

Bestuursdienst



Telefoon (050) 8111/ Gerrit Lieffering
Onderwerp Projectplan inpassing tramfus Glaudé

Aan de leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Datum **11 MEI 2009**

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO09.1899711

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In de raadsvergadering van 17 december 2008 heeft u een planvoorbereidingskrediet beschikbaar gesteld voor de planontwikkeling Glaudé. Aanleiding hiervoor was de toekomstige aanlanding van de tram in het stationsgebied.

Aanvankelijk gingen we uit van een inpassing van de eerste tramlijn, Groningen Hoofdstation – Zernike. Die vraagstelling heeft zich inmiddels gewijzigd aangezien de Stuurgroep RegioTram, vanuit oogpunt van een efficiënte exploitatie, het voornemen heeft om zo snel als mogelijk na de aanleg van de eerste lijn ook de lijn naar Kardinge aan te leggen. Dit stelt andere eisen aan de afwikkeling van de aanlanding in het stationsgebied. Daarvoor geldt nu dat een tramfus met een enkel spoor een minimum voorwaarde is. Op termijn is zelfs sprake van een dubbele lus. Daarmee is de oorspronkelijke opgave voor de locatie Glaudé, daar waar het gaat om de inpassing van de tram in het gebied, gewijzigd.

Het projectplan voor de locatie Glaudé is op de gewijzigde uitgangspunten afgestemd en bieden wij u hierbij ter informatie aan. Over de uitkomsten van de studie hopen wij u na de zomervakantie te informeren.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Projectplan



Naam project

Glaudé inpassing tramlus.

Rol RO/EZ

Het betreft hier een ruimtelijke inpassingstudie naar de door de Stuurgroep RegioTram voorgestane tramlus voor de aanlanding van de tram in het Stationsgebied. Deze studie zal in nauwe samenwerking met het Trambureau worden verricht. De dienst heeft daarbij een eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van de advisering aan het college. Dat betekent dat ook consequenties die niet direct samenhangen met de aanlegkosten en exploitatie van de tram in de advisering worden betrokken.

Inhoud project

Aanvankelijk was de opdracht een brede (integrale) verkenning te verrichten naar de mogelijkheden om de eerste tramlijn Hoofdstation-Zernike in te passen op het baanvak Hereplein-Stationsgebied. Tevens is de aanlanding van de tram in het Stationsgebied verkend en de mogelijke functionele en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden aan de voorzijde van dit tracé, op het zogenaamde Glaudé-terrein.

Daartoe zijn:

- de uitgangspunten en randvoorwaarden geformuleerd ten aanzien van de inpassing van de eerste tramlijn en via een quick scan de fysieke mogelijkheden onderzocht;
- de gewenste functionele en ruimtelijke ontwikkelingsrichting van het Glaudé-terrein voor zover mogelijk verkend;
- de mogelijke inpassing van de tram vanuit de verschillende disciplines beoordeeld.

De uitkomsten zijn samen met het trambureau besproken en beoordeeld. De conclusie was dat er twee mogelijkheden waren om de tram in te passen. Deze twee varianten bieden de meeste kans tot revisie, mocht dit vanuit de uiteindelijke integrale visie op het stationsgebied wenselijk zijn. De tramlus werd door het trambureau als voorkeursvariant vanuit het oogpunt van exploitatie benoemd, echter voor één lijn was de lus nog niet noodzakelijk.

Inmiddels heeft de Stuurgroep RegioTram besloten om de lijn naar Kardinge mee te nemen in de 1^e fase van de tram en wel liefst een jaar na de ingebruikname van de 1^e lijn naar Zernike. Hierdoor is de tramlus noodzakelijk geworden om de dienstregeling goed uit te kunnen voeren. Derhalve heeft de stuurgroep RegioTram besloten om te kiezen voor de tramlus. Dit brengt andere uitgangspunten zich mee voor de frequentie van de ritten en de exploitatie van deze lijnen.

De opdracht is om deze reden aangepast en luidt als volgt:

Onderzoek de mogelijkheden en voorwaarden voor inpassing van een enkele tramlus die in 2014 voor de twee lijnen naar Zernike en Kardinge moet worden aangelegd.

Daarbij rekening houdend met:

- het functioneren van de andere modaliteiten (bus, auto, fiets, voetganger). Routing, afwikkeling en verkeersveiligheid moeten gewaarborgd blijven.
- de noodzakelijke voorzieningen, zoals de busbuffer en het (auto)parkeerterrein
- de haltering van bus en tram. Dat moet met zo min mogelijk hinder dichtbij het stationstransferpunt.
- de mogelijkheid van een doorkoppeling van de regiotram op het spoor in 2020 (doorkoppeling regionale treindiensten zal al in 2014 moeten plaatsvinden)
- een minimalisering van de exploitatielasten

- de uitkomsten van het onderzoek en de aangedragen oplossing moeten perspectief bieden op een goede ontwikkeling van het Stationsgebied als geheel.

De uitkomsten van het onderzoek en de aangedragen oplossing moeten een maximum aan probleemoplossend vermogen hebben. Daarbij zijn een aantal aspecten van belang:

1. het scheppen van condities voor een versterking van de ruimtelijke kwaliteit, bijvoorbeeld een representatieve oplossing voor de hoek Hereweg/Stationsweg
2. de situering en de uitstraling van de haltes dienen zoveel mogelijk recht te doen aan het hoogwaardige karakter van de tram
3. inzicht geven in en aandacht schenken aan: de archeologische waarden, de milieuwetgeving, eigendomssituaties, ligging van kabels en leidingen, gevolgen voor de vastgoedontwikkeling en het aanwezige groen
4. de onderhoudstoestand van het Herewegviaduct. Daar wordt deze onderzoeksopgave niet mee belast, tenzij voor een goede aanlanding ingrepen aan het viaduct noodzakelijk maken. Dat is eerder onderdeel van de visievorming Stationsgebied als geheel.
5. de inpassing van de tramlus geschiedt vanuit het kostenbewust ontwerpen. Het resultaat is een optimale kosten-en kwaliteitsverhouding. Dit is niet per se de ruimtelijk meest hoogwaardige oplossing.
6. de consequenties van het op termijn verdubbelen van de tramlus bij een verdere intensivering van het lijnennet worden weliswaar benoemd en ruimtelijk zichtbaar gemaakt, maar worden vooralsnog niet diepgaand geanalyseerd.

Projectorganisatie en capaciteit

Betrokken afdelingen

Projectmanagement, Verkeer en Vervoer, Ruimtelijke Plannen, Beleid, Vastgoedontwikkeling, Ingenieursbureau Gemeente Groningen, Communicatie, Beleid en Advies (Milieudienst), Juridische Zaken, Wonen en Monumenten.

De projectgroep werkt nauw samen met het Trambureau.,

Projectplanning en -fasering

De planning van het Trambureau richt zich op een Voorlopig Ontwerp in december 2009. In 2010 zal dan het Definitief Ontwerp worden opgesteld. Overwogen wordt om dit DO onderdeel te maken van een integrale uitbestedingsprocedure. Voorwaarde daarvoor is een bestemmingsplan. Dit zal dan ook in december 2009 als voorontwerp gereed moeten zijn.

Afstemming op deze doorloop betekent, dat de gewijzigde opgave voor de gemeentelijke projectgroep zal resulteren in een schetsontwerp/ontwikkelingsschets in september 2009. In juni wordt een tussenrapportage verricht. In eerste aanleg geeft deze schets aan wat de situatie is als de tramlus wordt aangelegd. Dat wil zeggen, uitgaande van de huidige situatie inclusief het huidige busstation. De consequenties daarvan worden inzichtelijk gemaakt, evenals de voorwaarden waaronder de aanleg haalbaar is. Daarnaast wordt een doorkijk gegeven naar de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van de Glauvélocatie, waarbij meer vrijheidsgraden worden toegepast, bv. verplaatsing van (een deel van) het busstation. Dit geeft vooral een beeld van de kansen voor het gebied op termijn. Deze kansenanalyse is mede bepalend voor het advies voor de ligging van de tramlus in het gebied. Deze kansen zullen verder worden verkend in het kader van de integrale visie op het Stationsgebied. Kortom, het product is een inpassingsstudie voor de tramlus met de daarbij behorende knelpunten en de daarbij behorende oplossingsmogelijkheden. Daarnaast één of meerdere kansenskaarten voor de ontwikkeling op termijn. Deze resultaten worden ter besluitvorming aan het college en de raad

voorgelegd. Daarmee is de onderlegger voor het bestemmingsplan (facet of integraal) beschikbaar. Dit bestemmingsplan wordt opgesteld voor het gehele tracé en valt buiten het kader van deze opdracht. Voor het schetsontwerp zal het Atelier nauw samenwerken met het Trambureau. Dit houdt in dat er regelmatig overleg/afstemming plaats vindt. Er zullen presentaties plaats vinden over de (tussen)resultaten in de kerngroep stationsgebied en de bestuurlijke voorportalen. Naar verwachting gaat het hier om een 4-tal presentaties.

Kosten project en dekking

Dit project heeft als inkomstenbron:

Compartiment 1, C1 (investeringsgeld).

Dekking via opbrengst stadsmeierrechten Krediet Glaudé/deels voorbereiding Stationsgebied ter grootte van € 300.000 is reeds verstrekt door de raad.

Risico-analyse

De keuze voor een tramlus is ingrijpender dan de eerder voorgestelde varianten. Een belangrijk deel van de gronden en vastgoed is in handen van derden. De analyse wordt verricht met de huidige situatie als uitgangspunt. Toetsing aan het toekomstbeeld van het Stationsgebied is niet mogelijk. De te kiezen oplossing is vanuit deze optiek wellicht suboptimaal en moet daarom zoveel als mogelijk vrijheidsgraden in zich hebben voor een definitieve, integrale oplossing op de lange termijn. Voortgangsrisico: er kunnen tijdens de rit onduidelijkheden ontstaan over de verdeling van verantwoordelijkheden. Het trambureau kent een nauw afgebakende opdracht en resultaatomschrijving. De gemeentelijke projectgroep werkt aan een integrale visie voor de Glaudélocatie en daardoor in een breder afwegingskader. De projectleider onderhoudt intensief contact met de contactpersoon van het trambureau. Zodra verschil van opvatting over verantwoordelijkheden in dit contact niet kan worden opgelost, wordt het vraagstuk opgeschaald naar directieniveau.

Informatie en communicatie

De analyse maakt deel uit van het onderzoek naar de totale inpassing van de tramlus naar Zernike/Kardinge. Hiervoor is een inspraaktraject opgesteld. Dat heeft dus ook betrekking op dit gebied. De uitkomsten en de adviezen naar aanleiding van dit traject zullen worden getoetst aan de uitkomsten van de voorliggende analyse. Voor de externe contacten zullen we ons in deze fase beperken tot de eigenaren in dit gebied. Tussentijdse toetsing van de voorstellen vindt daarnaast plaats in de Kerngroep Stationsgebied. Hierin zijn direct betrokken partijen vertegenwoordigd (NS-Poort, ProRail; provincie).

Voorstel

Het DB en het BSO/RO stellen dit projectplan vast en brengen het ter kennis van de raad.

Projectevaluatie

Evaluatie van de aanpak is een continue activiteit in de projectgroep en in het overleg met het Trambureau. Na afronding van het project wordt een eindevaluatie verricht.

Kaartmateriaal (voor het maken van zo'n kaart contact opnemen met Harm v.d. Ploeg, Afd. Geo-Informatie)

Het onderzoeksgebied is aangegeven op de bijgaande kaart. Er is een eigendomskaart voor het gebied gemaakt.

