



Kort verslag informatiebijeenkomst RegioTram

Datum: Maandag 8 maart 2010
Locatie: Project RegioTram, Oosterstraat 56a te Groningen
Tijd: 19.30 uur

Doelgroep: Omgeving Steentilstraat, Kattendiep, Schuitendiep Damsterdiep
Aanwezig: 13 aanwezigen, gespreksleider dhr. A. Woudstra, en enkele medewerkers van project RegioTram

Ale Woudstra, gespreksleider van de bijeenkomst, heet allen van harte welkom. Er volgt een presentatie van Mariëtte de Visser, projectleider Lijn 2, die ingaat op het tracé van Lijn 2. Ook het tracévoorstel van de Bewoners Organisatie Beijum komt aan bod. Hierbij komt er niet alleen op het Gedempte Zuiderdiep een overstapplaats van de ene op de andere tramlijn, maar ook ten noorden van de binnenstad (omgeving Bloemsingel). Kardinge wordt daarbij gekoppeld aan de Grote Markt, en Zernike aan het UMCG. De avond eindigt met een vragen- en discussieronde.

Dit is een kort verslag waarin vragen en opmerkingen van bezoekers en de antwoorden zijn opgenomen.

- **Vraag**

Wanneer gaat de tram de regio in en wanneer vindt de doorkoppeling van treinlijnen plaats?

- **Antwoord**

Het doorrijden met de tram de regio in gebeurt na 2020. Eerst wordt begonnen met de aanleg van de twee tramlijnen in de stad, de aanpassing van het station, en frequentieverhoging van de treinen. De doorkoppeling van de treinlijnen op het hoofdstation is rond 2015 gereed.

- **Vraag**

Wanneer wordt de lijn Hoofdstation – Noorderstation verdubbeld?

- **Antwoord**

Dit zal pas na 2020 gebeuren omdat hier veel voor aanpast moet worden.

- **Vraag**

Zitten er niet teveel bochten in het korte stukje Kattendiep, Schuitendiep, Damsterdiep? Gaat dit ten koste van de efficiëntie en snelheid? Is de Steentilstraat geen betere optie?

- **Antwoord**

De tram kan de bochten goed maken met de gekozen boogstralen van 30 meter (elders is dat meestal maar 25 meter). De Steentilstraat is te smal voor een tram in twee richtingen, en het project RegioTram wil sloop ook daar voorkomen.

Strengelspoor in de Steentilstraat is geen goede optie. Samen met strengelspoor in de Oosterstraat zou dit leiden tot langere wachttijden op het Zuiderdiep en dit komt de betrouwbaarheid van de dienstregeling niet ten goede. Daarom is gekozen voor een dubbele baan over het Kattendiep. Het Kattendiep blijft ook voor buslijnen beschikbaar. Alle openbaar vervoer gaat dan over het Kattendiep.

- **Vraag**

Verandert de rijrichting in de Steentilstraat voor autoverkeer opnieuw en zijn de venstertijden nog van invloed?

- **Antwoord**

Het autoluw maken en het hanteren van venstertijden is geen zaak van het project RegioTram. Het is geen noodzakelijke maatregel voor de aanleg van de tram. Wel zou het zo kunnen zijn dat voor de afwikkeling van het autoverkeer (ook door de aanleg van tramlijn 1) het beter is de rijrichting om te draaien. Hierover moet de gemeente beslissen.



- **Vraag**

Verdwijnt de 'ramblas' op het Kattendiep?

- **Antwoord**

Ja, in het huidige ontwerp verdwijnt de 'ramblas'. De ventweg waar nu de 'ramblas' is wordt weer opengesteld voor autoverkeer.

- **Vraag**

Hoe verhoudt de aanleg van de tram zich met de in de Nota Diepenring geboden optie tot terrassen langs het Schuitendiep aan de waterkant?

- **Antwoord**

Het is het project RegioTram niet bekend dat er in de visie diepenring sprake is van terrassen aan het water op deze plek, maar zal dit uitzoeken.

- **Vraag**

Wordt de nieuwe brug over het Schuitendiep recht of schuin aangelegd?

- **Antwoord**

De brug ligt in het schetsontwerp recht, maar dat zal in de ontwerpfase nader moeten worden bekeken.

- **Vraag**

Krijgt het Damsterdiep een dubbele of een enkele trambaan? En waar gaat het autoverkeer dan langs?

- **Antwoord**

Dit wordt een dubbele baan; hier is in het ruimtesbeslag bij het ontwerp Damsterdiep ook rekening mee gehouden. Het autoverkeer gaat wat de stad in gaat, rijdt over hetzelfde wegdek als de tram, dit wordt zgn. straatspoor.

- **Vraag**

Gaat het Damsterdiep opnieuw dicht wanneer de tram wordt aangelegd?

- **Antwoord**

Ja. Er zal goed gekeken worden naar de fasering en afstemming van de werkzaamheden zodat de stad wel bereikbaar blijft en hinder zoveel mogelijk wordt beperkt. Voor de tram hoeft niet het gehele Damsterdiep afgesloten te worden.

- **Vraag**

Is de aanleg van de trambaan over het Damsterdiep in de planning niet naar voren te halen?

- **Antwoord**

Dat zouden we graag willen. Maar er moet eerst nog een besluit door de gemeenteraad worden genomen, dat staat nu gepland voor juni/juli 2010. Daarna kan pas gestart worden met het aanbestedingstraject. Op zijn vroegst kan eind 2011 met de werkzaamheden begonnen worden. Bij de werkzaamheden op het Damsterdiep is al wel rekening gehouden met de aanleg van de tram. Kabels en leidingen en riolering zijn zo gelegd dat ze voor de aanleg van de tramlijn niet opnieuw verlegd moeten worden.

- **Vraag**

Wordt het Schuitendiep straks niet overbelast door de vele verkeersstromen?

- **Antwoord**

Door middel van simulaties testen we de verkeersveiligheid en de belasting van het Schuitendiep. Er wordt gezocht naar de meest optimale situatie en er wordt goed gekeken naar de verschillende verkeersstromen. Een deel van het verkeer zal afgevangen worden doordat het in de parkeergarage Damsterdiep zal gaan parkeren.



- **Vraag**

Komt er een halte aan het Damsterdiep? Voor de afsluiting stopten hier veel regionale bussen en stapten er veel mensen in en uit.

- **Antwoord**

Een aantal regionale buslijnen zal komen te vervallen na de aanleg van de tram. Bekeken wordt of een extra halte van invloed is op de exploitatie van de tram. De wens wordt genoteerd.

- **Vraag**

Waar komt de halte aan de Oostersingel tbv UMCG?

- **Antwoord**

De halte is vooralsnog gepland ter hoogte van het Hanzeplein bij de nog nieuw te bouwen huisartsenpost.

- **Vraag**

Moet het autoverkeer wachten als de tram stopt aan de Oostersingel bij het UMCG?

- **Antwoord**

Ja. De verwachting is dat de Oostersingel minder belast wordt vanwege een patiëntenverwijzingssysteem van het UMCG. Daarmee worden patiënten direct verwezen naar de juiste kant van het UMCG, waardoor een groot deel van het (auto)verkeer via de noordzijde het ziekenhuis kan bereiken.

- **Vraag**

Hoeveel reizigers zullen naar schatting gebruik maken van Lijn 2 en wat betekent de mogelijke afschaffing van de OV-kaart?

- **Antwoord**

Uit noordelijke richting maken zo'n 20.000 reizigers per dag gebruik van het openbaar vervoer. Afschaffing van de OV-kaart zal vooral van invloed zijn op de exploitatie van Lijn 1 (naar Zernike) en minder op de exploitatie van Lijn 2 (Kardinge). Bij een verminderd aantal reizigers kan ervoor gekozen worden de tram minder vaak te laten rijden.

- **Vraag**

Wie gaat de tramlijnen straks exploiteren?

- **Antwoord**

Daar is nu nog geen antwoord op de geven, dat zal uit de aanbesteding moeten blijken. Een gemeentelijk vervoerbedrijf is niet meer toegestaan vanuit de Europese regelgeving.

- **Vraag**

Heeft de gemeente invloed op de frequentie en de ritprijs?

- **Antwoord**

De frequentie (in de spits 8 maal per uur) wordt meegegeven als randvoorwaarde aan de exploitant. De ritprijs wordt net als bij de huidige busdiensten mede bepaald door het OV-Bureau Groningen Drenthe. Dat is de organisatie die namens de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen het openbaar vervoer coördineert in de regio Groningen – Assen. In de berekeningen wordt uitgegaan van dezelfde prijs als het huidige kaartje.

- **Vraag**

Hoe zit het met eventueel geluidsoverlast?

- **Antwoord**

Dit wordt onderzocht in het vervolgtraject, maar duidelijk is dat geluidsoverlast binnen de wettelijk gestelde normen moet blijven.

- **Vraag**

Waar komt de remise?

- **Antwoord**

De remise komt op het Zernikecomplex.



- **Vraag**

Is de koppelingsvariant van de BOB, als hiervoor wordt gekozen, van invloed op de huidige voorstellen voor Lijn 1 en Lijn 2?

- **Antwoord**

Ja. Op dit moment wordt onderzocht wat de gevolgen zijn voor de planning en lijnvoering.