



Kort verslag informatiebijeenkomst RegioTram voor ondernemers langs het Voorkeurstracé van lijn 1

Datum: Maandag 16 februari 2009

Locatie: Huize Maas

Tijd: 19.30 – 22.30 uur

Aanwezig: 29 bezoekers, gespreksleider Luuk Hajema, wethouder Dekker en medewerkers van Project RegioTram.

De bijeenkomst start met een welkomstwoord door de gespreksleider. Vervolgens legt wethouder Dekker nut en noodzaak van een tramlijn in Groningen uit, waarna een presentatie volgt door Mariëtte de Visser, projectleider RegioTram. Na de presentatie is er een vragen- en discussieronde.

Hieronder volgt een kort verslag waarin vragen en opmerkingen van bezoekers en antwoorden van projectmedewerkers zijn opgenomen.

Opmerking vooraf: een aantal vragen is wel gesteld maar niet beantwoord. Deze zijn volledigheidshalve wel genoteerd.

- **Vraag**

Hoe vindt de autostroom binnen de diepenring plaats als de tram straks rijdt?

- **Antwoord**

Auto's blijven gebruik maken van de diepenring. Bij de Turfsingel wordt de tram met de auto gecombineerd. In de Ebbingestraat 'kunnen auto's blijven rijden want er komt geen trambaan. In de Kreupelstraat en op het Kwinkenplein ontstaan wellicht problemen. De Kreupelstraat is namelijk bedoeld voor de tram en fietsers.

- **Vraag**

In de Oosterstraat zijn twee trambanen ingepland én ruimte voor laden/lossen. Is er dan nog wel voldoende ruimte voor de voetganger?

- **Antwoord**

In de Oosterstraat is een voetgangersgebied gepland en de fietsers maken gebruik van de Gelkingestraat. We kijken nog of en waar we de fietsers toegang geven tot de Oosterstraat. Richting de Grote Markt wordt de Oosterstraat wat smaller en houd je minder ruimte over. Mogelijke oplossing is het toepassen van strengelspoor.

- **Vraag**

Waarom niet één baan door de Oosterstraat waar je de tram dan in twee richtingen over laat rijden?

Dan kun je de fietsers behouden en heb je bovendien ruimte voor een bredere voetgangersstoep, wat veiliger is dan voetgangers en tram combineren.

- **Antwoord**

De combinatie trambaan, fietser en voetganger vraagt meer ruimte dan er beschikbaar is om de dezelfde veiligheid te garanderen. Om meer ruimte voor de voetganger te maken, kun je twee trams in twee richtingen voor een deel over één (strengel-) spoor leiden. Omdat dit gevolgen heeft voor de dienstregeling, exploitatie en de reistijd is deze oplossing niet onbeperkt van toepassing.

- **Vraag**

Waarom niet één baan door de Oosterstraat de ene kant op, en één spoor door de Gelkingestraat voor de tegenovergestelde richting? Dan behouden we de fietser in beide straten.



Antwoord

De combinatie trambaan, fietser en voetganger vraagt meer ruimte dan er beschikbaar is. De Gelkingestraat is veel te smal voor. Naast de trambaan is geen ruimte over voor de fiets. Daarnaast krijg je op het Gedempte Zuiderdiep een onveilige situatie voor de fietsers die hier oversteken.

- **Vraag**

Komen er fietsers pal voor het stadhuis langs? De vragensteller is van mening dat dit het stadhuis als trouwlocatie minder aantrekkelijk maakt.

- **Antwoord**

Ja, de fietsers komen langs het stadhuis, maar we weten nog niet precies hoe.

- **Vraag**

Hoeveel trams gaan er over de Grote Markt rijden?

- **Antwoord**

In de spits zijn dat 8 trams per uur in één richting. Ter vergelijking: momenteel rijden er 32 bussen per uur (is 900 bussen per dag, tegenover straks 250 trams) over de Grote Markt. Bussen kunnen in de toekomst de groeiende vervoersvraag niet afhandelen.

Oversteken naar de nieuwe oostwand en het Groninger Forum lijkt volgens de spreker een tricky zaak te worden. Dat de trams naar Zernike over de Grote Markt gaan, vindt de spreker geen logische zaak.

- **Vraag**

Waarom geen tramtunnel in de Oosterstraat?

- **Antwoord**

Een tunnel onder de binnenstad door is onderzocht en vanwege de hoge kosten als mogelijkheid afgefallen.

- **Vraag**

Waarom wordt gecommuniceerd “de tram komt” als dit nog helemaal niet zeker is?

- **Antwoord**

De vervoersvraag in de regio Groningen – Assen belangrijk groeit. De ringwegen en snelwegen kunnen het autoverkeer in de toekomst niet meer accommoderen. De oplossing is het bieden uitnodigend openbaar vervoer. Met bussen alleen kom je er niet. Daarom heeft het projectbureau als opdracht gekregen aan te geven hoe de tram het openbaar vervoer in deze regio kan versterken. En een tracé voor een eerste tramlijn naar Zernike uit te werken. Het Project RegioTram heeft een studie gedaan naar mogelijke tracés voor de eerste tramlijn en deze voorgelegd. In mei, juni en juli 2008 heeft iedereen kunnen meedenken over die tracés. Kort gezegd is toen een aantal conclusies getrokken:

- Weststrandtracé valt af vanwege de hogere kosten

- Diepenringtracé valt af omdat het de binnenstad niet aandoet, en de autostructuur teveel hindert.

En nu ligt er een voorstel voor het binnenstadtracé. Na de officiële inspraak beslist de politiek over het definitieve tracé.

- **Vraag**

De tram komt 2,5 m vanaf mijn winkel. Is dat wel veilig voor de voetganger?

- **Antwoord**

U als inwoner/winkelier kent de situatie in de straat het beste. Wij overleggen graag met u wat de beste oplossing is.

De spreker vindt de Oosterstraat te smal voor twee trams. De stoep wordt daardoor smaller waardoor volgens hem een onveilige situatie ontstaat. Hij geeft ook aan dat tijdens de participatieperiode twee banen in de Oosterstraat zijn afgewezen door ondernemers.

- **Vraag**

Klopt het dat een tram voorrang heeft op een fietser?



- **Antwoord**

De tram in deze stad is nieuw en mensen zullen dus moeten wennen aan nieuwe regels. Eén van die regels dat een rechtdoorgaande tram voorrang heeft op een fietser die linksaf slaat. Een fietser die niet bekend is met de tram en de verkeersregels die hierbij horen, zal zich onzeker voelen. En bij onzeker gedrag zou je onveilig gedrag kunnen krijgen.

Maar omdat de tram nieuw is in de stad, kun je onveilige en onduidelijke situaties vermijden. Je plant de verkeerssituatie zodanig dat het veilig is. Bereikbaarheid én veiligheid vinden we heel belangrijk.

- **Vraag**

Wordt de Oosterstraat gevaarlijk?

- **Antwoord**

De Oosterstraat wordt niet gevaarlijk. Het wordt wel anders, maar het tracé zal verkeersveilig zijn. Er wordt veel aandacht geschonken aan de verkeersveiligheid. Mede door uitvoerige testen en samenspraak met brandweer, politie e.d.

- **Vraag**

Hoe zit het met de extra kosten en lasten die ik als ondernemer krijg door aanleg van de trambaan?

- **Antwoord**

Er komt een schadeloket voor ondernemers, waar schade aan bijvoorbeeld uw pand, planschade of economische schade gemeld kan worden. Vergelijkbaar als momenteel bij de bouw van de Damsterdiepparage. Project RegioTram en de gemeenten zullen schade zoveel mogelijk trachten te beperken door o.a. optimale communicatie en overleg met ondernemers en afstemmen van werkzaamheden.

- **Vraag**

Waarom is er niet naar de ondernemers van de Oosterstraat geluisterd toen deze in het voorjaar van 2008 duidelijk hebben gezegd dat ze geen dubbelspoor wensen?

- **Antwoord**

Er is wel degelijk naar de ondernemers geluisterd, en het is overduidelijk dat dubbelspoor niet de wens is van het merendeel van de ondernemers van de Oosterstraat. Maar Project RegioTram vond geen beter alternatief en wordt hierin gesteund door een onderzoek dat de Rijksuniversiteit heeft uitgevoerd. Hieruit blijkt dat een tram economische activiteit aantrekt.

- **Vraag**

Komt er een halte in de Oosterstraat?

- **Antwoord**

Dat is een van de mogelijkheden.

- **Vraag**

Hoe is het onderzoek naar de trillingen gedaan?

- **Antwoord**

Hierbij is gekeken naar de effecten van trams in andere steden. Geconcludeerd kan worden dat nieuwe trams minder trillingen veroorzaken dan zwaar vrachtvervoer. Het is wel zo dat de trillingen mede afhankelijk zijn van de fundering, en vanzelfsprekend is de mate van trillingen ook afhankelijk van de afstand tussen trambaan en bebouwing.

- **Vraag**

Hoeveel ondernemers moeten *nee* zeggen tegen dubbelspoor in de Oosterstraat voordat er wordt geluisterd?

- **Antwoord**

Er wordt naar de ondernemers geluisterd, maar het is geen zaak van aantallen. Gekeken is naar de beste oplossing waarbij de verkeersveiligheid zwaar heeft gewogen. De combinatie van fietsers en tram en de Gelkingestraat is vanuit deze optiek daarom afgevalen.



Daarbij komt dat op de hoek met de Grote Markt een pand zou moeten worden gesloopt voor een fietsvoorziening in de Gelkingestraat. Ook voor de bocht bij het Gedempte Zuiderdiep ontstaat een onveilige situatie voor de fietsers.

- **Vraag**

Kunnen ondernemers het dubbelspoor in de Oosterstraat tegenhouden?

- **Antwoord**

Alle inwoners van de regio Groningen – Assen kunnen reageren op het voorkeustracé. Dit gebeurt in de inspraakperiode (23/2 – 23/3). Deze reacties worden uitgewerkt en wegen mee bij de uiteindelijke beslissing van de gemeenteraad en Provinciale Staten van Groningen.

- **Vraag**

Op de website staat dat in juni 2009 een besluit wordt genomen over het tracé van lijn 1 door gemeenteraad en Provinciale Staten van Groningen. Wordt er voor die tijd nog overlegd met de ondernemers?

- **Antwoord**

Er is de afgelopen 1½ jaar veel overleg geweest wat niet tot het resultaat heeft kunnen leiden dat nu iedereen tevreden is. Dat kan ook niet: tegengestelde belangen zullen blijven. Maar wij willen als Project RegioTram wel heel erg graag met u in gesprek gaan in de volgende fase. Laat ons weten hoe u erover denkt. U kent de straat als geen ander dus vertel ons hoe u denkt dat de optimale situatie eruit ziet. Wij nodigen u uit om het ons lastig te maken! Realiseert u zich echter wel dat de mogelijkheden begrensd zijn. Als u een tunnel wenst in de Oosterstraat en de middelen zijn er niet, dan houdt het toch op

- **Vraag**

Wordt de tramlijn betaald door de OV-studentenkaart, en blijft deze voor eeuwig?

- **Antwoord**

Nee, de lijn wordt niet alleen uit de opbrengsten van de OV-studentenkaart betaald. En nee, een garantie voor een eeuwigdurende OV-studentenkaart is er niet. Het is niet ondenkbaar dat de regeling hiervoor in de toekomst versobert. Maar de tram wordt niet uitsluitend aangelegd om studenten te vervoeren naar Zernike: het gaat om uitnodigend openbaar vervoer in stad en regio. Eerst ontwikkeling van lijn 1 en vervolgens van lijn 2, die elkaar positief beïnvloeden. Nu is er nog een exploitatietekort dat opgelost moet worden samen met het OV-bureau Groningen - Drenthe.

- **Vraag**

Wordt het draagvlak voor de tram nogmaals gewogen? En is het daarbij mogelijk dat het belang van de ondernemer zwaarder weegt?

- **Antwoord**

Nee, er komt geen meting van het draagvlak. Wel wil Project RegioTram graag met iedereen in gesprek en kan iedereen zijn bezwaren kenbaar maken.

- **Vraag**

Zijn de inrichtingskosten zoals nieuwe beplanting en riool ook meegenomen in de kosten?

- **Antwoord**

Ja. Ook de kosten voor herinrichting van de straten zijn meegenomen.

- **Vraag**

Waarom gaat het hele centrum in één periode op de schop?

- **Antwoord**

Inderdaad worden meerdere bouwprojecten gelijktijdig uitgevoerd in het centrum, denk aan de Damsterdiepgarage, de Grote Markt en de tram. Daarbij is bouwoverlast niet te vermijden. De bereikbaarheid van de binnenstad moet echter overeind blijven. Samen, ondernemers en gemeente, moeten we bedenken hoe we de overlast kunnen beperken.



- **Vraag**

Is de parkeergarage aan het Damsterdiep in 2011 klaar?

- **Antwoord**

Het is de bedoeling dat het Damsterdiep voor o.a. busverkeer na de verkiezingen van 2010 open gaat, en dat de parkeergarage in 2011 in gebruik kan worden genomen.

- **Vraag**

Is er onderzoek gedaan naar de toename van geluidsoverlast?

- **Antwoord**

Ja, er is onderzocht wat de effecten voor geluidshinder zijn. Zie daarvoor het rapport "Voorkeustracé lijn 1".

- **Vraag**

Welke ondernemingsvorm heeft de RegioTram straks?

- **Antwoord**

Het is nog niet bekend wie de tram gaat bouwen, en wie de tram gaat rijden. Omdat Groningen geen eigen vervoersbureau heeft, is het aannemelijk dat het een marktpartij wordt. In het Voorlopig Ontwerp zal staan aan welke eisen moet worden voldaan, waarna een marktpartij gaat invullen.

- **Vraag**

Krijgt de tram een bovenleiding?

- **Antwoord**

Dit is nog niet bekend. Een tram zonder bovenleiding is mooi en technisch mogelijk, maar wel duurder in aanleg. Wellicht dat dit een mooie uitdaging is voor de marktpartijen.

- **Vraag**

Wordt het een dieseltram?

- **Antwoord**

Nee. In de stad komt rijdt de tram op elektriciteit.

- **Vraag**

Hoe zwaar is een RegioTram?

- **Antwoord**

Hier is nog geen antwoord op te geven. Dit hangt af van de materiaalkeuze die gemaakt wordt. Het kan variëren van 57 tot 70 ton.

- **Vraag**

Worden de bovenleidingen aan de gevels bevestigd?

- **Antwoord**

De mogelijkheden zijn divers en worden nog onderzocht.

- **Vraag**

Is het een optie om aan het begin en einde van de Oosterstraat met strengelspoor te werken en in het midden met dubbelspoor?

- **Antwoord**

Dit is een goede suggestie waar we serieus naar zullen kijken.

- **Vraag**

Welke breedte is nodig voor een tram met dubbelspoor?

- **Antwoord**

Dit is 6 meter en 20 centimeter. Voor de Oosterstraat betekent dit: 3,5 m. stoep / 6,2 m. trambanen / 3,5 m. stoep. Bij de smallere stukken is dat 2,5 m. / 6,2 m. / 2,0 m.



- **Vraag**
Is het Kurkstraatje bij de kop van de Korreweg niet te smal?
- **Antwoord**
Nee, er past een dubbele trambaan doorheen.

Voor uitgebreide informatie raadpleegt u de website: www.regiotram.nl