



## Kort verslag van de wijkinformatiebijeenkomst in Beijum over het Schetsboek Lijn 2

Datum: maandag 26 oktober 2009  
Locatie: Wijkcentrum Het Trefpunt  
Aanwezig: 19 belangstellenden, gespreksleider dhr. A. Woudstra, wethouder mw. K. Dekker, en enkele medewerkers van Project RegioTram  
Tijd: 19.30 – 21.30 uur

De bijeenkomst start met een presentatie van Mariëtte de Visser, projectleider Lijn 2 RegioTram. Na de presentatie volgt 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: In het Schetsboek wordt het eventueel doortrekken van de tramlijn richting Beijum niet besproken. Is het dan wel reëel om vanavond hierover te praten?  
*Antwoord: Tijdens deze informatiebijeenkomst wordt juist specifiek de situatie in Beijum besproken, vandaar dat hierover een slide wordt getoond. Het kaartje komt overigens wel uit de notitie Raamwerk RegioRail.*
- Vraag: In de variant waarbij Lijn 2 door de binnenstad en de Oosterstraat gaat (variant 2a), zullen 32 trams per uur over strengelspoor worden geleid. Kan dat?  
*Antwoord: Ja, dit is mogelijk. De variant is hierop onderzocht d.m.v. berekeningen met simulaties. Het wordt dan nderdaad druk, maar er zijn steden waar trams nog vaker door een drukke winkelstraat gaan.*
- Opmerking: In de variant 3b (Thomassen a Thuessinklaan - Vinkenstraat zonder sloop) wordt niet tegemoet gekomen aan de wens in de visie “De radiaal wakker gekust”, namelijk dat onze wijk meer met het water wordt verbonden. Er is dan geen zicht vanuit de Vinkenstraat op het kanaal.
- Opmerking: Er wordt een slide getoond over het tracédeel van Ulgersmaborg tot Kardinge waar een zogenaamde crossplatformhalte komt; een plek waar de tram en de bus op hetzelfde perron stoppen, zodat een snelle en comfortabele overstap mogelijk is. Ook is hier een transferium zodat autoreizigers hier kunnen overstappen op het OV. Er wordt opgemerkt dat de situatie er nu anders uitziet dan op de kaart.  
*Antwoord: Dat klopt, de situatie is iets aangepast uitgaande van de tram en de ideeën voor ontwikkeling van Kardinge.*
- Vraag: Bij welk reizigersaantal is een tram een beter vervoermiddel dan een bus?  
*Antwoord: Als op een traject meer dan 20.000 mensen reizen, bieden bussen te weinig capaciteit.*
- Opmerking: De frequentie van tramlijn 2 is 8 maal per uur. De busfrequentie in de wijken Beijum en Lewenborg is 5 maal per uur. Dat betekent voor de reiziger dat er niet in alle gevallen een snelle overstap van bus naar tram is. De bussen moeten daarom in de toekomst ook 8 maal per uur de wijk in rijden vinden wij. Hierop inhakend wordt gevraagd: Hoe zit dat met de buslijnen richting Vinkhuizen?  
*Antwoord: Momenteel rijdt buslijn 7 van de Oosterparkwijk via de Korrewegwijk richting het Noorderstation en Vinkhuizen. In de omgeving van de Zaagmuldersbrug kan overgestapt worden van de tram op lijn 7.*
- Vraag: De huidige busbaan gaat omhoog het Van Starckenborghkanaal over. Is deze brug wel hoog genoeg?

*Antwoord: Nee. Het Van Starckenborghkanaal is een belangrijke vaarweg voor het beroepsgoederenvervoer. Rijk en provincie werken aan opwaardering van de vaarweg. Die wordt toegankelijk gemaakt voor grotere (container-)schepen. Veel bestaande bruggen moeten daarom worden aangepast of vervangen. Nieuwe bruggen worden hoger. Maar omdat deze brug open kan en daarom minder belemmering vormt, heeft aanpak vanuit dit oogpunt geen prioriteit.*

- *Opmerking van Wethouder mevrouw Dekker: Anders dan gebruikelijk is ditmaal gekozen voor het betrekken van mensen aan de voorkant van het project. En niet pas aan het einde als er een concreet voorstel ligt. Dat heeft zo z'n voordelen. Want je weet eerder wat er leeft onder de bevolking, en waar behoefte aan is. Maar het heeft zeker ook nadelen. Zo kan mevrouw Dekker nog lang niet alle vragen beantwoorden. Er is namelijk nog heel veel in onderzoek. Ook kan mevrouw Dekker nog niet aangeven wat de voorkeur van het college is voor bepaalde tracévarianten. Alle plussen en minnen moeten nog op een rij gezet worden. Dus graag uw mening!*
- *Vraag: Kan het project nog teruggefloten worden?*  
*Antwoord: Ja. Begin 2010 zullen de besturen van de gemeente en de provincie Groningen over het voorkeustracé besluiten. Dit besluit leggen zij voor inspraak voor aan de inwoners van stad en regio. Na verwerking van de inspraak zullen de gemeenteraad en Provinciale Staten het tracé van Lijn 2 definitief vaststellen. Of niet.*  
*Ook Lijn 1 is nog onderwerp van gesprek: begin 2010 is het Voorlopig Ontwerp voor Lijn 1 gereed. Dan zal er meer bekend zijn over de precieze investeringskosten voor de aanleg. Ook de exploitatiekosten van de tram zijn dan nauwkeurig te ramen. Deze ramingen worden ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad en Provinciale Staten van Groningen en aan het bestuur van de Regio Groningen - Assen.*
- *Opmerking: Ik vind dat bij zo'n grote infrastructurele ingreep de bevolking te weinig wordt betrokken.*  
*Antwoord wethouder mevrouw Dekker: Het democratische proces is hier van groot belang. Er wordt daarom veel tijd besteed aan informatievoorziening aan de bewoners. Medewerkers van het Project RegioTram gaan veel de wijk in om toelichting te geven. In de gemeenteraad heeft iedereen (op de Stadspartij na) ingestemd met het tracé van tramlijn 1 en met de tram als goed vervoermiddel voor de toekomst. Het college wil tempo maken. We zijn al geruime tijd bezig met dit project. Het nadeel van besluitvorming na de verkiezingen is dat we dan een aantal maanden vertraging oplopen i.v.m. collegevorming etc. We vinden echter uitdrukkelijk dat zorgvuldigheid vóór snelheid gaat.*
- *Vraag: Kunnen er nog financiële tegenvallers komen?*  
*Antwoord: Zeg nooit 'nooit'. Maar het totale pakket moet gerealiseerd worden binnen het beschikbare budget van 700 miljoen euro voor het gehele Raamwerk RegioRail.*
- *Vraag: Waarom is de tram geen verkiezingsonderwerp?*  
*Antwoord wethouder mevrouw Dekker: Dat zou flinke vertraging opleveren en dat wil ik niet. Ik ben namelijk bang dat we straks te laat zijn, en mensen in 2014 en verder de auto hebben opgezocht als alternatief voor de dan veel te volle bus. Overigens stond de keuze voor de tram bij de vorige verkiezingen wel in het verkiezingsprogramma van GroenLinks en daarin zal deze fractie niet de enige zijn geweest.*
- *Vraag: Waarom wordt er geen referendum gehouden?*  
*Antwoord wethouder mevrouw Dekker: Een aantal jaar geleden is het besluit genomen: het College kiest voor de tram. Indertijd was die keuze referendabel, maar hier hebben niet voldoende mensen op gereageerd. Ook zonder een referendum wordt de burger nu wel zoveel mogelijk betrokken. Alle argumenten worden meegenomen bij de tracékeuze: u wordt beslist serieus genomen.*
- *Vraag: Waarom is er gekozen voor een tram en niet voor de bus?*  
*Antwoord: Dit heeft alles met reizigersaantallen te maken. Gekeken is naar deze aantallen in 2020. Als op een traject grofweg meer dan 20.000 reizigers per dag zijn, voldoen bussen niet meer. Er moeten dan op een traject zoveel bussen rijden, dat er filevorming van bussen komt. In trams kun je veel meer mensen gelijktijdig vervoeren, vandaar dat deze keuze is gemaakt. En in antwoord op een vervolgvraag: Het is niet zo dat alle 20.000 reizigers straks rechtstreeks*

van het Hoofdstation naar Zernike reizen. Want als dat zo zou zijn, was het goedkoper om deze groep dat traject met de trein te vervoeren. Het is ook niet zo dat alle 20.000 reizigers in Lijn 1 studenten zijn. Zo'n 55% is student. Overigens een doelgroep die óók uitstapt op de Grote Markt om daar z'n economische waarde te hebben.

- Vraag: Als er geen tram komt, dan volgt er een vervoersprobleem. Kun je dan stellen dat de stad het probleem van de regio oplost?  
*Antwoord: Nee, de Stad is niet de dupe van de regio. Als argument geeft wethouder Dekker dat er in de stad 50.000 arbeidsplaatsen zijn. Deze werkgelegenheid moet je faciliteren. Voor het overgrote deel van de stad moet de tram een verrijking zijn.*
- Opmerking: De gehouden poll in Beijum (middels een weblog) is niet maatgevend voor wat men in Beijum vindt omdat niet iedereen actief is benaderd om te stemmen.
- Opmerking: Compliment voor de uitvoering van deze participatieperiode.
- Vraag: Is het in de Oosterstraat mogelijk om zowel Lijn 1 als Lijn 2 over een strengelspoor te laten rijden?  
*Antwoord: Ja; dit is onderzocht en technisch mogelijk. In reactie op een opmerking dat dit toch veel te druk wordt voor de voetganger, verwijst één van de aanwezigen naar de Leidsestraat in Amsterdam: daar rijden nog meer trams per uur in een drukke winkelstraat. Vanzelfsprekend rijden de trams op een dergelijk traject wel stapvoets.*
- Opmerking: De BOB (Bewoners Organisatie Beijum) doet een tracévoorstel waarbij er niet alleen op het Gedempte Zuiderdiep een overstapplaats komt van de ene op de ander tramlijn, maar ook ten noorden van de binnenstad (omgeving Bloemensingel). Kardinging wordt daarbij gekoppeld aan de Grote markt en Zernike aan het UMCG..  
*Reactie: Dank voor het voorstel. Dit zal zorgvuldig worden bestudeerd.*
- Opmerking: Ik ben tegen de tram in het algemeen, want ik vind de tram te gevaarlijk en ik denk dat je straks nergens meer komt.  
*Reactie: Vanzelfsprekend kan men zich zorgen maken over de introductie van een nieuw vervoermiddel in de stad. U zult aan een tram moeten wennen. En aan de verkeersregels die bij een tram horen. Daarom moet het tracé zo veilig mogelijk worden gemaakt. Hier wordt heel veel aandacht aan geschonken. In Groningen kiezen we er expliciet voor om tram en fietser van elkaar te scheiden; de situatie wordt er daarom hoogst waarschijnlijk veiliger op dan nu het geval is. Fietsers krijgen een eigen route of een eigen strook naast de trambaan en bij oversteken zorgen we voor een haakse kruising, zodat de kans om in de trambaan te blijven steken nihil is. Vooral in de binnenstad is al goed gekeken of en hoe voetgangers en tram veilig samen kunnen gaan. Daar zal geen vrije trambaan liggen, maar rails die voetgangers op veel plaatsen over kunnen steken. Buiten de binnenstad zal de tram voor het grootste deel op een vrije baan rijden. De voetgangers kunnen dan maar op een beperkt aantal plaatsen beveiligd oversteken.*
- Opmerking: Oversteekpunten blijven gevaarlijk want fietsers houden zich niet altijd aan regels.  
*Antwoord: Mogelijk, maar dat geldt ook op kruisingen met autowegen.*
- Opmerking: Ik denk niet dat de tram een groei in reizigers veroorzaakt.  
*Reactie: Uitgedrukt in cijfers: dagelijks reizen er momenteel ca. 160.000 mensen vanuit de regio naar de stad Groningen (dus 320.000 in totaal). Dit aantal zal tot 2020 fors groeien, tot 430.000 verkeersbewegingen per dag. Die groei willen we zoveel mogelijk opvangen met openbaar vervoer. RegioTrams in de stad Groningen en directe omgeving, en treinen voor de wat grotere afstanden. Want treinen en trams hebben een paar grote voordelen ten opzichte van bussen: ze kunnen meer reizigers aan, zijn sneller en bieden meer comfort en zijn daardoor aantrekkelijker voor reizigers.*
- Vraag: Rijden de trams 24 uur per dag?

*Antwoord: Nee. De trams zullen vergelijkbare bedrijfstitijden hebben als de bus.*

- Vraag: Heeft de gemeente al een standpunt ingenomen m.b.t. de Vinkenstraat? Want deze variant 3b wordt, in afwijking van gemeentelijk beleid wél onderzocht en een tracé over de Antonius Deusinglaan niet.

*Antwoord wethouder mevrouw Dekker: In tegenstelling tot de situatie rond de nieuwe Vrydemaweg en het opheffen van de Deusinglaan, is de besluitvorming over de Vinkenstraat nog niet rond. In de beleidsvisie "De Radiaal wakker gekust" heeft de gemeente Groningen in 2004 ambitieuze plannen voor de Oosterhamrikzone geformuleerd. De wijken aan weerszijden - Korrewegwijk en de Oosterparkwijk - moeten volgens deze visie meer met elkaar worden verbonden. Het water en de strook daarlangs zou in plaats van een barrière juist een van beide zijden toegankelijke en aantrekkelijke plek moeten worden; een aantrekkelijk woongebied met recreatieve en ecologische kwaliteiten.*

*Maar het is een visie; geen besluit. Daarom heeft Project RegioTram de vrijheid gehad om ook een variant te formuleren waarbij er geen sloop nodig is in de Vinkenstraat.*

- Vraag: Waarom geen tunnel onder het UMCG?  
*Antwoord: Het lijkt een logische suggestie, maar vooralsnog kan geconcludeerd worden dat dit veel te duur is.*
- Vraag: In de bus naar Zernike zitten bijna alleen maar studenten. Kunnen die niet gaan fietsen?  
*Antwoord: Natuurlijk kunnen die studenten fietsen, tenminste voor zover ze uit de stad komen. Maar er wonen ook veel studenten in omliggende plaatsen. Studenten reizen ook niet uitsluitend het traject van Hoofdstation naar Zernike. Als dat zo zou zijn, zou je deze groep met de trein via het Noorderstation vervoeren. Het is een voor de stad belangrijke doelgroep die bijdraagt aan de economische ontwikkeling van de (binnen)stad.*
- Vraag: Ik vind het jammer dat het buskaartje duurder wordt. Is al bekend wat het tramkaartje gaat kosten?  
*Antwoord wethouder mevrouw Dekker: De prijsverhoging van het eurokaartje klopt. Wel is het zo dat er meer mee kan: voor 09.00 uur reizen, 2 kinderen jonger dan 5 kunnen meereizen en je kunt doorrijden naar Haren. Voor wat betreft het tramkaartje weten we het nog niet precies. In de berekeningen die het projectbureau maakt, wordt altijd gerekend met dezelfde prijs als voor het buskaartje.*
- Vraag: Waarom besluit je niet nu al om de tramlijn door te trekken naar Beijum?  
*Antwoord: Het geld is er nu niet voor.*

Wethouder mevrouw Dekker besluit de avond met de opmerking dat het college de voorkeur heeft uitgesproken voor de tram als vervoermiddel. Het college heeft nog geen voorkeur voor een bepaald tracé van Lijn 2. Alle plussen en minnen van de varianten moeten nog op een rij gezet worden. Alle opties worden bekeken, zo ook wat de BOB vanavond heeft voorgesteld. Daarna zal gekeken worden wat het beste is. Waarbij zorgvuldige besluitvorming altijd zal worden verkozen boven snelle besluitvorming. Zij dankt iedereen voor zijn/haar positieve inbreng en aanwezigheid.