



## Kort verslag informatiebijeenkomst RegioTram voor bewoners en ondernemers noordelijke stadswijken

Datum: Donderdag 12 maart 2009  
Locatie: Reitdiepcollege aan de Eikenlaan  
Tijd: 19.30 – 22.30 uur

Aanwezig: 25 bezoekers, gespreksleider Ale Woudstra, wethouder Karin Dekker, wethouder Dijkstra en medewerkers van Project RegioTram.

De bijeenkomst begint met een welkomstwoord door de gespreksleider Ale Woudstra. Vervolgens een introductie door wethouder Dekker en een presentatie door Mariette de Visser, projectleider RegioTram. Na de presentatie volgt een vragen -en discussieronde. Hieronder volgt een kort verslag waarin vragen en opmerkingen van bezoekers en antwoorden van projectmedewerkers zijn opgenomen.

- **Vraag**

Waar kunnen we het getoonde filmpje terugzien?

- **Antwoord**

Het voorkeustracé van de eerste tramlijn in de stad Groningen is op de nieuwe website van Virtueel Groningen gevisualiseerd in 3d. Van deze website is een filmpje van drie minuten gemaakt. Het filmpje kunt u vinden via [www.regiotram.nl](http://www.regiotram.nl) of via de site [www.3d.groningen.nl](http://www.3d.groningen.nl).

- **Vraag**

Vervalt de bushalte op de Zonnelaan?

- **Antwoord**

Medewerkers van Project RegioTram onderzoeken in samenwerking met het OV-bureau momenteel de nieuwe busroutes. Het is een ingewikkelde puzzel. Het uitgangspunt is dat er overal in de stad een tram- of bushalte op loopafstand is en dat iedereen gemakkelijk in het centrum kan komen. Niet altijd rechtstreeks op de Grote Markt, maar wel er vlak bij. Elke stadsbus uit de buitenwijken en alle regiobussen zullen stoppen bij minstens één tramhalte, zodat iedereen met maximaal één keer overstappen op de Grote Markt kan komen. Voor sommige wijken en straten leiden de veranderingen tot een minder goede verbinding met de Grote Markt. Maar per saldo betekent de tram een verbetering van het OV. Zeker als straks ook Lijn 2 naar Kardingezal zal rijden.

Voor de omgeving van de Zonnelaan betekent de aanleg van de tramlijn dat er minder bussen komen. De bussen die wel blijven, stoppen bij de haltes die men gewend is. De bushaltes in Paddepoel en Selwerd blijven allemaal bestaan.

- **Vraag**

Blijven de tuinen langs het tracé op de Eikenlaan?

- **Antwoord**

Het tracé in de Eikenlaan is ruim genoeg voor gescheiden banen voor tram, fietser en auto én ook voor de voortuinen, met uitzondering van de plekken: kruising met de Kastanjelaan en tegenover de Vensterschool.

- **Vraag**

Waarom is het fietspad aan de noordkant gepland?

- **Antwoord**

Omdat aan de noordkant de meeste huizen zijn. Voor de faciliteiten aan de andere zijde zoals school, sport, buurthuis etc. wordt een veilige oversteekplaats gepland.



- **Vraag**

Hoe zijn de mensen uitgenodigd voor deze informatiebijeenkomst?

- **Antwoord**

Er zijn brieven bezorgd bij de huizen in de wijken langs het voorkeustracé. Daarnaast is de tramkrant verspreid via de Gezinsbode. Op de pagina van de gemeente is ook tweemaal aandacht geschonken aan de informatieavonden en het Dagblad vh Noorden heeft diverse keren gepubliceerd over het onderwerp. Project RegioTram zal uitzoeken hoe het kan dat een aantal huishoudens langs het voorkeustracé geen uitnodiging heeft ontvangen. De suggestie om een volgende keer de wijkraden te berichten wordt in dank aanvaard.

- **Vraag**

Biedt de tram voldoende capaciteit? Met name ouderen hebben drempelvrees omdat ze bang zijn dat ze moeten staan.

- **Antwoord**

Ja. De bussen naar Zernike zijn nu in de spits erg vol, terwijl de tram straks meer mensen kan vervoeren. Het is overigens zo dat de tram zeker niet uitsluitend de zeer gewaardeerde studenten vervoert. Door de komst van de tram zullen meer mensen kiezen voor reizen met het openbaar vervoer.

- **Vraag**

Kan de tramhalte die nu net aan de noordkant van de ringweg getekend staat, verplaatst worden naar de zuidkant? Dan heb je de halte in Paddepoel. De studenten kunnen wel een stukje verder lopen.

- **Antwoord**

Aan de noordkant is een P+R gepland waardoor het een logische overstapplaats voor de auto wordt. Een tweede argument is het totaal aantal haltes: je wilt niet teveel haltes omdat dat de reistijd negatief beïnvloedt. En de reiziger wil juist een snelle rit. Ook op Zernike vervalt al een bushalte zodat de loopafstand naar met name het sportcomplex dan erg lang wordt.

- **Vraag**

Zou het niet beter zijn om op- en afritten te plannen op de ringweg ter plekke van de kruising Iepenlaan – Noordelijke ringweg?

- **Antwoord**

Wethouder Dekker heeft deze suggestie al eerder afgedaan omdat de kosten niet opwegen tegen de baten. Verkeerskundigen hebben de verkeersintensiteit onderzocht en de Eikenlaan heeft voldoende capaciteit. Ze handhaaft daarom haar uitspraak.

- **Suggestie**

Het lijkt mij een goede optie om een citybus te laten rijden door de wijken Selwerd en Paddepoel. Grofweg langs het tracé van de nieuwe buslijn 5, maar dan over de Noordelijke ringweg, als daar de nieuwe op- en afritten zijn aangelegd.

- **Vraag**

Blijven er net zo veel bussen door de Kastanjelaan rijden?

- **Antwoord**

Nee, dit worden er veel minder. Als de tramlijn niet aangelegd wordt, komen er juist veel meer bussen door de Kastanjelaan.

- **Vraag**

Is rekening gehouden met de vergrijzing?

- **Antwoord**

De vergrijzing voor Groningen betekent niet dat er minder studenten naar Zernike reizen. Het betekent in deze regio juist dat voorzieningen zich concentreren in de stad. Oftewel een aantrekkende werking van de stad. Meer mensen die de stad willen bereiken, betekent dat je hierop voorbereid wilt zijn met het openbaar vervoer.



- **Vraag**

Waarom laat je de tram niet in één keer via het spoor en de Zonnelaan naar Zernike rijden als deze toch alleen maar studenten vervoert?

- **Antwoord**

De student die in deze tram zit, wil niet alleen maar naar Zernike. Deze woont vaak in de binnenstad en deze consumeert ook in de binnenstad. Een spreker tijdens een informatieavond in het centrum wist eerder deze week te melden dat hij als werknemer van Kooistra op een doordeweekse ochtend meer bier verkoopt dan koffie of thee.

Daarnaast zitten er in deze tram niet alleen studenten. Zij maken ongeveer 55% van het totaal uit. Deze vorm van openbaar vervoer is aantrekkelijk voor diverse soorten reizigers. Er wordt een flinke reizigersgroei voorzien.

Als derde argument: de 1e lijn en 2e lijn vullen elkaar aan. We willen goede bereikbaarheid van zowel Zernike als het UMCG.

- **Vraag**

De ouderen uit de wijk willen niet in bus 11 en ze gaan ook niet in de tram. Wat vindt Project RegioTram daarvan?

- **Antwoord**

Deze reizigers kunnen eventueel bus 7 nemen die ze rechtstreeks naar het UMCG brengt, of lijn 5 naar station en het Martiniziekenhuis.

- **Vraag**

Groeit Zernike niet dermate dat de tramcapaciteit onvoldoende zal blijken?

- **Antwoord**

Die groei wordt niet verwacht. Bij een reizigersaantal van 20.000 tot 30.000 voldoet een tramfrequentie van 1 x per 8 minuten. Die frequentie is uiteraard te verhogen. Hoewel aan de noordkant van Zernike nog ruimte is voor groei, wordt niet verwacht dat vóór 2040 het reizigersaantal de 40.000 zal overtreffen. Dat is een aantal waarbij je eventueel een metrolijn zou kunnen aanleggen.

- **Vraag**

Waarom geen trolleybussen?

- **Antwoord**

De trolleybus is onderzocht omdat deze flexibeler is: je kunt (tijdelijk) andere routes laten rijden. Maar dit weegt niet op tegen de voordelen van een tram. De tram is comfortabeler. De tram heeft minder ruimte nodig want hoewel hij 10 cm breder dan een bus is, heeft hij toch minder ruimte nodig. Dat komt doordat een tram over rails rijdt en een stabielere voertuig is. Trams kunnen elkaar, gevels, lantarenpalen, verkeersborden e.d. heel strak passeren. Bovendien heeft een tram bij de haltes geen extra ruimte nodig. In een tram passen meer mensen dan in een bus. Met minder voertuigbewegingen kunnen er meer mensen vervoerd worden. Qua veiligheid is het grote voordeel van de tram dat deze nooit onverwachte zwiepers maakt.

- **Vraag**

Zijn het vooral staanplaatsen in de tram?

- **Antwoord**

Op dit moment gaan we uit van een elektrische tram van 2,65 breed en 38 meter lang. Ter vergelijking: een bus is 2,50 breed en 18 meter lang (gelede harmonicabus). De indeling van de tram zelf (het aantal zitplaatsen) kan op diverse manieren vormgegeven worden. Het is niet zo dat de Groningse tram exact gelijk is aan de tram die gebruikt is op de manifestatie in juni 2008 op de Grote Markt.

- **Vraag**

Wordt gedacht aan de veiligheid van (overstekende) kinderen bij de Vensterschool?

- **Antwoord**

Ja. Veiligheid is essentieel. Daarom is het uitgangspunt dat verkeerstromen zoveel mogelijk gescheiden worden. De oversteekplaatsen worden enigszins geconcentreerd (zo'n 3 op de Eikenlaan) zodat ze goed en veilig kunnen worden ingericht.



- **Vraag**

Is de omgeving van de Acacialaan veilig voor schoolgaande kinderen?

- **Antwoord**

In de stad wordt momenteel gewerkt aan een veilige schoolomgeving bij alle scholen. Dat betekent op sommige locaties invoering van de zogenaamde kiss 'n ride-locaties. Op een veilige plek kunnen ouders hun kind per auto afzetten waarna het kind de weg te voet naar school vervolgt.

- **Vraag**

Waarom geen enkelspoor met wisselplaatsen?

- **Antwoord**

Dit is misschien voor sommige delen van het traject een optie. De reisduur wordt hierdoor echter negatief beïnvloed (trams moeten op elkaar wachten) waarmee ook de exploitatiekosten hoger worden. Dit wil je dus niet te vaak toepassen.

- **Vraag**

Worden de oversteekplaatsen op de Eikenlaan veilig ondanks dat daar drie verkeersstromen zijn?

- **Antwoord**

Ja. Het wordt een geregelde oversteekplaats waarbij voldoende ruimte is bedacht voor wachtenden. De concrete uitwerking is er nu nog niet; deze komt bij het voorlopig ontwerp waarbij ook weer gesprekken met omwonenden worden gevoerd.

- **Vraag**

Hoe wordt het Noorderstation een makkelijke overstapplaats als je bedenkt dat het in de huidige situatie toch een hele klim is?

- **Antwoord**

De mogelijkheden om op het Noorderstation makkelijk een overstap van/naar tram/trein/bus – de zogenaamde cross platforms - te maken, moeten nog worden onderzocht.

- **Vraag**

Als de aanbesteding voor de 1e lijn in 2010 is, en de uitvoering in 2011-2014, gaat dan de hele stad op de schop?

- **Antwoord**

De bouw zal in stukken van zo'n 50 tot 100 meter opgedeeld worden zodat bewoners en bezoekers van de stad zo weinig mogelijk overlast ervaren. Bereikbaarheid van winkels, woningen en voorzieningen is erg belangrijk.

- **Vraag**

Is onderzocht waar reizigers instappen?

- **Antwoord**

Er is onderzoek gedaan naar waar de mensen in- en uitstappen, er is gekeken naar de te verwachten groei, er is een inschatting gemaakt hoeveel mensen in welk vervoermiddel gebruiken etc. De meeste tramgebruikers zullen op het hoofdstation instappen. Uit het onderzoek is gebleken dat een aanzienlijk deel van deze reizigers Zernike niet als einddoel heeft maar eerder uitstapt, bijvoorbeeld in de binnenstad of bij Paddepoel.

#### 24) Opmerking

Denk goed na over de ontsluiting van de wijk.

#### Reactie

Een goede ontsluiting van de wijk is, ook voor de automobilist, erg belangrijk. De verkeersveiligheid voor alle weggebruikers zal daarbij prevaleren boven de kortste route voor de auto.

- **Vraag**

Trein en bus worden nu door Arriva geëxploiteerd, geldt dit ook voor de tram?

- **Antwoord**

Daar is geen antwoord op te geven omdat de tramlijn zal worden aanbesteed.



- **Vraag**

Komt er op Zernike een campus? Als de studenten op het terrein gehuisvest zijn, heb je natuurlijk minder trams nodig.

- **Antwoord**

Wethouder Dijkstra verwacht dit niet. Waar de containerwoningen stonden, zijn studentenflats gepland, maar het is de vraag of die er werkelijk komen. Er wordt nu gewerkt aan een visie op Zernike. De RuG heeft aangegeven geen campus te willen, de Hanze Hogeschool is gematigd enthousiast. Wat de wethouder waarschijnlijker acht, is dat de beschikbare ruimte wordt ingezet voor huisvesting van kleinere bedrijven. Bijvoorbeeld studentstarters.

De wethouder maakt van de gelegenheid gebruik om de angst van ouderen voor overvolle trams weg te nemen, door te zeggen dat de studenten vooral in spijtijden gebruik maken van de tram.

### 27) Opmerking

Wij wonen aan de Zonnelaan en weten dat je tussen 09.30 uur en 15.00 uur rustig in de bus kunt zitten. Dat zal ook zo zijn met de tram, maar die is voor het milieu ook veel beter. Ik zie de pluspunten van de tram wel.

### Reactie

De tram is milieuvriendelijker dan de bus. De CO<sub>2</sub>-uitstoot op de Eikenlaan, Zonnelaan en Kastanjelaan zal dalen. Ook zal er minder overlast zijn van trillingen en lawaai.

- **Vraag**

Komt al het groen dat op de schetsen is ingetekend er ook daadwerkelijk?

- **Antwoord**

De omgeving van de tram wordt zeker groener in deze wijken. Er is aan beide zijden zo'n 3 meter ruimte beschikbaar hiervoor.

- **Vraag**

Verdwijnen de eiken aan de Eikenlaan?

- **Antwoord**

Ja, dat is nodig bij de aanleg van het tracé.

- **Vraag**

Waar kunnen bewoners van de Kastanjelaan parkeren?

- **Antwoord**

Duidelijk is dat de wijk anders ingericht moet worden. Mogelijke oplossingen zouden kunnen zijn parkeren in de straten verderop of bouw van een parkeergarage. Pas in een volgende stap van het proces (het Voorlopig ontwerp) wordt dit uitgewerkt.

### 31) Opmerking

Maak bij het ontwerp een fietstunnel die vanuit de as van de Zonnelaan onder de ringweg gaat.

### Reactie

Wethouder Dekker adviseert om in gesprek te gaan met de projectleiders van de RegioTram.

### 32) Opmerking

Ik wil mijn angst uitspreken over de overstekers van de Eikenlaan ter hoogte van de Vensterschool. Met name omdat hier niet alleen de trambaan maar ook de fietsstrook ligt.

- **Vraag**

Is het zeker dat de tram komt?

- **Antwoord**

Nee; er volgen nog verscheidene go/no go-momenten.



- **Vraag**

Waar haal je geld vandaan als de kosten hoger uitvallen dan verwacht?

- **Antwoord**

Er is een post 'onvoorzien' opgenomen. Maar verder is er nog geen antwoord op te geven.

Voor uitgebreide informatie raadpleeg de website [www.regiotram.nl](http://www.regiotram.nl)