



Kort verslag informatiebijeenkomst RegioTram voor bewoners en ondernemers van de wijken Binnenstad noord en Ebbingekwartier

Datum: Donderdag 5 maart 2009
Locatie: Het Heerenhuis
Tijd: 19.30 – 22.30 uur

Aanwezig: 29 bezoekers, gespreksleider Simone van der Meulen, wethouder Dekker en medewerkers van Project RegioTram.

De bijeenkomst start met een welkomstwoord door de gespreksleider, mevrouw Van der Meulen. 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 van de vragen- en discussieronde waarin vragen en opmerkingen van bezoekers en antwoorden van projectmedewerkers zijn opgenomen.

- Vraag: Waarom worden de tram en fietsers gescheiden gehouden?
- Antwoord: Dit heeft te maken met de veiligheid voor fietsers. Een dubbele trambaan is ook is duidelijker voor reizigers vooral van buiten de stad Groningen. Het kostenaspect qua onderhoud en beheer speelt ook een rol om de lijn dubbel door de Oosterstraat te leggen.
- Vraag: Waar moeten de auto's rijden?
- Antwoord: Op enkele plekken rijden de auto's over de trambaan, dit is afhankelijk van de situatie in de straat. Er kan sprake zijn van een combinatie, bijv. bij de Turfsingel en de Noorderstationsstraat, maar meestal heeft de auto een eigen rijbaan.
- Vraag: Hoe zit het met de breedte van de Oosterstraat?
- Antwoord: De Oosterstraat is voldoende breed voor een dubbelspoor. In het midden van de Oosterstraat is aan weerszijden van de tram een strook van 3 meter over voor voetgangers en (gedeeltelijk) laden en lossen. In het overige gedeelte is de Oosterstraat smaller (of soms breder) en wordt de mogelijkheid van strengelspoor onderzocht.
- Vraag: Is er voldoende ruimte voor dubbelspoor in het Kurkstraatje (de bussluis) richting Noorderstationsstraat?
- Antwoord: Door bochten te verleggen kan aan weerszijden van de trambaan minimaal 1,3 meter voetpad aangelegd worden.
- Reactie vanuit de zaal: En hoe zit het bij het politiebureau aan de Korreweg?
- Antwoord: ook hier is de weg voldoende breed, er is zelfs ruimte voor een tramhalte. De auto's zullen in één richting rijden en er komt een fietspad. Waar nu de bus rijdt, komt straks de tram.

Projectleider Rob van Vliet merkt op dat het in deze fase gaat om het tracé van Lijn 1. Tijdens de informatiebijeenkomsten worden bewoners en ondernemers op de hoogte

gebracht van het voorkeustracé, waarop inspraak mogelijk is. In juni 2009 vindt hierover besluitvorming door de politiek plaats. Bij groen licht wordt het voorlopig ontwerp uitgewerkt (qua vormgeving). Dit zal in overleg gaan met bewoners en ondernemers. De schetsen die tijdens de informatiebijeenkomst getoond worden, zijn impressies van hoe het eruit zou kunnen zien. Tot slot vindt er op www.regiotram.nl ook een bestemmingsplanprocedure plaats.

- Opmerking (vanuit de zaal): de Gezinsbode wordt niet bij alle bewoners bezorgd.
- Opmerking (projectleider): Er is geen sprake meer van een referendum over tramlijn 1.
- Vraag: Groeit het autoverkeer nog in de stad?
- Antwoord: De binnenstad is op dit moment autoluw en dat wordt in de toekomst uitgebreid. Maar het autoverkeer naar de stad toe groeit zeker nog.
- Vraag: Bocht/kruising Boterdiep en Turfsingel: kan het tankstation behouden worden?
- Antwoord: De huidige tekening is een impressie. Het spoor kan ook op andere manieren gaan lopen. Er is nog geen definitief ontwerp. Het monumentale gebouwtje van Dudok kan in ieder geval blijven staan.
 - Direct omwonenden spreken hun zorg uit over de veiligheid van de verkeerssituatie op deze kruising.
- Vraag: Waarom is niet gekozen voor het tracé Herestraat / Grote Markt / Ebbingestraten / Noorderstationsstraat?
- Antwoord: De Herestraat ligt niet recht tegenover de Ebbingestraten. Dit zou betekenen dat het pand van Bakker Bart gesloopt moet worden en een vreemde bocht om het gemeentehuis heen moet worden gemaakt. De Herestraat is aan de kant van de Grote Markt ook te smal voor een dubbel tramspoor. Op dit punt lopen veel voetgangers en zou een onveilige situatie ontstaan.
- Vraag: En waarom geen keuze voor de Diepenring?
- Antwoord: De Diepenring is afgefallen vanwege de combinatie met het autoverkeer. Auto's zullen gebruik moeten maken van de Diepenring om bij parkeergarages te komen. Een lang stuk straatspoor is minder prettig voor het doorrijden van de tram. Opmerking (projectleider): Auto's die uit het noorden van de stad komen en in de binnenstad, gaan nu door de Ebbingestraten heen en via Kwinkenplein en Kreupelstraat terug naar de diepenring. De Kreupelstraat is te nauw voor autoverkeer in twee richtingen. Het autoverkeer moet dan via de Rode Weeshuisstraat / Boteringestraat terug naar de diepenring. Ook de Bloemsingel zit in de verschillende varianten. Bij de aanleg van 2 tramlijnen wordt de Bloemsingel apart bediend door tramlijn 2. Anders duurt de rit té lang (uit studie is gebleken dat mensen dan de auto pakken) en is de tram moeilijker te exploiteren (doordat er dan meer trams nodig zijn). Vorig jaar is de Bloemsingel ontwikkeld als groene- en fietszone.
- Vraag: Hoeveel trams rijden er straks door de stad?
- Antwoord: Er zullen 8 trams per uur per richting rijden. Momenteel rijden er 900 bussen per dag over de Grote Markt in beide richtingen en straks 250 trams. In deze berekening is rekening gehouden met het feit dat er geen bussen meer over de Grote Markt zullen rijden. Die krijgen namelijk een andere route.
- Opmerking (projectleider): Het Boterdiep kan wel een impuls gebruiken. Uit andere Europese steden is gebleken dat het aanleggen van een tram een economische impuls kan zijn.

- Vraag: Is de Turfsingel niet te smal voor dubbelspoor? Het autoverkeer zal over de trambaan moeten rijden.
- Antwoord: Trams blijven in de rails. Alle ruimte is volledig benut. Zoals het nu ingetekend is, past het.
- Vraag: Hoe vindt de bevestiging van de bovenleiding plaats als hiervoor wordt gekozen?
- Antwoord: Op dit moment wordt ook feestverlichting in de straat aan de gevels bevestigd. Dit is vergelijkbaar met een bovenleiding. Buiten de binnenstad zal dit met palen gebeuren.
- Vraag: Hoe zit het met trillingen van de tram?
- Antwoord: Op grond van theoretische studies en onderzoeken in andere steden weten we dat zwaar (vracht)verkeer tweemaal zoveel trillingen veroorzaakt dan de (nieuwe) tram. Dit is ook afhankelijk van de ondergrond. In een later stadium wordt dit nader onderzocht.
- Vraag/opmerking: Hoe zit het met waardedaling van haar woning met parkeerplaats op het Boterdiep.
- Antwoord: Er is een rapport van een onderzoek in andere steden dat de waardebeoordeling van huizen hoger wordt bij de aanleg van een tram. Raadpleeg de website: www.regiotram.nl
- Opmerking (projectleider): het parkeerbeleid wordt momenteel herzien in de binnenstad. Straks kan er alleen nog in de binnenstad geparkeerd worden door winkelend publiek. Het lang parkeren voor bewoners zal in de parkeergarages gebeuren.
- Vraag: Wanneer zal de aanleg plaatsvinden en is het geheel klaar?
- Antwoord: In juni 2009 vindt besluitvorming plaats over het voorkeustracé door gemeenteraden en provinciale staten. In het najaar zal per straat de vormgeving en inrichting worden bepaald. Begin 2010 vindt dan de bestemmingsplanprocedure en aanbesteding plaats. Van 2011 – 2014 de uitvoering van lijn 1. Het project kan vertraging oplopen door procedures bij de Raad van State (maximaal 1 jaar). Verwacht wordt dat men per straat driekwart jaar overlast zal ondervinden.

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