



Randvoorwaarden realisatie Regiotram Omgevingsplan (onderdeel BLVC Kader)

Datum: 16 maart 2012

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	5
1.1. Doel & status BLVC-kader	5
1.2. Leeswijzer	6
2. BLVC-EISEN	7
2.1. Algemeen	7
2.1.1. Beschikbare opslagterreinen	7
2.2. Werkzaamheden in het projectgebied	7
2.2.1. Voorwaarden werken binnen het werkkerrein	7
2.2.2. Bouwhekken	8
2.3. Bereikbaarheid	8
2.3.1. Minimale bereikbaarheidseisen	8
2.3.2. Bereikbaarheid nood/hulpdiensten	8
2.3.3. Bouwverkeer	9
2.3.4. Parkeren	10
2.3.5. OV-vervoer	11
2.3.6. Langzaam verkeer	16
2.3.7. Evenementen (vervoer)	16
2.4. Leefbaarheid	17
2.4.1. Voorkomen geluidhinder	17
2.4.2. Voorkomen stof/vervuiling/sneeuw	17
2.4.3. Voorkomen hinder door licht	17
2.4.4. Voorkomen van hinder door trilling	18
2.4.5. Bomen	18
2.4.6. Archeologie	18
2.4.7. Monumenten	18
2.4.8. Afvalinzameling	19
2.4.9. Bodemkwaliteit	20
2.4.10. Schaderegeling	20
2.4.11. Riolering	20
2.5. Veiligheid	20
2.5.1. Bouw-/Hijsveiligheid	20
2.5.2. Verkeersveiligheid	20
2.5.3. Sociale veiligheid	21
2.5.4. Calamiteitenplan realisatie	21
2.5.5. Niet gesprongen explosieven	21
2.6. Communicatie	22
2.6.1. Inleiding en opgave	22
2.6.2. Rolverdeling	23
2.6.3. Centrale kanalen van communicatie	25
2.6.4. Mediacontacten, crisiscommunicatie en social media	26
2.6.5. Mijlpalen	26
2.6.6. Kwaliteitseisen en competenties	26
2.6.7. Marketingcommunicatie	27
3. GEBIEDSGERICHTE INFORMATIE, EISEN EN WENSEN	28

3.1. Deelgebieden	28
3.1.1. Stationsgebied (inclusief Stationsweg)	28
3.1.2. Kruispunt Stationsweg – Hereweg & Hereplein	29
3.1.3. Herestraat – Gedempte Zuiderdiep	30
3.1.4. Oosterstraat & Gelkingestraat (incl. kruising Gedempte Zuiderdiep)	31
3.1.5. Grote Markt & Kreupelstraat	31
3.1.6. Maagdenbrug & W.A. Scholtenstraat (inclusief kruising Turfsingel NZ)	32
3.1.7. UMCG Noord & Singelbrug	33
3.1.8. Boterdiep inclusief Kolendrift	34
3.1.9. Kop Korreweg	35
3.1.10. Noorderstationstraat	36
3.1.11. Noorderstation	37
3.1.12. Kastanjelaan (inclusief kruising Eikenlaan)	38
3.1.13. Eikenlaan	39
3.1.14. Zonnelaan (inclusief kruising met de Eikenlaan)	40
3.1.15. Kluifrotonde Noordelijke Ringweg (inclusief rotonde Zernikelaan)	41
3.1.16. Zernikelaan	41
3.1.17. Remise	42
3.1.18. Gedempte Kattendiep	42
3.1.19. Schuitendiep & Damsterdiep	43
3.1.20. Oostersingel (tot UMCG noord)	44
3.1.21. Oosterhamrikkade	45
3.1.22. Van Starckenborghbrug (tussen halten OHK & Ulgersmaborg)	46
3.1.23. Viaduct Oostelijke Ringweg	47
3.1.24. Kardinge	47
3.2. RAAKVLAKKEN MET ANDERE PROJECTEN	49
3.2.1. Grote Markt (Forum en Oostwand)	49
3.2.2. Zuidelijke Ringweg	50
3.2.3. Oostelijke Ringweg	50
3.2.4. Noordelijke Ringweg	51
3.2.5. Visie kerngebied Kardinge	51
3.2.6. Zernike	51
3.2.7. Herinrichting Diepenring	52
3.2.8. Stationsgebied (inclusief Herewegviaduct)	52
3.2.9. Diverse bouwplannen	52
4. PRODUCTEN	54
4.1. BENODIGDE VERGUNNINGEN	54
4.2. BEVOEGD GEZAG GEMEENTE GRONINGEN	55
4.2.1. Vergunningen & ontheffingen	55
4.2.2. Toezicht en handhaving	61
4.3. BEVOEGD GEZAG PROVINCIE GRONINGEN	61
4.3.1. Vergunningen & ontheffingen	61
4.3.2. Toezicht en handhaving	62
4.4. BEVOEGD GEZAG WATERSCHAPPEN	62
4.4.1. Vergunningen en meldingen	62
4.4.2. Toezicht en handhaving Waterschappen	62
4.5. GEVRAAGDE DEELPRODUCTEN	63
4.5.1. BLVC: van kader naar uitvoering	63

4.5.2. Omgevingsplan	63
4.5.3. Deel-Omgevingsplan	63
4.5.4. BLVC-Checklist	64
4.5.5. Afstemming met betrokken partijen	64
BIJLAGE 1 (BOUWVEILIGHEIDSPAN)	66
BIJLAGE 2 (MOGELIJKE OPSLAGTERREINEN)	68
BIJLAGE 3 (HOOFD EN GEBIEDSONTSLUITINGSWEGEN)	69
BIJLAGE 4 (MOGELIJKE INDELING DEELGEBIEDEN)	70
BIJLAGE 5 (RICHTLIJNEN INRICHTING HOOFDSTATION)	71
BIJLAGE 6 (INDICATIEVE BOUWLOGISTIEKE STROMEN FORUM)	73

1. Inleiding

De opdrachtgever hecht grote waarde aan het beperken van hinder en overlast tijdens de realisatiefase. Om deze reden wordt nu al nagedacht over het vermijden en beperken van hinder en overlast. Vier aspecten zijn hierbij van belang:

1. Bereikbaarheid;
2. Leefbaarheid;
3. Veiligheid;
4. Communicatie.

Voor de bovenstaande facetten zijn algemene eisen opgesteld die voor het gehele werkgebied gelden. Daarnaast zijn er nog specifieke eisen voor bepaalde gebieden. Ook deze specifieke eisen komen in deze notitie naar voren.

Dit gebeurt onder de noemer BLVC. BLVC omvat het tijdig in kaart brengen van de negatieve effecten op de Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Veiligheid van woningen, voorzieningen, bedrijven etc. tijdens de uitvoering van het project, het bepalen van de maatregelen die getroffen (kunnen) worden om deze negatieve effecten te vermijden en het vastleggen hoe hierover met de buurt wordt gecommuniceerd. Hiermee laat de opdrachtgever zien dat het project serieus iets doet met de wensen en zorgen van de omgeving over de realisatiefase. Dit draagt bij aan het draagvlak voor het project.

Het is niet vanzelfsprekend dat er in een vroeg stadium wordt nagedacht over het beperken van hinder en overlast tijdens de realisatiefase. Toch is het nodig, want uiteindelijk raakt de uitvoering vele partijen en belangen in de omgeving, zoals hulpverleningdiensten, de ov-exploitanten, bewoners, winkeliers, ondernemers, verkeersdeelnemers etc. En juist door tijdig na te denken over de consequenties van de uitvoering worden in de voorbereiding wellicht andere keuzes gemaakt én kunnen tijdig passende maatregelen worden bedacht. Daarnaast is afstemming met andere (grote) projecten van cruciaal belang. Dat kan alleen aan de hand van een concreet BLVC-kader.

Lastig is dat in deze fase van het project de uitvoering en dus ook eventuele hinder en overlast nog abstract blijft. In deze fase van het project is het mogelijk om een grof kader schetsen van wat (on)mogelijk is en het stellen van eisen ten behoeve van "quick wins". Het gaat daarbij om relatief kleine onderwerpen waaraan eisen worden gesteld in de uitvoering die over het algemeen veel irritatie en hinder kunnen voorkomen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan een verbod op luidspelende radio's of het vastzetten van hekken in de grond.

1.1. Doel & status BLVC-kader

Dit BLVC-kader is bedoeld om een totaaloverzicht te geven van de raakvlakken tussen omgeving en project, de randvoorwaarden die daaruit voortkomen en de procedures die moeten worden gevolgd. De harde eisen uit dit BLVC-kader (zie hoofdstuk 2) zijn opgenomen in verschillende onderdelen van de outputspecificatie(s). Daarnaast vormt het BLVC-kader een bindend document bij de contractstukken.

Het BLVC-kader geeft de opdrachtnemer kaders en eisen voor het maken van het ontwerp, het kiezen voor een bouwmethode en het bepalen van de uitvoeringsfasering. Het BLVC-kader geeft inzicht in de omvang van de coördinatietaak die de consortia heeft bij de afstemming met partijen in de omgeving. En het BLVC-kader vormt de basis voor het door de consortia op te stellen Omgevings(deel)plannen, waarin wordt beschreven hoe het werk dat wordt uitgevoerd, wat er is en wordt gedaan om hinder te voorkomen en op welke manier de overlast die ontstaat tijdens de uitvoering wordt beperkt.

Het BLVC-kader is gebaseerd op de ambitie van de opdrachtgever ten aanzien van BLVC. Tijdens de uitvoering van het project streeft de opdrachtgever naar:

- een goede bereikbaarheid op stad- en buurtniveau voor alle weggebruikers;
- tijdens de realisatie van het project een goed functionerend OV systeem;

- een “normale”, leefbare omgeving voor bewoners, ondernemers, bedrijven, voorzieningen etc., waarin zij met beperkte aanpassingen en beperkingen kunnen functioneren zoals zij dat nu gewend zijn;
- een zo veilig mogelijke omgeving rond de bouwplaatsen (verkeersveilig en sociaal veilig);
- een sobere, tijdige en relevante informatievoorziening richting de omgeving over de voortgang, de planning en te verwachten hinder en overlast tijdens de uitvoering.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staan de (harde) BLVC-eisen die gesteld worden aan de uitvoering. In hoofdstuk 3 staat de huidige situatie van de omgeving beschreven en de diverse projecten die in de directe omgeving van het project gepland staan. Doel is om een overzicht te geven van de complexe omgeving waarin het project moet worden uitgevoerd. Tot slot staat in hoofdstuk 4 nader beschreven welke producten er moeten worden opgesteld in de volgende fasen van het project. Daarnaast wordt kort ingegaan op de Groninger procedures en afstemmingsoverleggen over de uitvoering, op de bevoegdhedenverdeling en hoe wordt toegezien op de handhaving van de afspraken.

2. BLVC-eisen

De harde eisen staan in dit hoofdstuk met een bullet (•) aangegeven. Deze eisen zijn/worden vertaald naar outputspecificaties. De inleidende en/of beschrijvende tekst is meer informatief en geeft vaak een denkrichting aan.

2.1. Algemeen

Zowel de omgeving als de opdrachtnemer/opdrachtgever is gebaat bij een eenduidigheid tijdens de werkzaamheden. Continue wijzigingen in het werkterrein en bijbehorende wijzigingen in de weginrichting geeft onduidelijkheid voor de weggebruiker/reiziger. De noodzakelijke tijdelijke weginrichtingen worden vaak in minder duurzame en comfortabele materialen uitgevoerd. In algemene zin gelden daarom uitgangspunten bij de uitvoering:

- beperkte werk- en opslagterreinen die efficiënt worden ingericht waardoor het ruimtebeslag op de openbare ruimte zo gering mogelijk zal zijn. Het inrichten van werkterrein in zijstraten is, zonder toestemming van de wegbeheerder, niet toegestaan;
- voldoende aandacht voor omgevingsaspecten bij de inrichting van een werkterrein.

In deze fase van het project is het moeilijk te bepalen waar opslagterreinen of werkterreinen moeten komen en hoe groot ze moeten worden. Een klein werkterrein leidt meestal tot beperkingen in de manier van werken voor de consortia en tot conflicten in de openbare ruimte rond het terrein, omdat een vrachtwagen bijvoorbeeld niet op het werkterrein kan wachten of laden/lossen. Een groot opslagterrein / werkterrein gaat vaak ten koste van de ruimte voor de afhandeling van verkeer (minder rijstroken, smaller fietspad) en/of ten koste van groenvoorzieningen. In de aanbestedingsprocedure is de omvang van de werkterreinen onderdeel van de dialoog.

2.1.1. Beschikbare opslagterreinen

De opdrachtgever heeft samen met de gemeente een aantal mogelijke opslagterreinen (zie Bijlage 2) bepaald die in aanmerking kunnen komen als opslagterrein t.b.v. realisatie van de Regiotram. Het is aan de opdrachtnemer om te bepalen of zij van deze opslagterreinen gebruik zal gaan maken. Dit in overleg met de gemeente Groningen. Zij gaan ook over de vergoeding die voor het gebruik van deze terreinen noodzakelijk is. Voor het gebruik van de terreinen (met groen aangemerkt) wordt 5 euro/m² gevraagd. Voor de Stockholmlocatie geldt een vergoeding van € 54.000,- per jaar. De opslagterreinen zijn bedoeld als 'logistiek centrum' om de omgeving (bewoners en ondernemers) van het projectgebied niet onnodig te belasten met logistieke werkzaamheden. In overleg met de gemeente Groningen (wegbeheerder) kunnen ook buiten de deelgebieden gelegen gronden in aanmerking als opslagterrein.

2.2. Werkzaamheden in het projectgebied

2.2.1. Voorwaarden werken binnen het werkterrein

De inrichting van het werkterrein (het gebied waar werkzaamheden worden verricht en / of opslag van materialen en materieel plaats vindt, in meeste gevallen binnen het projectgebied) wordt mede bepaald door de voorwaarden die de Gemeente Groningen oplegt via de omgevingsvergunning. Het gaat hierbij om het bouwveiligheidsplan zoals die volgens de Groninger Bouwverordening 2010 vereist is. Waar weinig ruimte beschikbaar is kan bijvoorbeeld parkeren op het werkterrein worden verboden. Omdat gestreefd wordt naar beperkte werkterreinen wordt voor de bouwplaatsdirectie bij voorkeur gebruik gemaakt van bestaande kantoren of op mogelijke beschikbare opslagterreinen (zie § 2.1.1.). Incidenteel mag een werkterrein buiten het projectgebied, indien binnen het projectgebied onvoldoende werkruimte beschikbaar is. Verder gelden de volgende eisen:

- Laden en lossen moet op het werkterrein plaatsvinden;
- Opslag van materialen vindt bij voorkeur plaats op het opslagterrein buiten het projectgebied;
- Het werkterrein dient na voltooiing van het betreffende deelgebied in de oorspronkelijk staat terug gebracht te worden. Dit dient met een nulmeting, uitgevoerd door een onafhankelijke instantie, te worden aangetoond;
- Alle keten, tijdelijke voorzieningen, bouwstoffen, vrijkomende materialen en dergelijke moeten

zijn afgevoerd en het gehele werkterrein en depots moeten aantoonbaar in afgewerkte toestand en in overeenstemming met het ontwerp (indien het werkterrein zich binnen de projectgrenzen bevindt) zijn gerealiseerd.

2.2.2. Bouwhekken

Een bouwhek moet een stevige en heldere scheiding vormen tussen de openbare ruimte en het werkterrein. Het heeft als doel dat burgers niet onbedoeld het werkterrein betreden, maar ook om de omgeving te beschermen tegen de gevaren die samenhangen met het bouwen, zoals spatten, vallen van materiaal, omvallen van opgeslagen materiaal en het transport op de bouwlocaties. De bouwhekken zorgen voor een veilige scheiding tussen het werkterrein en de openbare ruimte.

- De opdrachtnemer is vrij in de keuze voor het type (representatieve) bouwhekken, maar dient zich te realiseren dat bepaalde locaties specifieke bouwhekken vragen, zoals bijvoorbeeld hekken met voldoende doorzicht nabij kruisingen of halfopen hekken in relatief smalle doorsteken (om te voorkomen dat fietsen worden bevestigd).
- In de Binnenstad zijn geen smalle doorsteken toegestaan;
- De bouwhekken mogen niet omvallen;
- Het is niet toegestaan om materiaal direct naast of tegen de bouwhekken op te slaan;
- De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het schoonhouden en onderhouden van de hekken, inclusief het regelmatig verwijderen van graffiti en posters, en moet de hekken hierop regelmatig controleren. In overleg met de opdrachtgever is het wel mogelijk om projectinformatie aan te brengen op de bouwhekken, ook decoratie in de vorm van kunstobjecten zijn toegestaan;
- De poorten in de bouwhekken moeten zoveel mogelijk afgesloten zijn én naar binnen draaien.

2.3. Bereikbaarheid

De B in BLVC gaat over de bereikbaarheid van de stad en de buurt, met de auto, het openbaar vervoer, op de fiets of te voet en voor bewoners, ondernemers, aannemers, nood- en hulpdiensten en alle anderen die tijdens de uitvoering van of naar het gebied willen.

2.3.1. Minimale bereikbaarheidseisen

Hoewel het nog niet bekend is hoe de uitvoering gaat plaatsvinden, is het wel mogelijk om minimale eisen te stellen aan de weginrichting tijdens de uitvoering. Niettemin is nadere uitwerking gewenst. Dit moet door de opdrachtnemer in gezamenlijk overleg met wegbeheerder, nood- en hulpdiensten en de opdrachtgever verder worden uitgewerkt. Minimale eisen die gesteld worden:

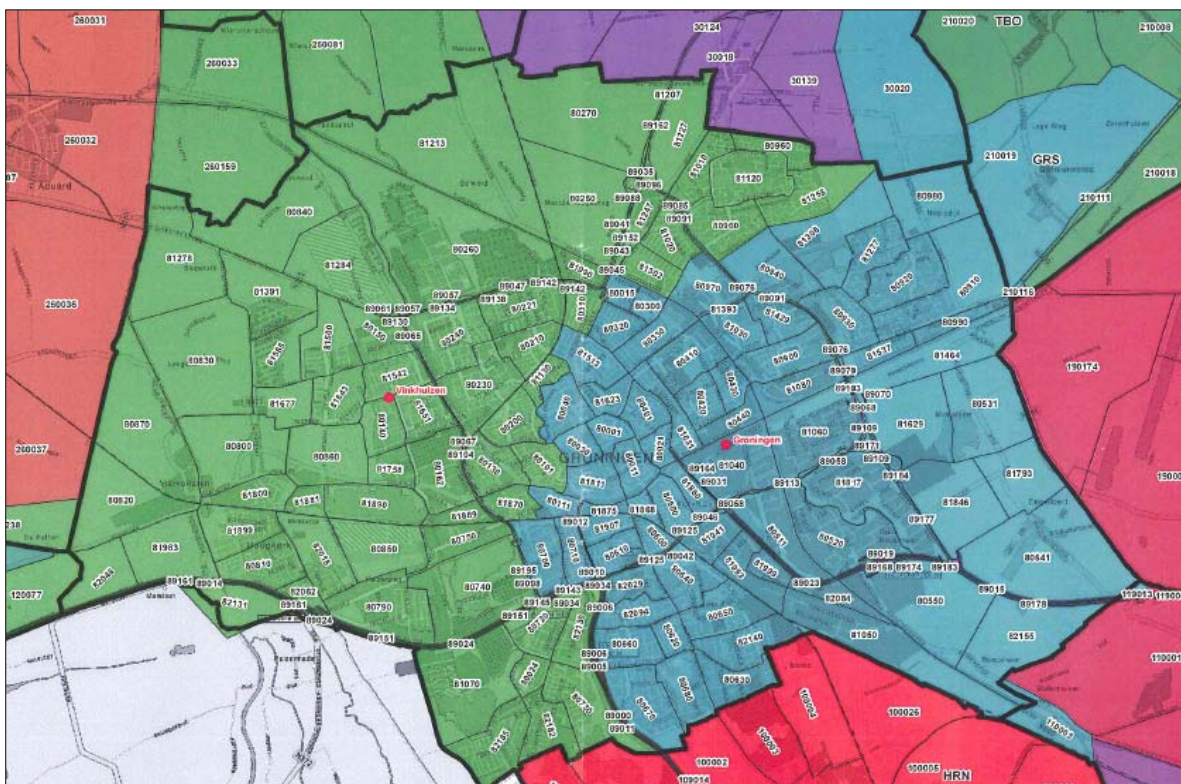
- Afsluitingen dienen zo kort mogelijk te duren, waarbij de Binnenstad Plus zo veel mogelijk ontzien moeten worden (zie ook betalingsmechanisme);
- Bij langdurige (langer dan 2 maanden) opbrekingen moet een verharding worden aangebracht die qua comfort vergelijkbaar is met huidige situatie voor de betreffende doelgroep (asfalt, klinkers, tegels);
- Iedere bewoner kan altijd op de voor hem/haar gebruikelijke wijze (te voet, met fiets of met hulpmiddel zoals rolator, scootmobiel) bij de eigen voordeur komen. Alternatief kan zijn dat de opdrachtnemer compensatie biedt voor de tijd dat de burger niet bij zijn eigen voordeur kan komen. De bewoners dienen hiermee wel in te stemmen;
- Iedere winkel/onderneming moet gedurende de bouw bereikbaar zijn voor het personeel, klant en bevoorrading. Alternatief kan zijn dat de opdrachtnemer compensatie biedt voor de tijd dat de winkel/onderneming niet bereikbaar is voor personeel, klant of bevoorrading. De ondernemer dient hiermee wel expliciet in te stemmen;
- Vergunde terrassen dienen zo kort mogelijk gehinderd te worden door de werkzaamheden Regiotram. Behalve als ondernemer instemt (bieden compensatie) met het langdurig sluiten van het terras.

2.3.2. Bereikbaarheid nood/hulpdiensten

De doorgang voor de nood- en hulpdiensten moet te allen tijde gegarandeerd worden. Dit betekent o.a. dat filevorming moet worden voorkomen. De politie, brandweer en ambulancediensten kunnen in geval van nood ook gebruik maken van het fietspad. Eisen die gesteld worden door de brandweer zijn:

- De wettelijke aanrijtijden van de nood/hulpverleningsdiensten blijven onverminderd van kracht. Voor de binnenstad (binnen de diepenring) is dit 6 minuten, buiten de diepenring is dit 8 minuten;

- Gegarandeerde doorgang voor nood- en hulpdiensten;
- De aanrijroute van de brandweer loopt vanaf de twee uitrukpunten (Groningen (Sontweg) en Vinkhuizen (Siersteenlaan)) richting het bedieningsgebied (zie figuur 2), de aanrijroute van de ambulances is vanaf de Kastanjelaan en de ziekenhuizen;
- Op/nabij alle kruisingen moet minimaal een doorgang van 5 meter breed vrijgehouden worden voor nood/hulpdiensten rekening houdend met dusdanige bochtstralen zodat het voertuig ook daadwerkelijk de draai kan maken;
- Afsluiting en verplaatsing van de doorgang voor nood- en hulpdiensten mag alleen na overleg én overeenstemming met de brandpolariteit (brandweer, politie, ambulance) en wegbeheerder(s);
- Alleen snelheidsbeperkende maatregelen op hoofd- en gebiedsontsluitingswegen (zie bijlage 3), indien dit vanwege de verkeersveiligheid noodzakelijk is;
- Beschikbaarheid van bluswatervoorziening (oppervlaktewater, reservoir, tijdelijke of bestaande blusleiding);
- De minimale hoogte van (tijdelijke) onderdoorgangen is 4.50 meter (bij fietsverbindingen 2,50 meter);
- Ieder gebouw dient tenminste voor een ladderwagen van de brandweer bereikbaar te zijn.



Figuur 1 Bedieningsgebied Brandweer

2.3.3. Bouwverkeer

Bouwverkeer is vaak zwaar(der) verkeer en daarom niet welkom in de omringende woonwijken. Vanuit geluid (leefbaarheid), veiligheid maar ook om bijvoorbeeld slijtage aan het wegdek te voorkomen. Verder geldt:

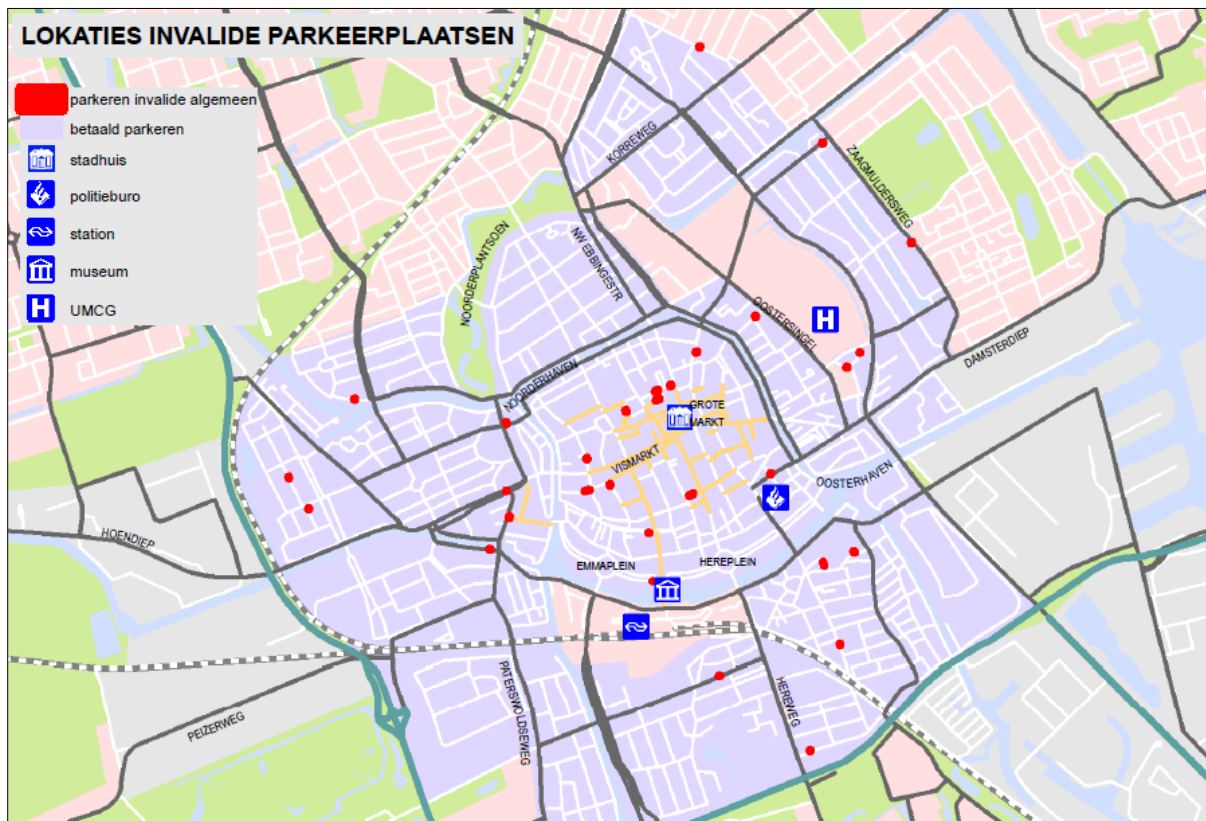
- Het bouwverkeer ten behoeve van de realisatie van de Regiotram mag alleen aanrijden via de hoofdonsluitingswegen & gebiedsontsluitingswegen (zie bijlage 3);
- Het is niet toegestaan in geval van file op deze route(s) gebruik te maken van onderliggend netwerk van buurtstraten;
- Bouwverkeer mag niet wachten in de openbare ruimte rondom de bouwplaatsen (just in time principe; bufferen). Indien noodzakelijk kunnen in overleg met de opdrachtgever en de wegbeheerder bufferplaatsen worden aangewezen/gerealiseerd;
- Bouwverkeer enkel gedurende venstertijden (tussen 5.00 uur en 11.00 uur en 18.00 uur en

- 20.00 uur) de stad in en uit;
- Minimaal aantal ritten van bouwverkeer in de binnenstad ;
- Geen/minimale stremmingen als gevolg van wachtend bouwverkeer op de openbare weg.

2.3.4. Parkeren

Parkeerruimte is op veel plaatsen schaars, zeker omdat het huidige verkeer zoveel mogelijk gewoon doorgang moet vinden. Dit kan betekenen dat er tijdelijk parkeerplaatsen verdwijnen. Daarnaast geldt:

- Bouwbusjes mogen alleen parkeren binnen de hekken van het werkterrein (bij voorkeur parkeren op de opslagterreinen of transferia en met pendelbussen naar het bouwterrein). Uitgezonderd de auto waarin de EHBO benodigdheden zijn opgeslagen. Deze auto mag altijd op het werkterrein aanwezig zijn;
- Parkeerplaatsen minder validen (bij woningen) worden na overleg met betrokkenen (tijdelijk) verplaatst;
- Parkeerplaatsen minder validen (bij winkels zie figuur 2) worden na overleg met de gemeente (tijdelijk) verplaatst;
- Buurtstallingen dienen bereikbaar te blijven (zie figuur 3);
- In overleg met de gemeente en gebruikers zal opdrachtnemer zich inspannen om parkeerterreinen te compenseren door op een andere locatie tijdelijk plekken aan te leggen of ter beschikking te stellen.



Figuur 2 Minder valide parkeerplaatsen bij winkels



Figuur 3 locaties buurtstallingen

2.3.5. OV-vervoer

Algemeen

Het aanleggen van de tramlijnen heeft gevolgen voor het bestaande openbaar vervoer in de stad en vanuit de regio. Bouwactiviteiten van de tram vinden plaats op de plek waar nu buslijnen rijden. De mate waarin bussen langs werkzaamheden kunnen worden geleid en de planning waarin diverse tracédelen niet of verminderd berijdbaar zijn hangt af van de door een inschrijver gekozen uitvoeringswijze en planning. Daarom is gekozen voor een model waarin:

1. een absoluut minimum van het nog te bieden OV model gedurende de periode van bouw van de tram is beschreven, dit netwerk dient ten allen tijde gereden kunnen te worden, in iedere fase van bouw van de tramlijn;
2. bovenop dit minimum model is voor een drietal voor het OV net essentiële verbindingen voorgeschreven dat er een centrumbediening is. Verderop wordt beschreven welke essentiële relaties dit betreft en wat verstaan wordt onder centrumbediening.

Minimum OV bedieningsmodel tijdens de bouw

Het minimum OV bedieningsmodel tijdens de periode van werkzaamheden aan de tram heeft als kenmerk dat zoveel mogelijk het bestaande OV in het centrum 'buiten de tram' om georganiseerd wordt. Dit levert aan de inschrijver met betrekking tot openbaar vervoer in principe de vrije hand om werkzaamheden te plannen. Op deze wijze ontstaat voor een periode van drie jaar een eenduidig en goed te communiceren lijnennet. Dit lijnennet biedt minder kwaliteit dan het huidige voor de bereikbaarheid van een aantal belangrijke bestemmingen als centrum/Grote Markt, Zuiderdiep, UMCG (Noord) en bestemmingen langs het Oosterhamriktracé. Om de noordelijke stadswijken toch naar het centrum en het station te kunnen brengen is een focus op de westelijke centrumroute via A-kerk nodig, Beijum en Lewenborg (lijn 3 en 6) worden in dit model via Damsterdiep en Griffieweg naar het station geleid.

Buiten het centrum moeten ook voor het kunnen bieden van het minimum OV model tijdens de bouw nog steeds omleidingen plaatshebben. Hierbij dienen de geformuleerde eisen in acht te worden genomen.

De drie essentiële verbindingen die in alle fasen voor ingebruikname tram moeten worden geboden met minimaal 1 centrumhalte

De drie verbindingen die moeten worden geboden zijn:

A: Hoofdstation-Kop Korreweg

B: Hoofdstation-Kardinge

C: Hoofdstation-kruispunt Damsterdiep/Europabrug

Voor A en B geldt dat minimaal 1 centrumhalte moet kunnen worden bediend. Onder centrumhalte wordt verstaan:

- Ofwel halte Grote Markt
- Ofwel halte Diepenring
- Ofwel halte Zuiderdiep

Voor B en C geldt dat minimaal het UMCG moet worden bediend. Onder UMCG bediening wordt verstaan:

- Ofwel halte Damsterdiep
- Ofwel halte Hanzeplein
- Ofwel halte UMCG Noord

Voor deze verbindingen geldt:

A: Hoofdstation-Kop Korreweg

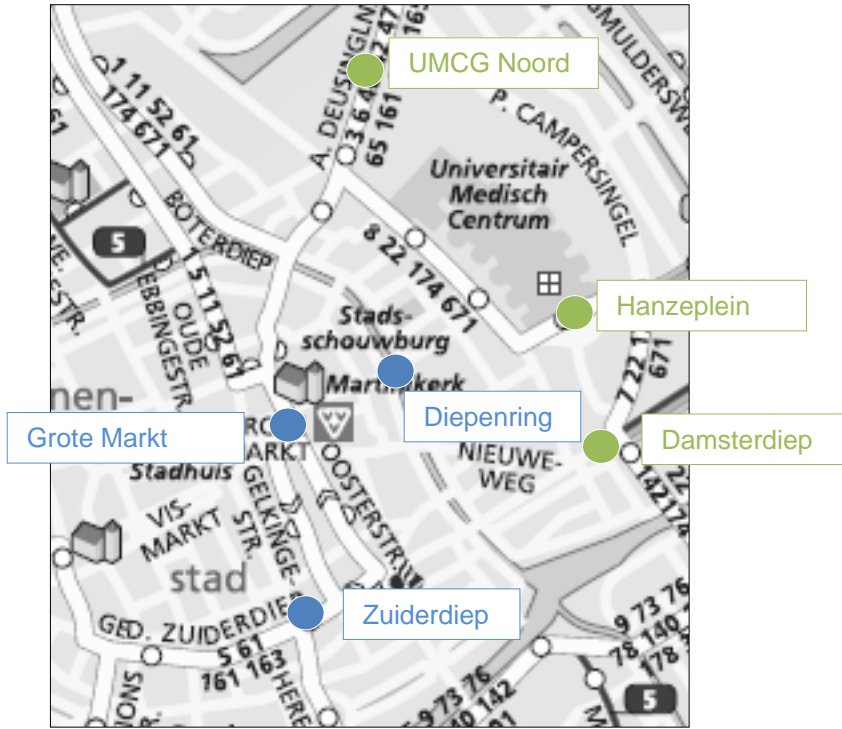
- Maximale omrijfactor ten opzichte van huidige route lijn 1 op het gedeelte van de essentiële verbinding in afstand en tijd = 1,2
- Minimaal 1 centrumhalte tussen Hoofdstation en Kop Korreweg
- Zoveel mogelijk huidige haltes aandoen op de huidige route in de essentiële verbinding
- Lijnen 1, 2, 61, 11

B: Hoofdstation-Kardinge

- Maximale omrijfactor ten opzichte van huidige route lijn 3/6 op het gedeelte van de essentiële verbinding in afstand en tijd = 1,2
- Minimaal 1 centrumhalte tussen Hoofdstation en Kardinge
- Zoveel mogelijk huidige haltes aandoen op de huidige route in de essentiële verbinding
- Lijnen 3, 6, 65,

C: Hoofdstation-kruispunt Damsterdiep/Europabrug

- Maximale omrijfactor ten opzichte van huidige route lijn 22 op het gedeelte van de essentiële verbinding in afstand en tijd = 1,2
- Minimaal 1 centrumhalte tussen Hoofdstation en kruispunt Damsterdiep/Europabrug
- Zoveel mogelijk huidige haltes aandoen op de huidige route in de essentiële verbinding
- Lijnen 22, 24, 7, 4



Figuur 4: Centrumhaltes (●) en UMCG haltes (●)



Figuur 5: Schematisch overzicht van de lijnenloop in het minimumlijnenet en de 'essentele verbindingen'

Lijn 11 (Zuidhorn)-Zernike-Station-Noord –Hoofdstation
 Regiolijnen uit Bedum, Winsum
 Lijn 3 Lewenborg-Hoofdstation-Vinkhuizen en lijn 6 Beijum-Hoofdstation-Martini
 Lijn 1/2 Station Noord-Hoofdstation-Groningen Zuid/Eelde
 Lijn 4/24 Oosterpark- P+R Hoogkerk
 Lijn 3 Vinkhuizen-Hoofdstation- Lewenborg
 Lijn 15 Zernike-Akerk-Hoofdstation
 Lijn 7 Vinkhuizen Zuid-station Noord
 Lijn 8 (Oosterpark-Hoogkerk)
 Lijn 22 P+R Euroborg-centrum-Hoofdstation-P+R Haren A28
 Lijn 5 Paddepoel-Hoofdstation-Groningen Zuid
 Lijn 8 Europapark-Hoofdstation-P+R Hoogkerk
 Lijn 7/8 Vinkhuizen Zuid-UMCG-Europapark-Hoofdstation



Functionele eisen

De functionele eisen die worden gesteld zijn onderstaand verwoord. In een aantal gevallen wordt gerefereerd aan het huidige OV-net, hiermee wordt bedoeld het OV-net zoals dat per juni 2011 operationeel is. Dit OV-net is te bekijken via www.qbuzz.nl. Het inzicht in de relatieve zwaarte van verbindingen wordt gegeven door de frequentie en de reizigersaantallen. De reizigersaantallen zijn weergegeven in de NVS tellingen zoals die in de dataroom ter beschikking zijn gesteld.

Eisen die in dit hoofdstuk zijn opgenomen hebben met name betrekking op de relatie van opdrachtnemer met de busexploitant(en) die in het gebied werkzaam zijn.

Eisen:

- Alle (bestaande) haltes moeten functioneel in stand worden gehouden, dit betekent dat binnen het invloedsgebied van de halte gelegen herkomsten en bestemmingen op minimaal dezelfde kwaliteit als huidig in termen van loopafstand en comfort bediend moeten worden, (tijdelijk) schuiven met haltes is toegestaan,
- Per (bestaande of tijdelijk (tenminste zes maanden) verschoven) halte moet minimaal beschikbaar zijn:
 - Het huidige aantal halteplekken
 - Het huidige aantal en vorm van reizigersvoorzieningen in de breedste zin van het woord (fietsenstallingen,abri's, informatiedragers, zitgelegenheid, DRIS panelen etc)
- De buffercapaciteit van de huidige buffer bij het hoofdstation (27 plekken, waarvan 7 voor geleed (18 meter) en de rest voor 12 meter materieel) moet voor alle rijrichtingen beschikbaar blijven,
- Om een eenduidig OV-product gedurende de werkzaamheden goed te kunnen wegzetten en communiceren is een consequent vormgegeven lijnennet van belang, voorkomen moet worden dat iedere maand andere haltes, routes lijnvarianten en omleidingen gelden.
- Kosten die door opdrachtnemer gemaakt moeten worden bij stremmingen ten gevolge van verkeersongevallen, calamiteiten, congestie, evenementen, manifestaties, onderhoud aan de infrastructuur of vergelijkbare omstandigheden behoren tot het normale bedrijfsrisico van de opdrachtnemer.

Voorzienbare stremmingen

- Omleidingen in routevoering zijn toegestaan, waarbij de rijtijd voor betreffende buslijnen niet mag toenemen,
- De opdrachtnemer dient voorzienbare stremmingen en omleidingen die gevolgen hebben voor overige OV tijdig te melden aan (in eerste instantie) de concessiehouder(s) van het betreffende OV en (in tweede instantie) aan het OV-bureau. Afhankelijk van de aard, omvang en duur van de te verwachten gevolgen vindt overleg plaats tussen het OV-bureau, de wegbeheerder en de concessiehouder(s) over de te nemen maatregelen als gevolg van de stremming of omleiding. Wanneer er geen aangepaste dienstregeling voor een stremming of omleiding hoeft te worden vastgesteld is het OV-bureau in principe geen partij in het overleg.
- Voor iedere voorzienbare stremming en omleiding die voor de busconcessiehouder(s) uiteindelijk leidt tot aanpassing van de dienstregeling en/of dienstpakket(ten) gelden de volgende termijnen:

- Aanpassing dienstregeling: minimaal 7 maanden van te voren overeenstemming met OV-bureau/ busconcessiehouder(s) (met een maximum aantal wijzigingen van 2x per dienstregelingjaar inclusief de ingangsdatum van de jaardienstregeling. Tevens dient er minimaal 3 maanden tussen beide wijzigingsdata te zitten).
- Aanpassing dienstpakket chauffeurs: minimaal 7 maanden van te voren overeenstemming met OV-bureau/ busconcessiehouder(s) (met een maximaal aantal wijzigingen van 2x per dienstregelingjaar inclusief de ingangsdatum van de jaardienstregeling. Tevens dient er minimaal 3 maanden tussen beide wijzigingsdata te zitten).
- Voor iedere voorzienbare stremming en omleiding die voor de busconcessiehouder(s) niet leidt tot een aanpassing van de dienstregeling en/of de dienstenpakketten geldt dat de opdrachtnemer minimaal 10 werkdagen voor aanvang van de voorgenomen werkzaamheden de betreffende busconcessiehouder(s) informeert over deze voorzienbare stremmingen en omleidingen. Deze voorzienbare stremmingen en omleidingen behoren tot het normale bedrijfsrisico van de betreffende busconcessiehouder (s).

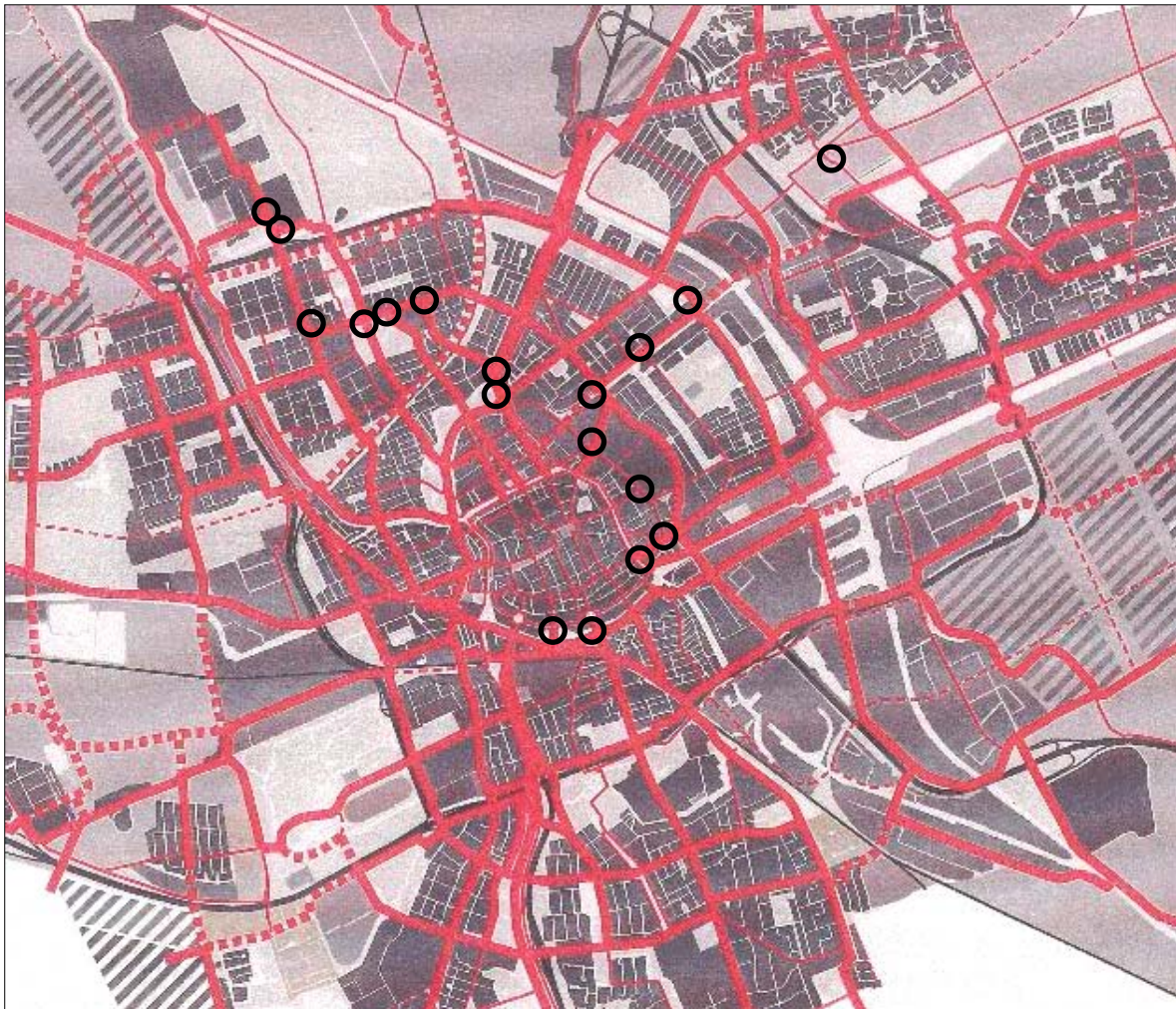
Niet-voorzienbare stremmingen

- Bij onvoorzienbare stremmingen en omleidingen dient de opdrachtnemer onverwijld en adequaat te reageren, ook in relatie tot de busconcessiehouder(s) en de nodige maatregelen te nemen die de nadelige gevolgen voor de reizigers zowel qua omvang als qua tijd te beperken. Kosten die met deze maatregelen gemoeid zijn bij onvoorzienbare stremmingen en omleidingen behoren tot het normale bedrijfsrisico van de opdrachtnemer.

2.3.6. Langzaam verkeer

Ook voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) gelden een aantal specifieke eisen, waarbij er vanuit gegaan wordt dat het combineren van voetgangers en fietsers mogelijk zal zijn:

- Kruisingen met de hoofd fietsstructuur (zie onderstaande figuur met een cirkel aangeven kruisingen) dienen in stand te worden gehouden, wel is een tijdelijke verplaatsing (maximaal 100 meter) t.o.v. de huidige oversteek toegestaan;
- Voor de binnenstad (deelgebieden § 3.2.1. t/m 3.2.5.) gelden specifieke eisen. Het moet mogelijk zijn om met de fiets tussen de deelgebieden te verplaatsen. Hierbij mag er maximaal 20% (de te over bruggen afstand tussen de deelgebieden) worden omgreden.



Fiauur 6 Hoofd fietsstructuur

2.3.7. Evenementen (vervoer)

In Groningen worden regelmatig evenementen gehouden. Een aantal evenementen heeft invloed op de bereikbaarheid van de stad. In de dataroom is het document Evenementenkalender 2012 opgenomen. In dit document zijn de meest in het oog springende evenementen benoemd. Deze lijst is echter niet uitputtend. Verder gelden de volgende eisen:

- Bij het opstellen van de Deel Omgevingsplannen (zie hfd. 4.5.3) dient gebruik te worden gemaakt van de meest actuele evenementenkalender;
- Bij grote evenementen (o.a. Eurosonic (Grote Markt) Bloemetjesmarkt (gehele binnenstad), Koninginnedag- en nacht (gehele binnenstad), meikermis (Grote Markt), Swingin Groningen (Grote Markt), Bommen Berend (28 augustus) & kermis (Grote Markt), 4 mijl (meestal 2^{de} zaterdag van oktober; kruising Hereweg-Stationsweg, Herestraat, Zuiderdiep)), intocht Sinterklaas (Grote Markt) & Oud en Nieuw (gehele binnenstad) zijn geen of slechts beperkte werkzaamheden in de betrokken deelgebieden mogelijk.

2.4. Leefbaarheid

Het begrip Leefbaarheid omvat alle aspecten die van invloed zijn op de leefomgeving van bewoners en ondernemers, zoals uitzicht, verlichting, geluid, stof en stank. Lastig bij dit soort aspecten is dat de hinder vaak subjectief is en daardoor moeilijk vast te leggen in normen. De ene mens is nu eenmaal gevoeliger voor omgevingsinvloeden dan anderen. Bij het formuleren van leefbaarheidmaatregelen zijn dus vrijwel altijd ook de locatiespecifieke omstandigheden van belang.

2.4.1. Voorkomen geluidhinder

Geluidshinder is bij grote werkzaamheden nauwelijks te voorkomen. Geluidshinder kan echter worden beperkt, bijvoorbeeld door bij de planning van het werk rekening te houden met momenten waarop geluidhinder extra hinderlijk is en goed te kijken naar de locatie waar geluidsproducerend materieel wordt geplaatst.

Mogelijke maatregelen zijn:

- Geluidsproducerende werkzaamheden, zoals het trillen van damwanden en heikwerkzaamheden, uitvoeren tussen 7.00 en 19.00 uur;
- Toepassen van eenvoudige technieken om geluidsproductie te beperken, zoals het aanbrengen van een mantel rond het heiblok van een heimachine;
- Bij sloopwerkzaamheden geen gebruik worden maken van puinbrekers, beulen, explosieven, sloopkogels;
- Op bouwlocaties die langer dan 2 maanden worden gebruikt, wordt bij voorkeur gebruik gemaakt van bouwstroom in plaats van aggregaten/generatoren;
- Onnodig draaiende motoren van vrachtwagens moeten worden voorkomen;
- Luid spelende radio's zijn verboden op de bouwplaats;
- Dag en nachtfunctionerende apparatuur (bijvoorbeeld bronneringspompen, aggregaten, e.d.) zo geluids- en trillingarm mogelijk + locatie zover mogelijk bij bewoonde bebouwing vandaan;
- Achteruitrijden van vrachtwagens moet zoveel mogelijk worden voorkomen i.v.m. de hinderlijke pieper.

Verder geldt de volgende eis:

- Werkzaamheden nabij onderwijsinstellingen (voortgezet, hoger of universitair) dienen met de betreffende onderwijsinstellingen te worden afgestemd i.v.m. afname van tentamen/examens.

2.4.2. Voorkomen stof/vervuiling/sneeuw

- De werkzaamheden op de werkterreinen mogen niet zorgen voor buitensporige stof verspreiding;
- Het werkterrein en nabijgelegen openbare ruimte mag niet vervuild worden.

Mogelijke maatregelen zijn:

- Werkterreinen voorzien van een verharding om stofvorming tegen te gaan;
- Dagelijks schoonmaken van het werkterrein en nabijgelegen openbare ruimte;
- Bij sloopwerkzaamheden gebouwen niet omduwen of omtrekken;
- In de periode van afvoer of aanvoer van grond de openbare ruimte ter plaatse van de inrit van de het werkterrein en de rijbaan schoon houden;
- Bij sneeuw dienen de (opengestelde) looproutes vrij van sneeuw gehouden te worden.

2.4.3. Voorkomen hinder door licht

- Verlichting op en om het werkterrein mag geen hinder veroorzaken voor omliggende woningen gebouwen en het verkeer.

Mogelijke maatregelen zijn:

- Afschermen verlichtingbronnen op het werkterrein.

2.4.4. Voorkomen van hinder door trilling

Over het algemeen zijn de panden langs het tracé niet bijzonder gevoelig voor trillingen is beperkte trillingshinder (zonder dat deze schade veroorzaakt) voor een korte periode toelaatbaar. Dit geldt echter niet voor de (monumentale) panden in en om de binnenstad. Deze panden zijn wel gevoelig voor trillingen. Hiermee dient bij de bouw rekening worden gehouden. De volgende eisen gelden:

- Geen hinder/schade veroorzaken aan (monumentale) panden en objecten zoals stoepen, hekken en kelderingangen;
- Rekening houden met bedrijven langs het tracé die trillingsgevoelige werkzaamheden (met name met computers en medische apparatuur) verrichten. De betreffende bedrijven zijn/worden benoemd in het bestemmingsplan.

2.4.5. Bomen

Voor het project Regiotram zijn 2 bomen effect analyse (BEA's) opgesteld. In Groningen is bij ruimtelijke ontwikkelingen een door B&W vastgestelde BEA noodzakelijk om een omgevingsvergunning voor het vellen van een houtopstand te kunnen verlenen. De huidige BEA's zijn gemaakt op basis van het Voorlopig Ontwerp en worden informatief meegestuurd. In deze BEA's is aangegeven welke bomen mogelijk gekapt moeten worden en op welke wijze er met de bestaande bomen moet worden omgegaan. In de BEA's is aangegeven welke bomen in principe verplantbaar zijn, maar gekozen is voor het verplanten van minder bomen (zie Kaderdocument Groen en de outputspecificatie).

In de outputspecificatie en het Kaderdocument Groen is beschreven hoeveel nieuwe bomen er moeten worden aangeplant. Dit wordt als verplichting (herplantplicht) opgenomen in de nog te verlenen omgevingsvergunning; onderdeel vellen van een houtopstand. Alle bovenstaande activiteiten komen voor rekening van de opdrachtnemer.

Boombeschermingsplan

Op basis van het definitieve ontwerp, het groenontwerp, de actuele bomeninventarisatie, de BEA en het snoei- en verplantplan dient er een Boombeschermingsplan geleverd te worden, waarin de bescherming van de bestaande te handhaven bomen tijdens de uitvoering wordt gegarandeerd, en ter goedkeuring door de gemeente worden voorgelegd. Dit Boombeschermingsplan is een belangrijk document voor de Omgevingsvergunning en handhaving.

In een boombeschermingsplan wordt beschreven hoe de bomen voor, tijdens, maar ook na werkzaamheden beschermd moet worden. Denk hierbij aan het aanbrengen van hekwerken of rijplaten, maar ook aan toezicht houden tijdens het werk. Ook deskundige inzet bij bijvoorbeeld wortel- en kroonsnoei komt terug in het plan. Voor de bomen die niet worden verwijderd geldt:

- Wortelschade moet worden voorkomen. Graafwerkzaamheden onder de kroonprojectie van de boom zijn niet toegestaan. Mocht dit niet mogelijk zijn dan contact opnemen met Stadsbeheer;
- Indien een te handhaven boom zich binnen of op zeer korte afstand van de bouwplaats bevindt, moet deze worden beschermd (evt. stutten indien noodzakelijk) en worden omringd door vaste bouwhekken op een afstand van minimaal 1 meter buiten de kroonprojectie;
- Het is niet toegestaan door middel van bijvoorbeeld spijkers, schroeven, stroppen, klemmen enige bevestiging aan bomen aan te brengen;
- Houd bij het verplanten van de bomen rekening met een voorbereidingstermijn.

2.4.6. Archeologie

Zie hoofdstuk 4.2.

2.4.7. Monumenten

Voor werkzaamheden in de nabijheid van monumenten geldt de volgende eis:

- Aan monumenten, alsmede aan andere panden, alsmede aan bijbehorende keldertoegangen, hekken, stoepen en trappen e.a. mag op geen enkele wijze schade worden toegebracht, noch tijdens de aanleg van het tramtracé, noch in de periode daarna;
- Zettingen en zakkingen dienen, tijdens aanleg van de trambaan en de periode erna, voorkomen te worden bij panden langs/in de buurt van het tramtracé;
- Voorafgaand aan substantiële wijzigingen aan monumentale panden dient de mogelijkheid

geboden te worden aan bouwhistorici van de gemeente Groningen om de bestaande situatie bouwhistorisch te documenteren (zie ook hoofdstuk 4.2.1.).

2.4.8. Afvalinzameling

Bij de afvalinzameling is onderscheid te maken in de inzameling van huishoudelijk- en bedrijfsafval. Het huishoudelijk afval is weer onder te verdelen in huisvuil en apart in te zamelen glas en papier.

Huishoudelijk afval

De inzameling van huishoudelijk afval vindt voor het merendeel plaats in ondergrondse containers. Voor de lediging van containers t.b.v. huisvuil geldt het onderstaande:

- De (ondergrondse) containers dienen voor de Milieudienst met een vrachtauto functioneel bereikbaar te zijn;
- De maximale loopafstand (voor huisvuil) voor burgers is 125 meter;
- Het afsluiten van te verplaatsen afvalcontainers mag alleen door de Milieudienst gebeuren.
- Het uithalen, opslag en terugplaatsen van de binnen- en buitenbakken van ondergrondse afvalcontainers dient in overleg met de Milieudienst te gebeuren. Eventuele ontstane schade dient in opdracht van de Milieudienst hersteld te worden. De herstelkosten zijn voor rekening van de Opdrachtnemer;
- Het aanschaffen van nieuwe ondergrondse containers, in geval van uitbreiding van het systeem dient alleen door Milieudienst te gebeuren. De Opdrachtnemer dient hierover tijdig afstemmen te hebben met de Opdrachtgever. De kosten voor de aanschaf zijn voor rekening van de Opdrachtnemer;
- Het uitnemen en terugplaatsen van de veiligheidsvoorziening van de ondergrondse afvalcontainer dient alleen door de door Milieudienst aangewezen firma's te gebeuren. Hierover dient de Opdrachtnemer afstemming te hebben met de Milieudienst.

Mocht een afvalcontainer niet bereikbaar zijn dan zorgt de opdrachtnemer ervoor dat de verrijdbare containers naar een locatie kunnen worden gereden waar lediging wel mogelijk is. Dit in overleg met de gemeente (Milieudienst);

Bedrijfsafval

Een gedeelte van het bedrijfsafval wordt ondergronds verzameld. Het overige gedeelte wordt via containers afgevoerd. Voor bedrijfsafval geldt:

- De (ondergrondse) containers dienen voor de afvalinzamelaar bereikbaar te zijn;
- Voor ondergrondse containers moet een alternatief worden aangeboden;
- Het afsluiten van te verplaatsen afvalcontainers mag alleen door de Milieudienst gebeuren.
- Het uithalen, opslag en terugplaatsen van de binnen- en buitenbakken van ondergrondse afvalcontainers dient in overleg met de Milieudienst te gebeuren. Eventuele ontstane schade dient in opdracht van de Milieudienst hersteld te worden. De herstelkosten zijn voor rekening van de Opdrachtnemer;
- Het aanschaffen van nieuwe ondergrondse containers, in geval van uitbreiding van het systeem dient alleen door Milieudienst te gebeuren. De Opdrachtnemer dient hierover tijdig afstemmen te hebben met de Opdrachtgever. De kosten voor de aanschaf zijn voor rekening van de Opdrachtnemer;
- Het uitnemen en terugplaatsen van de veiligheidsvoorziening van de ondergrondse afvalcontainer dient alleen door de door Milieudienst aangewezen firma's te gebeuren. Hierover dient de Opdrachtnemer afstemming te hebben met de Milieudienst.

Mocht een afvalcontainer niet bereikbaar zijn dan zorgt de opdrachtnemer ervoor dat de verrijdbare containers naar een locatie kunnen worden gereden waar lediging wel mogelijk is. Dit in overleg met de gemeente (Milieudienst).

2.4.9. Bodemkwaliteit

Voor de bodemkwaliteit gelden de volgende eisen:

- Aantonen toekomstvastheid van infrastructuur (als bedoeld in het Besluit bodemkwaliteit), binnen het projectgebied;
- Voor aanvang van de werkzaamheden waarbij gronden worden ontgraven of aangevuld dient een grondstromenplan worden opgesteld. Dit plan dient tenminste een grondstromenbalans per categorie zand en grond te bevatten. Daarnaast bevat het plan de hoeveelheden, kwaliteit (milieutechnisch, fysisch), herkomst en bestemming van alle soorten zand en grond die ten behoeve van de werkzaamheden worden ontgraven, aangevuld, aangevoerd en afgevoerd;
- De op te stellen grondbalans dient, voor zover dit civieltechnisch of milieutechnisch mogelijk is, zoveel mogelijk uit te gaan van hergebruik.

2.4.10. Schaderegeling

Om het indienen en afhandelen van schadeclaims zo makkelijk mogelijk te maken, kunnen burgers voor de afhandeling van schade terecht bij één, nog nader te bepalen, overheidsloket. De gemeente Groningen is bezig met op het zetten van een schadeloket. De opdrachtgever zal daar bij aansluiten.

2.4.11. Riolering

Voor het uitvoeren van rioleringswerkzaamheden gelden de volgende eisen:

- Moerriool mag alleen worden afgesloten indien het (regen)water op een andere wijze wordt afgevoerd;
- Werkzaamheden dienen uitgevoerd te worden conform VROM publicatie 'Voorkomen van overlast bij rioolrenovatie met styreenhoudende technieken, maart 2008';
- Reiniging van de riolering dient plaats te vinden conform BRL K10014.

2.5. Veiligheid

Bij de V van BLVC gaat het om de veiligheid van de omgeving en specifiek om de fysieke veiligheid rond/naast de bouwplaats (valt er niets over het hek?), de verkeersveiligheid (hindert een bouwhek het zicht op een kruising?) en de sociale veiligheid (ontstaan er geen donkere hoeken?).

2.5.1. Bouw-/Hijveiligheid

Voor het waarborgen van de veiligheid op en rond de bouwplaatsen bestaan twee wettelijke vereisten: het bouwveiligheidsplan (zie bijlage 1) en het V&G-plan. Beide plannen zijn geen onderdeel van de BLVC, maar worden hier kort genoemd om een volledig beeld te geven.

Het bouwveiligheidsplan gaat over de rondom in de weg gelegen werken, de weggebruikers, de naburige bouwwerken en de openbare ruimte met haar gebruikers. De opdrachtnemer beschrijft hierin o.a. de grenzen van het werkterrein, de aan- en afvoerwegen, de plaats van bouwketen, zogenaamde hijszone's maar ook bijvoorbeeld hoe de bereikbaarheid voor voertuigen van de brandweer wordt geregeld. Het bouwveiligheidsplan is een indieningvereiste bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Hoe de opdrachtnemer omgaat met de veiligheid op de bouwplaats zelf staat beschreven in het V&G-plan, dat hij verplicht is om in het kader van de Arbowet op te stellen. Daarnaast dient er te worden voldaan aan de Wegenverkeerswet (Richtlijn 95 b werk in uitvoering).

2.5.2. Verkeersveiligheid

Aandachtspunten voor de verkeersveiligheid bevinden zich vooral op het grensvlak tussen het werkterrein en de omgeving. Juist omdat er sprake is van een tijdelijke situatie waaraan de weggebruikers moeten wennen, is extra aandacht vereist:

- Bij de inrichting van het werkterrein moet er naar gestreefd worden om het bouwverkeer altijd vooruit te laten weggrijden i.v.m. het kruisen met voetgangers en fietsers;
- Om verkeersveiligheid te waarborgen dient de opdrachtnemer waar nodig extra maatregelen te treffen, bijvoorbeeld door het inzetten van verkeerregelaars, deze moeten bij de gemeente worden aangemeld;
- In de omgeving van scholen moet veiligheidsmaatwerk geleverd worden;
- Omleidingen moeten voorzien zijn van heldere en eenduidige bebording.

2.5.3. Sociale veiligheid

Met name in de avond en nachtelijke uren zijn er plekken langs het tracé die als sociaal onveilig worden ervaren. Deze situatie mag tijdens de bouw zeker niet verslechteren. Daarom geldt:

- In de binnenstad geen smalle doorsteken (<2,5 meter) creëren t.b.v. voetgangers i.v.m. flessenhalswerking tijdens evenementen en uitgaansmomenten. In worst case zullen voetgangers een stuk moeten omlopen;
- Bij het inrichten van het werkterrein geen onoverzichtelijke en donkere hoeken in de openbare ruimte veroorzaken;
- Bij de inrichting van het werkterrein moet minimaal hetzelfde verlichtingsniveau worden gehandhaafd in de omringende openbare ruimte;
- Omleidingroutes voor voetgangers en fietsers moeten voorzien zijn van goede verlichting.

2.5.4. Calamiteitenplan realisatie

Elke bouwplaats brengt risico's met zich mee. Deze risico's worden zowel door de projectorganisatie als door de opdrachtnemer in kaart gebracht. Hierop kunnen vervolgens beheersmaatregelen worden ingezet. Toch kan het voorkomen dat er iets mis gaat. In dat geval kunnen er ook consequenties zijn voor de omgeving van het project.

- Kleine incidenten

Een hek dat 's nachts open staat, verlichting die niet werkt of rommel op de rijweg, dergelijke kleine incidenten kunnen gevaarlijke situaties opleveren. Burgers kunnen in dat geval bellen met 0900-8844. De opdrachtnemer is daarom 24 uur per dag bereikbaar voor de politie en de projectorganisatie om dit soort incidenten snel en goed op te lossen.

- Calamiteiten

Er kunnen ook dingen misgaan die de opdrachtnemer niet (meer) zelf kan oplossen. Denk bijvoorbeeld aan een grote brand op de bouwplaats, het bezwijken van een constructie (Rotterdam) of het verzakken van panden (Noord/Zuidlijn). In dat geval is er sprake van een calamiteit. De opdrachtnemer stelt hiervoor twee plannen op: een bedrijfsnoodplan en een incidentenplan. In het bedrijfsnoodplan legt de opdrachtnemer vast hoe hij de veiligheid van zijn werknemers garandeert: waar bevinden zich blusmiddelen? Waar zijn de vluchtwegen? En wanneer wordt de brandweer ingeschakeld? Het incidentenplan legt vast welke risico's er zijn voor de omgeving van het bouwterrein, hoe deze worden beheerst en wat er gebeurt als deze risico's leiden tot een calamiteit. In het incidentenplan staat bijvoorbeeld ook wanneer de opdrachtnemer het projectbureau waarschuwt, wanneer de brandweer wordt ingeschakeld en hoe de afstemming verloopt tussen de opdrachtnemer en de nood/hulpdiensten tijdens de calamiteit. Het incidentenplan vormt weer de basis voor de communicatie over risico's door de opdrachtgever. Verder dient opdrachtnemer tijdens de realisatiefase de benoemde plannen op effectiviteit en actualiteit te beoordelen en desgewenst aan te passen in samenspraak met belanghebbenden. Opdrachtnemer moet waarborgen dat de aanpassingen worden gecommuniceerd met alle betrokken belanghebbenden.

2.5.5. Niet gesprongen explosieven

Er is vooralsnog geen reden om aan te nemen dat bij de realisatie van de Regiotram gestuit wordt op Niet Gesprongen Explosieven (NGE). Niettemin geldt de eis:

- Er dient een procedure te worden opgesteld door opdrachtnemer waarin beschreven is hoe opdrachtnemer zal omgaan met NGE toevaltreffers. In deze procedure komt naar voren welke maatregelen moeten worden getroffen ter bescherming van personeel, materieel en omgeving;
- Indien opdrachtnemer tijdens zijn werkzaamheden onverhoopt NGE aantreft, moet opdrachtnemer ter plekke van de vondst de werkzaamheden stil leggen, onverwijld het bevoegd gezag inschakelen en de opdrachtgever informeren over de vondst. De ruiming van bommen en/of andere NGE's geschiedt namens het bevoegd gezag (door het Explosieven Opruimings Commando Koninklijke Landmacht (OECKL)). Opdrachtnemer moet dient alle medewerking aan de nadere opsporing en ruimen van deze NGE verlenen.

2.6. Communicatie

2.6.1. Inleiding en opgave

Het bevorderen van een soepel en geruisloos proces van planuitwerking en besluitvorming, door actieve en gerichte voorlichting aan alle betrokkenen in de projectomgeving, door in goed gesprek met deze betrokkenen te werken aan verbeteringen in het ontwerp en door ervoor te zorgen dat de maatschappelijke en politieke discussie over het project RegioTram wordt gevoerd op basis van de juiste informatie. Dat was de leidraad voor de communicatie in de fase van planuitwerking.

Het doel van de communicatie in de fase van planrealisatie ligt in het verlengde hiervan. In deze fase gaat het om een soepel en geruisloos proces van bouw en aanleg, door

- Gerichte en actieve *voorlichting* over de uitvoering van werkzaamheden en de hinder die hiermee gepaard gaat.
- in *dialog* met de omgeving te zorgen voor minimale hinder en overlast bij de uitvoering van werkzaamheden en maximaal begrip voor de overlast die desondanks ontstaat.

Het communicatie- en participatiebeleid voor het project RegioTram is sinds de start in september 2007 gebaseerd op een analyse van het maatschappelijke krachtenveld waarin de projectorganisatie namens de opdrachtgever (OG) opereert. Op basis van deze analyse van maatschappelijke vraagstukken (issues) en de daarbij betrokken personen en organisaties (stakeholders) biedt de projectorganisatie informatie op maat; gevraagd en ongevraagd. Daarnaast betreft ze informatie over de zorgen, wensen en suggesties van stakeholders bij de planuitwerking.

Deze twee aspecten (dialog en voorlichting) blijven ook in de fase van realisatie van belang. Daarom zal OG na definitieve gunning zorgen voor een goede overdracht van stakeholdersanalyse en issues. Het doel van de communicatie blijft het geven (zenden) van informatie over project en het verzamelen (ontvangen) van informatie uit de projectomgeving, die kan worden benut voor het verbeteren van het uiteindelijke resultaat en het vergroten van het begrip en de waardering hiervoor. Met andere woorden: de opdrachtgever wil door uitstekende communicatie de “winst” voor zoveel mogelijk betrokkenen vergroten, maatschappelijk “verlies” beperken en stelselmatig werken aan een goede relatie met betrokken bewoners, organisaties en bedrijven.

In de fase van planvoorbereiding heeft dat er geregeld toe geleid dat de projectorganisatie oorspronkelijke plannen heeft aangepast, als de maatschappelijke dialog daar aanleiding toe gaf. In de fase van realisatie is de ruimte voor beïnvloeding van het werkproces beperkt: veel keuzes zijn al gemaakt. Maar ook bij het maken van het definitieve ontwerp is inbreng van omwonenden gewenst, al gaat het om ogenschijnlijk kleine wijzigingen, zoals de plek van de vuilcontainer en fietsenrekken. Een goede en goed georganiseerde dialog draagt bij aan een ontwerp dat kan rekenen op begrip en steun van zoveel mogelijk betrokkenen. Ook de planning en uitvoering van werkzaamheden is in deze fase een zeer belangrijk punt van aandacht, met als doel hinder en overlast te beperken. Ook daarbij wordt voor zover mogelijk gebruik gemaakt van ideeën en suggesties uit de projectomgeving.

Bereikbaarheid Stad Groningen

In de stad Groningen wordt de komende jaren op verschillende plaatsen tegelijk gewerkt aan een aantal grote projecten. Dit zorgt voor vraagstukken over hinder en bereikbaarheid. Voor dat laatste punt wordt op dit moment een coördinerende organisatie opgericht. Deze organisatie (werktitel: Bereikbaarheid Stad Groningen) verzamelt informatie over bereikbaarheid en verzorgt hierover ook grotendeels de publiekscommunicatie en communicatie met andere stakeholders. Zo kunnen inwoners, bedrijven en organisaties op één plek terecht met vragen en klachten en kunnen ze informatie over bereikbaarheid makkelijk vinden. Algemene lijn is dat ON hieraan een actieve bijdrage levert, door voortdurend actuele informatie te geven over bereikbaarheid, inclusief busomleidingen. ON dient daarnaast actief deel te nemen aan het overleg over communicatievraagstukken, dat zal worden gevoerd in het kader van Bereikbaarheid Stad Groningen.

2.6.2. Rolverdeling

Algemeen

OG is de regisseur en coördinator van communicatieprocessen met betrokkenen in de projectomgeving. In de fase van realisatie is dat de projectorganisatie of de Gemeenschappelijke Regeling die gemeente en provincie Groningen van plan zijn op te richten. In de fase van exploitatie kan dat een andere rechtspersoon zijn. OG zorgt ook voor alle contacten met het politieke domein, in het bijzonder de bestuurscolleges van gemeente en provincie Groningen, gemeenteraad en Provinciale Staten en de politieke partijen in stad en regio.

Opdrachtnemer (ON), de gemeente, de provincie, het OV-bureau Groningen Drenthe en de Regio Groningen-Assen hebben eigen verantwoordelijkheden, elk in hun eigen domein. Voor ON begint die verantwoordelijkheid onmiddellijk na de besluitvorming over de aanbesteding, maar niet alvorens hier expliciet afspraken over zijn gemaakt tussen OG en ON. OG en ON werken voortdurend nauw samen en spannen zich ervoor in elkaar voortdurend en zorgvuldig te informeren over elkaars activiteiten in het kader van de realisatie van het project, als ware samenwerkingspartners. In het publieke domein treden zij waar nodig gezamenlijk op. Van ON wordt met nadruk een initiatiefrijke, "pro-actieve" houding gevraagd, zowel in de relatie met de omgeving als in die met OG en haar samenwerkingspartners.

Uitgangspunt voor de rolverdeling is dat OG het communicatiebeleid voor de RegioTram vaststelt en toeziet op de goede uitvoering daarvan. ON is primair verantwoordelijk voor de publiekscommunicatie rond de uitvoering van de fysieke werkzaamheden voor de realisatie (bouw en aanleg), inclusief de voorbereiding daarvan. Hiertoe stelt ON communicatieplannen op, die hij ter goedkeuring voorlegt aan OG.

Communicatie stedelijk en regionaal niveau.

In een plan voor communicatie op stedelijk en regionaal niveau stelt ON centrale vragen aan de orde, zoals het kleurgebruik en de vormgeving van de tram, de waarschuwingssignalen en eventuele naamgeving van tramvoertuigen, ON geeft aan hoe ze de omgeving wil betrekken bij keuzes die hiervoor nog moeten worden gemaakt, met inachtneming van politieke wensen die hiervoor nog kunnen worden geformuleerd. Een randvoorwaarde die al vast ligt is het gebruik van de naam RegioTram: die is verplicht en dient overheersend zichtbaar te zijn op zowel voertuigen als haltes als bij alle communicatie tijdens de fase van realisatie.

Communicatie deelgebieden.

ON stelt per deelgebied een communicatieplan op, dat wordt opgenomen in het BLVC-plan per deelgebied. Het communicatieplan bevat een concreet programma van voorlichtingsactiviteiten, voorzien van een kalender. In het communicatieplan per deelgebied beschrijft ON op welke wijze organisaties en bedrijven worden geraadpleegd en geïnformeerd. Het gaat hierbij ook om sleutelspelers, zoals bijvoorbeeld het UMCG en de RUG.

ON is verantwoordelijk voor de uitvoering van het communicatieplan en zorgt daarbij voor passende communicatiemiddelen.

In het kader van de communicatie per deelgebied meldt ON processtappen en/of werkzaamheden die tot hinder voor de omgeving kunnen leiden vooraf of wanneer onvoorzien, onmiddellijk, aan bij OG. Daarnaast registreert ON welke vragen, zorgen en klachten in de omgeving leven en legt hij die voor aan OG. Verder levert ON binnen 48 uur de informatie aan die noodzakelijk is voor de beantwoording van de vragen, zorgen en klachten. Op die manier voorziet ON de opdrachtgever steeds van actuele informatie op basis waarvan OG kan besluiten actief deel te nemen aan bijvoorbeeld een informatiebijeenkomst.

In de communicatieplannen per deelgebied komen ook de mogelijkheden ter sprake om de omgeving verder te betrekken bij keuzes die nog moeten worden gemaakt ten aanzien van de detaillering van het ontwerp en de uitvoering van werkzaamheden. De bedoeling van deze dialoog is van bewoners en organisaties te horen of zij wensen en aandachtspunten hebben die kunnen bijdragen aan het verminderen van bouwoverlast en de betere uitvoering van het ontwerp. Dit proces vindt ruim voor de uitvoering plaats, zeker vier maanden, zodat ON daadwerkelijk input uit de omgeving kan gebruiken. Hiervoor organiseert ON een participatiebijeenkomst.

Vlak voor aanvang van de werkzaamheden organiseert ON opnieuw een bijeenkomst in deelgebieden. Tijdens deze bijeenkomst worden inhoud en planning van de werkzaamheden toegelicht. Hierbij wordt teruggekoppeld wat ON met input uit de participatiebijeenkomst heeft gedaan. Deze informatiebijeenkomst vindt plaats ten minste een week en ten hoogste twee weken voor aanvang van de werkzaamheden. ON stelt communicatieplannen op en voert ze uit, OG stelt ze vast.

Huisstijl en stijl van communiceren.

Continuïteit is een sleutelbegrip in de manier van communiceren, ON maakt daarom bij de vormgeving van communicatiemiddelen gebruik van de naam RegioTram en huisstijlelementen van het project RegioTram, zoals naam en beeldmerk en eventuele verwijzingen naar een mogelijk toekomstig samenwerkingsverband op het gebied van stedelijke bereikbaarheid. ON kan daar eigen huisstijlelementen aan toevoegen, mits goedgekeurd door OG.

Voorlichting over werkzaamheden is steeds tijdig, feitelijk juist, zakelijk van toon en zo gericht mogelijk. Ook hierin sluit ON aan bij de stijl van communiceren die de projectorganisatie van meet af aan heeft gehanteerd, en die veel waardering heeft geogst. ON informeert bewoners en bedrijven in en rondom het gebied waar werkzaamheden plaatsvinden schriftelijk op hun woon- of verblijfsadres over de inhoud en de planning van deze werkzaamheden, ten minste een week en ten hoogste twee weken voor aanvang van de werkzaamheden. De begrenzing van deze gebieden wordt steeds royaal bemeten. ON doet hiertoe een voorstel in de communicatieplannen per deelgebied. ON gedraagt zich in alle contacten met de omgeving als een fatsoenlijke, nette buurman. Hij zorgt ervoor dat hij OG altijd vooraf schriftelijk informeert over zijn activiteiten op communicatiegebied en periodiek rapporteert over de voortgang hiervan, volgens een nader in overleg te bepalen frequentie, met een minimum van een keer per week.

Korte opsomming van rollen:

OG:

- Is de regisseur en coördinator van alle communicatieprocessen;
- Onderhoudt contact met het politieke domein. Dat wil zeggen met het bestuur van gemeente en provincie Groningen, de overige deelnemers aan de Regio Groningen – Assen en met politieke partijen;
- Stelt de communicatieplannen voor de realisatie op stedelijk en regionaal niveau en per deelgebied vast en ziet toe op de goede uitvoering hiervan.

ON:

- Stelt een plan op voor de communicatie op stedelijk en regionaal niveau en legt dat ter goedkeuring voor aan OG. Dat plan bevat in elk geval voorstellen voor kleurgebruik, naamgeving en huisstijlgebruik.
- De bestaande huisstijl van het project RegioTram is uitgangspunt, maar aanpassing is mogelijk;
- Is verantwoordelijk voor de communicatie rond de uitvoering van de werkzaamheden voor de realisatie in de deelgebieden (bouw en aanleg);
- Stelt hiervoor per deelgebied een communicatieplan op in de vorm van een activiteitenprogramma met kalender en legt dat ter besluitvorming voor aan OG;
- Draagt bij aan publieksinformatie via een centraal publieksloket, door een kalender van geplande werkzaamheden op te stellen, ter beschikking te stellen en actueel te houden. Ook alle informatie voor omwonenden van de deelgebieden dient hier beschikbaar te zijn. Dat wil zeggen voor het huidige informatiecentrum op de Grote Markt, een centraal telefoonnummer en een centraal webadres en mailadres;
- Draagt bij aan publieksinformatie over bereikbaarheid en busomleidingen, door voortdurend actuele informatie hierover ter beschikking te stellen aan de organisatie Bereikbaarheid Stad Groningen;
- Organiseert per deelgebied minimaal één participatiebijeenkomst over het Definitief Ontwerp en de planning van werkzaamheden
- Organiseert per deelgebied minimaal één informatiebijeenkomst, ten minste een week en ten hoogste twee weken voor aanvang van de werkzaamheden;
- Nodigt omwonenden (burgers en organisaties) hiervoor schriftelijk uit, door hen uit te nodigen via hun woon- of verblijfsadres;

- Meldt bij OG vooraf of wanneer onvoorzien direct werkzaamheden die hinder kunnen veroorzaken in de projectomgeving;
- Meldt vragen en klachten die ze krijgt direct aan OG en levert binnen 48 uur de informatie die noodzakelijk voor de beantwoording daarvan;
- Informeert OG naast mondeling ook schriftelijk over zijn activiteiten op communicatiegebied;
- Rapporteert periodiek over de voortgang hiervan.

2.6.3. Centrale kanalen van communicatie

OG stelt gedurende de volledige contractduur centrale communicatiekanalen beschikbaar. Tijdens de fase van realisatie zijn daartoe in elk geval (1) de website www.regiotram.nl en (2) het informatiecentrum op de Grote Markt beschikbaar, plus een eventueel nog op te zetten website over de bereikbaarheid van de stad Groningen (3). Opdrachtnemer (ON) is verplicht alle drie loketten, en geen andere, te gebruiken tijdens de realisatiefase en alle informatie via deze kanalen openbaar te maken. Voor de website www.regiotram.nl is OG eindredacteur. ON is verplicht mee te werken aan (4) een publieksloket, dat fysiek, per mail en telefonisch bereikbaar moet zijn op dagen en tijdstippen dat werkzaamheden op straat plaatsvinden (buiten de reguliere werktijden alleen per mail en telefonisch). Dit publieksloket kan worden verbonden aan het informatiecentrum Grote Markt, maar exacte afspraken hierover zullen pas in de loop van 2012 worden gemaakt. Dit publieksloket zal ook fungeren als klachten en vragenloket. De afhandeling van klachten tijdens de bouw is de verantwoordelijkheid van de OG. Ook bemensing van het publieksloket en de beantwoording van vragen is de verantwoordelijkheid van OG.

OG stelt daarnaast (5) de loketten ter beschikking die hij gebruikt voor communicatie met bedrijven, organisaties en burgers: de telefonische, virtuele en fysieke loketten van de gemeente Groningen, de overige gemeenten van de Regio Groningen – Assen en de beide provincies. ON is steeds verplicht die loketten te voorzien van goede en actuele informatie, en goed samen te werken met de publieke partijen in de regio die hierbij betrokken zijn. Bijzondere aandacht behoeven de mediacontacten. Wiens verantwoordelijkheid dit is, staat beschreven in de passage over de rolverdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer.

OG overweegt in de fase van realisatie op enkele keren per jaar een huis-aan-huiskrant te maken en te verspreiden in de gehele Regio Groningen – Assen. Dit in goed overleg met de te vormen organisatie voor de bereikbaarheid van de stad Groningen. ON is verplicht desgevraagd (6) actief mee te werken aan de productie van deze kranten, door tijdig informatie aan te reiken over geplande werkzaamheden.

ON is verplicht (7) de bouwlocatie in te zetten als communicatiemiddel, door geplande werkzaamheden per deelgebied te omschrijven en te verbeelden, en zo bij te dragen aan inzicht in en begrip voor de te realiseren inrichting. Per deelgebied moet tijdens de realisatie permanent een artist impression worden getoond, op passend groot formaat. Ook vormen van augmented reality zijn toegestaan: computergemaakte, driedimensionale, toegevoegde werkelijkheid, die tijdens de realisatie per deelgebied permanent beschikbaar is voor het publiek. De artist impressions dient ON te laten maken op basis van het definitieve ontwerp voor het betreffende deelgebied. ON is verplicht de impressies beschikbaar te stellen voor gebruik door OG, onder meer op de website en voor andere voorlichtingsdoeleinden. Het is ON niet toegestaan reclame uitingen op het werkerrein te plaatsen zonder schriftelijke toestemming van OG. ON stelt een bezoekersregeling op om rondleidingen en/of ontvangsten op bouwlocaties door de OG te faciliteren. Deze bezoekersregeling legt ON ter akkoord voor aan OG. Over het project RegioTram is een 3D animatie in ontwikkeling, gebaseerd op het referentieontwerp. Deze 3D is ontwikkeld door OG. Als het definitieve ontwerp leidt tot aanzienlijke wijzigingen kan OG besluiten tot aanpassing van de 3D (8). ON is verplicht hieraan mee te werken.

Bij toekomstige tramhaltes zal OG voorafgaand aan de realisatie borden en/of afbeeldingen plaatsen van speciaal hiertoe geschreven gedichten. ON is verplicht deze borden en/of afbeeldingen tijdens de realisatie te handhaven en intact te laten. Verwijderen is alleen toegestaan na expliciete toestemming van OG. Na realisatie is ON verplicht de gedichten opnieuw in te passen in de het meubilair of de bestrating van de tram haltes of de onmiddellijke omgeving daarvan. De publicatierechten van de gedichten zijn afgekocht: ON mag ze ook gebruiken in de tramvoertuigen.

2.6.4. Mediacontacten, crisiscommunicatie en social media

Het onderhouden van de mediacontacten vergt bijzondere aandacht, zowel tijdens de realisatie, als daarna, tijdens de exploitatie. Met mediacontacten worden bedoeld de contacten met media die zich - in het openbaar - tot een groot publiek richten, zoals de dagbladers, radio, televisie, vakbladen en huis-aan-huisbladen. Het uitgangspunt bij het onderhouden van mediacontacten is dat OG hiervoor als eerste verantwoordelijk is. Hij treedt op als woordvoerder en als afzender van informatie, tenzij anders wordt afgesproken. OG zorgt ervoor dat hij ON steeds goed informeert over zijn eigen perscontacten. Als wordt afgesproken dat ON als woordvoerder optreedt, dient ON OG nauwkeurig en schriftelijk te informeren over de informatie die hij daarbij verstrekt. Dat geldt ook voor (het meewerken) aan publicaties.

OG realiseert zich dat het medialandschap sterk in beweging is, en er in 2015 anders kan uitzien dan anno 2012. Daarom wordt in de outputspecificaties de nadruk gelegd op het belang van goede samenwerking: OG en ON dienen elkaar steeds te informeren over hun communicatie over de RegioTram. Het overleg hierover vindt wekelijks plaats op initiatief van OG, tenzij partijen in goed overleg anders besluiten.

Crisiscommunicatie

Met het oog op crisissituaties dient ON te beschikken over betrouwbare kanalen die 7X24 uur per week bereikbaar zijn, bijvoorbeeld via het onder 3 genoemde publieksloketten. De opdrachtnemer moet daarnaast in staat zijn de crisiscommunicatie onmiddellijk op gang te brengen, in goed overleg en afstemming met OG, regionale partijen als gemeente, provincie, politie en hulpdiensten. Daarbij zet ON de daarbij gebruikelijke communicatiemiddelen in, zoals de website en het informatiecentrum.

Sociale media

Bij de communicatie over de realisatie van het project maken OG en ON gebruik van de op dat moment meest gangbare sociale media. Op verschillende niveaus: zij volgen deze media en gebruiken deze kennis bij het maken van hun eigen communicatieactiviteiten. Daarnaast gebruiken zij de sociale media om informatie te geven over werkzaamheden in de deelgebieden en over de mogelijke hinder daarvan voor omwonenden en weggebruikers. Hierover voeren zij nader overleg met de te vormen organisatie die werkzaamheden met gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad coördineert. Deze organisatie functioneert nog niet op het moment dat dit raamplan wordt verstrekt, maar zal naar verwachting in de loop van 2012 worden opgericht.

2.6.5. Mijlpalen

Mijlpalen in de communicatie zijn de start van de bouw of de bouwvoorbereiding in het algemeen en per deelgebied. Ook de oplevering van elk deelgebied is een mijlpaal, en tenslotte ook de oplevering en ingebruikname van het tramsysteem. ON heeft tot taak elk van deze mijlpalen te markeren. Voor de aanvang van de werkzaamheden als geheel, en voor de oplevering en het tramsysteem als geheel wordt een door ON een openingshandeling gepland en georganiseerd onder regie van OG. ON neemt daarbij ook de publieksvoorlichting voor zijn rekening; OG coördineert de mediacontacten en zorgt ook voor de betrokkenheid van bestuurders. Uitgangspunt daarbij is steeds de eindverantwoordelijkheid die bestuurders hebben tot uitdrukking te brengen. Dat kan betekenen dat zij een rol spelen bij het markeren van de mijlpalen.

Over de communicatie over de bekendmaking van de geselecteerde inschrijving worden separaat afspraken gemaakt tussen OG en ON. Deze bekendmaking vindt volgens de huidige planning op of vlak na 30 oktober 2012 plaats. Dat geldt ook voor het moment dat de overeenkomst formeel ondertekend zal worden.

2.6.6. Kwaliteitseisen en competenties

Duidelijk, tijdig, feitelijk juist, herkenbaar, controleerbaar en proportioneel, dat zijn de centrale kwaliteitseisen voor alle communicatie. De basis hiervoor vormen de gangbare en algemeen geaccepteerde opvattingen over overheidscommunicatie, die onder meer zijn verwoord in het rapport van de staatscommissie-Wallage, uit 2001. Van informatiebijeenkomst tot email, van website tot nieuwsbrief, persoonlijk gesprek en telefonisch contact; in alle contacten met omgevingspartijen zijn dit de normen waaraan OG toetst.

Gelet op de complexiteit van de realisatiewerkzaamheden en de politieke en maatschappelijke gevoeligheid ervan vraagt de opdrachtgever van de opdrachtnemer hoog ontwikkelde gedragsvaardigheden bij de communicatie met de projectomgeving. Daarbij zijn meer algemene en meer specifieke competenties te onderscheiden. Algemene competenties zijn communicatieve vaardigheid (luisteren, schrijven, spreken), omgevingsbewustzijn en gevoel voor politieke en bestuurlijke verhoudingen. Specifieke competenties zijn kennis van lokale en regionale verhoudingen in Groningen en kennis van het medialandschap in de Regio Groningen - Assen.

2.6.7. Marketingcommunicatie

Marketingcommunicatie is primair de verantwoordelijkheid van OG. ON is verplicht hier actief aan mee te werken, door al tijdens de fase van realisatie mee te werken aan publieksvoorlichting over de introductie van de RegioTram.

In het grensgebied tussen omgevingscommunicatie en marketingcommunicatie ligt het informeren van de omgeving over de komst van de tram. Hierover maken OG en ON nadere afspraken. Bijzondere aandacht daarbij krijgen scholieren en studenten van alle scholen en onderwijsinstellingen in de stad Groningen. Zij zijn zowel potentiële gebruikers van de tram als medeweggebruikers. In die laatste rol zijn zij een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Via een gerichte en intensieve voorlichtingscampagne besteden OG en ON hier gezamenlijk aandacht aan. Ook hier heeft OG de regie. ON is verplicht mee te werken aan zo'n campagne. De hiervoor genoemde, vaste kanalen van communicatie worden hierbij in elk geval ingezet. Daarnaast worden de onderwijsinstellingen benaderd met speciaal hiertoe ontwikkeld voorlichtingsmateriaal en met het aanbod dat OG en ON gezamenlijk per onderwijslocatie een voorlichtingsbijeenkomst verzorgen.

3. Gebiedsgerichte informatie, eisen en wensen

3.1. Deelgebieden

In deze paragraaf komen de specifieke eisen en bijzonderheden per deelgebied naar voren. Deze eisen zijn een aanvulling op de algemene eisen die in hoofdstuk 2 zijn beschreven. Verder is globaal beschreven welke werkzaamheden noodzakelijk zijn en welke raakvlakken er met andere projecten zijn. Als algemene eis voor de deelgebieden geldt:

- Minimaal 15 deelgebieden en maximaal 30 deelgebieden. Een mogelijke verdeling van deelgebieden is weergegeven in bijlage 4. De verdeling van de deelgebieden maakt deel uit van het gevraagde faseringsplan.

3.1.1. Stationsgebied (inclusief Stationsweg)

Beide tramlijnen krijgen een halte nabij spoor 1b, het dichtst bij de bushaltes. Vanaf dit spoor kan de tram in de toekomst via bestaand spoor de regio in rijden, richting Hoogezand. Samen met de provincie en spoorbeheerder ProRail onderzoekt de projectorganisatie hoe spoor 1b tijdig beschikbaar kan komen voor de aanleg van een tramperron. Momenteel is spoor 1b in gebruik voor de trein naar Hoogezand.

Bereikbaarheid

Het stationsgebied is bereikbaar via de Hereweg, het Zuiderpark, het Emmaviaduct en de Stationsweg. Het gebied kenmerkt zich door grote hoeveelheden passagiers. De Stationsweg vervult een cruciale verkeersfunctie waardoor een korte bouwtijd gewenst is.

Belangrijke functies:

- Hoofdstation;
- Busstation;
- Taxistandplaatsen;
- UWV;
- Gasterra;
- Winkels.

Globale werkzaamheden:

- Geringe werkzaamheden aan kabels en leidingen;
- Aanleggen riolering;
- Wegprofiel aanpassen (grondwerk, straatwerk);
- Spoorbouw;
- Perrons aanpassen;
- UWV gebouw plus fietsstalling aanpassen;
- Sloop Glaudé panden;
- Verplanten boom (denk om lange voorbereidingstijd!).

Verkeerskundige maatregelen:

- Hereweg (tijdens de bouw) beide rechtdoor rijstroken met links en rechtspijlen vervangen door èèn rechtdoor en èèn rechtsaf-er;
- VRI's aanpassen op de volgende kruisingen Emmabrug, Herebrug en Oosterbrug.

Eisen:

- Gedurende de bouw moet het verkeer over de Stationsweg in tenminste één richting worden gefaciliteerd;
- Gedurende de bouw moeten de bushaltes & busbuffer, in het gebied, functioneel in stand worden gehouden (zie verder bijlage 5);
- Bereikbaarheid parkeerplaatsen UWV & ABN Amro handhaven of compenseren (actie project Regiotram);
- Handhaven laad- en losmogelijkheid UWV en winkels;
- Fietsroutes (naar hoofdstation en fietskelder) handhaven;
- Loop- en fietsroute hoofdstation en centrum (via Werkmanbrug) handhaven;

- Bouwhistoricus gemeente Groningen tenminste 2 maanden voor de sloop Glaudepanden de gelegenheid te geven om bouwhistorisch onderzoek te laten uitvoeren;
- Stichting Monument & Materiaal tenminste 2 maanden voor de sloop van de Glaudepanden de gelegenheid te geven om de cultuurhistorische materialen te verwijderen;
- Loopbrug kan pas na 1 januari 2015 worden gesloopt.

Deelgebied niet gezamenlijk uitvoeren met:

- *Kruising Hereweg – Stationsweg (zie § 3.1.2.).*

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Afhankelijk van het uitvoermoment met de ZRW en het Herewegviaduct (zie § 3.2.2 en 3.2.9.).

3.1.2. Kruispunt Stationsweg – Hereweg & Hereplein

Bereikbaarheid

Op het kruispunt Stationsweg – Hereweg – Herebrug kruisen veel verschillende verkeersstromen elkaar. De verbinding Stationsweg – Zuiderpark maakt onderdeel uit van de parkeerroute in Groningen. De Herebrug is voor fietsers en openbaar vervoer een belangrijke toegang naar de Binnenstad. De belangrijkste wijziging op dit kruispunt is dat de Herebrug wordt afgesloten voor autoverkeer. Door deze maatregel kunnen zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer in 2020 voldoende blijft doorstromen. Het kruispunt wordt voorzien van verkeerslichten.

Het fietspad aan de zuidzijde van de Stationsweg wordt opgeheven. Aan de noordzijde wordt een tweerichtingsfietspad aangelegd. Bouwtijd van de Stationsweg zo kort mogelijk i.v.m. cruciale verkeersfunctie van de kruising.

Belangrijke functies:

- Hoofdstation;
- Busstation;
- Winkels;
- Kantoren (op de singels).

Globale werkzaamheden:

- Werkzaamheden aan kabels en leidingen;
- Riolering verleggen/aanpassen;
- Herprofilieren kruising (grondwerk, straatwerk);
- Spoorbouw;
- Brugdek aanpassen;
- Aanpassen VRI;
- Waarderend archeologisch proefsleuven onderzoek voorafgaand aan sloop van de fundering en ander grondwerk, eventueel opgraven;
- Verplaatsen bloemenkiosk;
- Verplanten bomen (let op lange voorbereidingstijd!).

Verkeerskundige maatregelen:

- Emmiussingel/Verlengde Oosterstraat knip openen. Dit is een drukke fiets en voetgangersroute;
- VRI's aanpassen op de volgende kruisingen: Emmabrug, Oosterbrug en Europaweg/Griffeweg;
- Bewegwijzering Oosterpoort via de Zuidelijke ringweg en Europaweg;
- P.route's aanpassen van de parkeergarage Pathè, Museum en Rademarkt;
- Aanrijdroute bewoners aanpassen (éénrichtingverkeer omdraaien).

Eisen:

- Gedurende de bouw moet het verkeer over de Stationsweg in twee richtingen worden gefaciliteerd;
- Oost-, West verbinding over het Hereplein moet intact blijven voor het verkeer (zowel auto als fietsverkeer);
- Parkeergarages bereikbaar houden;

- Huidige doorvaarthoogte mag niet verlaagd worden;
- Tijdelijke stremming brug i.v.m. staande mast route bij voorkeur tussen 1 oktober en 1 april (buiten het vaarseizoen) uitvoeren;
- Kruising Stationsweg/Hereweg aangepast voor start uitvoering ZRW en Herewegviaduct.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Stationsgebied (zie § 3.1.1.).

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Afhankelijk van het uitvoermoment met de ZRW en het Herewegviaduct (zie § 3.2.2 vanaf 2015 en 3.2.9.).

3.1.3. Herestraat – Gedempte Zuiderdiep

Bereikbaarheid

In de nieuwe situatie maken zowel bussen als trams gebruik van de Herestraat en het Hereplein. Het profiel van dit deel van het tracé verandert relatief weinig. De trambaan wordt uitgevoerd als straatspoor door de Herestraat en over het Hereplein. Het trottoir wordt aan één zijde versmald. Als gevolg van de beperkte ruimte is er mede om veiligheidsredenen voor gekozen, fietsers in noord-zuid richting uit de Herestraat te weren.

De Kleine Raamstraat, de Coehoornsingel (gedeeltelijk), de Herebinnensingel, de Tweede Drift en de Ypenmolendrift zijn kleinere straten tussen het Gedempte Zuiderdiep en de Heresingel. De straatjes zijn voor bestemmingsverkeer en (doorgaand) fietsverkeer in de wijk.

Belangrijke functies:

- Winkels;
- Wonen;
- Pathé Bioscoop.

Globale werkzaamheden:

- Veel werkzaamheden aan kabels en leidingen;
- Herinrichting profiel;
- Hoogteverschil overbruggen;
- Aanpassen riolering;
- Aanbrengen groen in verharding;
- Spoorbouw;
- Realisatie tramhalte;
- Archeologische opgravingen.

Verkeerskundige maatregelen:

- Heresingel bij Rademarkt open stellen i.v.m. extra verkeer;
- Venstertijden secundaire rijbaan Gedempte Zuiderdiep tussen de Eerste en Tweede Drift aanpassen;
- Aanrijdroutes bewoners aanpassen ènrichtingsverkeer omdraaien;
- Ventweg Gedempte Zuiderdiep aan de zuidzijde dient open te blijven voor alle verkeer;
- Verbinding fietsers en voetgangers naar het Centrum functioneel in stand houden.

Eisen:

- Parkeergarages bereikbaar houden;
- Ventweg zuidzijde van het Gedempte Zuiderdiep dient tijdens de bouw open te blijven;
- Laden en lossen Herestraat via zijstraten.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Kattendiep (zie § 3.1.10.).

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Nvt.

3.1.4. Oosterstraat & Gelkingestraat (incl. kruising Gedempte Zuiderdiep)

Bereikbaarheid

Een groot deel van de trambaan in de Oosterstraat wordt als strengel of enkelspoor aangelegd. De tramrails strengelt zich in de bocht van de Grote Markt naar de Oosterstraat. Bij de kruising met de Carolieweg splitsen de rails zich weer naar dubbelspoor.

Laad- en losverkeer kan aan weerszijden van de trambaan parkeren. De straat wordt vanwege veiligheidsoverwegingen afgesloten voor fietsers. Fietsers kunnen door de Gelkingestraat rijden. Net als in de huidige situatie is autoverkeer niet toegestaan in de Oosterstraat en de Gelkingestraat. Met uitzondering van laad- en losverkeer tijdens venstertijden en vergunninghouders.

Belangrijke functies:

- Winkels;
- Wonen.

Globale werkzaamheden:

- Veel werkzaamheden aan kabels en leidingen;
- Aanpassen riolering;
- Aanbrengen bovenleidingen en verlichting op gevels;
- Straatwerk;
- Spoorbouw (Oosterstraat);
- Archeologische opgravingen;
- Verplanten bomen (let op lange voorbereidingstijd!).

Verkeerskundige maatregelen:

- Schuitediep/ Sint Jansstraat VRI aanpassen;
- Fiets in twee richtingen door de Gelkingestraat bij werkzaamheden in de Oosterstraat. Bij werkzaamheden in de Gelkingestraat fiets in twee richtingen door de Oosterstraat. Hierdoor kunnen er geen bussen van de Gelkingestraat & Oosterstraat gebruik maken;
- Bij gebruik nieuwe gerealiseerde weg door fietsverkeer de rails tijdelijk afdekken.

Eisen:

- Na de bouw kunnen er geen bussen meer door de Gelkingestraat (in verband met klinkers);
- Laden en lossen Oosterstraat (maatwerk! In overleg met de ondernemers). Bevoorrading via Kleine Peperstraat of via het Noorden; afhankelijk van de plaats waar de werkzaamheden plaatsvinden);
- Compensatie/oplossing bereikbaarheid particuliere parkeerplaatsen.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Grote Markt en Kreupelstraat (zie § 3.1.5.).

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Forum & Oostwand (zie § 3.2.1.)

3.1.5. Grote Markt & Kreupelstraat

Bereikbaarheid

Door de aanleg van de tramlijn zal de Grote Markt ingrijpend veranderen; de bussen verdwijnen van de markt, waardoor de asfaltweg vervangen kan worden door steentjes. Hierdoor ontstaat een meer integraal beeld van de markt. De tram kruist de markt aan de oostzijde op straatniveau via een dubbelspoor. De ruimtelijke opzet, zoals besproken bij de beschrijving van de huidige situatie, blijft voorlopig grotendeels behouden.

De Kreupelstraat zal grotendeels opnieuw ingericht worden. Tussen het Kwinkenplein en de Grote Markt wordt op de Kreupelstraat een tramhalte aangelegd (halte Grote Markt). Dit zal een van de drukste haltes van het tracé worden.

Het Kwinkenplein is geen doorgaande route of ontsluitingsweg. Alleen bestemmingsverkeer maakt gebruik van het Kwinkenplein. Vanaf het plein kan alleen worden afgeslagen richting het noorden. Net

als in de huidige situatie is autoverkeer in de Kreupelstraat en St. Walburgstraat alleen in noordelijke richting toegestaan.

Belangrijke functies:

- Winkels;
- Horeca;
- Stadhuis;
- Wonen;
- Gemeentekantoor (DIA).

Globale werkzaamheden:

- Veel werkzaamheden aan kabels en leidingen (inclusief hoge druk gasleiding);
- Verleggen en aanpassen riolering;
- Aanbrengen tramhalte;
- Aanbrengen bovenleidingen en verlichting op gevels;
- Straatwerk;
- Spoorbouw;
- Archeologische opgravingen, aansluitend bij onderzoek tpv Grote Markt-oostzijde;
- Verplanten bomen (let op lange voorbereidingstijd!).

Verkeerskundige maatregelen:

- Schuitendiep/Sint Jansstraat VRI aanpassen;
- Laden en lossen Grote Markt via Oude Ebbingestraat, Grote Markt NZ via de Oude Boteringestraat;
- Fietsen in twee richtingen door de Gelkingestraat;
- Fietsers over de Grote Markt geleiden;
- Turfsingel beide zijden in twee richtingen verkeer voor de bewoners;
- W.A.Scholtenstraat borden blinderen zodat de bewoners en de bedrijven bereikbaar zijn;
- Kreupelstraat, Sint Walburgstraat, Kattehage borden blinderen zodat de bewoners en de bedrijven bereikbaar zijn;
- Treffen maatregelen voor parkeervoorzieningen bewoners;
- Doorsteek tussen provinciehuis en Martinikerk tijdelijk open maken vanwege bevoorrading Kreupelstraat/St Walburgstraat. Bevoorrading Oost/West heen en weer.

Eisen:

- De Binnenring van de diepenring (west-oost richting) moet gedurende de bouw voor verkeer open gehouden worden.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Nvt.

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Forum & Oostwand (zie § 3.2.1.);
- Gelijke (of goed geplande) afronding van werkzaamheden met Forum en Oostzijde. Hiervoor is het noodzakelijk om dit deelgebied te knippen in een noordelijk & zuidelijk deel waardoor Oostzijde/Forum bereikbaar blijft voor bouwverkeer.

3.1.6. Maagdenbrug & W.A. Scholtenstraat (inclusief kruising Turfsingel NZ)

Bereikbaarheid

In de nieuwe situatie rijden trams in twee richtingen door de W.A.Scholtenstraat. De rijbaan is breed genoeg voor autoverkeer in twee richtingen. Een toename van het autoverkeer wordt niet verwacht omdat, al voor de realisatie van de tram, de Antonius Deusinglaan voor gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten. Deze afsluiting is onder andere gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van de W.A.Scholtenstraat. Daaronder vallen de ontwikkelingen op het voormalige CiBoGa-terrein en de uitbreiding van het UMCG. Voor een verkeersveilige afwikkeling van fietsers worden op de rijbaan, buiten de ruimte voor de tram, fietsstroken aangebracht. De overige ruimte tot de gevels is bestemd voor trottoir.

- De verkeerssituatie op en rondom de Maagdenbrug verandert door de aanleg van een tramlijn door de W.A.Scholtenstraat en Kattenhage en door de nieuwe verkeersstructuren vanwege de afsluiting van de Antonius Deusinglaan. Daarnaast verdwijnen er parkeerplaatsen. De Diepenring vervult een cruciale verkeersfunctie, bouwtijd zo kort mogelijk;

Belangrijke functies:

- Wonen;
- Bedrijven.

Globale werkzaamheden:

- Werkzaamheden aan kabels en leidingen;
- Verleggen en aanpassen riolering (Turfsingel);
- Aanpassen landhoofden;
- Groenwerkzaamheden;
- Spoorbouw;
- Waardering archeologie n.a.v. grondboringen/proefsleuven (W.A. Scholtenstraat) en archeologische opgraving en begeleiding (Maagdenbrug).

Verkeerskundige maatregelen:

- VRI's kruising Oude Ebbingestraat en Kattehage aanpassen;
- Omleiding auto verkeer;
- Turfsingel beide zijden in twee richtingen verkeer voor de bewoners (borden blinderen);
- W.A.Scholtenstraat, Kreupelstraat, St Walburgstraat, Kattehage, Bloemstraat en Vlasstraat borden blinderen zodat de bewoners en de bedrijven bereikbaar zijn;
- Fietsers W.A. Scholtenstraat, St. Walbrugstraat & Kattehage omleiden naar naburige bruggen of tijdelijke noodbrug realiseren.

Eisen:

- De binnenring van de diepenring (west-oost richting) moet gedurende de bouw voor verkeer open gehouden worden (tenminste 1 rijbaan);
- Bleekveld bereikbaar houden;
- Huidige doorvaarthoogte mag niet verlaagd worden;
- Bevoorrading ondernemingen maatwerk! In overleg met ondernemers. Er zijn geen oost/west alternatieven voor de bevoorrading.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Oostersingel (§ 3.1.20.) & Schuitendiep (§ 3.1.19 onderdeel Steentilbrug).

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- UMCG (zie § 3.2.9.);
- CiBoGa (zie § 3.2.9.).

3.1.7. UMCG Noord & Singelbrug

Bereikbaarheid

Er is geen doorgaand autoverkeer mogelijk van de Vrydemalaan richting W.A.Scholtenstraat en de Oostersingel. Voor hulpverleningsdiensten (zoals ambulances) is de route tussen de Vrydemalaan en de Oostersingel wel toegankelijk. Zij kunnen gebruik maken van de trambaan om vlot van het ene naar het andere gebied te kunnen. Dit is een goed alternatief voor de Antonius Deusinglaan. Die wordt in de toekomst opgeheven, maar doet nu voor hulpverleningsdiensten nog dienst als belangrijke aanrijroute naar het UMCG.

De Singelbrug bevindt zich op de 'kop' van de radiaal tussen het CiBoGa-terrein en Kardinge, precies op de plek van de historische noordelijke vesting van Groningen. De nieuwe Singelbrug markeert hiermee de overgang tussen binnenstad en buitenwijk. De tram wordt de enige gebruiker van de Singelbrug. Overig verkeer zoals de fiets en de auto kunnen geen gebruik maken van deze nieuwe brug. Hetzelfde geldt voor taxi's en hulpverleningsdiensten. Deze volgen de route via de Kapteynbrug

en de Vrydemalaan naar de Bloemsingel. De Oostersingel vervult een cruciale verkeersfunctie, bouwtijd zo kort mogelijk;

Belangrijke functies:

- UMCG;
- Kantoren;
- Hotel;
- Wonen.

Globale werkzaamheden:

- Veel werkzaamheden aan kabels en leidingen (o.a. overkluizing 110 KV kabel);
- Verleggen en aanpassen riolering;
- Verplaatsen CiBoGa boot;
- Groenwerkzaamheden;
- Spoorbouw;
- Bouw brug.(Singelbrug);
- Waardering archeologie n.a.v. grondboringen/proefsleuven.

Verkeerskundige maatregelen:

- Geen specifieke maatregelen.

Eisen:

- Parkeergarage Boterdiep moet bereikbaar blijven.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Nvt.

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- UMCG (zie § 3.2.9.);
- CiBoGa (zie § 3.2.9.).

3.1.8. Boterdiep inclusief Kolendrift

Bereikbaarheid

Het Boterdiep krijgt gescheiden rijbanen, bedoeld voor zowel autoverkeer als tramverkeer (straatspoor). De rijbanen met een aanliggende fietsstrook worden van elkaar gescheiden door een brede middenberm. De middenberm kan gebruikt worden voor uiteenlopende (tijdelijke) activiteiten die passen bij de sfeer van het gebied: uitdagend en innovatief. De brede middenberm is geschikt om riante en aantrekkelijke tramhaltes aan te leggen. Ook geeft de brede middenberm een knipoog naar de vroegere vaarroute, die als belangrijke toegangsroute voor de binnenstad fungeerde. De brede middenberm vervult daarnaast een belangrijke rol voor de bomen, die al vanaf de Bedumerweg langs de weg staan. De bomenrij vormt een verbeelding van de belangrijke verbindingroute: de entree van de stad.

Het Boterdiep is een belangrijke autoroute voor het verkeer dat de stad uit wil. De Boterdiep-garage zal in de toekomst steeds meer verkeer aantrekken. Deze parkeergarage heeft een in-/uitgang in het noordelijke gedeelte van het Boterdiep. In de toekomst krijgt de parkeergarage een tweede in-/uitgang bij de Vrydemaweg en mogelijk nog een derde in het zuidelijke gedeelte van het Boterdiep.

Autoverkeer uit noordelijke richting met de bestemming parkeergarage, kan via de brede middenberm de weg oversteken richting de parkeergarage. De kans op blokkering van de tram wordt door de brede middenberm en de ruime parkeerbuffer voor de slagboom aanzienlijk beperkt. Autoverkeer uit de zijstraten kan in de nieuwe situatie alleen nog maar rechtsaf slaan, wat een gunstig effect heeft op de verkeersveiligheid en de afwikkeling van verkeer in het Boterdiep.

Belangrijke functies:

- Wonen;
- Winkels;
- Horeca.

Globale werkzaamheden:

- Spoorbouw;
- Werkzaamheden kabels en leidingen;
- Riolering verleggen en aanpassen;
- Straatwerk;
- Groenwerkzaamheden;
- Realisatie tramhalte;
- Bouw onderstation;
- Archeologische opgraving, omvang mede te bepalen n.a.v. grondboringen/proefsleuven (op basis van het basisdocument Bodem & Archeologie), aansluitend bij opgraving Boterdiep-oostzijde. Kolendrift is al grotendeels opgegraven.

Verkeerskundige maatregelen:

- Langestraat en Jacobynnerweg borden blinderen zodat deze straten vanuit twee richtingen bereikbaar zijn;
- Omleiding autoverkeer via W.A. Scholtenstraat, Vrydemaweg, J.C. Kapteynlaan;
- Fietsers via de Nieuwe Ebbingestraat omleiden.

Eisen:

- Parkeergarage Boterdiep moet bereikbaar blijven;
- Verkeer in noord-zuid richting moet in stand worden gehouden;
- Politiebureau & winkelcentrum de Beren bereikbaar houden.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Nvt.

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- CiBoGa (zie § 3.2.9.).

3.1.9. Kop Korreweg

Bereikbaarheid

De historische noordelijke vestinggrens mag weer zichtbaar worden. Het 'Kurkstraatje' was de exacte grens van de oude vesting, het is een mooie plek om de vesting te accentueren. De trambaan gaat via het Boterdiep door het 'Kurkstraatje' richting de Noorderstationsstraat. Op het kruispunt Boterdiep – Bloemsingel wijzigt de voorrangssituatie; de vormgeving van het kruispunt wordt hierop aangepast.

Het verkeer op het Boterdiep heeft voorrang ten opzichte van het verkeer op de Bloemsingel. Fietsers uit de richting van het CiBoGa-terrein kunnen in de nieuwe situatie de Bloemsingel in twee richtingen berijden. Hiermee wordt omrijden via een stukje Korreweg verleden tijd. Verkeer dat de trambaan wil oversteken wordt gewaarschuwd door middel van Tram Waarschuwing Installaties (TWI's).

De tram rijdt op het Boterdiep op de rijbaan voor autoverkeer (straatspoor). In het gedeelte tussen de Bloemsingel en de Nieuwe Ebbingestraat ligt de trambaan gescheiden van de ruimte voor auto's en fietsers. De huidige busbaan zal verdwijnen, in de nieuwe situatie kan de bus gebruik maken van de trambaan.

Het 'Kurkstraatje' is in de nieuwe situatie alleen bestemd voor trams en voetgangers. Ter hoogte van de gevel is de ruimte voor voetgangers minimaal, maar voldoende om te kunnen staan als een tram passeert. Vanaf de Nieuwe Ebbingestraat rijdt de tram weer gemengd met het autoverkeer (straatspoor). Het autoverkeer rijdt hier, net als in de huidige situatie, alleen in zuidelijke richting.

Op het kruispunt Noorderstationsstraat – Nieuwe Ebbingestraat – Bedumerweg wordt de voorrangssituatie aangepast aan de ruimtelijke structuur die voor een groot deel bepaald wordt door de tram. Het verkeer in de richting Noorderstationsstraat – Nieuwe Ebbingestraat en vice versa heeft voorrang op het verkeer uit de Bedumerweg. De Bedumerweg maakt onderdeel uit van een belangrijke aanrijroute voor autoverkeer richting de binnenstad. Om trams en autoverkeer vlot en

veilig te laten rijden, worden op dit kruispunt verkeerslichten neergezet. De kruising Korreweg vervult een cruciale verkeersfunctie, bouwtijd zo kort mogelijk;

Belangrijke functies:

- Wonen;
- Winkels;
- Politiebureau.

Globale werkzaamheden:

- Werkzaamheden kabels en leidingen;
- Riolering verleggen en aanpassen;
- Straatwerk;
- Groenwerkzaamheden;
- Spoorbouw;
- Archeologische opgraving, omvang mede te bepalen n.a.v. grondboringen/proefsleuven (op basis van het basisdocument Bodem & Archeologie).

Verkeerskundige maatregelen:

- Geen specifieke maatregelen.

Eisen:

- Kruising Noorderstationstraat - Bedumerweg moet in ieder geval in oost-west richting open blijven;
- Verkeer in zuid-noord richting moet in stand worden gehouden;
- Politiebureau & winkelcentrum de Beren bereikbaar houden.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Nvt.

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Nvt.

3.1.10. Noorderstationstraat

Bereikbaarheid

Het klassieke straatprofiel zal voor zover mogelijk behouden blijven om zo het karakter van de straat te handhaven. Het wegprofiel van de Noorderstationsstraat zal in hoofdlijnen niet veel veranderen. De tram mengt zich op de rijbaan tussen het autoverkeer. Fietsers blijven gebruik maken van de vrij liggende fietspaden.

De Noorderstationsstraat heeft als functie om het autoverkeer uit de aanliggende straten te ontsluiten richting binnenstad en ringweg. De aansluitingen van de Van Oldebarneveltlaan, Parallelweg, Tuinbouwstraat en Johan de Witstraat worden vormgegeven als in-/uitritconstructies. De in-/uitritten van woningen blijven gehandhaafd.

Belangrijke functies:

- Wonen.

Globale werkzaamheden:

- Weinig werkzaamheden kabels en leidingen;
- Weinig rioleringswerkzaamheden;
- Straatwerk;
- Groenwerkzaamheden;
- Spoorbouw;
- Waardering archeologie n.a.v. grondboringen/proefsleuven;
- Verplanten bomen (let op voorbereidingstijd!).

Verkeerskundige maatregelen:

- Geen specifieke maatregelen.

Eisen:

- Kruising Noorderstationstraat - Bedumerweg moet in ieder geval in oost-west richting open blijven.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Nvt.

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Nvt.

3.1.11. Noorderstation

Bereikbaarheid

Het Noorderstation is de grens tussen de oude binnenstad en de naoorlogse uitbouw van de stad, deze locatie vormt daarmee als het ware een poort van en naar de binnenstad. De plek van de halte is zo gekozen, juist onder het viaduct, zodat de omliggende wijken met elkaar verbonden worden en er een optimaal openbaar vervoersknooppunt ontstaat. Vanuit de Noorderstationsstraat, waar het autoverkeer en de tram gezamenlijk gebruik maken van de weg (straatspoor), buigt het autoverkeer af naar de westzijde.

De tram en de bus buigen af naar de oostzijde en hebben hierdoor hun eigen route over het plein. Er wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande constructie van het Noorderstation. Daarom wordt voor het autoverkeer gebruik gemaakt van de huidige baan (westzijde) onder het viaduct. Deze baan wordt ingezet voor tweerichtingsverkeer.

Belangrijke functies:

- NS Station;
- Busstation;
- Wonen.

Globale werkzaamheden:

- Bouw en sloop Kiosk (buiten DBFMO) medio 2013 gereed;
- Veel werkzaamheden kabels en leidingen;
- Riolering aanpassen en verleggen;
- Betonnenbak;
- Straatwerk;
- Groenwerkzaamheden;
- Tramhalte;
- Spoorbouw;
- Waardering archeologie n.a.v. grondboringen/proefsleuven.

Verkeerskundige maatregelen:

- Geen specifieke maatregelen.

Eisen:

- Gedurende de bouw moet er een doorgaande verkeersverbinding worden onderhouden die vanaf de Noorderstationstraat de Eikenlaan kan bereiken;
- Gedurende de bouw moet er een tijdelijk busstation zijn.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Nvt.

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Nvt.

3.1.12. Kastanjelaan (inclusief kruising Eikenlaan)

Bereikbaarheid

De Kastanjelaan leent zich goed voor een extra functie met een tram, het is een brede gebiedsontsluitingsweg. Een tram versterkt de al aanwezige verkeerskundige functie. De Kastanjelaan krijgt een symmetrisch wegprofiel.

De opzet van het wegprofiel is zo dat de trambaan vrij ligt. Om de doorstroming van tram en autoverkeer te bevorderen en gevaarlijke situaties te vermijden, is ervoor gekozen om vanuit de zijstraten alleen rechtsafslaand verkeer naar de Kastanjelaan toe te staan. Vanuit de Magnolia-, Moes- en Abeelstraat zal enkel rechts afgeslagen kunnen worden met de auto. Auto's kunnen keren aan de uiteinden van de Kastanjelaan, op de rotonde Kastanjelaan - Eikenlaan en bij het Noorderstation.

Belangrijke functies:

- Wonen;
- School.

Globale werkzaamheden:

- Slopen Eikenlaanflats;
- Aanpassen Eikenlaanflats;
- Veel werkzaamheden kabels en leidingen;
- Riolering aanpassen en verleggen;
- Straatwerk;
- Aanbrengen rotonde;
- Groenwerkzaamheden;
- Spoorbouw;
- Waardering archeologie n.a.v. grondboringen/proefsleuven.

Verkeerskundige maatregelen:

- Noodweg aanleggen.

Eisen:

- Gedurende de bouw moet er een doorgaande verkeersverbinding worden open gehouden tussen de Eikenlaan en de Kastanjelaan;
- OV moet vanaf Kastanjelaan altijd links af kunnen richting de Eikenlaan;
- Sloop en aanpassen (inclusief geluidsisolerende maatregelen t.b.v. bestemmingsplan) Eikenlaanflats dient in één werkgang te worden uitgevoerd en zo vroeg mogelijk in de realisatiefase van de Regiotram;
- Sloop Eikenlaanflats voordat met de Eikenlaan wordt begonnen;
- Kunstwerk uit muur Eikenlaanflat terug plaatsen in de nieuwe muur van deze flat;
- Voor de sloop en herbouw dient een PVA te worden opgesteld die 3 maanden voor uitvoering van de werkzaamheden met de VVE wordt besproken en afgestemd;
- De materialisatie van de nieuwe buitenmuur is qua uiterlijk vergelijkbaar met de huidige buitenmuur;
- Tijdens de sloop en herbouw zijn de overige appartementen op de gebruikelijke wijze toegankelijk en blijven de nutsvoorzieningen functioneren;
- VVE en OG krijgen tenminste 2 weken voor oplevering hiervan schriftelijk bericht, zodat VVE het pand door een onafhankelijke deskundige kan laten inspecteren;
- Aanhelen voortuinen conform document afsprakenlijst IGG met bewoners en woningbouw als OS v2;
- Ambulancepost (Kastanjelaan) moet te allen tijde een vrije doorgang houden.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Nvt

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Nvt.

3.1.13. Eikenlaan

Bereikbaarheid

De Eikenlaan, waarin het verkeer de hoofdzaak is, is zeer geschikt voor een trambaan. De tram zal het verkeerskundige aspect versterken. Het groene karakter van de Eikenlaan blijft intact door de aanleg van een groene middenberm met aan weerskanten een nieuwe bomenrij. Ook houdt de Eikenlaan zicht op het aanliggende park Selwerd. In het ruimtelijk ontwerp is, in tegenstelling tot de Zonnelaan en Kastanjelaan, uitgegaan van een asymmetrisch profiel. Het asymmetrische profiel past bij de stedenbouwkundige structuur en de ruimtelijke opbouw van de Eikenlaan: het rustige woonmilieu aan de noordzijde en de zone van drukke stedelijke functies aan de zuidzijde. In het asymmetrische profiel is ruimte voor een vrij liggend fietspad in twee richtingen. Het fietspad wordt ten noorden van de trambaan gelegd, omdat de gebruikers van dit fietspad veelal in het gebied ten noorden van de Eikenlaan wonen. De voorzieningen aan de zuidzijde van de Eikenlaan blijven bereikbaar via de fietsroutes in de noord-zuid richting, zoals het Sleedoornpad en het Wilgenpad. Het vrij liggende fietspad is veilig en comfortabel voor de fietsers, omdat het minder kruist met het autoverkeer. De bereikbaarheid van de scholen is voor autoverkeer goed en voor fietsverkeer veilig.

De Dierenriemstraat en de Elzenlaan blijven bereikbaar voor verkeer vanaf de Eikenlaan. Deze kruisingen worden beveiligd met Verkeers Regel Installaties (VRI's), waarbij de tram prioriteit krijgt. De Morgensterlaan krijgt alleen een uitritfunctie: autoverkeer kan vanaf de Morgensterlaan de Eikenlaan oprijden in beide richtingen.

Belangrijke functies:

- Wonen;
- School;
- Sportvoorzieningen (o.a. de Parrel);
- Kerk;
- Winkels.

Globale werkzaamheden:

- Veel werkzaamheden kabels en leidingen;
- Verleggen hoge druk gasleiding;
- Riolering aanpassen en verleggen;
- Straatwerk;
- Groenwerkzaamheden;
- Spoorbouw;
- Tramhaltes;
- Waardering archeologie n.a.v. grondboringen/proefsleuven.

Verkeerskundige maatregelen:

- Dierenriemstraat rijrichting aanpassen.

Eisen:

- Autoverbinding in stand houden in beide richtingen;
- Aanhelen voortuinen conform document afsprakenlijst IGG met bewoners en woningbouw als OS v2;
- Sportvoorzieningen bereikbaar houden.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Nvt.

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Renovatie winkelcentrum Paddepoel (zie 3.2.8)

3.1.14. Zonnelaan (inclusief kruising met de Eikenlaan)

Bereikbaarheid

De brede lanenstructuur leent zich perfect voor een trambaan, omdat deze het ruimtelijke karakter en het verkeerskarakter versterkt. Op de Zonnelaan kan straks alleen naar rechts afgeslagen worden. Dit betreft de in- en uitritten van de Meteor- en Kometenstraat en de Saturnus- en Venuslaan en de toekomstige Algolaaan. Auto's kunnen bij alle in- en uitritten alleen rechts afslaan. Links afslaan zou betekenen dat de auto's de trambaan moeten kruisen. Dit is onveilig vanwege mogelijke opstoppingen. Ook belemmeren deze oversteekplaatsen de doorstroming van de tram. Auto's zullen dus eerst rechtsaf moeten slaan, bij een rotonde kunnen zij indien gewenst keren (dus terug rijden via de andere kant van de trambaan).

Keren in noordzuid richting vindt plaats op de rotondes bij de kruising met de Eikenlaan en bij de ringweg op de Zernikelaan. Ook is het mogelijk om via de Morgensterlaan naar de Eikenlaan te rijden. De aansluiting van de Algolaaan op de Zonnelaan biedt extra parkeergelegenheid en een extra ontsluiting uit de wijk.

Belangrijke functies:

- Wonen;
- Winkels.

Globale werkzaamheden:

- Werkzaamheden kabels en leidingen;
- Verleggen hoge druk gasleiding;
- Riolering aanpassen en verleggen;
- Straatwerk;
- Realiseren rotonde;
- Groenwerkzaamheden;
- Spoorbouw;
- Tramhalte;
- Verplaatsen viskraam;
- Waardering archeologie n.a.v. grondboringen/proefsleuven;
- Verplanten struiken/bomen (let op voorbereidingstijd!).

Verkeerskundige maatregelen:

- De Dierenriemstraat moet gedurende de bouw in twee richtingen verkeer doorlaten, t.b.v. het OV en ontsluiting van de omliggende wijken;
- Auto verkeer omleiden via Pleiadenlaan, Westelijke ringweg (N370), Noordelijke ringweg (N370), Zernikelaan (RUG en HHG).

Eisen:

- Fietsers een alternatieve route aanbieden bv. park Selwerd;
- De aansluiting van de Noordelijke ring (zie § 2.2.18) op de Zernike/Zonnelaan moet open zijn gedurende de bouw aan dit deelgebied;
- Ontsluiting wijken aan weerszijden van Zonnelaan moeten behouden blijven;
- Het benzinstation moet bereikbaar blijven;
- Een oost-west verbinding tussen de wijken gedurende de bouw behouden blijven (ook met zicht op bereikbaarheid supermarkt);
- OV verbinding van en naar Zernike open houden gedurende bouw;
- Aanhalen voortuinen conform document afsprakenlijst IGG met bewoners en woningbouw als OS v2;
- (Tijdelijke) relocatie visboer.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Deelgebied 3.2.15 Kluifrotonde Noordelijke Ringweg.

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Realisatie P+R voorzieningen Zernike;
- Renovatie winkelcentrum Paddepoel (zie 3.2.8).

3.1.15. Kluifrotonde Noordelijke Ringweg (inclusief rotonde Zernikelaan)

Bereikbaarheid

Met een kluifrotonde (een dubbele rotonde) is de verkeersafwikkeling nu en in de toekomst gewaarborgd. Zie verder deelgebied 3.1.16.

Belangrijke functies:

- Crematorium.

Globale werkzaamheden:

- Weinig werkzaamheden aan kabels en leidingen;
- Weinig werkzaamheden aan riolering;
- Verlagen bestaande situatie tbv spooraanleg onder viaduct;
- Realiseren kluifrotonde;
- Spoorbouw;
- Hoge druk gasleiding (niet verleggen tussen 1 okt-1 apr);
- Waardering archeologie n.a.v. grondboringen/proefsleuven.

Verkeerskundige maatregelen:

- Crematorium bereikbaar via Blauwborgje, Zernikelaan, Nijenborgh via fietspad naar Crematoriumlaan.

Eisen

- Crematoriumlaan moet bereikbaar blijven;
- Afsluiting van op en af- en opritten zo kort mogelijk houden.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Deelgebied 3.1.14. Zonnelaan.

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Realisatie P+R voorzieningen Zernike (§ 3.2.6).

3.1.16. Zernikelaan

Bereikbaarheid

In het VO voor Lijn 1 is voor de Zernikelaan (het gedeelte tussen de Noordelijke Ringweg en Blauwborgje) gekozen voor een symmetrisch wegprofiel: een vrije groene trambaan in het midden van de weg met bomen ernaast en het auto- en fietsverkeer aan weerszijden. De bus rijdt met het autoverkeer mee. Dit wegprofiel eindigt bij de kruising Blauwborgje in de vorm van een rotonde. Na de rotonde rijdt de bus verder over de trambaan. Ter hoogte van de afslag Ringweg Noord komt een tramhalte.

Vanwege duidelijkheid en veiligheid is gekozen voor een duidelijke scheiding van de tram-/busbaan, langzaam verkeer en autoverkeer. Wanneer de functies elkaar moeten kruisen is gekozen voor haakse kruisingen. Het wordt zoveel mogelijk voorkomen dat autoverkeer op de langzame verkeerroutes of op de bus/trambaan terecht kan komen. De kruising met Zernikepark moet helder en duidelijk vormgegeven worden. Daarom is er voor gekozen om de weg op een eerder moment de tram/busbaan te laten kruisen, ter hoogte van de Grouwelerie. Dit om een bajonetkruising van parallelstructuur en Zernikepark (dus menging van functies) te voorkomen.

Belangrijke functies:

- Crematorium;
- Onderwijsgebouwen;
- Onderzoekscentra.

Globale werkzaamheden:

- Werkzaamheden aan kabels en leidingen;

- Verhoging hoogspanningsmast (uitvoering buiten DBFMO-overeenkomst planning 1 september 2013 gereed);
- Riolering verleggen en aanpassen;
- Veel groenwerkzaamheden;
- Realiseren tramhalte;
- Busbaan transformeren in trambaan;
- Spoorbouw;
- Bouw onderstation;
- Hogedruk gasleiding (niet verleggen tussen 1 okt-1 apr);
- Waardering archeologie n.a.v. grondboringen/proefsleuven.

Verkeerskundige maatregelen:

- Crematorium bereikbaar via Blauwborgje, Zernikelaan, Nijenborgh via fietspad naar Crematoriumlaan.

Eisen:

- Bouw van het onderstation starten, afzonderlijk van de bouw van de rest van dit deelgebied, hierdoor zal aanleg van K&L ten tijde van de aanleg van de trambaan worden bespoedigd;
- Crematorium moet bereikbaar blijven vanaf zuidelijke richting en ringweg;
- OV verkeer moet uit zuidelijke richting het Zernike complex blijven bereiken (via Crematoriumlaan (Nijenborg/Blauwborgje)).
- Geen geluidshinder tijdens examenperiodes.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Deelgebied 3.1.15. Kluirotonde Noordelijke Ringweg.

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Realisatie P+R voorzieningen Zernike (§ 3.2.6).

3.1.17. Remise

Bereikbaarheid

De remise (of opstel terrein) is bereikbaar vanaf de Zernikelaan.

Belangrijke functies:

- Nvt.

Globale werkzaamheden:

- Bouw remise of opstel terrein;
- Aansluiten op de openbare ruimte;
- Spoorbouw;
- Waardering archeologie n.a.v. grondboringen/proefsleuven.

Verkeerskundige maatregelen:

- Geen specifieke maatregelen.

Eisen:

- Vanwege de bouwtijd z.s.m. starten met de bouw.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Nvt.

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Realisatie P+R voorzieningen Zernike (§ 3.2.6).

3.1.18. Gedempte Kattendiep

Bereikbaarheid

Het Kattendiep wordt heringericht van gevel tot gevel en sluit aan bij de inrichting van het Zuiderdiep en het Schuitendiep. Deze aansluiting is zichtbaar in de hoofdrijbaan met aan weerszijden de

hoofdboomstructuur met een dubbele rij lindes. De tram rijdt als straatspoor over de hoofdrijbaan. Het Kattendiep maakt onderdeel uit van een busroute. De hoofdfietsroute wordt verlegd van het Kattendiep naar de Steentilstraat. Daarmee sluit de fietsroute op een logische wijze aan op de toekomstige hoofdfietsroute aan de zuidzijde van het Gedempte Zuiderdiep. Het gebied wordt aangelegd volgende de inrichtingsprincipes van de binnenstad.

Aan de zuidzijde wordt de ruimte definitief ingericht als terrasboulevard. Daarvoor moeten de parallelweg en de parkeervoorzieningen verdwijnen. Door de verandering van de zuidzijde naar permanente terrasboulevard en het daar opheffen van de parkeerplaatsen wordt een omslag ingezet voor het Kattendiep als geheel. Van een straat met de nadruk op verkeersbewegingen naar een straat met een nadruk op zowel verkeer als verblijven. Het Kattendiep krijgt daarmee een vergelijkbaar karakter als het Gedempte Zuiderdiep

Belangrijke functies:

- Horeca;
- Casino.

Globale werkzaamheden:

- Werkzaamheden aan kabels en leidingen;
- Hoogteverschil aanpakken;
- Straatwerk;
- Spoorbouw;
- Rekening houden met opgraven archeologische waarden;
- Verplanten bomen (let op lange voorbereidingstijd!).

Verkeerskundige maatregelen:

- Fietsers via de Kleine Peperstraat.

Eisen:

- Kleine Peperstraat moet bereikbaar blijven vanwege laden en lossen Oosterstraat e.o.;
- Parkeergarage Casino bereikbaar houden.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Oosterstraat & Gelkingestraat (zie § 3.1.4.)

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Nvt.

3.1.19. Schuitendiep & Damsterdiep

Bereikbaarheid

Op het Schuitendiep kruist de trambaan met de hoofdautostructuur én de hoofdfietsstructuur. Het Schuitendiep is de aansluiting en overgang naar belangrijke verblijfsruimtes zoals het Kattendiep en het Damsterdiep. De plek heeft waardevolle elementen, zoals de boomstructuur en de kades, die een belangrijk gegeven zijn in het ontwerp. Daarnaast dient het zicht op de monumentale kades te worden behouden.

De overkluizing wordt als een gewelf met een ronding over het water gelegd. Een ronding die verloopt van trottoirband tot trottoirband. De rijbaan gaat 'naadloos' over in het plein. De ronding verraadt de aanwezigheid van het water en zorgt daarmee voor de ruimtelijke beleving van het plein als één geheel. Het plein wordt aangelegd met een hoogwaardige inrichting, gericht op verblijven.

De aanpassingen voor de aanleg van de tram beperken zich tot het noordelijke deel van het Damsterdiep vanaf de rand van het trottoir tot de rand van het plein. De rijbaan moet naar het zuiden worden verbreed. De brede trottoirband van het middenplein wordt verplaatst. Er komen twee tramsporen op straatspoor. De verbrede rijbaan wordt stad-in in asfalt uitgevoerd. Het andere verkeer stad in rijdt mee met de tram, op dezelfde rijbaan. Het verkeer rijdt de stad in via de noordzijde van het Damsterdiep en rijdt de stad uit via de zuidzijde. Het verkeer kan niet van Damsterdiep-noord naar Damsterdiep-zuid rijden. Trams en hulpverleningsdiensten rijden over de rijbaan aan de noordzijde in

twee richtingen. Het Damsterdiep is samen met het Schuitendiep voor autoverkeer een belangrijke gebiedsontsluitende weg. Cruciale verkeersfunctie Diepenring, bouwtijd zo kort mogelijk;

Belangrijke functies:

- Horeca;
- Winkels;
- Kantoren.

Globale werkzaamheden:

- Veel werkzaamheden aan kabels en leidingen;
- Verleggen en aanpassen riolering (o.a. zinkers);
- Hoogteverschil aanpakken;
- Straatwerk;
- Spoorbouw;
- Realisatie overkluizing;
- Werkzaamheden aan kademuren;
- Archeologische opgraving.

Verkeerskundige maatregelen:

- Fietsers via de Kleine Peperstraat;
- Busverkeer over de zuidelijke weg Damsterdiep leiden.

Eisen:

- Kleine Peperstraat moet bereikbaar blijven vanwege laden en lossen Oosterstraat e.o.;
- Parkeergarage Casino bereikbaar houden;
- Huidige doorvaarthoogte mag niet verlaagd worden;
- Overstort (Kattendiepzijde) Schuitendiep functioneel in stand houden;
- Verkeersstromen moeten in stand gehouden worden gedurende de bouw in beide richtingen.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Gedempte Kattendiep (§ 3.1.18), Maagdenbrug & W.A. Scholtenstraat (§ 3.1.6. onderdeel Maagdenbrug) & Oostersingel (§3.1.20).

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Parkeergarage Damsterdiep (§ 3.2.9).

3.1.20. Oostersingel (tot UMCG noord)

Bereikbaarheid

In de nieuwe situatie rijden trams in twee richtingen door de Oostersingel. De trams rijden over straatspoor. De Oostersingel blijft een gebiedsontsluitende functie houden. Naast de ruimte voor tram en auto komen fietsstroken. Die zijn nodig voor een verkeersveilige afwikkeling van fietsers. De overige ruimte tot de gevels is bestemd voor trottoir en bestaande tuinen. Waar ruimte is komen parkeerplaatsen en bomen. Nabij het Hanzeplein (hoofdingang van het UMCG) komt een tramhalte in het midden van de weg.

Op de Bloemsingel komt het knooppunt van de twee tramlijnen. Reizigers kunnen hier overstappen van de ene op de andere tram. Lijn 1 komt vanuit de Oostersingel en gaat via de Bloemsingel over het CiBoGa terrein (Kolendrift) richting Zernike. Lijn 2 rijdt vanuit de W.A.Scholtenstraat en de Bloemsingel naar de Oosterhamrikkade richting Karding. Kortom: de Bloemsingel wordt een belangrijk knooppunt en één van de belangrijkste haltes van de tram. Dit is bepalend voor het karakter van de singel.

Het gebied omgrensd door het Boterdiep, de Bloemstraat en het UMCG is autoluw. De autoroute vanaf de Vrydemalaan eindigt in de parkeergarage onder het CiBoGa-terrein. De Bloemstraat en de woningen aan de zuidzijde van de Bloemsingel blijven bereikbaar voor autoverkeer vanuit de Oostersingel en de W.A.Scholtenstraat. Het gedeelte tussen de Bloemstraat en de Kolendrift is alleen bedoeld voor bestemmingsverkeer en is doodlopend. Cruciale verkeersfunctie Oostersingel. Bouwtijd zo kort mogelijk

Belangrijke functies:

- UMCG;
- Kantoren;
- Winkels;
- Woningen.

Globale werkzaamheden:

- Realisatie VRI;
- Verleggen kabels en leidingen (inclusief overkluizing 110 KV kabel);
- Riolering verleggen en aanpassen;
- Spoorbouw;
- Realisatie tramhalte;
- Groenwerkzaamheden;
- Verplanten bomen (let op lange voorbereidingstijd!);
- Waardering archeologie n.a.v. grondboringen/proefsleuven.

Verkeerskundige maatregelen:

- Laden en lossen via de Nieuwe Weg;
- Parkeren bewoners.

Eisen:

- Bereikbaarheid huisartsenpost, hoofdingang UMCG en uitvalswegen ambulance moet gegarandeerd worden;
- Bereikbaarheid bouwplan doktersdienst (Op de noordhoek UMCG terrein bij het Hanzeplein) moet worden gegarandeerd. Indien mogelijk gezamenlijke uitvoering van het verleggen van Kabels en Leidingen. Afstemming kan pas plaats vinden op het moment dat bouwplan van het UMCG concreter is. Dit zal naar verwachting eind 2012 het geval zijn. Realisatie van dit bouwplan is voorzien vanaf medio 2013 tot medio 2014.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Maagdenburg en W.A. Scholtenstraat (§ 3.1.6) & Schuitendiep, Damsterdiep (§ 3.1.19.).

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Parkeergarage Damsterdiep (§ 3.2.9);
- UMCG (§ 3.2.9.).

3.1.21. Oosterhamrikkade

Bereikbaarheid

Op de Oosterhamrikkade komt gedeeltelijk een vrije groene trambaan. Op de overige delen wordt de trambaan uitgevoerd in asfalt waardoor ook de hulpverleningsdiensten van deze verharding gebruik kunnen maken. Er komt een halte zo dicht mogelijk bij de Kapteynbrug. Waar ruimte is wordt de trambaan aan de noordzijde begeleid door (nieuwe) bomen. De Oosterhamrikkade ten westen van de Kapteynbrug blijft een erftoegangsweg. De woningen en bedrijven blijven bereikbaar.

De tramhaltes liggen op de locaties van de bestaande bushaltes. De halte Noorderbad blijft een bijzondere plek. Bij deze halte kunnen trams en bussen stoppen. Cruciale verkeersfunctie Kapteynlaan, Rosensteinlaan & Petrus Campersingel. Bouwtijd kruising Kapteynlaan – Oosterhamrikkade zo kort mogelijk.

Belangrijke functies:

- UMCG;
- Winkels;
- Woningen.

Globale werkzaamheden:

- Weinig werkzaamheden kabels en leidingen;
- Verleggen en aanpassingen riolering;

- Aanpassen kade/oever;
- Spoorbouw;
- Groenwerkzaamheden;
- Realiseren halte;
- Waardering archeologie n.a.v. grondboringen/proefsleuven.

Verkeerskundige maatregelen:

- Autoweg (parallelweg) moet gedurende de bouw in beide richtingen beschikbaar zijn voor (OV)verkeer.

Eisen:

- Nvt.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Nvt.

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Nvt.

3.1.22. Van Starckenborghbrug (tussen halten OHK & Ulgersmaborg)

Bereikbaarheid

Net zoals in de huidige situatie kunnen hulpdiensten (ambulances e.d.) gebruikmaken van het tramtracé tussen de Antillenstraat en de Bovenstreek. Bij de Bovenstreek komt een aansluiting op de Kardingerweg. Vanaf de Kardingerweg kunnen hulpdiensten via de nieuwe ongelijkvloerse aansluitingen de oostelijke ringweg op of doorrijden naar Kardinge.

De nieuwe inrichting van het gebied zal weinig verschillen van de huidige inrichting. Het asfalt komt weer terug, de geleiderail wordt vervangen door een ontsporingsbeveiliging. Cruciale OV verbinding. Bouwtijd zo kort mogelijk

Belangrijke functies:

- Kantoren;
- Bedrijven;
- Woningen.

Globale werkzaamheden:

- Busbaan transformeren naar trambaan (inclusief verstevigingen).
- Verstevigen Van Starckenborghbrug;
- Weinig werkzaamheden aan kabels en leidingen;
- Weinig werkzaamheden aan riolering;
- Spoorbouw;
- Realisatie tramhalten;
- Waardering archeologie n.a.v. grondboringen/proefsleuven.

Verkeerskundige maatregelen:

- Tijdens de bouw (mogelijk) realiseren tijdelijke voorziening over de Kardingerweg t.b.v. OV.

Eisen:

- Nvt

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Nvt

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Nvt

3.1.23. Viaduct Oostelijke Ringweg

Bereikbaarheid

De tramlijn komt Kardinge binnen via het nieuw aan te leggen viaduct over de oostelijke ringweg. Dit viaduct wordt aangelegd in het kader van het ongelijkvloers maken van de aansluitingen op de oostelijke ringweg. Het viaduct komt een stuk zuidelijker te liggen dan het huidige viaduct waardoor de tram met een grote S-boog Kardinge binnenrijdt.

Belangrijke functies:

- Nvt.

Globale werkzaamheden:

- Verleggen persleiding;
- Weinig riolering;
- Aanpassen kade/oever;
- Spoorbouw;
- Waardering archeologie n.a.v. grondboringen/proefsleuven.

Verkeerskundige maatregelen:

- Geen specifieke maatregelen.

Eisen:

- Start uitvoering vanaf 1 oktober 2014.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Nvt.

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

- Oostelijke ringweg (zie § 3.2.3);
- Visie kerngebied Kardinge (zie § 3.2.5.).

3.1.24. Kardinge

Bereikbaarheid

Door de aanleg van een tramlijn naar Kardinge wordt de P+R-functie van dit gebied verder versterkt. Binnen het totale Openbaar Vervoer netwerk wordt Kardinge een belangrijk knooppunt voor trams, bussen uit Beijum en Lewenborg en regionale bussen. Voor trams en veel regionale bussen is Kardinge het eindpunt; reizigers moeten hier overstappen op de tram. Om ervoor te zorgen dat passagiers zo vlot en comfortabel mogelijk kunnen overstappen tussen tram en bus, wordt in de nieuwe situatie een gecombineerde tram-/bushalte aangelegd waarbij aan weerszijden van het perron door bussen en trams kan worden gestopt. Dit overstapperron krijgt een hoogwaardige uitstraling met een overkapping.

De gecombineerde tram-/bushalte wordt aangelegd dicht bij het toekomstige centrale plein, ongeveer ter hoogte van de huidige touringcarplaatsen.

Belangrijke functies:

- Bedrijven;
- Recreatievoorzieningen;
- P+R;
- Busstation.

Globale werkzaamheden:

- Verhoging hoogspanningsmast (uitvoering buiten DBFMO-overeenkomst planning 1 september 2013 gereed);
- Sloop plein;
- Realiseren eindhalte;
- Spoorwerk;
- Straatwerk;
- Groenwerk;

- Waardering archeologie n.a.v. grondboringen/proefsleuven.

Verkeerskundige maatregelen:

- Geen specifieke maatregelen.

Eisen:

- Nvt.

Deelgebied niet gezamenlijk uit voeren met:

- Nvt.

Raakvlak deelgebied met andere projecten:

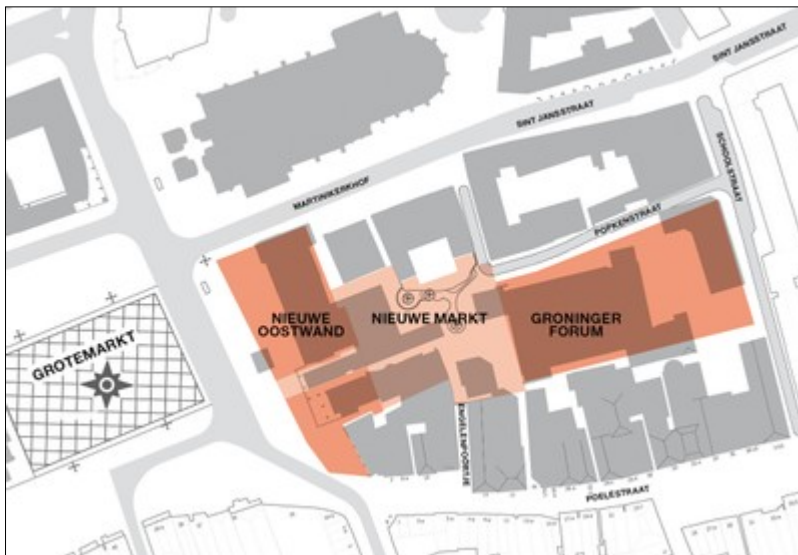
- Oostelijke ringweg (zie § 3.2.3.);
- Visie kerngebied Kardingse (zie § 3.2.5.).

3.2. Raakvlakken met andere projecten

Binnen de grenzen van de gemeente Groningen is er nog een aantal projecten die raakvlakken hebben met het project Regiotram. In sommige gevallen is het noodzakelijk om hieraan eisen aan de uitvoering van de Regiotram te stellen. Naast deze benoemde projecten zijn er mogelijk nog andere projecten die raakvlakken met de Regiotram hebben. De benoemde planning is op basis van de nu beschikbare informatie en kan in de praktijk afwijken. In de dataroom is een netwerkplanning opgenomen met daarin alle projecten die in en om Groningen worden uitgevoerd tot 2020.

3.2.1. Grote Markt (Forum en Oostwand)

De Grote Markt in Groningen wordt de komende jaren ingrijpend veranderd. De oostwand van dit centrale plein én het gebied daar direct achter gaan op de schop. Aan de Grote Markt komt een nieuwe gevelwand, waarbij de oude rooilijn wordt hersteld om de Grote Markt haar vooroorlogse proporties terug te geven. De bovengrondse parkeergarage wordt gesloopt, de parkeerplaatsen komen ondergronds terug. De sloop van de parkeergarage maakt ruimte vrij voor een culturele trekker van formaat: het Groninger Forum. Dit gebouw wordt een ontmoetingsplaats voor jong en oud.



Figuur 9 nieuwe situatie Grote Markt

Het plan Grote Markt oostzijde bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Herstel van de Grote Markt / nieuw Oostwand;
2. Nieuw plein achter de Oostwand;
3. Groninger Forum;
4. Achterzijde Poelestraat.

Planning

De uitvoering is gepland van 2011 tot 2016.

Eisen project aan uitvoering Regiotram

- Er dienen ten minste 2 af/aanvoer routes bouwverkeer tijdens de realisatie van de Regiotram gewaarborgd zijn. 1 af/aanvoer route vanaf de Grote Markt en 1 af/aanvoer route vanaf de Schoolstraat. Een indicatie van de bouwlogistieke bewegingen (exclusief Oostwand) is opgenomen in bijlage 6. De start van werkzaamheden begint naar verwachting 2 maanden eerder waardoor de pieken zoals weergegeven in bijlage ook 2 maanden eerder zijn. Verder is in de dataroom een indicatie van de totale transporten op de Grote Markt opgenomen.

3.2.2. Zuidelijke Ringweg

De stuurgroep Zuidelijke Ringweg werkt nu aan de uitwerking van het bestuurlijk voorkeursplan. Het voorkeursplan is een oplossing op het bestaande tracé van de Zuidelijke Ringweg. De oplossing bestaat uit een verdiepte ligging van de hoofdrijbaan tussen Julianaplein en Europaplein. Daarnaast, op dezelfde hoogte als de rest van het stadsverkeer, liggen de parallelwegen. In de verdiepte ligging wordt gestreefd naar drie overkappingen ("deksels"); ter hoogte van de Oosterpoort/de Linie, het Sterrebos en het Rijkskantoor Kempkensberg/spoorlijn Groningen - Assen.

Planning

De uitvoering is gepland van 2015 tot 2020.

Eisen project aan uitvoering Regiotram

- De deelgebieden § 3.2.1.(Stationsgebied), § 3.2.2 (Kruising Hereweg & Stationsweg) dienen voor aanvang project ZRW te zijn uitgevoerd t.b.v. bereikbaarheid van de binnenstad. Het gaat hierbij om het moment dat ZRW hinder qua bereikbaarheid gaat veroorzaken. De verwachting is dat dit na 31 december 2015 zal zijn.

3.2.3. Oostelijke Ringweg

Een gedeelte van de werkzaamheden aan de Oostelijke ringweg zijn al voltooid op het moment dat wordt begonnen met de bouw van het tramtracé. De belangrijkste aansluiting voor het project Regiotram is Karding & Ulgersmaborg. De provincie Groningen is opdrachtgever voor de aanpassingen aan de Oostelijke Ringweg.

Aansluiting Karding/Ulgersmaborg

Bij Karding is in de huidige situatie sprake van een viaduct met daarop de busbaan naar het transferium. De aanwezigheid van deze voorziening maakt dat het niet mogelijk is voor het autoverkeer een Haarlemmermeer oplossing te realiseren. De op- en afritten zouden dan de vrijliggende busbaan kruisen wat niet wenselijk is. Daarom is hier gekozen voor een half-klaverblad oplossing. Om voldoende ruimte te creëren voor deze aansluitingsvorm wordt het bestaande viaduct voor het openbaar vervoer vervangen door een nieuw viaduct. Op het nieuwe viaduct zal ruimte gecreëerd worden voor het gescheiden van elkaar afwikkelen van het openbaar vervoer (Regiotram) en het autoverkeer. Daarnaast is er ruimte voor de aanleg van een toekomstig fietspad tussen het centrum en Karding. Bij de maatvoering van het viaduct wordt rekening gehouden met de komst van een tramlijn naar Karding.

Planning

De uitvoering is gepland van 2011 tot 2014.

Eisen project aan uitvoering Regiotram

- Werkzaamheden t.b.v. Regiotram op het kunstwerk kunnen pas na afloop van de werkzaamheden van de provincie plaats vinden. Dit zal naar verwachting op 1 oktober 2014 zijn.

Aansluiting Beijum- Zuid/ De Hunze

Ook voor de kruising Beijum-Zuid/De Hunze is het niet mogelijk om een Haarlemmermeeroplossing te realiseren, omdat de op- en afritten in dat geval een druk bereden fietspad (ongeveer 13.000 fietsers/etmaal) zouden doorkruisen. Ook voor de kruising Beijum-Zuid/De Hunze is gekozen voor een halve klaverbladoplossing.

Planning

De uitvoering is gepland van 2011 tot 2014.

Eisen project aan uitvoering Regiotram

- Vanwege afsluiting kruising Beijum/ De Hunze in de zomer van 2013 levert dit beperkingen op voor OV omlidingsroutes.

Aansluiting Lewenborg

De kruising Lewenborg/Ulgersmaborg wordt uitgevoerd als een zogenaamde Haarlemmermeeroplossing. De op- en afritten van de Oostelijke Ringweg sluiten aan op de zijwegen

op een ovale rotonde die over de Oostelijke Ringweg ligt. Hierdoor ontstaat een zeer compacte oplossing. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zal voor de bereikbaarheid een tijdelijke ontsluitingsweg worden aangelegd.

Planning

De uitvoering is gepland van 2010 tot 2012.

Eisen project aan uitvoering Regiotram

- Waarschijnlijk geen eisen.

3.2.4. Noordelijke Ringweg

De werkzaamheden de Noordelijke ringweg zijn in uitvoering op het moment dat ook de realisatie van de Regiotram in uitvoering zal zijn. De provincie Groningen is opdrachtgever voor de aanpassingen aan de Oostelijke Ringweg.

Kruising Groningerweg

De kruising van de Groningerweg met de Noordelijke- en Oostelijke ringweg zal worden aangepakt. Op moment is nog niet duidelijk welke aanpassingen/werkzaamheden worden uitgevoerd.

Planning

De uitvoering is gepland van 2013 tot 2014.

Eisen project aan uitvoering Regiotram

- Vanwege (gedeeltelijke) stremmingen is het mogelijk dat OV omleidingsroutes moeilijk te realiseren. Het gaat hierbij om werkzaamheden die in de zomer van 2014 gaan plaatsvinden.

Noordzeebrug

De provincie Groningen en de gemeente Groningen gaan de Noordzeebrug over het Van Starckenborghkanaal vervangen. De nieuwe brug wordt hoger om hem geschikt te maken voor het vervoer van meerdere lagen containers over dit kanaal. De bestaande brug wordt volledig gesloopt en vervangen door een nieuwe vaste brug. Aan de oostkant van de weg komt een fietspad. Aan de zuidkant van de brug komt een rolpad voor fietsers. Tegelijkertijd wordt ook de kruising van de ringweg met de Bedumerweg ongelijkvloers gemaakt en komen daarmee de verkeerslichten te vervallen.

Planning

De uitvoering is gepland van 2012 tot 2015.

Eisen project aan uitvoering Regiotram

- Vanwege (gedeeltelijke) stremmingen is het mogelijk dat OV omleidingsroutes moeilijk te realiseren. Het gaat hierbij om werkzaamheden die, naar verwachting, in de zomer van 2014 gaan plaatsvinden.

3.2.5. Visie kerngebied Karding

In de visie kerngebied Karding worden op dit moment de gevolgen van de realisatie van de Regiotram verwerkt. Daarnaast is in het kader van de uitbreiding van de P+R voorzieningen Karding voorzien in de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op Karding. Het gaat hierbij om de realisatie van circa 1100 parkeerplaatsen.

Planning

De uitvoering is gepland voor 2014-2015.

Eisen project aan uitvoering Regiotram

- Geen. Uitvoering visie kerngebied dient planning Regiotram te volgen.

3.2.6. Zernike

Op het universiteitcomplex Zernike spelen verschillende ontwikkelingen waar bij de realisatie van de Regiotram rekening moet worden gehouden. Belangrijkste ontwikkeling is de uitbreiding van de P+R

voorzieningen. Het plangebied strekt zich uit tussen de Noordelijke Ringweg, Zonnelaan, Nijenborgh en het verlengde van Blauwbörgje. Het gebied is onderdeel van het bestemmingsplan Zernike 2006. Nader onderzoek moet nog plaatsvinden om het definitieve plangebied te bepalen.

Naast de realisatie van de P+R voorzieningen zijn er verschillende bouwplannen in uitvoering en voorbereiding. Hiervoor gelden de volgende algemene eisen:

- De bouwplannen dienen bereikbaar te zijn voor bouwverkeer.

Planning

De uitvoering is gepland voor 2014.

Eisen project aan uitvoering Regiotram

- Rekening houden met bouwlogistieke stromen. .

3.2.7. Herinrichting Diepenring

Op 23 december 2009 heeft de gemeenteraad de Visie Diepenring vastgesteld. Uit deze visie komen de volgende uitgangspunten:

1. Ruimte creëren voor fietsers en voetgangers;
2. Creëren van een aantrekkelijk verblijfsklimaat;
3. Bereikbaar Binnenstad blijvend garanderen;
4. Vergroten van de recreatieve mogelijkheden;
5. Parkeren van straat en van de kadestroken.

Planning

Vooralsnog is in de realisatie van de herinrichting Diepenring voor het gedeelte (omgeving Schuitendiep) dat het grootste raakvlak heeft met de tram gepland na 2016. Dit in verband met de realisatie van de Regiotram & Grote Markt + Forum (zie § 3.2.1.). De uitvoering van het gedeelte vanaf de Plantsoenburg tot de Kijk in 't Jat brug (fase 1) staat gepland van medio 2013 tot medio 2014. Uitvoering overige gedeelte is onzeker.

Eisen project aan uitvoering Regiotram

- In het bereikbaarheidsplan rekening houden met de uitvoering van dit plan.

3.2.8. Stationsgebied (inclusief Herewegviaduct)

In en om het stationsgebied gaan twee belangrijke ontwikkelingen plaats vinden. In het voorliggende voorkeursalternatief wordt het busstation verplaatst naar de zuidzijde van het station en komt er een nieuwe entree voor het stationsgebied via de 'Emmaboulevard'. Deze stedelijke boulevard ontstaat door verlaging van het Emmaviaduct tussen Parkweg en Julianaplein. Het huidige Stationsplein moet dan van een verkeersplein meer een verblijfsplein worden.

Naast de plannen voor het stationsgebied zal ook het Herewegviaduct worden aangepast. Het viaduct voldoet niet meer aan de huidige eisen. Daarnaast zijn er constructieve maatregelen noodzakelijk. Om het Herewegviaduct aan de hedendaagse eisen te laten voldoen zal het viaduct moeten worden verhoogd. De exacte verhoging is echter nog niet bekend. Momenteel is een alternatievenstudie gaande.

Planning

- De vervanging van het Herewegviaduct, waarschijnlijk inclusief aanpassing van de taluds, is vooralsnog voorzien in 2015.

Eisen project aan uitvoering Regiotram

- Vooralsnog geen.

3.2.9. Diverse bouwplannen

Langs de tracés van de Regiotram liggen een aantal bouwplannen waarmee mogelijk rekening moet worden gehouden. Vooralsnog gaat het om de volgende bouwplannen:

1. Ciboga;
2. UMCG;

3. Uitbreiding winkelcentrum Paddepoel;
4. Trefkoellocatie (Zonnelaan);
5. Parkeergarage Damsterdiep.

Planning

De oplevering van de parkeergarage Damsterdiep is gepland voor 2011 en zal begin 2012 in gebruik worden genomen. Afronding van het gehele gebied (kantoor Nijestee en afronding openbare ruimte is voorzien eind 2012. Op zowel Ciboga als het UMCG wordt al gebouwd. Deze bouw zal de komende jaren voortduren. Van de overige projecten is nog geen planning beschikbaar.

Het winkelcentrum Paddepoel wordt in 2013-2014 gerenoveerd. Hierbij wordt ook de openbare ruimte rondom het winkelcentrum aangepakt. Er zijn nog geen vastgestelde ontwerpen.

Eisen project aan uitvoering Regiotram

Voor de bovenstaande projecten gelden de volgende algemene eisen:

- De bouwplannen dienen bereikbaar te zijn voor bouwverkeer;
- Afstemming met werkzaamheden Winkelcentrum Paddepoel;
- Afspraken met eigenaar van kantoor Damsterdiep (Nijestee) inzake exploitatie (o.a. glazenwasinstallatie).

4. Producten

4.1. Benodigde vergunningen

Voor de realisatie van de Regiotram is een groot aantal vergunningen & ontheffingen noodzakelijk die in de onderstaande lijst zijn weergegeven. Het betreft een lijst die op basis van de nu aanwezige kennis is samengesteld. Het gaat hierbij alleen om de vergunningen e.d. die noodzakelijk zijn voor de fysieke realisatie van het project RegioTram.

Bij een aantal vergunningen zijn stukken noodzakelijk die door het consortium moeten worden aangeleverd. Het gaat hierbij onder meer om:

1. Bouwveiligheidsplan (zie bijlage 1);
2. Sloopveiligheidsplan (wellicht mede afhankelijk van het Bouwbesluit 2012);
3. V&G plan;
4. Constructietekeningen en –berekeningen;
5. Bouwtekeningen;
6. Situatietekeningen;
7. PVA uitvoeren archeologische werkzaamheden (§ 4.2.1);
8. PVA uitvoeren werkzaamheden aan monumentale bouwwerken;
9. PVA uitvoeren bodemsanering;
10. (definitieve) Bomeneffectanalyse, indien deze afwijkt van de door B&W vastgestelde. (BEA);
11. Ecologische rapportage (ecologische gevolgen & compensatie);
12. Verleggingtekeningen Kabels en Leidingen;
13. Tekeningen/beschrijvingen veranderende verkeerssituatie.

De onderstaande vergunningen worden aangevraagd door het consortium:

1. Omgevingsvergunning (Wabo *bouwactiviteit (fatale termijn); voor onder meer realisatie kunstwerken, onderstations, remise, aanpassen woningen, e.d.*);
2. Omgevingsvergunning (Wabo *sloopactiviteit (fatale termijn); voor het slopen van bouwwerken*);
3. Omgevingsvergunning (Wabo *vellen van een houtopstand (fatale termijn); kappen/verplanten bomen en rooien van beplanting*);
4. Omgevingsvergunning (Wabo *werkzaamheden aan monumenten; onder meer kunstwerken en bevestigen bovenleidingen aan monumentale gevels*);
5. Omgevingsvergunning (Wabo *milieuactiviteit of melding (in bepaalde gevallen fatale termijn); ingebruikname remise, werkterrein (langer in gebruik dan 6 maanden) en onderstations*);
6. Omgevingsvergunning (Wabo *verklaring van geen bedenkingen Flora en Fauna; voor eventuele nadelige gevolgen flora en fauna*);
7. Omgevingsvergunning (Wabo *indirecte lozing; remise, bemalingen*);
8. Omgevingsvergunning brandveilig gebruik (Wabo *waarschijnlijk gebruiksmelding, ingebruikname remise*);
9. Omgevingsvergunning (Wabo *aanlegactiviteit archeologie graafwerkzaamheden (fatale termijn)*);
10. Onttrekkingvergunning (Huisvestingsverordening 2010 *het onttrekken van woonruimte aan de woningvoorraad; onder meer de Eikenlaanflats en de Glauvélocatie*);
11. Ligplaatsvergunning (Verordening Openbaar Vaarwater *verplaatsen woonboten*);
12. Verkeersbesluiten (Wegenverkeerswet 1994 *afsluiten straten, omdraaien rijrichting e.d. langer dan 4 maanden*);
13. Instemmingsbesluit (Graaf- en Telecomverordening *toestemming gemeente voor het verleggen kabels en leidingen, alleen van toepassing bij K+L werkzaamheden buiten het vastgestelde projectgebied*);
14. Vergunning voorwerpen of stoffen op, aan of boven de weg (APVG art 2.6 *bevestigen bovenleidingen aan gevels*);
15. Melding maken en veranderen van een uitweg (APVG art 2.8 *realiseren uitrit*);
16. Ontheffing bouwverordening of APVG (voor *geluidhinder veroorzakende werkzaamheden buiten de reguliere werktijden*);
17. Standplaatsvergunning (APVG *verplaatsen van bloemenstallingen e.d.*);
18. Melding Bodemsanering (Wet bodembescherming *toestemming gemeente saneren bodemverontreiniging*);

19. Vergunning cq. aanwijzingsbesluit afvalstoffen (Afvalstoffenverordening; *verplaatsen (veelal ondergrondse afvalcontainers)*);
20. Keur (Waterschapswet *ontheffing Waterschap (er zijn er twee) die nodig is voor aanpassingen aan kades & bruggen*);
21. Ontheffing kanalenreglement (Kanalenreglement provincie *ontheffing provincie voor wijzigingen die van invloed zijn op een vaarweg bijvoorbeeld bij bruggen*);
22. Ontheffing scheepvaartverkeer (Kanalenreglement *voor tijdelijke stremming kanaalvakken*);
23. Ontheffing wegenreglement (Wegenreglement Groningen *verkeersveiligheid en raakvlak provinciale wegen*);
24. Ontgrondingsvergunning (Ontgrondingswet *hoogstwaarschijnlijk niet noodzakelijk, grootste ontgraving bij het Noorderstation ontgraving < 10.000m3 en < 3 meter diepte bij wijzigen wegen = niet vergunningplichtig*);
25. Vergunning ingebruikname spoor (nieuwe wetgeving Wet lokaal spoor, waarschijnlijk provincie vergunningverlener; bindend advies ministerie I&M);
26. Onttrekkingbesluit Prorail (via ministerie I&M) (*onttrekken aan het hoofdspoor ingebruikname/werkzaamheden perron 1b hoofdstation*).

De meeste benodigde vergunningen en ontheffingen worden verstrekt door de gemeente Groningen. Het gaat hierbij om de vergunningen 1 t/m 19, waarbij de nummers 15 t/m 19 onder de verantwoordelijkheid van de Milieudienst vallen. Voor de overige vergunningen ligt de verlening bij de dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken (RO/EZ). In de meeste gevallen gebeurt dit door het Loket Bouwen en Wonen. Uitzondering is het instemmingbesluit (Stadsbeheer) en het verkeersbesluit (Verkeer en Vervoer).

Tijdelijke vergunningen/toestemmingen worden in principe door het consortium aangevraagd bij het bevoegd gezag. Het gaat hierbij om;

1. Tijdelijk gebruik gemeentegrond vergunning (APVG; voor (tijdelijk) gebruik gemeentegrond t.b.v. opslag e.d.). Deze vergunning wordt door de directie Stadstoezicht verleend;
2. Tijdelijke verkeersbesluiten (Wegenverkeerswet 1994 & BABW; *omleidingroutes, tijdelijke afsluiting van wegen (< 4 maanden) e.d.*);
3. Vergunning stremming weg (Wegenverkeerswet art 34).

4.2. Bevoegd gezag gemeente Groningen

4.2.1. Vergunningen & ontheffingen

Omgevingsvergunning (Wabo)

Met de gemeente Groningen is afgesproken dat de omgevingsvergunning tenminste binnen de wettelijke termijn (zonder verlengingstermijn van zes weken) zal worden verleend indien de vergunningaanvraag direct ontvankelijk is. Met andere woorden; alle benodigde stukken zijn bijgevoegd en voldoen aan de gestelde eisen. In noodgevallen of onvoorziene omstandigheden kan een omgevingsvergunning binnen enkele weken worden verleend.

We gaan vanuit dat alle omgevingsvergunningen door het bestemmingsplan via direct bouwrecht kunnen worden verleend. In veel gevallen geldt hiervoor een termijn van acht weken. Voor activiteiten aan monumenten (inclusief het beschermde stadsgezicht), het brandveilig gebruik, verklaring van geen bedenkingen Flora- en Faunawet en mogelijk de milieuactiviteit geldt een termijn van maximaal 26 weken.

Omgevingsvergunning vellen van een houtopstand

BEA

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is een groenparagraaf of BEA noodzakelijk die door het college is vastgesteld en waarover de raad(-scommissie) in kennis is gesteld. De BEA of Groenparagraaf geldt daarbij als een dringende reden voor het verlenen van een omgevingsvergunning, *activiteit vellen van een houtopstand*. Er moet onderzocht worden of er alternatieven voor een kap zijn, en dat die goed onderzocht zijn. In elk geval mag worden aangenomen dat als de raad of raadscommissie zich heeft uitgesproken, aan de hand van een BEA of groenparagraaf, over bepaalde projecten waarbij groenbelangen betrokken zijn - en het belang van bomen daarbij adequaat en zorgvuldig in beeld is gebracht - er sprake is van een dringende reden.

Op basis van het definitieve ontwerp, Groenontwerp en de actuele bomeninventarisatie (maximaal 1 jaar oud) dient er een Boom Effect Analyse geleverd te worden, welke het effect op het bomenbestand binnen de projectgrens in beeld brengt. De BEA laat een overzicht zien van te rooien bomen en nieuwe bomen. De BEA dient als input voor de aanvraag omgevingsvergunning met als activiteit vellen, verplanten en planten van bomen en voor de beoordeling van de aanvraag. De BEA dient aan de volgende eisen te voldoen:

Eisen aan een groenparagraaf of BEA

Via een bomeninventarisatie wordt in beeld gebracht welke bomen het betreft. Deze inventarisatie wordt opgenomen in een groenparagraaf of BEA en bevat ten minste de onderstaande facetten:

1. Het aantal bomen en de oppervlakte houtopstand;
2. Boomsoort (Nederlandse en wetenschappelijke naam);
3. Diameter van de stam;
4. Kroonprojectie van de boom;
5. Schaalvaste tekening waarop de ingemeten bomen (met weergave van de kroonprojectie) staan weergegeven;
6. Unieke boomnummering;
7. Staat de boom in de basisgroenstructuur (inclusief SES)?;
8. Verplantbaarheid;
9. Vitaliteit/toekomstverwachting van de boom (volgens methode "Roloff", zie APVG 2009);
10. Mate van wortelopdruk;
11. Bijzondere karakteristiek van de boom (meerstammig, leiboom, knotboom, gedenkboom e.d.);
12. Of het een (potentiële) monumentale boom is;
13. Aanbevelingen voor de bescherming van de te handhaven bomen;
14. Herplant of andere compensatie;
15. Welke alternatieven onderzocht zijn;
16. Motivering kap van de bomen;
17. Eventuele bijzonderheden (stamschade, kroonschade, opslag, scheefstand, plakoksel, ecologische waarde).

De opdrachtnemer dient een aangepaste BEA op basis van het DO op te stellen. De opdrachtgever zorgt voor vaststelling van de BEA door B&W.

Snoei- en verplantplan

Op basis van het definitieve ontwerp, Groenontwerp, actuele bomeninventarisatie en BEA dient er een Snoei- en verplantplan geleverd te worden en ter goedkeuring door de gemeente worden voorgelegd. Wanneer er sprake is van noodzakelijke snoei of verplanten van bestaande bomen moet dit in een plan toegelicht worden. Dit Snoei- en verplantplan dient als input voor de Omgevingsvergunning en de uitvoering.

De volgende informatie dient opgenomen en vastgelegd te worden in het snoei- en verplantplan:

- Bovengronds: Er dient een visuele opname van de volgende aspecten gemaakt te worden: boomsoort, stamdiameter, kroondiameter en hoogte, standplaats, conditie, kwaliteit kroon, stam en wortelvoet;
- Ondergronds: bodemprofiel en – samenstelling, beworteling, hoeveelheid, kwaliteit en spreiding, waterhuishouding, exacte ligging kabels en leidingen;

In geval van verplanten/schuiven van bomen:

- Informatie over de nieuwe standplaats: eventuele obstakels langs transportroute, bereikbaarheid plantgat, geschiktheid groeiplaats (boven- en ondergronds), transportafstand;
- Gewenste/noodzakelijke voorbereiding en snoei, gewenste kluitgrootte, invloed kabels en leidingen, verplantmethode(n) en gewenste/noodzakelijke nazorg;
- Maatregelen m.b.t. nieuwe standplaats, benodigde verkeersmaatregelen, raming van de kosten van verplanten, waardepaling op basis van richtlijnen van de Nederlandse Vereniging Taxateurs.

In geval van snoei van te handhaven bomen:

- Gewenste/noodzakelijke voorbereiding en snoei, gewenste/noodzakelijke nazorg.

Archeologie aanlegactiviteit Wabo PvE en PvA

Het gemeentelijk archeologiebeleid is gestoeld op de herziene Monumentenwet 1988 (september 2007, gebaseerd op het Europese Verdrag van Valetta/Malta uit 1992). Uitgangspunt van zowel de wet als het verdrag is dat archeologische waarden in de bodem (in situ) behouden dienen te worden. Wanneer dat niet mogelijk is, dienen die waarden te worden gedocumenteerd. De wetgever heeft daarbij bepaald dat de veroorzaker van het roeren van het bodemarchief (in de regel de aanvrager van de (omgevings)vergunning), degene is die de kosten en organisatie van de archeologische documentatie op zich heeft te nemen (veroorzakersprincipe).

De daadwerkelijke doorwerking van de wet vindt plaats op gemeentelijk niveau, in beleidsnota's en als verplicht onderdeel van elk bestemmingsplan. In bestemmingsplannen is bepaald in welke gebieden het bodemarchief een specifieke waarde heeft, wat globaal de randvoorwaarden zijn om bodemingrepen te doen en aan welke vergunning een op maat gemaakt voorschrift gehangen wordt.

Archeologisch veldwerk is voorbehouden aan instellingen (bedrijven, gemeenten, universiteiten) met een opgravingsvergunning. De minimum kwaliteitseisen waaraan archeologisch werk dient te voldoen zijn geformuleerd in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie versie 3.2 of recenter (KNA, zie www.sikb.nl). Voorafgaand aan elk archeologisch werk (opgraven, begeleiden) dient een Programma van Eisen te worden opgesteld, dat als een soort inhoudelijk bestek kan worden beschouwd. In de regel wordt het PvE opgesteld door een niet betrokken archeoloog en dient het goedgekeurd te zijn door de bevoegde overheid, in Groningen de gemeentelijk archeoloog namens het college van B&W. Behalve feitelijke werkzaamheden bevat het PvE ook (wetenschappelijke) onderzoeksvragen, die in de uitvoering van het onderzoek beantwoord moeten worden. Dergelijke vragen zijn gestoeld op de Nationale Onderzoeksagenda Archeologie (NOaA, zie www.NOaA.nl) en soms op een lokale onderzoeksagenda. Het PvA wordt opgesteld door de uitvoerende instelling.

Uitgangspunt is dat de archeologische waarde in situ behouden blijft. Gegadigde dient bij in situ behoud aan te tonen dat het archeologisch archief niet verstoord wordt. Mocht verstoring onvermijdelijk zijn, dan dient er archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd, conform KnA 3.2.

Beleidsmatig is in Groningen al in 2000 voorgesorteerd op 'Malta' met de beleidsnota Toen voor Straks, aangevuld en uitgebreid met Archeologie op Groninger wijze (beleidsregels archeologie) in 2011. Deze laatste is ook weer een aanvulling op de Erfgoedverordening (met beleidskaart) uit 2010. In de erfgoedverordening wordt ondermeer de omgang met archeologisch erfgoed geregeld voor die gebieden waar geen archeologie-proof bestemmingsplan is, zoals de binnenstad van Groningen. Met het actualiseren van bestemmingsplannen (zoals voor de tram) vervalt de werking van de verordening, voor wat betreft de juridische overlap met een bestemmingsplan. Die globale bescherming wordt op maat gemaakt voor een nieuw bestemmingsplan, zoals ook voor de tramlijnen is gebeurd.

Voor het hele tracé binnen de 17e-eeuwse vesting geldt in de nieuwe bestemmingsplannen de (standaard) dubbelbestemming archeologische waarde 1, voor de tracédelen daar buiten geldt archeologische waarde 21. Op grond van de bestemmingsplannen worden aanvragen beoordeeld en van (uitvoerings)voorschriften voorzien. De vergunninghouder is verantwoordelijk voor de naleving van die voorschriften en dus voor de operationalisering van archeologisch onderzoek. In een vergunningsvoorschrift wordt ingegaan op de rol van het bevoegd gezag, de plaats en uitvoeringsperiode van het archeologisch onderzoek in het bouwproces, het Programma van Eisen, etc. Er wordt vanuit gegaan dat één (omgevings)vergunning aangevraagd zal worden voor het project (of het betreffende deelgebied) als geheel, dus het aanleggen van de tramlijn inclusief het her- en verleggen van kabels, leidingen, riolen en andere ondergrondse activiteiten. Tot de indieningsvereisten voor een omgevingsvergunning kan het aanleveren van een archeologisch rapport (met advies) behoren, dat de archeologische waarde van het gebied beschrijft en duidt.

De beleidsregels hebben in combinatie met de verordening betrekking op de financiering van archeologisch onderzoek (nadeelcompensatieregeling) en de rol van de gemeente als bevoegd gezag in relatie tot archeologisch onderzoek. De beleidsregels uit de Erfgoedverordening hebben betrekking op de financiering van archeologisch onderzoek (nadeelcompensatieregeling) en de rol van de gemeente als bevoegd gezag in relatie tot archeologisch onderzoek. In de praktijk komt het erop neer dat de gemeentelijk archeoloog namens het college:

- Alle Programma's van Eisen en Plannen van Aanpak beoordeelt, aanvult en goedkeurt;
- In het Programma van Eisen een vakinhoudelijke directierol voor de gemeentelijk archeoloog

- kan voorschrijven; en
- Bevoegd is in het veld tijdens de opgravingen aanwijzingen te geven, in aanvulling op of in afwijking van het PvE.

Wanneer onderzoek?

De noodzaak tot het laten uitvoeren van archeologisch onderzoek is afhankelijk van de aard van de ingreep en de mate waarin archeologische resten verstoord gaan worden. Als stelregel kan gehanteerd worden dat bodemingrepen die ondieper zijn dan 30 cm geen bedreiging vormen voor het bodemarchief. Ingeval er geen bodemversturende ingrepen nodig zijn, zijn beschermende maatregelen voor archeologie ook niet nodig.

Het kan voorkomen dat de bodem niet of nauwelijks wordt afgegraven maar dat wel ophoging en verdichting van de grond plaatsvindt. Ook deze werkzaamheden kunnen worden beschouwd als bodemverstoring: door zetting en compactie van de grond worden archeologische resten verplaatst en vervormd. Vastgesteld zal moeten worden in welke mate sprake is van samendrukking en of dit binnen de grenzen van het redelijke (lees: maximale inklinking ca. 10 cm) valt. Indien ingrepen plaatsvinden in geroerde grond, zijn naar verwachting geen of weinig archeologische resten meer aanwezig. Wanneer er sprake is van bodemversturende ingrepen in geroerde grond, is er geen noodzaak tot beschermende maatregelen.

Per deeltracé is de archeologische verwachting vastgesteld. Hierbij is ook steeds gekeken naar hetgeen over bodemverstoringen uit het verleden bekend is. In een aantal gevallen heeft dit geleid tot de conclusie dat geen archeologische onderzoeken hoeven plaats te vinden. De tot nu toe beschikbare archeologische data leveren een uiteenlopend beeld. Delen van het tracé zijn archeologisch minder waardevol, terwijl bepaalde delen archeologisch zeer interessant zijn.

De archeologische waarde/verwachting kent de volgende categorieën: Waarde/verwachting	Maatregel
Laag/verstoord	Vrijgeven
Middelhoog	Aanvullend vooronderzoek en/of archeologische begeleiding
Hoog	Aanvullend vooronderzoek en/of opgraving
Zeer hoog	opgraving

Uitgangspunten van het archeologisch onderzoek in het tracé

De waarde van de archeologische resten voor de tracédelen van de Regiotram op het Groninger grondgebied is, zeker voor de binnenstad in veel gevallen hoog tot zeer hoog.

Het rijksbeleid en het lokaal beleid zijn gebaseerd op behoud van de archeologische resten in de ondergrond.

Daar waar dit niet mogelijk is, dient archeologisch onderzoek plaats te vinden. In sommige gevallen zal dit zijn in de vorm van (1) archeologische begeleiding, in de meeste gevallen zal dit binnen de Diepen plaats vinden door (2)opgraven.

Archeologische begeleiding

Er zijn twee situaties waarbij wordt gekozen voor een archeologische begeleiding:

1. In die gevallen waarbij de civieltechnische werkzaamheden op een gewaardeerde vindplaats een archeologische opgraving onmogelijk maken, wordt gekozen voor archeologische begeleiding en vindt het archeologische werk plaats binnen het stramien van de civieltechnisch aannemer. De werkzaamheden worden uitgevoerd conform KNA protocol 4007, archeologische begeleiding conform protocol opgraven.
2. in die gevallen waarbij de resultaten van het vooronderzoek geen aanleiding vormen voor een opgraving, maar het tracé op archeologische gronden ook niet volledig vrijgegeven kan worden. Het gaat hier om een archeologische begeleiding conform protocol IVO-p. In de praktijk zal deze vorm van begeleiding weinig plaats vinden. Op basis van bovenstaande wordt uitgegaan van het volgende basisscenario voor het gehele tracé binnen de Diepen:

Tot 0,3 m –Mv wordt uitgegaan van een meldingsplicht (op basis van de Monumentenwet 1988 artikel 53): waardevolle archeologische resten worden terstond gemeld aan het bevoegd gezag en de

opdrachtgever. Het bevoegd gezag beslist of er sprake is van waardevolle archeologische resten. Indien sprake is van waardevolle archeologische resten, zal op dat moment worden gewerkt als archeologische begeleiding.

Tot 0,5 of 0,8 m –mv zal worden gewerkt onder archeologische begeleiding. Over het algemeen zal het er op neer komen dat tot en met het niveau waarop de kabels en leidingen worden aangetroffen de werkzaamheden onder archeologische begeleiding worden uitgevoerd. Daaronder zal onderzoek door middel van opgravingen plaatsvinden.

Buiten de Diepen kan binnen de tracédelen de recente ophoging vergunningsvrij afgegraven worden. Daaronder zijn pas de relevante archeologische niveaus aanwezig. De diepte tot waarop vrij afgegraven kan worden staat in tabel 1

Voor archeologische begeleiding wordt uitgegaan van een inzet van 2 archeologen. Gemiddelde werksnelheid: ca. 2.500 m² per week.

Opgraven

De dikte van het archeologisch pakket in het tracé is maximaal 2 tot 3 meter.

Volgens het bestemmingsplan is de eerste 30 cm van de bodemopbouw vergunningsvrij. Voor het tramtracé gaan we er vanuit dat in de meeste tracédelen binnen de Diepen de eerste 50 cm kan worden verwijderd. Toch zal hier sprake moeten zijn van maatwerk. Zo liggen bijvoorbeeld op de Grote Markt en in de Kreupelstraat en Kattehage de archeologisch relevante niveaus al binnen 50 cm –mv.

Buiten de Diepen kan binnen de tracédelen de recente ophoging vergunningsvrij afgegraven worden. Daaronder zijn pas de relevante archeologische niveaus aanwezig. We zijn uitgegaan van werken op basis van voor de gemeente Groningen gangbare traditionele methoden en technieken.

Dat wil zeggen: analoge documentatie in het veld, veldtekeningen in schaal 1:40 en naar de natuur ingekleurde veldtekeningen. Alternatieve (ook digitale) onderzoeksmethoden zijn niet uitgesloten, maar dienen wel ter goedkeuring te worden voorgelegd aan het bevoegd gezag in het PvE.

Op basis van bovenstaande wordt uitgegaan van het volgende basisscenario voor het gehele tracé binnen de Diepen:

Afhankelijk van de locatie, zal het eerste archeologische vlak wordt aangelegd vanaf een diepte van 0,5 tot 0,8 m –Mv. Bij opgravingen zal het vlak iedere 10 tot 30 cm worden verdiept naar een volgend te documenteren opgravingsvlak. Voor de tracédelen in de Oosterstraat, Kreupelstraat en GroteMarkt rekening gehouden met gemiddeld 5 opgravingsvlakken.

Voor de Opgraving tot 1,2 m -Mv wordt uitgegaan van een inzet van 5 A 6 archeologen en een kraan met machinist. Gemiddelde werksnelheid: ca. 400 m² per week per team.

Archeologisch onderzoek heeft een ruime publieke belangstelling. Het is van belang dat de informatievoorziening, een wezenlijk onderdeel van het archeologisch onderzoek snel en adequaat verloopt. Te denken valt aan een steeds veranderende kleine expositie met steeds nieuwe resultaten, die het werk volgt. Uiteraard hoort daar ook een website bij. De snelheid van werken is mogelijk te groot om via een publiekssteiger voorlichting te geven. De resultaten van het opgravingswerk moeten worden gepubliceerd. De gemeentelijke, digitale serie Stadse Fratsen is daarvoor het medium.

Na afloop van het veldwerk beoordeelt het B.G. het evaluatierapport, waarin door het uitvoerende bedrijf wordt voorgesteld welke vondsten en monsters moeten worden geconserveerd en beschreven om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden om tot een goede synthese te kunnen komen. Het eindrapport wordt ook door het B.G. beoordeeld, waarna de documenten en vondsten/monsters worden overgedragen aan het archeologische depot van de gemeente Groningen.

Monumenten PVE

Voor de realisatie van de Regiotram zijn 4 categorieën werkzaamheden aan monumenten noodzakelijk:

1. Werkzaamheden aan monumentale kunstwerken;
2. Verplaatsen van monumentale kunstwerken (Bouma toilet);
3. Geluidsisolerende maatregelen aan geluidgevoelige bestemming (volgens Wet Geluidshinder) in monumentale panden;
4. Bevestigen bovenleidingen aan monumentale gevels.

Hoewel (omgevings)vergunning voorwaarden per monument verschillend zijn vanwege de unieke

karakteristieken van het betreffende monument is er wel een aantal algemene eisen. Bij toepassing van deze algemene eisen zal vergunningverlening soepeler verlopen. Verder zal vooroverleg de proceduretijd kunnen verkorten. De algemene eisen zijn:

1. Beschrijving van de werkzaamheden en de invloed daarvan voor het monument;
2. Op welke wijze worden de werkzaamheden uitgevoerd;
3. Wat is de bestaande situatie (nulsituatie aantonen aan de hand van tekeningen en/of foto's);
4. Wat wordt de nieuwe situatie (aantonen met tekeningen e.d.).

Verder wordt geadviseerd om de werkzaamheden met of door een restauratiearchitect voor te bereiden of uit te werken. Er dient per object een omgevingsvergunning te worden aangevraagd.

Bodemsanering PVE

Voor de behandeling van de melding en daarmee de beoordeling van het saneringsplan geldt een beslistermijn van 13 weken. De indieningvereisten staan weergegeven op het aanvraagformulier bodemsanering. Dit formulier is te downloaden op <http://gemeente.groningen.nl/bodem/bodemsanering-aanvragen>.

Ontheffing geluid

Uitgangspunt zijn de reguliere werktijden, van 07.00 tot 19.00 uur, conform de circulaire Bouwlawaaai 2010 (ministerie I & M) en de nota Bouwlawaaai gemeente Groningen. Bij het afwijken ervan moet de opdrachtnemer aantonen dat er forse voordelen te behalen zijn qua planning, werkfasering en/of in het beperken van overlast. Op bepaalde plaatsen kan het wenselijk zijn om juist buiten de reguliere werktijden te werken. Te denken valt aan intensief gebruikte kruisingen (bijvoorbeeld Kruising Stationsweg & Hereweg). Daarnaast veroorzaken werkzaamheden buiten de reguliere werktijden op bijvoorbeeld Kardinge of Zernike nauwelijks overlast omdat dit geen woongebieden zijn. Verder geldt in principe dat:

- 's Nachts worden alleen die werkzaamheden uitgevoerd die vanwege extreme verkeershinder of technische noodzaak alleen in de avond en nachtelijke uren kunnen plaatsvinden;
- Overwerk (werken buiten de reguliere werktijden zonder ontheffing) dient tijdig gemeld te worden bij de opdrachtgever en mag nooit structureel zijn.
- Als er geen hinder bij derden ontstaat (bewoners zijn niet aanwezig) dan is geen ontheffing noodzakelijk.

Met de gemeente Groningen is afgesproken dat er geen sprake van geluidshinder is als de bewoners/gebruikers niet in de woning aanwezig zijn. Met andere woorden; als de bewoners elders logeren/worden ondergebracht (en zij hiermee instemmen) is geen ontheffing geluid noodzakelijk. Mochten bewoners zich hierin niet vinden dan dient een ontheffing te worden aangevraagd. Daarvoor gelden de volgende afwegingspunten:

- Aantoonbare verkorting van de realisatieduur van het deelgebied (kort en hevig); of
- Economische bereikbaarheid van de stad (met name binnenstad); en
- Wanneer de werkzaamheden plaats vinden; en
- De mate van geluidshinder (maximaal aantal dB's);
- De afweging van de geluidshinder in relatie met andere vormen van hinder (licht, stof, bereikbaarheid, etc) en
- Aantonen dat er geen alternatieven zijn.

Als aan bovenstaande afwegingspunten wordt voldaan dan kan het college een ontheffing verlenen. Hiervoor geldt een beslistermijn van 3 weken.

Overige gemeentelijke vergunningen

Voor de overige gemeentelijke vergunningen geldt een termijn van acht weken. Het gaat hierbij om de volgende vergunningen:

1. Onttrekkingvergunning.
2. Ligplaatsvergunning.
3. APVG vergunning.
4. Vergunning afvalstoffen.

Onttrekkingvergunning

Voor het slopen van een woning is naast een omgevingsvergunning ook een onttrekkingvergunning noodzakelijk. Zowel de vergunningverlening als het toezicht en handhaving daarop is een verantwoordelijkheid van de dienst RO/EZ, afdeling BWT.

Ligplaatsvergunning

Alle facetten van de ligplaatsvergunningen is een taak van de dienst RO/EZ afdeling BWT. Het gaat hierbij om de ligplaatsvergunningen in het Schuitendiep en het Oosterhamrikkanaal. In deze kanaalvakken is de gemeente het bevoegde gezag. In provinciale watergangen zijn geen wijzigen aan ligplaatsvergunningen voorzien.

Verkeersbesluiten en ontheffing van wegenreglement

De beslistermijn voor verkeersbesluiten is drie maanden.

Instemmingbesluiten (dienst RO/EZ)

De instemmingbesluiten worden door de dienst RO/EZ verstrekt. Ook het toezicht en de handhaving daarop is een taak van RO/EZ. Het gaat hierbij overigens om het RO/EZ onderdeel Stadsbeheer, team ONT (Ondergrondse Nutsvoorzieningen en Telecom). Het verleggingsplan is geaccordeerd door de dienst RO/EZ. Voor verleggingen binnen het projectgebied van de Regiotram zijn hierdoor geen instemmingsbesluiten meer noodzakelijk. Bij werkzaamheden buiten het projectgebied is dit wel noodzakelijk.

4.2.2. Toezicht en handhaving

Omgevingsvergunning (diensten RO/EZ, HVD (brandweer) & Milieudienst)

Het toezicht en de handhaving van de omgevingsvergunning (Wabo) is ondergebracht bij een drietal diensten. Het toezicht op de milieugerelateerde componenten van de omgevingsvergunning wordt uitgevoerd door de Milieudienst, de brandveiligheid door de brandweer en alle overige zaken door de dienst RO/EZ (Bouw- en Woningtoezicht; BWT).

APVG (Milieudienst & dienst RO/EZ)

Het toezicht (en handhaving) op de meeste APVG gerelateerde vergunningen en toestemmingen is een taak van de Milieudienst. Het gaat hierbij om de vakdirectie Stadstoezicht. Het gaat hierbij onder meer om de controle op het parkeren, bouwafval buiten de bouwplaats, inrichting en veiligheid rondom de bouwplaats.

Uitzondering van de APVG toezicht is de capaciteit die in de Wabo is ondergebracht en de terrasvergunning. Het toezicht op deze vergunningen wordt door de dienst RO/EZ uitgevoerd.

Ontheffing Bouwverordening of APVG (geluid; dienst RO/EZ of Milieudienst)

De bevoegdheid voor het verstrekken van een ontheffing t.b.v. werkzaamheden buiten de reguliere werktijden is afgeleid van de verordening op basis waarvan de ontheffing is verstrekt. Voor werkzaamheden aan omgevingvergunningplichtige activiteiten geldt dat de ontheffing door de dienst RO/EZ wordt verleend, waarbij ook het toezicht door deze dienst wordt uitgevoerd. Overige ontheffingen worden door de Milieudienst afgegeven waarbij dan ook het toezicht een taak van deze dienst is.

4.3. Bevoegd gezag provincie Groningen

4.3.1. Vergunningen & ontheffingen

De provincie Groningen is het bevoegde gezag bij de vergunningen/ontheffingen 21 t/m 24.

Voor werkzaamheden in kanalen geldt het kanalenreglement en/of scheepvaartverkeerswet. Het gaat hierbij om de werkzaamheden aan de Herebrug, de Maagdenbrug, de overkluizing Schuitendiep en de brug over het Van Starkenborghkanaal. Hiervoor is een vergunning noodzakelijk.

Voor een stremming (al dan niet tijdelijk) is een ontheffing noodzakelijk. Op de voorbereiding van de besluiten op basis van de Scheepvaartverkeerswet is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dit houdt in dat er binnen 6 maanden een besluit zal worden genomen. Uit overleg

met de provincie komt naar voren dat er geen verlenging van deze termijn nodig zal zijn indien er sprake van vooroverleg is.

In het kader van stremmingen heeft RWS een protocol "minder hinder" opgesteld dat er van uit gaat dat al vanaf een heel jaar voorafgaand aan de aangevraagde stremming wordt gecommuniceerd met de omgeving. De provincie Groningen hanteert ditzelfde protocol. Het aanvragen van een stremming dient ver van tevoren te gebeuren. Dit te maken met het feit dat dit besluit tijdig in de scheepvaartpublicaties moet worden aangeboden in verband met just-in-time-delivery-contracten van schippers met fabrieken. Die hebben voorrang op de aanvrager van de stremming. Voor beperkte tijdelijke stremmingen kan bij tijdig vooroverleg (3 maanden voor de stremming) een besluit binnen vier weken worden genomen. Verder kent het reglement voor incidenten een speciale regeling. Deze is van toepassing wanneer er iets niet is gepland en toch tot een stremming leidt of moet leiden. Dan kan de scheepvaartinspectie z.s.m. een besluit nemen en moeten er scheepvaartverkeerstechnische noodmaatregelen worden getroffen. Het gaat hierbij alleen om "plotselinge" en vooral "uiterst kortdurende" stremmingen. Daarover moet wel vroegtijdig een protocol worden opgesteld tussen het consortium en de scheepvaartinspectie.

Vanwege de invoering van de Waterwet zal het kanalenreglement verdwijnen en worden vervangen door een vaarwegenverordening. Mogelijk zal in deze nieuwe verordening qua procedure onderscheid worden gemaakt tussen tijdelijke en permanente stremmingen/vaarbeperkingen. Waarbij de permanente stremmingen/vaarbeperkingen nog steeds volgens afdeling 3.4. Awb worden behandeld, terwijl voor de tijdelijke stremming/vaarbeperkingen mogelijk een minder zware procedure zal gaan gelden. De inwerkingtreding van de nieuwe vaarwegenverordening is gepland voor 1 januari 2013.

Bij werkzaamheden ten hoogste van de Noordelijke- en Oostelijke Ringweg hebben we te maken met het wegenreglement. Hiervoor gelden dezelfde termijnen als bij het kanalenreglement en wordt het protocol van RWS gehanteerd door de provincie. Mogelijk wordt ook het wegenreglement vervangen door een nieuwe verordening.

4.3.2. Toezicht en handhaving

De provincie is belast met het toezicht en handhaving van het wegen- en kanalenreglement.

4.4. Bevoegd gezag waterschappen

Bij de realisatie van de Regiotram krijgen we te maken met twee waterschappen. Het gaat hierbij om de waterschappen Noorderzijlvest en Hunze en Aa's. De te hanteren wettelijke termijnen zijn gelijk.

4.4.1. Vergunningen en meldingen

Watervergunning

Het waterschap beoordeelt of de gevraagde vergunning kan worden verleend. Voordat een watervergunning wordt verleend, is er een bezwaarprocedure. De behandeling van de aanvraag voor een watervergunning duurt in principe niet langer dan acht weken. Behalve als de aanvraag complex is. Dan kan de afhandelingstijd oplopen tot zes maanden. Een vergunning is geldig voor onbepaalde tijd, tenzij in de vergunning anders is bepaald.

Melding

Bij een melding geeft het waterschap binnen 14 dagen bericht of toestemming voor de betreffende werkzaamheden kan worden gegeven. Een melding is voor onbepaalde tijd geldig.

4.4.2. Toezicht en handhaving Waterschappen

De waterschappen heeft toezichthouders aangesteld dit controleren of de werkzaamheden naar tevredenheid worden verricht.

4.5. Gevraagde deelproducten

Het vastleggen van een kader is slechts de eerste stap om BLVC een goede plek te geven in het project. In de verdere uitwerking moeten nog verschillende stappen gezet worden. Belangrijk is dat BLVC “in de hoofden” komt van de mensen die werken aan het project. Door bij het ontwerp en de voorbereiding steeds rekening te houden met BLVC kan hinder en overlast effectief en goedkoop worden beperkt. Maar daarnaast zijn er ook een aantal formele stappen te nemen. Er moeten BLVC-plannen worden opgesteld, er moeten vergunningen worden aangevraagd en tijdens de uitvoering moet worden toegezien op de uitvoering van de BLVC-maatregelen.

4.5.1. BLVC: van kader naar uitvoering

Zoals in de inleiding beschreven heeft de opdrachtgever besloten om BLVC een serieuze plek in het project te geven. Dit betekent niet alleen dat opdrachtgever op deze manier werkt, maar dat ook opdrachtnemer voor het gehele project Deel-Omgevingsplannen moet maken.

De stappen die gezet moeten worden zien er als volgt uit:

Stappen	voorbereiding	Document(en)	toetsing
Eind 2012 – medio 2013	Gezamenlijk vooroverleg opdrachtgever en betrokken instanties	Omgevingsplan realisatie	Door opdrachtgever i.s.m. gemeente
Medio 2013 – eind 2013	Verplicht vooroverleg met betrokken instanties	Deel Omgevingsplan(nen)	Opdrachtgever i.s.m. gemeente
Vanaf eind 2013 continu	Regelmatig schouwen evt. met omgevingsmanager(s) opdrachtgever	BLVC-checklist(s)	Via systeemgerichte contractbeheersing door opdrachtgever en door (weg)beheerders

4.5.2. Omgevingsplan

Het Omgevingsplan bevat de eerste uitwerking van de realisatiefase, de globale consequenties (o.a. afsluitingen (voor het eerste jaar van de realisatie voor alle weggebruikers) en de verwachte maatregelen. Het faseringsplan bestaat uit een fasering op hoofdlijnen (volgorde uitvoering deelgebieden), tekeningen per hoofdfase en informatie over o.a. de locaties van werkterreinen, en doorsneden van gevel tot gevel van het werkterrein en de openbare ruimte op een aantal kritieke locaties. Het plan geeft hoe wordt voldaan aan het BLVC-kader en vermeldt tevens de specifieke aandachtspunten in de omgeving die worden meegenomen bij de verdere uitwerking. Verder bevat een calamiteitenplan realisatie, het protocol NGE en het vergunningenplan. Bij het Omgevingsplan hoort ook een communicatieplan. Dit wordt opgesteld door de opdrachtgever.

Het opstellen van een Omgevingsplan is verplicht. Dit Omgevingsplan wordt getoetst door de opdrachtgever. Partijen waarmee vooroverleg wordt gevoerd zijn o.a. de hulpverleningsdiensten, het OV-bureau (& Q-Buzz), gemeente (Verkeer en Vervoer, Bouw- en Woningtoezicht, directie Stadstoezicht, Stadsdeelcoördinatie), de wegbeheerder(s), netwerkbedrijven en de omgevingsmanager van de opdrachtgever.

4.5.3. Deel-Omgevingsplan

Het Omgevingsplan vormt de basis voor de op te stellen Deel-Omgevingsplannen. Deze deelplannen gaan vaak over een deel van het werk en beschrijven in detail wat er moet gebeuren, hoe het werk wordt uitgevoerd en welke maatregelen er getroffen worden. Het Deel-Omgevingsplan bevat naast faseringstekeningen bijvoorbeeld ook een afsluitingsplan met een bebodingsplan, doorsneden van gevel tot gevel van elk werkterrein, een werkterrein inrichting met in/uitgangen, de in te zetten BLVC-maatregelen om de hinder die ontstaat nog verder te reduceren (verkeersregelaars, geluidswerende maatregelen, hotelovernachting bij nachtwerk etc.), het boombeschermingsplan en de bescherming van monumenten, uitvoeringmethodiek kabels- en leidingen (met projectovereenstemming), uitvoeringmethodiek archeologisch onderzoek, grondstromenplan, afvalinzameling, plan voor uitvoering geluidisolerende maatregelen te isoleren panden en de inzet van communicatiemiddelen. Verder moet duidelijk zijn welke vergunningen/ontheffingen aangevraagd gaan worden of inmiddels zijn aangevraagd/verleend. Met andere woorden in het Deel-Omgevingsplan dient opdrachtnemer aan te tonen op welke wijze wordt voldaan aan de eisen zoals die in hoofdstuk 2 en 3 zijn opgenomen.

Verder bevat het Deel Omgevingsplan een lijst met contactpersonen van zowel opdrachtgever, opdrachtnemer als de bevoegde gezagen. Daarnaast dient t.b.v. de Deel-Omgevingsplannen een nulmeting belendingen door een onafhankelijke instantie te worden uitgevoerd, zodat aannemelijk kan worden gemaakt wie de schadeveroorzaker is. Verder zal na afloop van de werkzaamheden (voltooiing) een onderzoek moeten worden uitgevoerd om te bepalen of de werkzaamheden schade heeft veroorzaakt.

Het Deel-Omgevingsplan moet verplicht worden opgesteld en dient minimaal 1 maand voor start uitvoering gereed te zijn en geaccordeerd te zijn door de opdrachtgever. Bij de voorbereiding van de Deel-Omgevingsplannen wordt ook een start gemaakt met het zogenaamde vooroverleg. Vooroverleg is een overleg tussen betrokken partijen waar onderling afspraken worden gemaakt over uitvoeringszaken. Partijen waarmee vooroverleg wordt gevoerd zijn o.a. de hulpverleningsdiensten, het OV-bureau (& Q-Buzz), gemeente (Verkeer en Vervoer, Bouw- en Woningtoezicht, directie Stadstoezicht, Stadsdeelcoördinatie), de wegbeheerder(s), netwerkbedrijven en de omgevingsmanager van de opdrachtgever.

Vooroverleg verhoogt de kwaliteit van de Deel-Omgevingsplannen en vergroot bovendien de kans op een soepel verloop van de vergunningverlening. Het is goed te realiseren dat sommige van deze partijen veel tijd nodig hebben om wijzigingen in het bestaande systeem aan te brengen.

4.5.4. BLVC-Checklist

Na goedkeuring van het Deel-Omgevingsplan kan het werk verder worden voorbereid. Vergunningen voor het opbreken van de weg en/of het inrichten van het werkterrein kunnen worden aangevraagd. Om een goede start te maken is het belangrijk dat er tijdig (minimaal 2 weken voor de start) gecommuniceerd wordt over de werkzaamheden. Dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de opdrachtgever en opdrachtnemer! De opdrachtnemer moet tijdig informatie aanleveren zodat de opdrachtgever tijdig kan communiceren. Zolang er niet gecommuniceerd is, kan er niet gestart worden met de uitvoering van het werk.

Enkele dagen voor de start van het werk vindt een zogenaamde kick-off bijeenkomst plaats in de bouwkeet op de locatie. Hierbij zijn de daadwerkelijke uitvoerders van het werk aanwezig. Door de opsteller van het Deel-Omgevingsplan wordt aan hen toegelicht wat de aandachtspunten zijn in de omgeving en waarom er bepaalde beperkingen zijn in de uitvoering van het werk. Dit is belangrijk omdat de mensen op de werkvloer vaak niet bekend zijn met het belang van, in hun ogen wellicht onbelangrijke, afspraken.

Aan de hand van een zogenaamde BLVC-checklist met aandachtspunten wordt door de opdrachtnemer regelmatig gecontroleerd of de BLVC-maatregelen inderdaad worden uitgevoerd.

4.5.5. Afstemming met betrokken partijen

Kabels en leidingen

Ongeveer een half jaar (maar minimaal 13 weken) voor start uitvoering moeten werkzaamheden aan kabels en leidingen besproken worden in een afstemmingsoverleg tussen opdrachtnemer, omgevingsmanager opdrachtgever, netwerkbedrijven en de gemeente Groningen over kabels en leidingen. Het overleg vindt elke 6 weken plaats onder voorzitterschap van de omgevingsmanager Opdrachtgever. Opdrachtnemer voert het secretariaat van het overleg. Met de netwerkbedrijven wordt een projectovereenstemming afgesloten.

Het verleggingplan is de basis van het daadwerkelijk verleggen van de kabels en leidingen. Bij de opstelling van dit plan is de vergunningverlenende instantie al betrokken. Deze heeft het verleggingplan geaccordeerd. De opdrachtnemer zal in de meeste gevallen opdrachtgever richting de netwerkbedrijven zijn.

Bereikbaarheid stad Groningen

In en rond de stad worden de komende jaren veel projecten (zie ook hoofdstuk 3.2) uitgevoerd die de bereikbaarheid van de stad (mogelijk) beperken. Om de bereikbaarheid in goede banen te leiden is het project Bereikbaarheid stad Groningen ingesteld waarin projecten op elkaar worden afgestemd. Op dit moment is nog geen overall planning van de betreffende projecten beschikbaar. Op operationeel niveau (projectleiders van de verschillende opdrachtgevers) wordt deze planning de

komende tijd opgesteld. De bouwplanning van het consortium dat de Regiotram realiseert, zal hiervoor input zijn. Mogelijk dat het consortium zich dient te conformeren aan de planning van de projecten die voor de gunning van de DBFMO-overeenkomst al in uitvoering zijn, of waarvan de planvorming al verder is gevorderd dan de Regiotram.

Handhaving & toezicht

In tegenstelling tot “klassieke” bouwprojecten waar de opdrachtgever een toezichthouder op het werk heeft die beoordeelt of de opdrachtnemer het werk volgens afspraken uitvoert, wordt er in dit project toezicht gehouden door middel van systeemgerichte contractbeheersing. Contractbeheersing omvat “alle activiteiten die door de opdrachtgever worden uitgevoerd, die er op gericht zijn om zeker te stellen dat de eisen uit de overeenkomst worden bereikt en dat de risico’s voor de opdrachtgever op een acceptabel niveau blijven.” (Handreiking systeemgerichte contractbeheersing, 2007, Rijkswaterstaat).

Bij systeemgerichte contractbeheersing doet de opdrachtnemer aan kwaliteitsmanagement en blijft de opdrachtgever op afstand. Het naleven van de contractuele verplichting door de opdrachtnemer wordt getoetst aan de hand van een mix van toetsen (op het functioneren van het systeem, het functioneren van het proces en de te maken producten). Deze toetsen worden ingepland op basis van actuele risico’s voor de opdrachtgever. Zo kan de opdrachtgever vaststellen of het integraal projectmanagement van de opdrachtnemer functioneert en de gegevens van de opdrachtnemer betrouwbaar zijn.

Dit betekent dat de opdrachtgever in de uitvoering in eerste instantie zal toetsen of en hoe de opdrachtnemer zichzelf controleert op BLVC-aspecten. Bij problemen (bijvoorbeeld klachten uit de omgeving), wordt getoetst of de opdrachtnemer zich houdt aan zijn Deel-Omgevingsplan. Blijkt dit niet het geval of blijven er problemen, dan vindt er ook daadwerkelijk toetsing op de bouwplaats plaats.

Daarnaast worden veel van de BLVC-maatregelen vastgelegd in vergunningen zodat er tijdens de uitvoering ook door de gemeentelijke toezichthouders kan worden gehandhaafd als de opdrachtnemer zich niet aan zijn eigen plan houdt.

Bijlage 1 (bouwveiligheidsplan)

BOUWVEILIGHEIDSPAN

- Doel:** Zorgen voor veiligheid van derden.
(de weg, de in de weg gelegen werken, de weggebruikers, de naburige bouwwerken, open erven en terreinen en hun gebruikers)
- Hoe en wanneer:** Indienen in 2voud, 3 weken voor aanvang van de werkzaamheden bij bouw- en woningtoezicht, postbus 7081 9701 JB Groningen
- Opmerking:** Het bouwveiligheidsplan is géén V&G plan.
- Wettelijke eis:** Het bouwveiligheidsplan dient te zijn goedgekeurd voor de start van de bouwwerkzaamheden en moet op de bouwplaats aanwezig zijn conform art. 4.2 lid c van de Groninger Bouwverordening.

1. Opdrachtgever

Naam	
Adres	
Postcode en plaats	
Telefoonnummer	
Contactpersoon	

2. Aannemer

Naam	
Adres	
Postcode en plaats	
Telefoonnummer	
Fax nummer	
Contactpersoon ter plaatse	
Telefoonnummer	

3. Projectgegevens

Project	
Locatie/straat/kavelnr.	
Bouwaanvraagnummer	

4. Bouwproces

Korte omschrijving van de bouwwijze met aandacht voor:

Hulpwerken zoals bijv; damwanden, bemalingen, steiger-, stut- en stempelwerk:
Fundering: (bij heiverkzaamheden; hoe wordt schade aan naburige bouwwerken voorkomen?)

Vloeren:
Wanden:
Dak:

5. Werkdata en tijden

- Als toetsingsnorm voor de geluidsbelasting door bouw- en sloopwerkzaamheden op de gevels van woningen, tijdens de gehele duur van de werkzaamheden, wordt een L_{eq} van 60 dB(A) aanbevolen. Bij een totale duur van de werkzaamheden korter dan één maand kan een toetsingsnorm van 65 dB(A) worden gehanteerd.
- Werkzaamheden zijn in principe toegestaan binnen de periode 07.00-19.00 uur
- In principe tijdens de avond- en nachtperiode geen lawaaige bouw- en sloopwerkzaamheden in de nabijheid van woningen.
- In bijzondere omstandigheden is er bij de afdeling bouw- en woningtoezicht ontheffing te verlenen.

6. Materieel

Maakt u gebruik van een kraan?

JA NEE

Indien ja, hoe waarborgt u de veiligheid van de gebruikers van de openbare ruimte?

- Plaats van de kraan en de hijszones op tekening aangeven.

7. Hei werkzaamheden

Maakt u gebruik van een hei/boorstelling?

JA NEE

Indien ja, staat de hei/boorstelling op draglineschotten?

JA NEE

Indien er geen gebruik wordt gemaakt van draglineschotten dan dient er een grondmechanische berekening te worden aangeleverd waaruit blijkt dat de ondergrond voldoende draagkracht bezit om de heistelling veilig te gebruiken.

Bijlage 2 (mogelijke opslagterreinen)

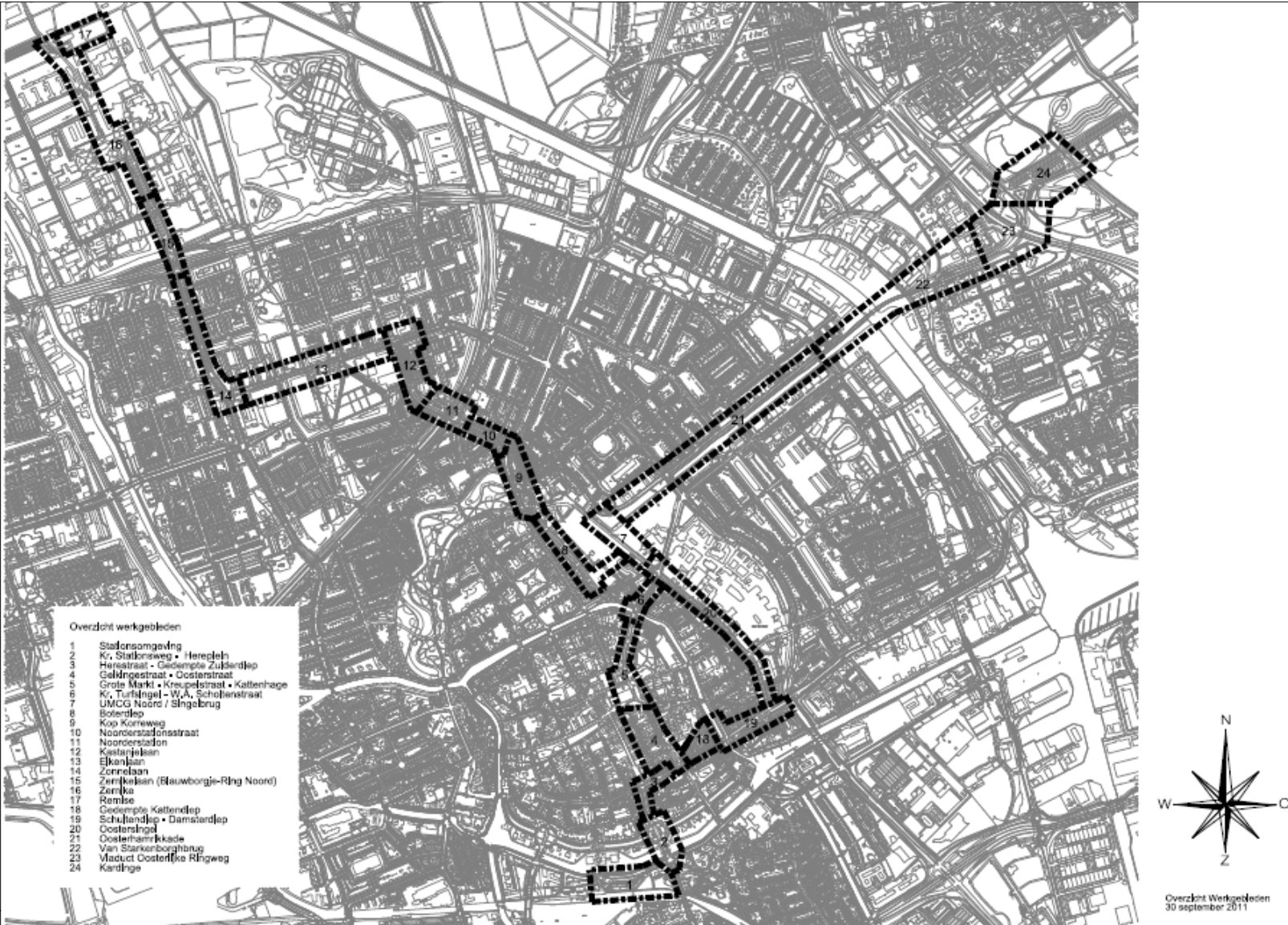


Bijlage 3 (hoofd en gebiedsontsluitingswegen)



Hoofdontsluitingsweg = donker grijs Gebiedsontsluitingsweg = licht grijs

Bijlage 4 (mogelijke indeling deelgebieden)



Bijlage 5 (richtlijnen inrichting hoofdstation)

Qbuzz heeft voor de uitvoering van de huidige dienstregeling en van de huidige diensten van buschauffeurs op het Hoofdstation Groningen minimaal nodig: *2 eindhaltes met uitstapperrons, een rijbaan vanaf 2 eindhaltes naar een zogeheten buffer, een naast de buffer gelegen kantine en minimaal 14 (visgraat)perrons die vanaf deze buffer met genoemde bustypes bereikbaar zijn. Vanaf de perrons moeten de bussen het stationsgebied kunnen verlaten naar de Stationsweg zonder gehinderd te worden door overig verkeer.*

De huidige situatie op en rondom het stationsgebied is de basis waarop alle rittijden van de bussen (zowel dienstrijt als matrit) en waarop de pauzetijden (inclusief looptijd van chauffeur op het traject: centraal punt buffer-voor deur kantine vv) gebaseerd zijn. De genoemde tijden worden jaarlijks (of voor iedere wijziging in de dienstregeling/dienstpakket die door een wijziging op of rond het stationsgebied wordt veroorzaakt) met de medezeggenschap van Qbuzz afgestemd en moet voldoen aan de CAO Openbaar Vervoer en bedrijfsregeling Openbaar Vervoer.

Mocht in verband met de bouwperiode in het stationsgebied 1 of meerdere van de volgende aspecten minder gunstig worden dan de huidige situatie dan zal er ruim voor de wijzigingsdatum overleg gevoerd moeten worden, waarbij geldt dat de duur van de minder gunstige situatie zo kort mogelijk duurt:

- *Verplaatsing van de eindhalte(s).* Twee uitstaphaltes en perrons aan de voorzijde van het stationsgedeelte naast elkaar waar 2 (gelede) bussen afzonderlijk kunnen halteren zijn noodzakelijk om tijdens spitsperiodes de doorstroming van bussen te kunnen garanderen. Een alternatief is 2 haltes achter elkaar waarbij de achterste bus de voorste bus kan passeren, vertrekkend vanaf de achterste halte, zonder ander verkeer te hinderen.
- *Afstand tussen eindhalte(s) naar het middelpunt van de buffer* (huidige absolute afstand is 184.00 meter). Mocht de afstand tussen de genoemde 2 punten groter worden dan zou het tot gevolg kunnen hebben dat Qbuzz een nieuw dienstenpakket voor chauffeurs moet samenstellen.
- *Afstand van middelpunt buffer tot ingang kantine**. In geval dat in een aangepaste situatie de afstand tussen beide punten groter is dan de huidige afstand (41.00 meter), dan kan dat conform de CAO Openbaar Vervoer gevolgen hebben voor de minimale lengte van de brutopauze van buschauffeurs. Dat zou vervolgens kunnen leiden tot een nieuw dienstenpakket voor chauffeurs.
- *Aantal parkeerplaatsen voor bussen op de buffer.* Minimaal 7 gelede (18 meter) en 20 standaardbussen (12 m) moeten er kunnen parkeren zonder doorgaande bussen te hinderen. De minimale afmetingen voor de parkeervakken voor 12 meter bussen zijn: 12.00 meter lang en x 3.40 m breed. Voor 18 meter bussen geldt een minimale afmeting van 18.00 m lang en 3.40 m breed.
- *Afstand van het middelpunt van de buffer naar het verste perron* (huidige absolute afstand is 191.00 meter) Opmerking: bij minimaal 2 perrons moet met 2 gelede bussen achter elkaar gehalteerd kunnen worden zonder overig verkeer te hinderen. Bij de overige perrons moet met minimaal één gelede bus gehalteerd kunnen worden zonder overig verkeer te hinderen.
- *Afstand (in meters of in tijd) van verste perron (gemeten vanaf de buffer) tot eerstvolgende halte.* Bij een matrit wordt de afstand bedoeld van het verste perron tot de plaats waar de chauffeur deze matrit eindigt.
- *Rijrichting van stadslijnen.* De ritten van de stadslijnen dienen uitgevoerd te kunnen worden zonder daarbij de buffer of het perrongedeelte te (moeten) passeren, conform de huidige situatie. Dit geldt voor stadslijnen, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 15, 22 en streeklijnen 306, 316 en 317. In oostelijke richting moeten tegelijkertijd 4 gelede en 6 standaardbussen kunnen

halteren die onafhankelijk van elkaar in- en uit kunnen rijden bij de halte. In westelijke richting plek moet er plek zijn voor 4 gelede bussen die onafhankelijk van elkaar in- en uit kunnen rijden bij de halte (die mogen wel over perrongedeelte rijden)

- *Afstand (in meters of tijd) tussen één na laatste halte van de lijnen (conform inhoud dienstregeling van desbetreffende lijn) en de officieel benoemde eindhalte van desbetreffende lijn(en) op het Hoofdstation Groningen.*

**Kantine:* De CAO OV schrijft het volgende voor: Op de plaats waar de pauze wordt genoten, dient een voorziening te zijn bestaande uit een verwarmde ruimte met meubilair, koffievoorziening en toilet. Aanvullend: er zijn minimaal 30 zitplaatsen nodig, een direct aan kantine grenzende aparte werkkamer voor 3 collega's en een aparte ruimte voor een servicepunt zoals het nu is ingericht.

Bijlage 6 (Indicatieve bouwlogistieke stromen Forum)

