



provincie
groningen

bezoekadres: Martinikerhof 12

Aan Provinciale Staten

postadres: Postbus 610
9700 AP
Groningen

algemeen telefoonnr: 050 316 49 11

algemeen faxnr: 050 316 49 33

www.provinciegroningen.nl
info@provinciegroningen.nl

GEDEPUTEERDE STATEN

Datum : - 9 JULI 2014
Briefnummer : 2014-26.114/27/A.28, VV
Zaaknummer : 523427
Behandeld door : Stuij E.F.W.
Telefoonnummer : (050) 316 4509
E-mail : e.f.w.stuij@provinciegroningen.nl
Antwoord op :
Bijlage : 1
Onderwerp : Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid
en voorbereiding marktbenadering

Geachte dames en heren,

1. Samenvatting

Na onze brief over het project Aanpak Ring Zuid, d.d. 22 mei (zaaknummer 517211) informeren wij u in deze brief over de laatste actuele ontwikkelingen in het project Aanpak Ring Zuid. Het gaat hierbij zowel om het afronden van de planuitwerking alsook om de marktbenadering en de vervolgstappen. In deze brief gaan wij nader in op de verschillen in de belangrijkste milieueffecten tussen het OTB en het TB, het advies van het Kwaliteitsteam over het TB-ontwerp en de aanbesteding en het veiligheidsplan voor de verdiepte ligging. Ook kijken we vooruit naar de uitvoeringsfase, en stellen wij tot slot de optimalisaties, de aanbesteding en de planning aan de orde. Een brief van gelijke strekking wordt door het college van B&W van de gemeente Groningen verstuurd aan de raad.

Parallel hieraan sturen wij u een voordracht voor de bijdrage uit het RMF/RSP aan het project. In die voordracht gaan wij in op de risicobeheersing.

2. Doel en wettelijke grondslag

In onze brief van 22 mei 2014 (zaaknr. 517211) hebben wij aangekondigd uw staten begin juli opnieuw te informeren over de stand van zaken richting het Tracébesluit Aanpak Ring Zuid. Met deze brief voldoen wij aan die toezegging.

3. Procesbeschrijving en planning

In de vergadering van de gemeenteraad van Groningen zijn op 25 juni nog een aantal moties aangenomen. Een korte weergave van die moties en de beantwoording daarvan door het college van B&W is opgenomen in de bijlage.

De afgelopen periode hebben wij u geïnformeerd over de ingediende zienswijzen en de wijzigingen die we op basis daarvan willen doorvoeren in het Tracébesluit (TB) en dit met u besproken. Dit heeft ertoe geleid dat wij in de stuurgroep



Aanpak Ring Zuid van 30 juni jl. hebben ingestemd met de voorgestelde veranderingen in het TB. Daarbij hebben we ook vastgesteld dat het project ARZ nog steeds binnen het beschikbare budget gerealiseerd kan worden. Wij achten het voorstel nu voldoende rijp om het na de finale toetsprocedure door het Rijk aan de minister van Infrastructuur en Milieu ter ondertekening aan te bieden.

Wij zijn verheugd te kunnen mededelen dat de minister van Infrastructuur & Milieu bij een positieve uitkomst van deze toetsprocedure voornemens is om het Tracébesluit op 29 september a.s. in Groningen te komen tekenen. De stuurgroep heeft daarbij aan het college van B&W van de gemeente Groningen gevraagd de inrichtingsplannen tegelijkertijd met het TB vast te stellen en voor die tijd een besluit te nemen over de omgevingsvergunning Helpertoontunnel.

4. Begroting

Dit onderwerp valt onder het thema Mobiliteit en infrastructuur van het programma Bereikbaar Groningen van de begroting 2014, alsmede onder de concrete projecten in het Convenant RSP, inclusief een bijdrage uit het rijks-MIRT.

5. Inspraak/participatie

Er is bij dit project sprake van een inspraakprocedure, daarop zijn wij in onze brief van 22 mei (zaaknummer 517211) uitgebreid ingegaan.

6. Nadere toelichting

Verschillen milieueffecten OTB-TB

In onze vorige brief is toegelicht dat onderzoek naar de milieueffecten van de ontwerpwijzigingen nog gaande was. De verkeerseffecten voor het TB zijn opnieuw doorgerekend om goed te kunnen toetsen of na de ontwerpwijzigingen aan de normen voor lucht en geluid kan worden voldaan. Verkeerscijfers zijn immers input voor deze onderzoeken. De verkeerscijfers zijn te vinden op www.aanpakringzuid.nl/effecten/verkeerskaart. Ten opzichte van de kaart van augustus 2013 zijn enkele cijfers veranderd. Dit komt vooral door de voorgestelde wijzigingen in het plan. Daarnaast is het inrichtingsplan voor Helpman/Coendersborg nu verwerkt en heeft het gemeentelijke verkeersmodel een update gekregen.

Het milieuonderzoek naar geluid en bomen is opnieuw uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn dermate gedetailleerd dat kleine ontwerpwijzigingen voor andere uitkomsten en wettelijke verplichtingen kunnen zorgen. Voor de andere milieueffecten is per onderwerp een verschilanalyse gemaakt. Inmiddels hebben wij kennis genomen van de wijzigingen in de milieueffecten tussen OTB en TB en de bijbehorende mitigerende maatregelen voor geluid en bomen vastgesteld. Hoofdconclusie voor de milieueffecten is dat ook met de ontwerpwijzigingen en de aangepaste maatregelen er geen belemmeringen zijn voor het TB. De uitkomsten van de onderzoeken naar geluid en bomen en de verschilanalyse zijn vastgesteld onder voorbehoud van de finale toetsprocedure door het Rijk.

Geluid

Voor geluid blijft het maatregelenpakket vergelijkbaar met het OTB. Verschillen zijn:

- Extra stil asfalt ter hoogte van Hoogkerk vanwege de bus op- en afrit van en naar de P+R Hoogkerk, die op verzoek van het college van B&W in het TB is opgenomen.
- Vrijheidsplein: een aantal hogere schermen.

- Verbindingsweg naast de Maaslaan: het scherm voor de appartementen aan de Maaslaan kan een meter lager (niet 4 maar 3 meter) vanwege het opschuiven van de weg.
- Westerbroek: extra stil asfalt.

Daarnaast heeft de stuurgroep over de volgende aanvullende wijzigingen besloten:

- De maatregelen op het gebied van geluid en bomen, zoals hierboven omschreven.
- De extra maatregelen bij het Stadspark en de Buitenhof/Piccardthof, in de vorm van het doortrekken van het stil asfalt tussen de bus op/afrif bij P+R Hoogkerk en de Laan Corpus den Hoorn. Dit zorgt voor lagere geluidsbelasting in het Stadspark (tot -1dB), de Piccardthof (tot -2dB) en de Buitenhof (tot -1dB). Daarmee vormt dit een oplossing die tegemoet komt aan de wensen en zorgen van alle belanghebbenden en bovendien de minste investeringskosten met zich mee brengt (3 ton euro). Met deze maatregel wordt geluidsbescherming geboden aan de omgeving, die verder gaat dan de normen voor geluidsbescherming die wettelijk zijn vastgelegd. Onderbouwing hiervan vloeit voort uit de ingediende zienswijzen op dit onderwerp.
- Daarbij is de stuurgroep voornemens om binnen het projectbudget 300 duizend euro vrij te maken voor nader te bepalen maatregelen die, in het kader van het thema geluid, bijdragen aan de leefbaarheid in het gebied langs het westelijk deel van het tracé (vanaf het Vrijheidsplein tot Hoogkerk). Daarbij wordt de motie van de gemeenteraad betrokken.

Bomen

Uit het onderzoek naar bomen bleek dat in het TB meer bomen gecompenseerd moeten worden. Aanleiding is nadere uitwerking en detaillering van het ontwerp en ontwerpwijzigingen bij onder andere Corpus den Hoorn en het Julianaplein. Hierbij blijft de eis van tenminste één op één compensatie van de bomen binnen het plangebied onverminderd gehandhaafd.

Overig

De uitkomsten van de overige onderzoeken veranderen niet of nauwelijks. Het gaat om: verkeersveiligheid, lucht, externe veiligheid, scheepvaart, natuur, bodemonderzoek, archeologie, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit.

Advies kwaliteitsteam

Het Kwaliteitsteam heeft een advies uitgebracht over het TB-ontwerp. Het Kwaliteitsteam bestaat uit de bouwmeesters van de drie deelnemende partijen en geeft de stuurgroep advies over het project. Wij hebben kennis genomen van de conclusies van het Kwaliteitsteam ten aanzien van het TB-ontwerp. Het Kwaliteitsteam is van mening dat het TB voldoende ruimte biedt om het parkwayprofiel te realiseren: beplante middenberm en zijbermen, laanbomen binnen de geluidschermen en begroeide geluidsschermen. De beoogde kwaliteit voor de inpassing en vormgeving van het TB-ontwerp wordt vastgelegd in het esthetisch programma van eisen en de inrichtingsplannen.

Daarnaast ziet het Kwaliteitsteam kansen om in de aanbesteding de integrale kwaliteit te maximaliseren. Daarom zal het Kwaliteitsteam ook nauw betrokken worden bij de verdere ontwikkeling van de marktbenadering en de aanbesteding.

Veiligheidsplan

Door het deels verdiept aanleggen van de zuidelijke ringweg zijn veiligheidsvoorzieningen en –maatregelen nodig op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid, zelfredzaamheid en hulpverlening bij

incidenten. In dit kader heeft de projectorganisatie vanaf het begin van de planstudiefase een aantal keren overleg gevoerd met het bevoegd gezag (de burgemeester), Rijkswaterstaat en de hulpverleningsdiensten (brandweer, politie en ambulancedienst). Dit heeft geleid tot de vorming van de werkgroep Veiligheid en Ontwerp Verdiepte Ligging, waarin alle noodzakelijk betrokken partijen deelnemen. Deze werkgroep heeft een veiligheidsplan voor de verdiepte ligging opgesteld en hierover overeenstemming bereikt. Het plan bestaat uit een totaalpakket aan veiligheidsvoorzieningen- en maatregelen voor de verdiepte ligging. Ook staat het proces omschreven dat is gevolgd om hiertoe te komen. Wij hebben samen met de partners in de stuurgroep ingestemd met het veiligheidsplan. Daarna is het besproken met de burgemeester. Hiermee staat het college van B&W van de gemeente Groningen niets in de weg om op het daarvoor geijkte moment de omgevingsvergunning voor de aanleg van de verdiepte ligging in behandeling te nemen. Het veiligheidsplan wordt gepubliceerd als bijlage bij het TB. Naast het veiligheidsplan is samen met de hulpverleningsdiensten een concept calamiteitendraaiboek ontwikkeld. Hierin staan afspraken over procedures en de werkwijze in het geval van een incident of calamiteit. Ook het calamiteitendraaiboek zal een bijlage vormen bij het TB.

Optimalisaties en aanbesteding

De ambitie van de drie partijen is om alle drie optimalisaties te realiseren:

- fiets- en voetgangerstunnel Esperantostraat;
- pakket maatregelen vergroening en duurzaamheid (groen Julianaplein, ingang verdiepte ligging, geluidsreducerende maatregelen Zuiderplantsoen);
- volledige aansluiting Europaweg op de zuidelijke ringweg.

Daarom heeft de stuurgroep ARZ besloten om in de aanbesteding van het hoofdbouwcontract ook de drie optimalisaties in de prijsaanbieding mee te nemen. Dit betekent dat een bieding pas geldig is als de volledige scope inclusief de drie optimalisaties worden aangeboden. Daarbij is het de intentie om de opdracht tot de uitvoering van de optimalisaties te geven op het moment dat de ontwikkeling van het risicoprofiel dat toelaat. De projectorganisatie start ondertussen wel alvast de noodzakelijke planologische procedures voor de Esperantotunnel en de volledige aansluiting van de Europaweg.

Op twee momenten maakt de stuurgroep de balans op en besluit om een of meerdere optimalisaties wel of niet op te dragen:

1. Direct na de aanbesteding, op het moment dat er zekerheid is over de hoogte van de biedingen
2. Aan het einde van de voorbereidingsfase, op het moment dat er meer zekerheid is over de kostenraming en het risicoprofiel, circa een jaar na gunning.

Het eerste jaar na gunning zal de opdrachtnemer gebruiken voor voorbereidende werkzaamheden, zoals het uitvoeren van onderzoeken, het opstellen van ontwerpen, het (doen) verleggen van kabels en leidingen, het aanvragen van vergunningen, het inrichten van werkterreinen etc. De kapitaalintensieve bouwwerkzaamheden starten na deze periode. Ervaringen bij andere projecten wijzen uit dat in deze voorbereidingsfase al een groot deel van de mogelijke risico's optreden. Daarom zal in de overeenkomst met de opdrachtnemer aan het einde van de voorbereidingsfase een herijkingsmoment worden opgenomen. Op dat moment is er meer zekerheid over de kostenraming en het risicoprofiel, zodat wij meer duidelijkheid hebben of het project inderdaad binnen budget gerealiseerd zal worden. Afhankelijk van de ontwikkeling van het risicoprofiel neemt de stuurgroep dan een definitieve beslissing over het toevoegen of onttrekken van de optimalisaties aan de opdracht, dan wel het opdragen van een 'no regret' pakket. Dit zijn voorbereidende maatregelen die noodzakelijk zijn om optimalisaties op een

later moment in het proces alsnog te realiseren, zoals het aanbrengen van constructies.

Wij zijn zeer verheugd over het besluit om de optimalisaties in de prijsaanbieding mee te nemen, omdat dit ons veel meer zekerheid biedt over de realisatie van de volledige aansluiting van de Europaweg, waar wij samen met uw staten groot belang aan hechten.

Samen met het Rijk en de gemeente bereiden wij een aanvulling op de huidige bestuursovereenkomst (2009) voor, waarin wij nadere afspraken maken over de gezamenlijke regie tijdens de realisatiefase. De aanvullende overeenkomst zal o.a. gaan over bestuurlijke samenwerking, de ambities van de partijen, de te realiseren projectonderdelen, de optimalisaties, de financiën, de projectorganisatie en bemensing, de planning en fasering, procedures en vergunningen, beheer en eigendom, grondverwerving, marktbenadering en de bereikbaarheid van Groningen. De realisatieovereenkomst zullen wij na de zomer aan uw staten voorleggen voor wensen en bedenkingen.

Planning

De planning van het project is erop gericht dat de start van de aanbestedingsprocedure eind 2014 kan plaatsvinden. De eerste stap is de aankondiging van het project op www.tenderned.nl, de website waarop overheden de aankomende aanbestedingsprocedures en inkooptrajecten publiceren. De aankondiging betreft informatie over wie (instantie), wat (korte beschrijving projecteigenschappen), wanneer en hoe (welke procedure men met de markt wil doorlopen). Daarnaast staat in de aankondiging hoe de markt zich hiervoor kan aanmelden en welke geschiktheidscriteria hiervoor gelden (Selectieleidraad).

De periode 2015-2016 zal in het teken staan van de aanbesteding, met in 2015 de aanbestedingsprocedure en in 2016 het maken van een ontwerp door het geselecteerde aannemersconsortium. In deze periode zullen ook de belangrijkste kabels en leidingen worden verlegd door de verschillende nutsbedrijven. Dit moet gereed zijn voordat de uitvoering van het hoofdbouwcontract kan beginnen, naar verwachting eind 2016. Vervolgens koersen we op openstelling van de weg eind 2020 en definitieve oplevering en overdracht in 2021/2022.

Een en ander betekent dat begin 2015 al werkzaamheden (verleggen kabels en leidingen) van start gaan. In samenwerking met Groningen Bereikbaar wordt hiervoor een communicatieplan opgesteld, om dit op een zorgvuldige manier en tijdig bekend te maken en te bespreken met de betreffende stakeholders en bewoners.

Tot slot

Wij constateren dat we de afgelopen periode in constructief overleg met uw staten, de raad van de gemeente Groningen en vele andere betrokken partijen gekomen zijn tot een plan voor de Aanpak Ring Zuid dat de bereikbaarheid van stad en regio verbetert, de verkeersveiligheid vergroot en het leefklimaat in de omgeving van de zuidelijke ringweg bevordert. Er zullen een aantal plekken zijn waar de bewoners te maken krijgen met meer verkeer en wij hebben begrip voor hun zorgen hierover. Maar wij zijn er tegelijkertijd van overtuigd dat een en ander met de inrichtingsplannen op een acceptabele manier kan worden ingepast. We gaan met

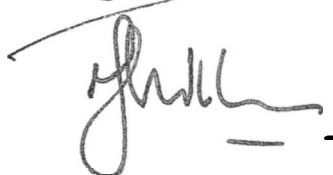
vertrouwen op weg naar het Tracébesluit eind september en verwachten eind dit jaar de belangrijke stap naar de uitvoering te kunnen maken met de start van de aanbestedingsprocedure.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:



, voorzitter.



, secretaris.

Bijlagen:

Nr.	Titel	Soort bijlage
1	Moties gemeenteraad en beantwoording college B&W	notitie

Bijlage bij brief Informeren over afronding planstudiefase Aanpak Ring Zuid en voorbereiding marktbenadering (zaaknummer 523427)

Weergave moties gemeenteraad 25 juni 2014 en beantwoording daarvan door het college van B&W van de gemeente Groningen

In de raadsvergadering van 25 juni heeft de raad 12 moties aangenomen. Deze zijn voor zover deze betrekking hebben op de besluitvorming over het Tracébesluit, de inrichtingsplannen en de ruimtelijke onderbouwing voor de aanleg van de Helperzoomtunnel betrokken bij de afweging die de stuurgroep Aanpak Ring Zuid heeft gemaakt in de vergadering van 30 juni jl.

Motie 80 km/h ARZ tracé

Deze motie verzoekt ons college zich sterk te maken voor een maximumsnelheid van 80 km/u op de zuidelijke ringweg over het gehele traject van het project en verslag te doen van de inspanningen.

Antwoord B&W: wij hebben de strekking van de motie gedeeld met de wegbeheerder, Rijkswaterstaat, en ook de provincie als samenwerkingspartner. Een verlaging van de snelheid op het deel Hoogkerk- Corpus den Hoorn van 100 naar 80 km/u conflicteert met het snelhedenbeleid van het Rijk, dat uitgaat van 130 km/u waar het kan.

Om een veilige afbouw vanuit de richting Drachten richting het Julianaplein van 130 km/u naar 80 km/h op de zuidelijke ringweg te bewerkstelligen is 100 km/u op het deel tussen Hoogkerk- Corpus den Hoorn van het tracé noodzakelijk. De stuurgroep heeft begrip voor de strekking van de motie, maar zal gezien het rijksbeleid geen snelheidsverlaging opnemen in het concept TB, dat aan de minister wordt voorgelegd.

Motie Luchtkwaliteit Aanpak Ring Zuid

De motie verzoekt ons college te onderzoeken de verdiepte ligging zo te ontwerpen dat het technisch mogelijk blijft bij de openingen eventueel later noodzakelijke voorzieningen voor luchtbehandeling aan te leggen. Daarnaast verzoekt u het college innovatieve ontwikkelingen in Nederland en daarbuiten te volgen.

Antwoord B&W: De stuurgroep onderstreept daarbij dat er op basis van de uitkomsten van het MER geen aanleiding is om dergelijke maatregelen op voorhand te overwegen en daar op dit moment reeds extra voorzieningen voor te ontwikkelen. Wij verwijzen naar het onderzoek dat uitgevoerd zal gaan worden in het kader van het Plan van Aanpak van de meetpalen bij de open gedeelten van de verdiepte ligging. De samenwerkingsorganisatie die daarbij voor ogen staat tussen GGD, RUG, RIVM en provincie kan in samenwerking met Rijkswaterstaat nader adviseren welke technische toepassingen in aanmerking zouden kunnen komen om de effecten van de luchtkwaliteit verder te helpen verminderen. Daarbij gebruik makend van de kennis bij projectorganisatie A2Maastricht, kenniscentra (o.a Centrum voor Ondergronds Bouwen) en andere (inter)nationale voorbeelden. Rijkswaterstaat wordt bij dit proces als toekomstig beheerder nauw betrokken. De verwachting is dat wij uw raad in de eerste helft van 2015 over de aanpak kunnen informeren.

Motie Fietsoversteek Brailleweg/ Maaslaan

De motie verzoekt ons college te bewerkstelligen dat er voldoende opstelruimte is voor fietsers op de oversteek Maaslaan- Brailleweg, zodat zij ongestoord hun route kunnen vervolgen.

Antwoord B&W: de oversteek van de Brailleweg vanaf de Maaslaan (en vice versa) wordt geregeld door geschakelde verkeerslichten voor langzaam verkeer. Dat betekent dat de fietsers en voetgangers in één keer beide rijbanen kunnen oversteken. Er is ook een opstelstrook in de middenberm opgenomen, en wij verwachten dat deze voldoende ruimte biedt, gezien de gelijkgeschakelde verkeerslichten.

De vrijliggende fietsstroken Vondellaan-binnenstad en Maaslaan-Brailleweg bevatten voldoende capaciteit om het rechtdoorgaande en afslaande verkeer veilig af te wikkelen. Wij verwachten daar geen knelpunten.

Wij denken dat hiermee een adequate uitvoering aan uw motie is gegeven.

Motie Werkgelegenheid ARZ

De motie roept ons college op zich hard te maken om de mogelijkheden te benutten lokale en regionale bedrijven meer kans te geven om werk gegund te krijgen en daarnaast in de aanbesteding voorwaarden te stellen aan het versterken van lokale en regionale werkgelegenheid, het realiseren van Social Return on Investment (SROI) en als opdrachtgever toezicht te houden op de naleving van de cao en andere werknemersrechten.

Antwoord B&W: op dit moment wordt de marktbenadering voorbereid. De stuurgroep vindt met uw raad dit een belangrijk thema en heeft besloten om SROI op te nemen als contractverplichting richting de aannemer.

Over het onderwerp met betrekking tot de bescherming van buitenlandse arbeidskrachten heeft de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid overleg gehad met de Belastingdienst en Inspectie SZW, die gevraagd hebben om contractverplichtingen voor de aannemer op te nemen, die de inspecties daarmee helpen bij het toezicht op de uitvoering van het werk. Op landelijk niveau zijn afspraken in voorbereiding, wij zullen dit thema in de stuurgroep aan de orde stellen.

Motie Kosten aardbevingsbestendigheid ARZ

De motie verzoekt ons college de extra kosten ten gevolge van aardbevingsbestendigheid op een andere wijze te financieren.

Antwoord B&W: zoals aangegeven in de vergadering van 25 juni zal op korte termijn een brief vanuit de provincie en de gemeente met een dergelijke strekking gericht worden aan de NAM, in afschrift aan de minister van Economische Zaken. Wij zullen de brief ter kennis brengen van uw raad, waarmee wij de motie hebben ingevuld.

Motie Beperken overlast zuidelijke ringweg

De motie verzoekt ons college bij de aannemer aan te dringen om waar mogelijk bij de ombouw creatieve, slimme oplossingen te bedenken die de hinder nog verder beperken dan het besluit bouwhinder.

Antwoord B&W: We weten dat een project van deze omvang, op deze locatie, voor hinder gaat zorgen. De ambitie is om de hinder tot een acceptabel niveau terug te dringen. De aannemer zal uitgedaagd worden om op een zo slim mogelijke wijze het plan te bouwen en te plannen (faseren), zodanig dat de overlast voor de omgeving en de verkeersgebruikers zo veel mogelijk beperkt wordt (o.a. door in de aanbesteding hier mede op te selecteren). Ook de afstemming binnen Groningen Bereikbaar draagt bij aan het terugdringen van de hinder voor het verkeer.

Ons college stelt voor om uw raad op een later moment te informeren over de ontwikkelingen binnen Groningen Bereikbaar aan de hand van een workshop of een werkbezoek aan een aantal projecten.

Motie Fietsviaduct Helperzoom

De motie verzoekt ons college te onderzoeken of een fietsviaduct over de Helperzoom de veiligheid en doorstroming van het verkeer ter hoogte van de Helperzoomtunnel kan verbeteren en dit met ProRail te bezien.

Antwoord B&W: wij hebben op 25 juni aangegeven dat wij op voorhand niet de ruimte zien om een eventueel fietsviaduct in te passen vanwege de impact op de omgeving. Wij denken met een vrijliggend fietspad aan de westzijde van de Helperzoom en een goede oversteekvoorziening een zelfde effect te kunnen bereiken, voor een lager investeringsbedrag. Wij zullen u hier nader over informeren en daarbij de voor- en nadelen van een fietsviaduct in beeld brengen.

Motie Communicatief bereikbaar

De motie roept ons college op het persoonlijk contact met de bewoners actief te blijven zoeken. Niet alleen over het gehele project, maar ook over verschillende aspecten die tot hinder leiden.

Antwoord B&W: Ons college, en de stuurgroep met ons, omarmt de strekking van de motie en ziet een goede relatie met de omgeving als een van de succesfactoren voor het project. Voor de uitvoeringsfase stellen wij een Bereikbaarheids-, Leefbaarheids-, Veiligheids- en Communicatieplan (BLVC) op, waarin wordt vastgelegd hoe wij met de omgeving willen omgaan tijdens de bouwwerkzaamheden. De aannemer zal ook een nadrukkelijke rol spelen in de relatie tussen omgeving en project.

Wij zullen het BLVC plan ter kennis van uw raad brengen.

Ook zal de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid de communicatieaanpak onverminderd voortzetten. Daarbij zullen wel extra accenten worden aangebracht die specifiek betrekking hebben op de uitvoeringsfase en de communicatie daarover met de omgeving. Ten aanzien van de bereikbaarheid is Groningen Bereikbaar intensief betrokken. Ook zal nauw worden samengewerkt met de projectorganisaties A2Maastricht en Noord/Zuidlijn om gebruik te maken van de opgedane ervaringen aldaar.

Motie Verlies de fietser en voetganger niet uit het oog

De motie verzoekt ons college om binnen de samenwerking van Groningen Bereikbaar specifiek aandacht te besteden aan de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers tijdens de ombouw, en omleidingsroutes voor deze gebruikers duidelijk aan te geven.

Antwoord B&W: wij zullen uiteraard ruim aandacht besteden aan de bereikbaarheid voor en veiligheid van voetgangers en fietsers tijdens de ombouwfase. Immers, de meeste Stadlers verplaatsen zich per fiets naar werk, school of de voorzieningen. Wij vatten uw motie dan ook op als een steun in de rug.

Wij hebben u de uitnodiging gedaan om dit najaar een workshop te houden met Groningen Bereikbaar, waarbij dit thema ook aan de orde kan worden gesteld.

Motie Voortschrijdend inzicht

Deze motie verzoekt ons college binnen de stuurgroep aan te dringen op verbeteringen in de plannen aan te brengen, ook na de vaststelling van het TB en de inrichtingsplannen.

Antwoord B&W: ons college vat deze motie op als een continue stimulans om daar waar het kan het beste uit het project voor de stad te halen. Met het Rijk en de provincie zijn wij van mening dat er binnen het project respect is voor de afzonderlijke belangen en gezocht moet worden naar oplossingen die door alle partijen als positief worden beoordeeld. Zo hebben we in de aanloop naar het TB een aantal zorg- en aandachtspunten vanuit de stad kunnen beantwoorden. Wij willen op dezelfde voet deze samenwerking vervolgen. Ook de aannemer kan hier aan bijdragen. De hele aanbesteding wordt opgezet om zoveel mogelijk te kunnen profiteren van de kennis, innovatie en ervaring van de marktpartijen. Daarop worden de aannemers door de gekozen contractvorm (Design & Construct) expliciet uitgedaagd. Ook de aanpak volgens de Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI) is bedoeld om de aannemers bijvoorbeeld extra te stimuleren de hinder tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te beperken.

Motie Diffractiestroken of geluidsgoten

De motie verzoekt ons college het nut en de mogelijkheden van toepassing van diffractiestroken te onderzoeken.

Antwoord B&W: de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid zal dit gaan bekijken. Wij verwachten in het najaar u hier nader over te kunnen informeren.

Motie Stil asfalt bij "akoestisch gat"

De motie verzoekt ons college alternatief 3 ten aanzien van de geluidsmaatregelen op het westelijke deel van het tracé te kiezen en het budget van 300 duizend euro aan te wenden voor de maatregelen voor het akoestisch gat nabij Hoogkerk- Zuid.

Antwoord B&W: het college geeft, met instemming van de stuurgroep, uitvoering aan deze motie.