



## Kort verslag informatiebijeenkomst RegioTram

Datum: Donderdag 11 maart 2010  
Locatie: Treslinghuis, Klaprooslaan 120 te Groningen  
Tijd: 19.30 uur

Doelgroep: Omgeving Korrewegwijk / Oosterparkwijk  
Aanwezig: 18 aanwezigen, gespreksleider dhr. A. Woudstra, projectdirecteur dhr. M.J. Olman 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). Kardinging 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**

Waarom gaat het Voorkeurstracé Lijn 2 over de Oostersingel?

- **Antwoord**

Voor het tracédeel hier waren in het Schetsboek drie varianten geschetst: via de binnenstad, Oostersingel en Petrus Campersingel. Gekozen is voor de Oostersingel vanwege:

- De goede bereikbaarheid en ontsluiting van dé regionale zorgvoorziening; het UMCG.
- Het creëren van een robuust en betrouwbaar tramnetwerk.
- Kansen voor stedelijke ontwikkeling aan de oostkant van de binnenstad.
- Geen zwaardere belasting van de binnenstad.

- **Vraag**

Wat zijn de belangrijkste consequenties voor de bus?

- **Antwoord**

De aanleg van Lijn 2 maakt vanaf 2015 een deel van de buslijnen naar de binnenstad en het Hoofdstation overbodig. Dit zijn vooral de buslijnen die de route van de tram volgen: de stadsbussen lijn 3 en lijn 6 en de regionale lijnen 163, 65 en 165, 40, 42 en 161. De stadsbussen 7 en 8 blijven nodig voor een goede ontsluiting van de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk. Ook P+R lijn 22 blijft bestaan.

In de omgeving centrum/UMCG zal een aantal bussen een andere route rijden. Als Lijn 1 rijdt, gaan er geen bussen meer over de Grote Markt. Bussen rijden een nieuwe route langs de zuidzijde van de binnenstad.

De frequentie van bussen naar Kardinging vanuit Lewenborg en Beijum neemt toe zodat een goede aansluiting op de tram kan worden gerealiseerd.

- **Vraag**

Zijn er nog plannen voor nieuwe woningbouw bij de Oosterhamrikkade?

- **Antwoord**

De Oosterhamrikzone is één van de ontwikkelzones van de stad. Het zwaartepunt van de ontwikkelingen ligt aan de koppen (CiBoGa / UMCG-Noord, Oosterhamrikkade / Van Starckenborghkanaal) en aan de zuidkant van het Oosterhamrikkanaal. Op de Oosterhamrikkade liggen ook kansen voor stedelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld op het deel dat nu een rommelig gebied is (ter plaatse van de autoverhuur). Ook op het oostelijk deel van de Oosterhamrikkade is herontwikkeling voorzien.



- **Vraag**

Is de busbaanbrug hoog genoeg?

- **Antwoord**

Nee, die is iets te laag. Maar dit probleem is niet heel dringend omdat de brug open kan. Het Rijk en de provincie werken samen aan de opwaardering van de vaarweg Lemmer – Delfzijl waardoor deze geschikt wordt voor vierlaagscontainervaart. Voor het Van Starckenborghkanaal betekent dit dat de vaste bruggen 9.10 m. hoog worden en de beweegbare bruggen een doorvaarthoogte moeten hebben van 7.40 m. De afstand tussen bruggen wordt minimaal 500 m.

- **Vraag**

Hoe zit het met de mogelijke autoverbinding aansluitend op de oostelijke ringweg en een brug over het Van Starckenborghkanaal?

- **Antwoord**

De gemeenteraad heeft nog niet besloten dát deze autoverbinding er moet komen. Mocht dat zo zijn, dan zijn de consequenties voor de Oosterparkwijk afhankelijk van welke keuze wordt gemaakt voor het voorkeurstracé van Lijn 2: Oosterhamrikkade NZ of Vinkenstraat.

- **Vraag**

Blijft de flat aan de Oliemuldersweg staan?

- **Antwoord**

Voor zowel de Vinkenstraat als de Oliemuldersweg geldt dat er voor de aanleg van de tram niet gesloopt hoeft te worden. Maar de gemeente wil graag dat hier andere bebouwing komt, met meer kwaliteit o.a. door meer doorsteekjes naar het water. De aanleg van de tram en nieuwbouw op deze plek zou gecombineerd aangepakt kunnen worden.

- **Vraag**

Hoe loopt de Vrydemalaan?

- **Antwoord**

Deze nieuwe weg loopt meer parallel aan het water en is de vervanger van de huidige Antonius Deusinglaan. Bij aanleg van deze weg wordt ruimte gereserveerd voor de tram.

- **Vraag**

Hoe wordt de E. Thomassen à Thuessinklaan ingericht?

- **Antwoord**

De tram in het midden in een ruime groene zone met bomen, daarnaast aan beide zijden auto en fiets.

- **Vraag**

Is er een plan voor parkeergarages onder de nieuwe bouwblokken van de Vinkenstraat?

- **Antwoord**

Het project RegioTram maakt hier geen plannen voor en weet op dit moment niet van plannen van anderen voor parkeergarages onder de nieuwe bebouwing van de Vinkenstraat.

- **Vraag**

Wat kost het om de huidige busbaanbrug aan te passen voor de tram.

- **Antwoord**

Ongeveer €4 miljoen.

- **Vraag**

Wanneer zijn de vervolgwerkzaamheden gepland?

- **Antwoord**

De volgende werkzaamheden zijn gepland:

2010: Definitief ontwerp Lijn 1 en voorkeurstracé Lijn 2. Start aanbestedingsprocedure.  
2011 - 2014: Aanleg van Lijn 1  
2012 – 2015: Aanleg van Lijn 2  
2014: Lijn 1 Hoofdstation – Zernike rijdt  
2015: Lijn 2 Hoofdstation – Kardingse rijdt



Na 2020: Tram op regionaal spoor

- **Vraag**

Kunnen de tramreizigers niet gewoon in de bussen blijven?

- **Antwoord**

Het toekomstige vervoersprobleem kan niet opgelost door meer of grotere bussen in te zetten. 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 goede oplossing voor de overbezette buslijnen. Trams zijn schoner, stiller, sneller en de capaciteit is veel 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 gaat een tramkaartje kosten?

- **Antwoord**

Uitgangspunt is hetzelfde tarief als een buskaartje.

- **Vraag**

Wanneer worden bewoners geïnformeerd over eventuele sloop?

- **Antwoord**

Project RegioTram houdt contact met de eigenaren van de woningen aan de Vinkenstraat: Nijestee en de Huismeesters. Mocht sloop van een pand onvermijdelijk zijn, dan zal project RegioTram contact opnemen met de eigenaren en/of bewoners. Dat gebeurt tijdig. Dat wil zeggen: uiterlijk op de dag van de bekendmaking van een dergelijk plan.

- **Vraag**

Is er geld voor de tram?

- **Antwoord**

Ja er is € 700 miljoen gereserveerd voor het railnetwerk in de regio. Hiervan is € 300 miljoen voor de aanleg van de 2 tramlijnen. Het is een gezamenlijke investering van de gemeente Groningen, provincie Groningen en de Regio Groningen - Assen.

- **Vraag**

Hoe gaat het Wielewaalplein eruit zien?

- **Antwoord**

De uitwerking van de inrichting van het Wielewaalplein is nog niet gereed. Het is pas aan de orde als een Voorlopig Ontwerp wordt gemaakt. Zoals het er nu uitziet, wordt het een plein met een tramhalte en parkeergelegenheid en mogelijk meer winkels dan het huidige aanbod.

Tramprojecten in binnen- en buitenland laten zien dat daar waar een tram loopt, er economische activiteit ontstaat c.q. groeit. Voor bedrijven en winkeliers is het aantrekkelijk om in de nabijheid van een tram gevestigd te zijn.

- **Vraag**

Wat zijn de effecten van de tram als het gaat om geluid, trilling en de luchtkwaliteit?

- **Antwoord**

Dit is per tracédeel bekeken en beschreven in het Voorkeurstracé Lijn 2.

Een tram is milieuvriendelijker dan een bus. Een tram is elektrisch en heeft dus geen uitstoot van broeikasgassen en fijn stof. Ook kunnen in een tram meer mensen vervoerd worden, waardoor er minder trams nodig zijn dan bussen. Ook dat heeft een positief effect op het milieu.

Over het algemeen kan worden gezegd dat het geluid van een tram afhankelijk is van bijvoorbeeld het type materieel, type rails, de rijsnelheid, het onderhoud en het ontwerp van de lijn. Bij krappe bochten maakt een tram meer lawaai. Hiermee moet dan ook goed rekening gehouden worden bij het ontwerp,



op dit moment wordt uitgegaan van boogstralen van 30 meter (gangbaar is 25 meter). Ook is er een geluideffect op omliggende wegen doordat daar, bij de komst van de tram, auto's of bussen gaan rijden die er nu niet rijden. Wanneer het voorlopig ontwerp is uitgewerkt worden geluid, lucht en trillingen gedetailleerd onderzocht. De wettelijke normen mogen uiteraard nergens worden overschreden.

- **Vraag**

Komt er een nieuw bestemmingsplan?

- **Antwoord**

Bestaande bestemmingsplannen moeten worden aangepast, of er komt één nieuw bestemmingsplan voor het gehele tracé van de tram.

- **Vraag**

Als mijn huis onverkoopbaar blijkt te zijn omdat de tramdeuren een waarschuwingspiepje bij het sluiten laten horen, wat gebeurt er dan?

- **Antwoord**

Het piepje zal de wettelijke geluidsnormen niet mogen overschrijden.

- **Vraag**

Hoe gaat het nu verder?

- **Antwoord**

Na de informatieavonden volgen op 22 en 23 maart de Inspraakbijeenkomsten in de Martinikerk over het Voorlopig Ontwerp Lijn 1 en Voorkeurstracé Lijn 2. Alle inspraakreacties worden gebundeld, en aangeboden aan gemeente en provincie. Het besluit over de beide tramlijnen wordt genomen door de nieuw gekozen gemeenteraad. Dit zal in juni/juli gebeuren. De Raad zal de uitkomsten van de inspraak daarbij betrekken.

Voor Lijn 1 volgt dan de fase van de aanbesteding. Lijn 2 moet uitgewerkt worden op VO-niveau. Dit gebeurt in overleg met mensen die langs het tracé wonen/ondernemen. Per straat zal dan worden gesproken over de precieze indeling.

- **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.

- **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.

In deze ronde gaat het juist om die keuze tussen beide tracés. Het is begrijpelijk dat het soms moeilijk is om te overzien wat de consequenties van die keuze zijn.

- **Vraag**

Wat is u bekend van de gebeurtenissen in *Bordeaux*?

- **Antwoord**

Ja, deze zijn bekend. Groningen kiest heel bewust voor een tramsysteem dat zich heeft bewezen. Een bestaand systeem, geen experiment, geen kinderziektes.

In Bordeaux wilde men iets nieuws: een tram geheel zonder bovenleiding, maar met een derde rail. En daar plukt men nu de wrange vruchten van want het tramproject gaat niet van een leien dakje.

- **Vraag**

Wat betekent de stippellijn bij het tracédeel Vrydemalaan – Ulgersmaborg?

- **Antwoord**

Er is nog geen keuze gemaakt voor de Vinkenstraat of de Oosterhamrikkade.



- **Vraag**

Is een trolleybus of Translohr geen betere optie: 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 één rail met een bovenleiding, niet onderzocht. Maar ook zonder onderzoek kan gesteld worden dat het de vraag is of de aanleg goedkoper zal zijn. Je moet namelijk de ondergrondse infrastructuur – net als bij de tram – aanpakken omdat je niet wilt dat het systeem stil komt te liggen als er aan de ondergrondse kabels en leidingen gewerkt moet worden. 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. Ook kan de Translohr niet over het bestaande spoor rijden de regio in.

- **Vraag**

Hoe worden wij op de hoogte gehouden?

- **Antwoord**

Degenen die een inspraakreactie geven, zullen het inspraakrapport toegestuurd krijgen. Overige geïnteresseerden kunnen de informatie op de website downloaden.

Na vaststelling van het Voorkeurstracé Lijn 2, wordt gewerkt aan het Voorlopig Ontwerp Lijn 2. Hierbij worden bewoners en ondernemers van zogenaamde tramstraten betrokken.

Gespreksleider Ale Woudstra besluit de avond met de opmerking dat veel vragen zijn beantwoord en hij bedankt een ieder voor zijn/haar positieve inbreng en aanwezigheid. Wellicht tot ziens op de Inspraakavond!