkheden om leiding te geven aan een professionele projectorganisatie met voldoende kwaliteit, capaciteit en uitvoeringskracht. De rol van het DO is faciliterend, voorwaardenstellend, toetsend, beoordelend van aard.

Het Directeuren Overleg bestaat uit:

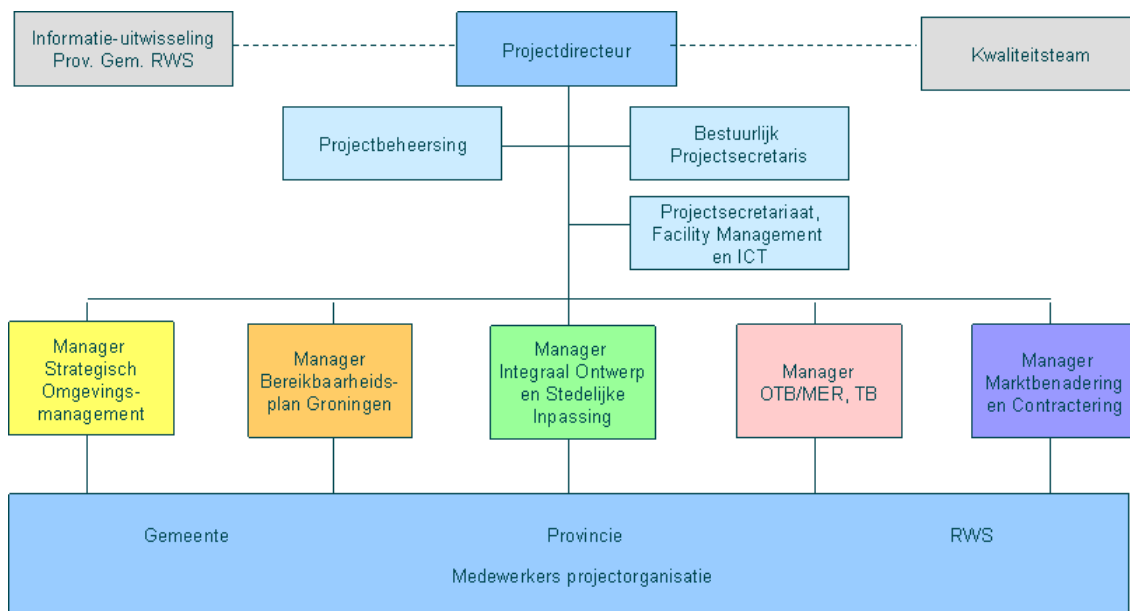
- Dhr. J.G. Hillen (Projectdirecteur, voorzitter)
- Dhr. L. Schouwstra (tot 1 januari 2011 waargenomen door Mw. Bernhardt).
Directeur Wegen en Verkeer, Rijkswaterstaat Dienst Noord-Nederland
- Dhr. B. Popken. Directeur Projecten, Dienst ROEZ, Gemeente Groningen
- Dhr. H. Schrikkema. Directeur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken,
Programma's en Projecten, Projectdirecteur Meerstad, Blauwe Stad en RSP,
Provincie Groningen
- Dhr. H.J.M. Scholten (Bestuurlijk projectsecretaris, secretaris van het DO)

4.2 Projectorganisatie

De planuitwerking van het project ZRG2 wordt uitgevoerd door de projectorganisatie ZRG2. Vanwege de sterke verwevenheid van de ZRG2 met het ringwegenstelsel in beheer bij de provincie en de stedelijke omgeving is gekozen voor een gezamenlijke deelname van RWS, provincie Groningen en de gemeente Groningen aan deze projectorganisatie.

De projectorganisatie is opgebouwd uit een projectdirectie, onder leiding van de projectdirecteur en vijf deelprojecten, elk onder leiding van een deelpro-

jectmanager. De projectdirecteur vormt samen met de bestuurlijk projectsecretaris, de manager projectbeheersing en de managers van de deelprojecten het Projectteam (PT).



Hieronder wordt een korte beschrijving gegeven van de producten en activiteiten van de projectie, de projectbeheersing en de vijf onderscheiden deelprojecten.

Projectdirectie

De projectdirecteur heeft de dagelijkse leiding over het project, stuurt het projectteam aan en is eindverantwoordelijk voor de vormgeving, kwaliteit en werkwijze van de projectorganisatie en het projectresultaat. Hij maakt daarbij zo goed mogelijk gebruik van de deskundigheid, competenties van de betrokken partners.

De projectdirecteur wordt in zijn functioneren ondersteund door een bestuurlijk projectsecretaris, een projectsecretariaat en een manager projectbeheersing

- De bestuurlijk projectsecretaris zorgt voor de voorbereiding van besluitvorming, de agendavoorbereiding en verslaglegging van het PT, het DO en de Stuurgroep, de bewaking van de samenhang met andere beleidskaders en de rapportage en beantwoording van vragen van B&W, GS, TK, etc.
- Het projectsecretariaat draagt zorg voor de benodigde secretariële ondersteuning projectdirecteur en projectteam, het office en facility management en ICT-zaken
- De manager projectbeheersing zorgt voor de monitoring en beheersing van de scope, budget en kosten, planning en voortgang, de kwaliteitsborging en het risicomangement van het project

In aanvulling op de verantwoording van de projectactiviteiten via het directu-
renoverleg naar de Stuurgroep is het van belang dat op regelmatige basis een

operationele informatie-uitwisseling plaats vindt met vertegenwoordigers van de meest betrokken onderdelen van de Provincie, Gemeente (ROEZ) en RWS (MZH en VDGD), als ook met het Kwaliteitsteam. De projectdirecteur organiseert deze afstemming op periodieke basis en betreft daarbij zonedig ook de overige leden van het PT.

Deelprojecten

Tijdens de planuitwerkingsfase worden als onderdeel van het project ZRG2 de volgende deelprojecten uitgevoerd: Integraal ontwerp en stedelijke inpassing, MER/OTB/TB, Bereikbaarheidsplan Groningen, Marktbenadering en contractering en Strategisch omgevingsmanagement. De activiteiten in het kader van de deelprojecten Bereikbaarheidsplan Groningen en Marktbenadering en contractering zijn daarbij (deels) geen onderdeel van planuitwerking, maar van de realisatie, Hieronder worden de verschillende deelprojecten en de activiteiten daarbinnen kort beschreven.

Integraal ontwerp en stedelijke inpassing

Dit deelproject heeft als taak: onder eigen regie een integraal ontwerp opstellen en een functioneel programma van eisen ten behoeve de realisatie van de ZRG2: De producten zijn:

- Ontwerpvisie Stad en Landschap
- Ontwerpvisie Weg
- Integrale ontwerpuitwerkingen BVA
- Effectenonderzoek ontwerpuitwerkingen t.b.v. de MER
- Functioneel Programma van Eisen
- Vroegtijdig start conditionering
 - . te doorlopen wettelijke procedures en vergunningverlening.
 - . noodzakelijke verwerving van grond en vastgoed
 - . planshade en schadeafhandeling
 - . verplaatsen kabels en leidingen
 - . objecten in de ondergrond (archeologie, explosieven)

De systematiek van System Engineering zal worden toegepast in dit deelproject, waarbij op een systematische wijze onderscheid wordt gemaakt tussen de primaire doelstellingen van het project, de topeisen waaraan het project moet voldoen en de daarvan afgeleide functionele eisen, die uiteindelijk leiden tot het integraal ontwerp.

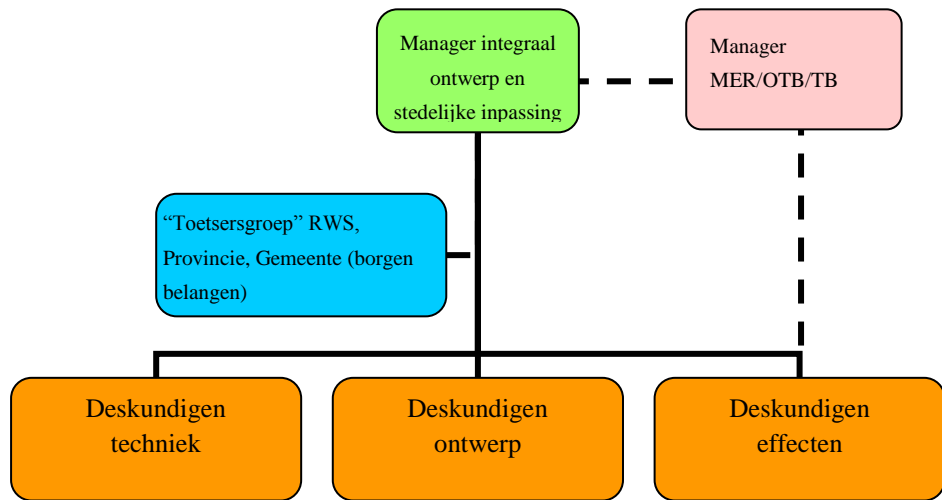
MER/OTB/TB

Dit deelproject heeft als taak het opleveren van de besluitvormingsdocumenten ten behoeve van de OTB/MER, het (onherroepelijk) Tracébesluit en het uitvoeringsbesluit en het begeleiden van de in dat kader benodigde voorbereidende activiteiten (zienswijzen en advies, voortoetsen, bezwaar en beroep).

De producten zijn:

- Kennisgeving
- Besluit OTB/MER
- Tracébesluit

De manager OTB/MER/TB is sturend voor de samenhang in de besluitvormende documenten binnen de gestelde kaders van scope, geld, tijd en risico's. Hij werkt daarbij intensief samen met de Manager Integraal ontwerp, die verantwoordelijk is voor de inhoudelijke kwaliteit van het ontwerp en de stedelijke inpassing.



Bereikbaarheidsplan Groningen

Dit deelproject heeft als taak maatregelen voor te bereiden die nodig zijn om de bereikbaarheid van stad Groningen en omgeving tijdens de periode van ombouw ZRG te waarborgen (borging bereikbaarheid individuele bedrijven en omwonenden). Dit deelproject zal goed worden afgestemd met de bredere aanpak van het verkeersmanagement en het mobiliteitsmanagement in de Regio Groningen-Assen. De producten zijn

- Slim bouwen en faseren
- Implementatie verkeersmanagement
- Mobiliteitsmanagement
- Voorbereiden communicatie met de weggebruiker (i.s.m. de manager SOM)

Marktbenadering en Contractering

Marktbenadering en contractering is verantwoordelijk voor het opstellen van de inkoopplannen, de contractvoorbereiding, aanbesteding en contractbeheersing (contractbewaking). De producten zijn:

- Contractering planuitwerking (uitbesteding aan ir-bureau's)
- Marktbenadering realisatie (onderzoek naar samenwerkingsmodellen en innovatieve contractvormen)
- Voorbereiding van de aanbesteding van de realisatiefase.

De voorbereiding van het project ZRG2 vraagt om een sterke regie vanuit de projectorganisatie, vanwege de complexiteit van de omgeving waarbinnen het project moet worden uitgevoerd. Deze complexiteit overziende wordt in dit projectplan de vaststelling van het OTB/MER als het vroegste moment voor formele aanbesteding van de realisatie gedefiniëerd (start Europese aanbesteding).

Strategisch Omgevingsmanagement

Dit deelproject heeft als taak het behouden en verder ontwikkelen van maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak. Borging van private belangen aanliggende bedrijven en omwonenden. Daarnaast heeft het deelgebied een belangrijke taak in de informatievoorziening naar de omgeving en verzorgt de communicatie en public affairs. De producten zijn:

- Stakeholdersanalyse en krachtenveldanalyse
- Borging belangen bedrijven en omwonenden
- Communicatie en informatie.

Bemensing

Het projectplan vormt de basis voor de inschatting van de voor de planuitwerking ZRG2 benodigde personele capaciteit en kwaliteit. Op basis van het projectplan en onderliggende deelplannen is de benodigde capaciteit voor de projectorganisatie excl. uitbesteding op 21,5 fte bepaald, waarvan 17 fte wordt ingezet op de planstudiefase en 4,5 fte op de voorbereiding van de realisatiefase.

<i>Deelprojectplannen</i>	<i>f.t.e. plan- uitwerking</i>	<i>f.t.e. realisatie</i>
Projectdirectie	3,2	
Projectbeheersing	2,5	
MER/OTB/TB/UB	1,2	
Integraal ontwerp en stedelijke inpassing	7,5	
Strategisch omgevingsmanagement	1,6	
Marktbenadering en contractering	1,0	1,5
Bereikbaarheidsplan Groningen		3,0
TOTAAL	17	4,5

Voor een goed projectresultaat zijn de juiste mensen op de juiste plek en de continuïteit van de projectorganisatie van cruciaal belang. De totale projectbemensing bestaat uit een mix van medewerkers vanuit de verschillende partnerorganisaties en adviseurs en specialisten van de markt. Leidend voor de bemensing van de projectorganisatie zijn inhoudelijke kwaliteit en deskundigheid. Daarbij zal zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van relevante kennis en ervaring bij de partnerorganisaties, die is opgebouwd in de eerdere fasen van het project. Sommige onderwerpen liggen van nature meer of minder in het verlengde van de rol van specifieke partners. Daar wordt met de bemensing van de onderscheiden deelprojecten op ingespeeld.

De inhuur van mensen ten behoeve van de projectorganisatie wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de projectdirecteur. Uitbesteding van studies aan externe bureaus geschiedt zoveel mogelijk via de inkoopwijze van RWS DNN, op basis van het raamcontract ingenieursdiensten van RWS. Uitzonderingen om van raamcontracten af te wijken, zijn mogelijk als specifieke vraagstukken of bijzonder inhuur dat noodzakelijk maken. De projectdirecteur dient daartoe via het DO bij de HID DNN gemotiveerde voorstellen in.

Huisvesting

Op dit moment is het OCSW-gebouw in Groningen de locatie voor de projectorganisatie. Gelet op de beoogde omvang van de projectorganisatie voor de planuitwerking, het samenbrengen van drie culturen in een projectorganisatie, de vereiste intensieve samenwerking binnen de projectorganisatie en de bereikbaarheid voor projectmedewerkers en bezoekers, voldoet dit gebouw niet aan de eisen. Een alternatieve locatie die wel aan deze eisen kan voldoen wordt momenteel gezocht.

4.3 Kwaliteitsteam ZRG

Het kwaliteitsteam ZRG, bestaande uit bouwmeesters van Rijk, Provincie en Gemeente, dient zowel de projectdirecteur als de Stuurgroep, in eerste instantie via de projectdirecteur, van onafhankelijk advies over de integrale kwaliteit van de plannen voor ‘stad en snelweg’. Het binnen de grenzen van de afspraken over de uitvoering van het project koppelen van infrastructuurontwerp aan ruimtelijke kwaliteit en duurzame stedelijke ontwikkeling, vormt daarbij de kern. Het kwaliteitsteam ziet daarbij toe op de integrale kwaliteit van het ontwerp en de wijze waarop deze integrale kwaliteit wordt geborgd in de marktbenadering en aanbesteding.

4.4 Projectoverleg en afstemming

Naam	Frequentie	Doel	Deelnemers
BO MIRT Noord Nederland	2x per jaar	Afstemming discussiepunten uitvoering Bestuursovereenkomst	Minister, Afvaardiging van de SG,
Stuurgroepoverleg (SG)	4x per jaar	Besluitvorming uitvoering Bestuursovereenkomst	SG, Directeuren, PD, Best. proj. secr.
Opdrachtgever/opdrachtnemer Overleg	4 x per jaar	Besluitvorming uitvoering opdracht	DGMo, SDG/PDPD, HID, PD, Best. proj. secr
PAR-overleg	3x per jaar	Afstemming uitvoering opdracht	Staf DG, PD, HID, Dir. DNN, Manager PB, (DGMo)
Overleg Kwaliteitsteam	4x per jaar Ad-hoc op uitnodiging SG	Afstemming integraal ontwerp en stedelijke inpassing	PD, leden Kwaliteitsteam SG, PD, Vz Kwaliteitsteam
Directeurenoverleg (DO); De projectbeheersing wordt hier ook geagendeerd	Maandelijks; PB gekoppeld aan PAR-overleg	Afstemming uitvoering project	PD, Directeuren, Best. proj. secr. Manager PB
Informatieuitwisseling Partnerorganisaties	4x per jaar	Afstemming uitvoering project	Afvaardiging RWS/prov./ gem. (inhoudelijk niveau) met PD en Projectteam
Projectteamoverleg	Wekelijks	Besluitvorming uitvoering project	PD + deelprojectmanagers + best project secr.

Naast de georganiseerde overleggen worden voor het goed informeren van de projectorganisatie en de partnerorganisaties gebruik gemaakt van een projectdashboard een weekbericht van de projectdirecteur en een shared site. Ten behoeve van de informatie van de omgeving zullen een website en een informatiecentrum worden ingericht.

5 Projectbeheersing

5.1 Scope

Op basis van de uitkomsten van de uitgevoerde optimalisatie van het BVA, teneinde de scope en het taakstellend budget bij de start van de planuitwerking met elkaar in overeenstemming te brengen, is, als onderdeel van de vast te stellen projectscope, door de projectorganisatie een voorstel uitgewerkt over de keuze van de in de planuitwerking ZRG2 nader te onderzoeken BVA-uitwerkingen en de wijze waarop de kosten voor de realisatie daarvan worden gedekt.

Het geoptimaliseerde BVA wordt met bijbehorende raming van de realisatiekosten, als basis voor de voor de projectuitvoering, vastgelegd in een scopeformulier. Dit scopeformulier wordt voorbereid door de projectdirecteur. Die voert hierover overleg met RWS-DI. Het scopeformulier wordt ondertekend door de HID DNN en de DG RWS als verantwoordelijken voor de uitvoering van het project.

Het geoptimaliseerde BVA vormt tevens de basis voor de als onderdeel van het projectplan opgestelde kostenraming op basis van de SSK-methodiek. Deze raming wordt gedurende de looptijd van het project in het kader van de zogenaamde PAR-gesprekken regelmatig geactualiseerd. Indien, tijdens de uitvoering van de planuitwerking, scope en kostenraming uit elkaar gaan lopen zal het bij de aanvang van de planuitwerking uitgevoerde optimalisatieproces opnieuw worden doorlopen, met als resultaat dat scope en budget weer met elkaar in overeenstemming zijn.

5.2 Financiën

Realisatiebudget

Het projectbudget voor de realisatie van het bestuurlijke voorkeursalternatief ZRG bedraagt € 624 mln. prijspeil 2007, waarvan

- € 200 mln. uit het MIRT (gemaximeerd)
- € 424 mln. uit RSP (taakstellend)

Bepaling van het projectbudget conform het actuele prijspeil vindt plaats op basis van de toegekende prijsmutatie van overheidsinvesteringen, door toepassing van de zogenaamde Index Bruto OverheidsInvesteringen (IBOI). In de afgelopen jaren zijn de volgende toegekende IBOI-cijfers vastgesteld:

- 2008: 1,477%
- 2009: 2,137%
- 2010: 0,28%

Conform de afspraken in de Bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2, worden alle aan het project verbonden uitgaven, voor zover door partijen geaccordeerd, uit het budget bekostigd, onder meer:

- kosten van de in artikel 5 van de bestuursovereenkomst bedoelde projectorganisatie;
- collectieve voorbereidingskosten waaronder kosten van de planstudie inclusief de daarmee gemoeide personele kosten van partijen;
- vergoedingen voor reële en geldige ontwerpinspanningen van de deelnemers;
- kosten van verwerving gronden en vastgoed;
- kosten van leges van de infrastructuur;
- betalingen aan de opdrachtnemer;
- kosten van toezicht tijdens de bouw;
- aanspraken van derden naar aanleiding van de aanbestedingsprocedure;
- nadeelcompensatie;
- vergoeding van planschade;
- kosten van bodemsanering;
- toerekenbare verleggingkosten kabels en leidingen;
- toerekenbare kosten vanwege archeologie;
- kosten vanwege noodzakelijke natuurcompensatie;
- kosten voor mobiliteitsmanagement en verkeersmaatregelen tijdens de realisatie;
- andere kosten die zonder de voorbereiding of uitvoering van het project niet waren ontstaan.

Iedere partij draagt zelf de kosten van haar eigen lijnorganisatie ter realisatie van haar publiekrechtelijke taken en voor haar eigen bewaking van het project.

Over de Baten Lasten Dienst (BLD) zijn in het BO-MIRT dd 17 mei 2010 de volgende afspraken gemaakt:

- De all-in kosten (BTW, Voorbereiding en Toezicht, Onvoorzien en Risico's) zoals bedoeld in het RSP-convenant komen ten laste van het project.
- De externe planstudiekosten en de Baten-Lasten-Dienst (BLD) bijdrage maken onderdeel uit van de kosten voor 'Voorbereiding en Toezicht'.
- Specifiek voor de ZRG fase 2 is voor 'Voorbereiding en Toezicht' uitgegaan van 13%.
- Eventuele extra kosten voor 'Voorbereiding en Toezicht', gebaseerd op reële kosten en onderbouwing, komen, gegeven de afspraak uit RSP-convenant ten laste van het project. De kosten 'Voorbereiding en Toezicht' bedragen maximaal 20%.
- Dekking van deze extra kosten komt ten laste van de gereserveerde gelden voor Beheer en Onderhoud binnen het project ZRG fase 2.

Door de DG DGMO, opdrachtgever van de planuitvoering ZRG2, wordt aan de DG RWS als opdrachtnemer verzocht om tijdens de uitvoering pro-actief te sturen op het taakstellend budget van € 624 mln., prijspeil 2007 en dit uitgangspunt aan het begin van de planuitwerking te delen met de regionale partners. Dit zodat geen onbedoelde verwachtingen kunnen ontstaan over de dekking van eventuele budgetoverschrijdingen. Dit zal tot uitdrukking worden gebracht in de navolgende zinsnede in de opdrachtbrief voor de planuitwerking ZRG2 van DG DGMO aan DG RWS.

"Hierbij verzoek ik u tijdens het proces pro-actief te sturen op het taakstellend budget. Zodra er overschrijding van het benodigd budget dreigt die de regio niet zelf (bovenop het taakstellend budget) wenst te financieren, verzoek ik u

direct bijsturingmaatregelen te treffen voor zover die binnen het mandaat van RWS liggen. Dat betekent dat het bestuurlijk proces zo wordt ingericht dat vanaf de start mogelijke optimalisaties van het bestuurlijke voorkeursalternatief in kaart worden gebracht en geprioriteerd. Deze optimalisaties worden overwogen indien budgetoverschrijdingen dreigen. Wanneer het niet mogelijk blijkt binnen het beschikbare budget te blijven en de gestelde doelen te realiseren zal DG RWS een voorstel doen wat dan acceptabele mogelijkheden voor optimalisatie zijn. Voordat overeenstemming kan worden bereikt met de regio, dient, in goede dialoog tussen DG RWS en DG DGMO, intern binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu, overeenstemming te zijn over de te volgen lijn.

DG RWS wordt verzocht aan het begin van het proces deze procesgang met de regionale partners te delen, zodat er geen onbedoelde verwachtingen kunnen worden gewekt over eventuele dekking van budgetoverschrijding.

Uiteraard mag u van mij verwachten dat DGMO ook helder en duidelijk is in zijn keuzes en dat ook deelt met de regio."

5.3 Planning

De projectmijlpalen zijn

- | | |
|-------------------------------|---------|
| - Start planuitwerking | Q4 2010 |
| - Kennisgeving | Q1 2011 |
| - OTB/MER | Q3 2012 |
| - Tracébesluit | Q2 2013 |
| - Onherroepelijk Tracébesluit | Q4 2013 |

Over de duur van de realisatie van het project ZRG2, dat wordt bekrachtigd met een opleveringsbesluit, kunnen in dit stadium nog geen uitspraken worden gedaan. De ambitie van Sneller & Beter is een doorlooptijd van de realisatie van maximaal 3 jaar. De intentie is wel om de marktbenadering in de planuitwerkingsfase zodanig vorm te geven dat een voortvarende start van de realisatie in 2014 mogelijk is en deze voor 2020 (afloop looptijd RSP-convenant) te kunnen afronden met de oplevering van het project.

Deze mijlpalen zijn uitgewerkt naar een kwartaalplanning voor het project, weergegeven in de onderstaande figuur.

Dashboard Project A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2																				
Mijlpalen	20 10				20 11				20 12				20 13				2014 - 2019			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
Optimaliseringsopties BVA uitwerken (scope/budget)																				
Opdracht planuitwerking ZRG2																				
Kennisgeving Reikwijdte en Detailniveau																				
Advies en zienswijze																				
Uitvoeren MER																				
Opstellen OTB/MER (concept)																				
Beoordelen OTB/MER (voortoetsen)																				
OTB/MER vaststellen																				
Inspraak en advies, zienswijze																				
Opstellen TB (concept)																				
Beoordelen TB (voortoets)																				
Vaststellen TB																				
Beroep																				
TB onherroepelijk																				
Inkoop planuitwerking																				
Marktbenadering en contractering realisatie																				
Opstellen en invoeren bereikbaarheidsplan																				
Uitvoeren maatregelen bereikbaarheidsplan																				
Voorlopig ontwerp																				
Definitief ontwerp																				
Vastgesteld ontwerp																				
Conditionering																				
Realisatie																				
Opleveringsbesluit																				

Legenda

Activiteiten projectteam
Toets aanvaardbaarheid kwaliteit product BG
Besluit door bevoegd Gezag
Advies en Inspraak
Beroep

Deze kwartaalplanning wordt op basis van de geactualiseerde toprisico's van het project in de komende weken uitgewerkt naar een PPI.

5.4 Kwaliteit

Om de kwaliteit van de processen te borgen wordt een kwaliteitssysteem opgezet. Het kwaliteitssysteem beschrijft hoe de verschillende processen zijn ingericht en welke kaders en handreikingen hierbij van toepassing zijn. Hiertoe wordt een projectbeheersplan opgesteld waar onder andere nader wordt ingegaan op de beheersing van de meest relevante en risicovolle processen. Aan de hand hiervan wordt een risicogestuurde auditplanning opgesteld en gehanteerd.

Naast het kwaliteitssysteem gelden op het gebied van kwaliteit de volgende uitgangspunten:

Mensen zijn doorslaggevend

De teamleden bepalen de kwaliteit van de producten. Kwaliteit en continuïteit binnen de projectorganisatie zijn hierbij van cruciaal belang. Hiertoe maakt de projectdirecteur afspraken met de partnerorganisaties over de inzet van mensen.

Vernieuwend waar nodig

Het project maakt zoveel mogelijk gebruik van bestaande werkwijzen binnen RWS, provincie en gemeente en de gebundelde kennis en ervaring van de partners. Op die gebieden waar de bestaande werkwijze niet voldoet om het gewenste resultaat te bereiken zal het project vernieuwend zijn in werkwijze en producten.

Plan → Do → Check → Act

De Deming-cirkel wordt veelvuldig toegepast, zowel bij het uitvoeren van de opdracht, de werkwijze van de clusters als de kritische processen van het kwaliteitssysteem. Voor kritische producten worden toetsingskaders opgesteld, waarin de kaders en richtlijnen staan waaraan het product moet voldoen. Daarnaast worden er toetsen uitgevoerd in de vorm van een second opinion. Belangrijke onderdelen van de check en act fase zijn:

- *Voortoets*

(O)TB wordt onder regie van PDPD integraal getoetst door de specialisten van RWS. Om de specialisten vroegtijdig bij het proces te betrekken wordt aan het begin van de fase een normenkader opgesteld. Hierin worden alle kwaliteitseisen aan de (deel)producten en het proces beschreven. Dit normenkader vormt ook de basis voor de toets.
- *Gate review*

Bij aanvang van iedere (nieuwe) fase zal door RWS een Gate review gehouden worden. Hierin wordt kritisch gekeken naar de projectorganisatie, de projectbeheersing en worden kritisch producten beoordeeld. Het bestuur van RWS geeft aan of er op verantwoorde wijze gestart kan worden met een volgende fase. Vanwege de parallelle uitvoering van MER, (O)TB en de voorbereiding van realisatie worden Gate 3 en 4 gelijktijdig uitgevoerd.
- *Projectcontrol*

Het doel van projectcontrol is het onafhankelijk en objectief risicogestuurd toetsen of de beheersing van een project op orde is met daarnaast een natuurlijke adviesfunctie ten behoeve van het project. Projectcontrol dient om vanuit een onafhankelijk kader het project een spiegel voor te houden. Per T-periode worden in het kader van projectcontrol een aantal toprisico's en/of thema's uitgelicht voor nader onderzoek. De selectie van toprisico's en/of thema's komen tot stand in overleg met de projectdirecteur. Met betrekking tot deze toprisico's of thema's worden onderzoeksvragen geformuleerd. Ondermeer de PAR rapportage, DI thema's dan wel eigen waarnemingen van de projectcontroller dienen als input.

In het projectbeheersplan worden de mijlpalen van de PDCA-cyclus verder uitgewerkt en een aansluiting gemaakt met het kwaliteitssysteem.

De kwaliteit van de producten wordt ook sterk bepaald door de wensen van de opdrachtgever en de acceptatie door de omgeving. Deze wensen zijn niet allemaal vooraf vast te leggen. Daarom is intensieve afstemming met de omgeving en samenwerking met onze opdrachtgever een must. Dit geldt ook voor de inzet van de markt.

5.5 Informatie en documentatie

Ten behoeve van het project planuitwerking ZRG2 is een projectarchief dossier opgezet op een VPR-portal, rekeninghoudend met “kaders richtlijnen project-archivering” CD, A&P. Ook is een concept werkinstructie opgesteld in afstemming met DIM t.a.v. vorming projectarchief/documentenbeheer. Voor de opbouw van het archief en de werkwijze wordt verwezen naar het te ontwikkelen kwaliteitssysteem

6 Risico's

Op 5 oktober jl. heeft een versnellingskamersessie plaatsgevonden met een aantal ervaren projectmanagers van andere infrastructuurprojecten op het gebied van projectbeheersing, gericht op de actualisering van het risicodossier voor de planuitwerking ZRG2. Hieronder zijn de toprisico's benoemd, zoals die in het huidige risicodossier zijn opgenomen.

De top -risico's en beheersmaatregelen vormen tijdens de uitvoering van de planuitwerking ZRG2 onderwerp van periodieke afstemming met de opdrachtgever (DGMO) en de opdrachtnemer (SDG/PDPD) tijdens de PAR-gesprekken. Ook vindt afstemming plaats met de Stuurgroep voor de beheersing van de aan haar toe te delen risico's.

Huidige top risico's

1. *Spanning tussen wensen van de regionale partners in de stuurgroep en taakstellende kaders van het DG MO en DG RWS*

Beheersmaatregelen:

- In projectplan rol en positie stuurgroep vastleggen
- Voortdurende afstemming standpunten stuurgroep en Bevoegd Gezag door de onafhankelijke projectdirecteur
- Tijdige anticiperen op verschillende opvattingen tussen regionale partners stuurgroep en DG MO en DG RWS, knelpunten z.s.m. bespreekbaar maken

2. *Veiligheid bij verdiepte ligging met deksels*

Het bestuurlijk voorkeursalternatief geeft een verdiepte ligging met deksels. Hoe is de veiligheid (criteria tunnelveiligheid en hulpdiensten in te passen)?

Beheersmaatregelen:

- In de planuitwerking de veiligheidsaspecten van het ontwerp integraal uitwerken en beoordelen.
- Specialist tunnelveiligheid wordt vanaf de start planuitwerking hierin meegenomen.
- Hulpdiensten tijdig betrekken bij veiligheidsaspecten tunnel.

3. *Gat tussen ambitie (gewenste scope) en beschikbare budget.*

Huidige raming geeft aan dat het beschikbare budget voor de meest vergaande ambitie in het BVA niet met elkaar in overeenstemming zijn. Het risico bestaat dat scope duurder wordt dan beschikbaar budget. In de bestuursovereenkomst zijn alternatieve financieringsbronnen afgesproken waarvoor de regio verantwoordelijk is.

Beheersmaatregelen:

- Heroverweging scope (optimalisatie en anders versobering)
- Aanvullende financiering zoeken
- Aanvullende financiering verkennen
- Meer "Knoppen" ontwikkelen via bijv. denktank

4. *Vertraging door beroepsprocedures*

Bezwaar- en beroepsprocedure, waardoor vertraging ontstaat door de tijd (maximaal 6 maand) die RvS kan nemen om uitspraak te doen. Vervolgens is er ook een mogelijkheid dat de RvS negatief oordeelt.

Beheersmaatregelen:

- Belanghebbenden actief blijven betrekken.
- Inschatten van de kans (obv zienswijzen) en eventueel ervan 6 maand RvS in de planning opnemen.

5. Belangengroepen roeren zich.

Belangengroepen voelen zich onvoldoende gehoord in het voortraject en grijpen politiek en/of media aan om hun geluid te versterken. Hierdoor kunnen andere overheden (gevoelig voor verkiezingsthema's) deze wensen inbrengen in project.

Beheersmaatregelen:

- Belangengroepen blijven betrekken in samenspraak met andere instanties.
- Zorgvuldig en onderbouwde motivering van scopekeuzes.

6. Veel scope wijzigingen

Eisen stakeholders niet duidelijk afgesproken/vastgelegd, waardoor aanvullende eisen stakeholders. Ook kunnen eisen ontwikkelen/veranderen. Met als gevolg dat het project voor (ongedekte) meerkosten komt te staan.

Beheersmaatregelen:

- Duidelijk in wat we wel doen en wat we niet doen.
- Continue afstemmen met andere overheden en stakeholders
- Eventueel als deelproject separeren uit TB
- Expliciet de win/win-situatie vaststellen (voorwaarden stellen voor 'meeliften')

7. Overschrijding van 1-1-2014 (termijn Crisis en herstelwet)

Crisis en herstelwet na 1-1-2014 niet meer van toepassing.

Beheersmaatregelen:

- Professioneel aanbestedingsteam voor aanbesteding van MER-studie
- Zeer strakke aansturing van het ingenieursbureau bij de aansturing van de MER-studie
- Kennis en expertise RWS PDPD maximaal benutten
- Planningsmarge is een half jaar
- Gebruik maken van Sneller en Beter
- Gebruik maken van de opgedane ervaring in het zo goed en effectief mogelijk van deze bureaus door ervaringen te benutten uit andere projecten
- Eigen regie en control

8. Geoptimaliseerde BVA blijkt niet toereikend na nadere verkeersanalyses.

Het BVA moet op een verfijndere manier worden doorgerekend met het verkeersmodel dat in de planuitwerking ZRG2 zal worden gebruikt. Dit kan als resultaat hebben dat de gekozen oplossing aangepast moet worden om het verkeersprobleem goed op te lossen.

Beheersmaatregelen:

- Snel starten met het doorrekenen van BVA geoptimaliseerd
- Meer “Knoppen” ontwikkelen via bijv. denktank .

9. Samenhang tussen verschillende projecten (spoorkruising, regiotram, vaarweg etc.)

Het project ZRG2 heeft raakvlakken met diverse andere projecten (o.a. regio-tram) en infrabeheerders (o.a. ProRail). Door onvoldoende tijdige afstemming kunnen later discussies ontstaan over scope. Vertraging en/of meerkosten.

Beheersmaatregelen:

- Meenemen in OTB/MER
- Tijdige afstemming met andere projectorganisaties en infrabeheerders

10. Te grote versobering van de stedelijke inpassing.

Als gevolg van optimalisaties in de MER studie fase te grote versoberingen van stedelijke inpassing, waardoor draagvlak omgeving verkleint.

Leefbaarheid voor direct aanwonenden verslechtert bij versoberingen t.o.v. huidige plannen. Daardoor zal verzet tegen gekozen alternatief toenemen.

Beheersmaatregelen:

- Meer oog voor de stedelijke inpassing, zoeken naar optimalisatie.
- Als het niet lukt, dan tijdig nadenken door regiopartners over aanvullende financieringstechnische faseringmogelijkheden uitwerken in de ruimtelijke kwaliteitonderscheid maken tussen “wat nu moet en wat later nog kan worden aangebracht” op het gebied van infrastructuur gericht op ruimtelijke kwaliteit



Bijlage

Referentieoverzicht planuitwerking ZRG2

Ontwikkeling bestuurlijk standpunt ZRG2

- In overeenstemming met de afspraken van het bestuurlijk overleg MIT najaar 2005 -is in plaats van de planstudie voor de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 een gebiedsgerichte verkenning (Verkenning Alternatief Zuidelijke Ringweg) gestart naar de effecten van de eerste fase van de Zuidelijke Ringweg en de getroffen OV-maatregelen. Afgesproken werd dat deze verkenning conform het MIT-spelregelkader zou worden beoordeeld. In samenhang met verdere afspraken in het kader van de netwerkanalyse Groningen -Assen zou eind 2006 een besluit genomen worden over het volgtraject
- In het bestuurlijk overleg MIT najaar 2006 hebben de Partijen vastgesteld dat er op dat moment geen overeenstemming bereikt kon worden over de Verkenning Alternatieven Zuidelijke Ringweg Groningen (VAZ)
- Uit de, gezamenlijk door Partijen uitgevoerde, Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen 2e fase (Afronding regionale verkenning volgens het MIT Spelregelkader, november 2007), is gebleken dat er vanuit regionaal perspectief, de deur-tot-deur benadering, een verkeer-en vervoerprobleem is die een verdere ontwikkeling van de regio Groningen -Assen en zelfs breder bemoeilijkt
- In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2007 heeft het Rijk het probleem van de Zuidelijke Ringweg Groningen herkend en erkend, waarbij er, gelet op de verwachte verkeersproblematiek, op zich reden is om een planstudie te starten, maar niet eerder dan dat er zicht is op financiering van het project
- In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 hebben Partijen afgesproken om te werken volgens de kabinetsreactie op het advies van de commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten. In lijn met het advies van de commissie is, als tussenstap tussen de uitgevoerde Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2) en het Planstudiebesluit, de periode tussen mei 2008 en juli 2009 benut voor het bepalen van een zogenaamde 'bestuurlijke voorkeursvariant'. Bij de vaststelling daarvan zijn bewoners, gebruikers en andere belanghebbenden betrokken.
- 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

Besluiten

Genomen beslissing	Datum
Bekendmaking en ter inzage legging Startnotitie zuidelijke ringweg Groningen	mei 1992
Inspraak en advies Commissie m.e.r./wettelijke adviseurs	mei/juni/juli 1992
Vaststelling Richtlijnen door bevoegd gezag (ministers van V&W en VROM)	september 1992
Bekendmaking en ter inzage legging Startnotitie Zuidtangent	april 1996
Vaststelling herziene Richtlijnen door bevoegd gezag	december 1996
Opstellen Trajectnota/m.e.r.: bestuurlijk overleg aanvaarding door bevoegd gezag	januari 1997 - december 1998
Bekendmaking en ter inzage legging Trajectnota/m.e.r voorlichting, inspraak, hoorzittingen, advies door wettelijke adviseurs, toetsingsadvies Commissie m.e.r., advies door betrokken overheden	november - december 1998
Standpuntbepaling minister van V&W en VROM m.b.t. voorkeurstracé, uitwerking tot ontwerp-tracébesluit (OTB) 1 ^e fase (zogenaamde Langmanmaatregelen)	11 april 2000
Toezending OTB 1 ^e fase aan betrokken overheden, inspecties en aan de gebruikers van woningen e.d. waarvoor een hogere toelaatbare geluidswaarde wordt vastgesteld. Bekendmaking en ter inzage legging OTB inspraak en standpuntbepaling betrokken overheden.	januari 2002
Vaststelling Tracébesluit 1 ^e fase door bevoegd gezag en toezending aan de Staten-Generaal en aan de betrokken overheden; ter inzage legging Tracébesluit 1 ^e fase	28 mei 2002
Bestuurlijke afspraak tot het starten van de evaluatie van de 1 ^e fase d.m.v. een gebiedsgerichte verkenning en bezien op welke wijze hierin alternatieve oplossingen op het bestaande tracé kunnen worden meegenomen	november 2004
Start project Verkenning Alternatieven zuidelijke ringweg Groningen en Netwerkanalyse Groningen - Assen	voorjaar 2005
Aanbieding VAZ en NWA aan minister van V&W	juli 2006

VAZ/Zuidelijke ringweg Groningen 2 ^e fase. Rijk en regio hebben vastgesteld dat er op dit moment geen overeenstemming bereikt kan worden over dit punt. Het Rijk heeft voorgesteld de Verkenning Alternatieven Zuidelijke Ringweg Groningen samen af te ronden. Het voortouw ligt hierbij bij de regio. De verkenning wordt vervolgens zorgvuldig inhoudelijk beoordeeld aan de hand van het MIT-spelregelkader. De uitkomsten worden besproken, waarbij verder wordt bekeken of en onder welke voorwaarden een eventuele planstudie tot de mogelijkheden behoort. Daarbij wordt met name ook nagegaan of en welke financieringsmogelijkheden er zijn. De regio is niet akkoord gegaan met het voorstel omdat zij van mening is dat er een verkenning ligt dat voldoet aan het MIT-spelregelkader, waarin is aangetoond dat er een knelpunt is. De regio is van mening dat er nu een MIT-planstudie moet worden opgestart.	5 oktober 2006 = BO-MIT afspraak
De Regio en Bestuurskern van V&W spreken af dat de inhoudelijke vragen en onduidelijkheden de VAZ-rapportage (juli 2006) respectievelijk worden beantwoord en weggenomen door de VAZ-rapportage af te ronden conform het spelregelkader MIT.	november 2006
Rijkswaterstaat Noord-Nederland krijgt opdracht van DGP de Verkenning zuidelijke ringweg Groningen 2 ^e fase (VAZ, juli 2006) conform het spelregelkader MIT af te ronden	maart 2007
Oplevering Verkenning zuidelijke ringweg Groningen 2 ^e fase, conform het spelregelkader MIT	november 2007
Uitstel planstudiebesluit, opstarten verlengde verkenning, in lijn met advies commissie Elverding.	mei 2008
Ondertekening van het convenant Regiospecifiek Pakket (RSP). Dit pakket geldt als alternatief voor het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn. In dit convenant zijn ook financiële middelen opgenomen voor de aanpak van de zuidelijke ringweg Groningen.	juni 2008
Ondertekening bestuursovereenkomst tussen de betrokken bestuurders: minister van Verkeer en Waterstaat, het college van Gedeputeerde Staten en het college van Burgermeester en Wethouders waarin het Voorkeursalternatief wordt vastgesteld	10 november 2009
De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 18 december 2009 het Bestuurlijk Voorkeursalternatief bekrachtigd in een Aanvangsbeslissing, hetgeen gepubliceerd is in de Staatscourant 2009 nr.20506, 30 december 2009. Hiermee is de (verlengde) verkenning afgerond en begint de planstudiefase. Op dit project is de Verkorte Tracéwetprocedure als bedoeld in hoofdstuk 3 Tracéwet van toepassing.	18 december 2009

Documenten

Wetten en besluiten

- Tracéwet;
- Wet ruimtelijke ordening
- Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.)
- Wet milieubeheer
- Wet geluidhinder
- Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk vijf, Wm)
- Flora- en faunawet
- Natuurbeschermingswet
- Vogel- en Habitatrichtlijn
- Monumentenwet

Getekende overeenkomsten

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland. Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn 23 juni 2008.

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, provincie Groningen en gemeente Groningen, 10 november 2009. Bestuursvereinkomst zuidelijke ringweg Groningen fase 2.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 18 december 2009. Aanvangsbeslissing A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2.

Nota's

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat en andere ministeries, 2004. Nota mobiliteit.
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en andere ministeries, 2004. Nota Ruimte.
- Provincie Groningen, 2009. Provinciaal Omgevingsplan Groningen (POP Groningen)
- Gemeente Groningen, 2009. Structuurvisie ruimtelijke ordening: Stad op scherp.
- Gemeente Groningen, Beleidsnota Verkeer en Vervoer 2007-2010: Nota Duurzame Mobiliteit.
- Gemeente Groningen, 2009. Groenstructuurvisie: Groene Pepers.
- Gemeente Groningen, economisch beleidsplan 2010-2014: G-kracht.

Literatuur

- Commissie Elverding, april 2008. Versnelling Besluitvorming Infrastructuurele Projecten.
- Projectorganisatie Zuidelijke Ringweg Groningen, 2009. Verlengde verkenning zuidelijke ringweg Groningen fase 2.
- Rijkswaterstaat, 2007. MIT-verkenning zuidelijke ringweg Groningen 2^e fase.
- Rijkswaterstaat, 2002. Tracébesluit zuidelijke ringweg Groningen 1^e fase.
- Rijkswaterstaat, 1998. Trajectnota/m.e.r. zuidelijke ringweg Groningen.

Projectplannen

- Projectplan A4 Delft-Schiedam d.d. 1 oktober 2009.

Internet

- Projectinformatie en documenten:
- www.ringzuidgroningen.nl