



Kort verslag informatiebijeenkomst RegioTram

Datum: Dinsdag 9 maart 2010
Locatie: Noorderpoortcollege, Pop Dijkemaweg 88 te Groningen
Tijd: 19.30 uur

Doelgroep: Ulgersmaborg / Kardinge / Beijum / Lewenborg
Aanwezig: 41 aanwezigen, gespreksleider dhr. A. Woudstra, wethouder mw. J.C.M. van Schie 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**
Heeft de aanleg van Lijn 2 (sloop-)consequenties voor bedrijven die tegen de busbaan aan liggen?
- **Antwoord**
Het uitgangspunt is sloop zo veel mogelijk te vermijden.

Voor de bedrijven in dit gebied, kan nog niets worden gezegd. Dit heeft twee redenen. De eerste is dat er nog geen keuze is gemaakt tussen het Vinkenstraatracé en het tracé dat de huidige busbaan volgt. Als de tram door de Vinkenstraat gaat, zal een nieuwe brug aan de andere kant van het water aangesloten worden op de busbaan. Omdat een tram in een daling geen scherpe bocht kan maken, wordt de bocht zo ruim dat de tram over bedrijventerrein gaat. Exacte berekeningen waar dat dan zou kunnen zijn, zijn er in deze fase nog niet. Die volgen in het Voorlopig Ontwerp. Als de tram de busbaan volgt, dan heeft dat geen sloop tot gevolg.

Mocht worden gekozen voor het Vinkenstraatracé, dan wordt rekening gehouden met de bestaande bedrijvigheid.

- **Vraag**
Hoe wordt rekening gehouden met de belangen van de middenstand?

- **Antwoord**
Op de lange termijn heeft een tramlijn een positieve invloed voor de middenstand. Daar waar de tram rijdt, ontstaat economische bedrijvigheid. Gedurende de aanleg is dat nog niet het geval. Daarom is er overleg met de ondernemers. Met deze groep wordt gesproken over hoe eventuele schade moet worden vergoed. Daarbij kan worden gedacht aan schade door tijdelijk mindere bereikbaarheid. Door slimme bouwfaserings, een compensatieregeling, goed overleg en één schadeloket, wordt geprobeerd hinder tijdens de aanleg zoveel mogelijk te beperken.

- **Vraag**
Wat is het plan voor de Oosterstraat?

- **Antwoord**
Winkeliers en bewoners hebben hun voorkeur uitgesproken voor strengelspoor in vrijwel de gehele straat. Een groot deel van de trambaan in de Oosterstraat wordt zo aangelegd. De tramrails strengelt zich in de bocht van de Grote Markt naar de Oosterstraat. Bij de kruising met de Carolieweg splitsen de rails zich weer naar dubbelspoor. De straat wordt afgesloten voor fietsers, dit is veiliger. Fietsers kunnen in twee richtingen door de Gelkingestraat rijden. De halte is op het Zuiderdiep; pal om de hoek.



- **Opmerking**

Het is lastig om een inspraakreactie te geven op Lijn 2 als nog niet de keuze is gemaakt voor het Oosterhamriktracé en het Vinkenstraatracé. Er zijn vanavond veel ondernemers bij elkaar, voor wie het Vinkenstraatracé mogelijk sloopt tot gevolg heeft. De onzekerheid mag niet langer dan noodzakelijk duren.

- **Antwoord**

De keuze is inderdaad nog niet gemaakt. Naar verwachting zullen de gemeenteraad van Groningen en Provinciale Staten van Groningen hier in juni/juli 2010 over besluiten.

- **Vraag**

Als er een nieuwe brug komt, wordt deze dan ook gebruikt voor fietsontsluiting?

- **Antwoord**

Het is een wens van de gemeente om een nieuwe fietsverbinding over het kanaal te realiseren. De gemeente heeft hier nog geen besluiten over genomen.

- **Vraag**

Hoe gaan de bussen op de busbaan rijden tijdens de bouw?

- **Antwoord**

Bij een keuze voor aanpassing van de bestaande busbaanbrug zal er tijdens de bouw een omrijroute voor het busverkeer moeten komen. Het meest waarschijnlijk is een route via de Ulgersmaweg-Damsterdiep of Ulgersmaweg-Korreweg.

- **Vraag**

Is besluitvorming nog afhankelijk van de politieke samenstelling van de gemeenteraad?

Antwoord wethouder mevrouw Van Schie

Het nieuwe college van Burgemeester en wethouders zal een voorstel doen over Lijn 2 aan de raad die hierover in juni/juli beslist. De nieuwe gemeenteraad beslist dus.

- **Vraag**

Ik zag op een plaatje een vlak groen ingekleurd waar mijn bedrijfspand staat. Hoe kan dat?

- **Antwoord**

Het kaartmateriaal voor lijn 2 is veelal schematisch en op hoofdlijnen. Een groen vlak wil niet zeggen dat hier natuur komt: het kan ook zijn dat de trambaan op die locatie in gras is gelegd of dat het als "vulkleur" is gebruikt. In het geval van dit bedrijf kan gesteld worden dat er bij een keuze voor de busbaan niets verandert.



- **Vraag**

Wanneer weet ik of mijn (bedrijfs-)pand moet worden gesloopt?

- **Antwoord**

Mocht er sprake zijn van sloop van uw pand, dan zal project RegioTram nog dezelfde dag dat de informatie in de openbaarheid komt, contact met u opnemen. Het is niet de bedoeling dat u dit verneemt uit de media.

- **Vraag**

Waarom wordt het toekomstige vervoersprobleem niet opgelost door meer of grotere bussen in te zetten?

- **Antwoord**

De stad wordt dagelijks door meer dan 160.000 mensen bezocht. Om te studeren, te werken, te winkelen of te ontspannen. Deze aantallen worden alleen maar hoger. Naar verwachting zijn het er in 2020 dagelijks 215.000.

Het openbaar vervoer kan in de huidige vorm verdere groei niet aan. Er kunnen geen bussen meer bij. Wie het aantal bussen op het Hoofdstation en de Grote Markt ziet, weet dat meer van hetzelfde geen oplossing biedt voor de lange termijn. De tram is een oplossing voor de overbezette buslijnen. Trams zijn schoner, stiller, sneller en de capaciteit is groter. In andere steden die de tram hebben (her)ingevoerd blijkt dat het openbaar vervoergebruik met sprongen vooruit gaat. Door de komst van de RegioTram blijft de stad in de toekomst bereikbaar.

- **Vraag**

Wat kost het doortrekken van de verbindingen naar Beijum en Lewenborg?

- **Antwoord**

Onderzocht is verlenging tot het Alfa College aan de Kluiverboom in Lewenborg. Dit kost veel geld en trekt weinig extra reizigers. Bovendien is het ingewikkeld en duur om trams en bussen goed op elkaar af te stemmen als er aan de Kluiverboom een extra overstaphalte komt. Meer voor de hand ligt een vervolgfase over enkele jaren: dan zou de tramlijn in ieder geval tot in het hart van de wijken moeten worden doorgetrokken. Deze optie is doorgerekend voor de exploitatie en die pakt wél positief uit. De investeringkosten zijn op basis van een kilometerprijs uit het VO van Lijn 1 ingeschat en die bedragen enkele tientallen miljoenen euro's. Dat geld is er nu niet.

- **Opmerking**

Hierbij het verzoek om rekening te houden met de ouderen; die vinden het niet prettig om volle bussen en trams te delen met scholieren.

- **Vraag**

Wat is het plan voor de fietsers van/naar het Zuiderdiep van/naar de Oosterstraat?

- **Antwoord**

De Gelkingestraat wordt een gecombineerde fiets- en wandelstraat. Fietsers in noord-zuidrichting kunnen vanuit de Oude Ebbingestraat de Grote Markt oversteken en door de Gelkingestraat richting het Gedempte Zuiderdiep fietsen. En andersom, want de Gelkingestraat wordt een tweerichtingsroute voor fietsers. Omdat er straks geen bussen meer in de Gelkingestraat rijden, kan de straat worden ingericht als een veilige wandel- en fietsroute.

Het fietspad aan de noordzijde van het Gedempte Zuiderdiep wordt opgeheven. Aan de zuidzijde komt een parallelweg, geschikt voor fietsverkeer in twee richtingen. Dit sluit ook heel goed aan op de fietsroute in oostelijke richting die via de Steentilstraat loopt.

- **Vraag**

Is de busbaanbrug geschikt voor een combinatie van tram, bus en autoverkeer?

- **Antwoord**

Ja, maar deze combinatie heeft niet de voorkeur omdat je de tram zoveel mogelijk een vrije doorgang wilt geven.



- **Vraag**

Hoe rijdt de tram naar het Hoofdstation?

- **Antwoord**

De tram komt vanaf de Herebrug en gaat het over het Glauvéterrein. De parkeerruimte en de busbuffer worden hier gehandhaafd. De tram sluit aan op spoor 1b; daar waar nu de trein uit Hoogezand-Sappemeer aankomt. Daar komen twee tramhaltes, voor eventuele calamiteiten of het opvangen van vertraging. De fietsroute vanaf het Hoofdstation/stadsbalkon in de richting Oosterpoort/Helpman blijft. De tram gaat onder het UWV-gebouw door en komt op het voorplein .

- **Vraag**

Wat is het verschil financieel als het gaat om Vinkenstraattracé en Oosterhamriktracé?

- **Antwoord**

Het bouwen van een nieuwe brug bij het Vinkenstraattracé kost ca. €30 miljoen.

- **Vraag**

Wat gaat een tramkaartje kosten?

- **Antwoord**

Uitgangspunt is hetzelfde tarief als een buskaartje.

- **Vraag**

Is de een trolleybus of Translohr niet veel beter: dezelfde capaciteit en wel goedkoper in aanleg?

- **Antwoord**

De gemeente Groningen heeft in 2007 een principebesluit genomen om de tram als oplossing te kiezen voor het bereikbaarheidsprobleem. Daarom is de Translohr, een geleide bus op 1 rail en een bovenleiding, niet onderzocht. Maar ook zonder onderzoek kan gesteld worden dat de aanleg niet veel goedkoper zal zijn. Je moet namelijk de ondergrondse infrastructuur – net als bij de tram – aanpakken. Verder heeft de Translohr wel dezelfde capaciteit, maar dan is het voertuig langer. De haltes moeten dan dus ook langer worden wat weer moeilijker inpasbaar is in de stad.