

Bestuursdienst

Dnst./Afd. RO/EZ PRO/PM/Van Maanen

Onderwerp Projectplan HOV-West 3^e fase



Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

Wij zijn met het openbaar
vervoer bereikbaar,
buslijnen
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over
vertrektijden krijgt u via
0900-92 92

In uw antwoord graag datum
en kenmerk vermelden.

E-mailadres
bestuursdienst@bsd.
groningen.nl

Website
www.groningen.nl

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

GRIFFIE
reg.nr. g Rog. 1798768
Ingek. 23 JAN 2009
class. -207.51
te beh. door: gr
kopie gez. aan: dagmail

23/1

Telefoon 050 367 82 87

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO 09.1796814

Datum 23 JAN 2009 Uw brief van

Uw kenmerk

via cil.
B&U

Geachte mevrouw/heer,

Bijgaand treft u aan het projectplan HOV-West as 3^e fase: aanleg busbaan vanaf kruising Koeriersterweg/Paterswoldseweg tot aan Centraal Station.

Dit projectplan is het laatste onderdeel van de gehele HOV-West as. De HOV-West as is het busbaantracé vanaf het toekomstige Transferium Hoogkerk tot aan het Centraal Station.

De 1^e fase van de HOV-West as (Peizerweg tot aan de Koeriersterweg) is reeds gerealiseerd.

De 2^e fase betreft de busbaan langs de Koeriersterweg tot aan de Paterswoldseweg. Voor het zomerreces van 2008 heeft uw raad besloten over de 2^e fase. Naar verwachting zal nog voor de zomer van 2009 dit deel van de busbaan in gebruik genomen kunnen worden.

In het najaar van 2008 is gestart met de aanleg van het Transferium Hoogkerk. De verwachting is dat rond de zomer van 2010 het Transferium operationeel is.

Varianten.

Het laatste deel (3^e fase) van de HOV-West as kan op verschillende manieren worden aangelegd. Hierna wordt een aantal varianten omschreven.

Variant DHV.

In oktober 2005 heeft DHV onderzocht wat de meest toekomstvaste oplossing voor het laatste deel van de HOV-West as is. De vrije busbaan kruist het Noord-Willemskanaal middels een laag gelegen beweegbare brug en loopt vervolgens langs de verkeersleidingpost van ProRail onder het Emmaviaduct door. Hier sluit de busbaan aan op de Zaanstraat, die hiervoor geherprofileerd zou moeten worden. Van de Zaanstraat gaat de route via een 180 graden bocht via het Hoornsdediep verder over het Emmaviaduct. Vervolgens met prioriteit rechtsaf bij de verkeersregelinstantie bij de Emmasingel richting de Stationsweg.





Aandachtspunten bij deze variant zijn: lage beweegbare brug en lange openingstijden brug; eindsituatie vier bruggen vlak achter elkaar; verkeerssituatie ter plaatse van aansluiting met Brailleweg en Hoornsediëp; bekabeling ProRail ter plaatse van gebouw; verwerving ProRail-gronden.

Alternatieve basisvarianten voor de DHV-variant.

De DHV-variant gaat uit van een lage brug over het Noord-Willemskanaal. De alternatieven voor deze variant kennen hun basis in een hoge brug over het Noord-Willemskanaal, een hoogliggend tracé over het Nelfterrein (de busbaan stijgt langzaam vanaf de kruising Paterswoldseweg/Koeriersterweg en komt op hoogte bij het Emmaviaduct) en een busbaan die aansluit op het talud van het Emmaviaduct. Tot slot zou als optie de huidige busroute aangehouden kunnen worden. In dat geval zou de route constructief geschikt gemaakt moeten worden voor het intensieve busverkeer. Met uitzondering van het laatst genoemde alternatief (aanhouden van de huidige busroute) zijn van ieder alternatief studiemaquettes gemaakt.

Tracékeuze.

De keuze voor een bepaalde variant of tracé is complex. Deze wordt beïnvloed door verschillende aspecten die hierin meespelen, te weten:

- het Noord-Willemskanaal met het daarbij behorende scheepvaartverkeer;
- de geplande spoorlijnverbreding en het bijbehorende sporenemplacement;
- bestaande gebouwen zoals woningen aan de Hoornsediëp WZ, trafo ProRail en kantoorgebouw;
- het Emmaviaduct en de daarbij behorende hoogteverschillen en verkanting;
- ontwikkelingen Grunobuurt en de ontwikkelingen rondom het Centraal Station.

Kosten project en dekking.

De beschikbare middelen zijn geraamd op € 12,2 miljoen en bestaan uit de volgende onderdelen:

- € 4.000.000,-- uit het Regiofonds;
- € 2.220.000,-- uit de OV-voorziening;
- € 2.000.000,-- uit het (nog aan te vragen) BDU 2009 en 2010;
- € 4.000.000,-- uit de subsidie Quick-win (2^e ronde van het Rijk), aan te vragen door Regio.

De plankosten tot en met de ontwerpfase (resultaat is definitief ontwerp) – en parallel daaraan het kunnen opstellen van de gewenste gedetailleerde kostenraming – worden in dit stadium geschat op € 150.000,--. Uw raad heeft op 26 maart een plankostenkrediet beschikbaar gesteld uit de OV-voorziening. In verband met uitwerking van de varianten en de hiermee gepaard gaande uren zal op termijn waarschijnlijk nog een aanvullend plankostenkrediet aangevraagd moeten worden.





Participatie & communicatie.

Betrokken partijen zullen in een vroegtijdig stadium worden geïnformeerd. Dit zijn in de planfase onder andere het OV-Bureau voor de exploitatie en de grondeigenaren ProRail, Railinfratrust BV, NS Vastgoed en de provincie Groningen. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met de stedenbouwkundige plannen voor de Grunobuurt, de Nelflokatie en het stationsgebied.

De contacten en voorlichting zullen via de wijkraden gebeuren. De wijkraden zijn inmiddels, conform het convenant, vroegtijdig bij de planvorming betrokken. Voor de zomervakantie 2008 zijn alle wijkorganisaties uitvoerig geïnformeerd omtrent de planvorming. Binnenkort zullen alle belangenorganisaties (woonboten, recreatie- en beroepsvaart) te water worden ingelicht.

De Nelflocatie is op dit moment een braakliggend terrein. In alle varianten van het tracé die nu in studie zijn, zal de busbaan vlak langs het spoor aangelegd worden. Direct omwonenden zijn er op dit gedeelte niet. Wanneer meer duidelijkheid is verschaft in de tracékeuze (dit is de eerste prioriteit) - met name in de wijze waarop het Noord-Willemskanaal wordt overgestoken en de wijze waarop aansluiting plaatsvindt op het Emmaviaduct - kan meer gerichte communicatie (onder andere via het "vier"-wijkenoverleg) naar de bewoners in de aangrenzende wijken of straten ontplooid worden.

Projectplanning en -fasering.

De eerste prioriteit is om zo snel mogelijk uit de geïnventariseerde varianten een definitieve tracékeuze te maken en de kosten daarvan inzichtelijk te maken, opdat een uitspraak gedaan kan worden of op basis van de toegezegde financiële middelen sprake is van een sluitende begroting. In de beoogde planning start nu de planvorming en zal het definitief ontwerp voor de finale besluitvorming (kredietaanvraag) plaatsvinden in 2010. Afhankelijk van de planning van ProRail en rekening houdende met de engineering van de brugconstructie zou op zijn vroegst in 2011 tot aanleg overgegaan kunnen worden.

Wij vertrouwen er op u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

