



## Kort verslag informatiebijeenkomst RegioTram

Datum: Vrijdag 12 maart 2010  
Locatie: Treslinghuis, Klaprooslaan 120 te Groningen  
Tijd: 16.00 uur

Doelgroep: Omgeving UMCG / CiBoGa  
Aanwezig: 20 aanwezigen, gespreksleider dhr. A. Woudstra, wethouder mw. J.A. Visscher 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**

Veroorzaakt de bocht van Schuitendiep naar Kattendiep geluidsoverlast?

- **Antwoord**

Over het algemeen kan worden gezegd dat het geluid van een tram afhankelijk is van het type materieel, type rails, de rijnsnelheid, het onderhoud en het ontwerp van de lijn. In Groningen gaat het om materieel dat volgens de nieuwste technieken op een nieuw aan te leggen ondergrondse infrastructuur wordt aangelegd. Het is dus niet te vergelijken met het geluid van de tram in bijvoorbeeld Amsterdam of Rotterdam. Langs het hele tracé worden de wettelijke normen in acht genomen. Wanneer het geluid boven de norm uitkomt, moeten maatregelen worden genomen, zoals isolatie van woningen.

En dan de genoemde bocht. Bij krappe bochten maakt een tram meer lawaai. Daarom wordt hiermee rekening gehouden bij het ontwerp. De bochten worden extra ruim aangelegd, met een boogstraal van 30 meter in plaats van 25 meter.

- **Vraag**

Klopt het dat het pand op de hoek Nieuweweg/Oostersingel moet worden gesloopt?

- **Antwoord**

Mogelijk moet er inderdaad één pand (deels) worden gesloopt op de hoek. Dit gebeurt in goed overleg met de eigenaar/bewoner.

- **Vraag**

Is de route over de Oostersingel veilig voor fietsers?

- **Antwoord**

De inpassing voor fietsers wordt beter dan de huidige situatie. De Oostersingel is onderdeel van de hoofdfietsroute. Op dit moment is er geen aparte fietsstrook. Met de komst van de tram zullen er twee fietsstroken worden aangelegd. De situatie voor de fietser wordt daarmee duidelijker en doet meer recht aan de functie als hoofdfietsroute. De ruimte wordt gecreëerd door aan de zuidkant van de Oostersingel (gedeelte ten zuiden van de Nieuwe St. Jansstraat) de huidige parkeerplaatsen (49 stuks) op te heffen.

Ook rijden er straks aanzienlijk minder auto's door de straat. Berekeningen wijzen uit dat er in 2020 zo'n 3500 auto's per dag door de Oostersingel rijden. Dat waren er in 2004 meer. De afname ontstaat door de knip bij de Bloemsingel en de nieuwe situatie op het Damsterdiep, die los van de tram gerealiseerd worden.



- **Vraag**

Is de kruising waar de UMCG-halte is gepland niet te druk?

- **Antwoord**

Dat is niet het geval. Dit komt mede door de knip bij de Bloemsingel. De locatie lijkt erg geschikt voor een halte. Ook omdat op de hoek, waar nu parkeerruimte is, in de toekomst een huisartsenpost komt.

- **Vraag**

Is er op de Oostersingel voldoende ruimte voor de tram?

- **Antwoord**

Ja. De ruimte is gecreëerd op verschillende manieren. De stoep aan de UMCG-kant wordt versmald. Het merendeel van de wandelaars zal de stoep aan de kant van de huizen gebruiken. Ook wordt parkeergelegenheid verplaatst/opgeheven. Daarnaast zullen de collectieve tuinen ter hoogte van de Kruitlaan – Walstraat (deels) verdwijnen. Deze zijn in eigendom van de gemeente.

- **Vraag**

Hoeveel parkeerplaatsen blijven er over op de Oostersingel?

- **Antwoord**

Hoeveel het er precies zijn wordt in het Voorlopig Ontwerp samen met bewoners en ondernemers van de Oostersingel verder uitgewerkt. Na besluitvorming over het Voorkeurstracé Lijn 2 onderzoekt het projectbureau hoeveel, waar en wanneer exact wordt geparkeerd. Als in de Oostersingel geen ruimte is die in de parkeervraag voorziet, kan compensatie gezocht worden in de omliggende straten. Momenteel zijn er 88 parkeerplaatsen. In het huidige schetsontwerp zijn er ongeveer 34 parkeerplaatsen minder opgenomen, maar in de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp kan dit dus nog veranderen. In het gedeelte tussen Damsterdiep en Hanzeplein zijn alle 28 parkeerplaatsen opgeheven. Tussen de Tuinstraat en de Walstraat verdwijnen in het huidige schetsontwerp ongeveer 6 van de 40 parkeerplaatsen. Tussen Walstraat en W.A Scholtenstraat kunnen alle 20 parkeerplaatsen blijven bestaan. Die worden naar de woningkant verplaatst.

- **Vraag**

Moeten er bomen weg?

- **Antwoord**

Het is helaas zo dat er bomen gekapt moeten worden om de trambaan aan te kunnen leggen. Bijvoorbeeld daar waar de halte komt. Er worden echter zoveel mogelijk bomen weer gecompenseerd rond het tramtracé, en, geeft wethouder Visscher aan, als dat niet lukt op andere plekken. In het Voorlopig Ontwerp zal te zien zijn waar bomen terug zullen komen.

- **Vraag**

Kun je bomen verplaatsen?

- **Antwoord**

Soms is dat mogelijk. Wethouder Visscher noemt de boom bij de Trompbrug tegenover de Oosterpoort. Het is echter niet altijd technisch mogelijk of financieel haalbaar. Bij de inventarisatie van bomen die gedaan is in het kader van het Voorkeurstracé Lijn 2 is verplaatsbaarheid van bomen al meegenomen.

- **Vraag**

Wat weet u van de toezegging van het UMCG aan buurtbewoners in het kader van de groenvoorziening?

- **Antwoord**

Wethouder Visscher adviseert om contact op te nemen met het UMCG om deze afspraken opnieuw in beeld te brengen. De aanwezige gemeenteambtenaar kan bevestigen dat er in het bestemmingsplan inderdaad een groenstrook met incidenteel bebouwing is opgenomen.



- **Vraag**

Hoe ziet een halte eruit?

- **Antwoord**

Een perron is ongeveer 4 meter breed, 40 meter lang en 30 cm hoog. In het Voorkeurstracé Lijn 2 is alleen nog maar de plek gereserveerd. Pas in de aanbestedingsfase worden er eisen geformuleerd zoals wel of geen reclame, wel of niet overdekt, etc.

- **Vraag**

Hoeveel sporen komen er bij de halte Bloemsingel te liggen bij de koppelingsvariant?

- **Antwoord**

Dat wordt nog uitgewerkt; voorlopig lijkt het er op dat er twee sporen met wissels komen en geen vier.

- **Vraag**

Worden de tuinen in de E. Thomassen á Thuessinklaan opgeheven?

- **Antwoord**

Deze laan gaat er groener uitzien met de komst van de tram. Het asfalt kan worden vervangen door de tram in een grasbaan in het midden van de straat te plaatsen, met aan weerskanten in de groene baan een bomenrij. De collectieve voortuinen moeten verdwijnen. Deze grond is in eigendom van de gemeente.

- **Vraag**

Waarom kan de tram niet over de A.Deusinglaan? Is het zeker dat het UMCG daar een protonenbak gaat bouwen?

- **Antwoord**

Dhr. Van Riemsdijk (projectleider CiBoGa bij de gemeente), die in de zaal zit geeft aan dat een tracé via de A. Deusinglaan niet mogelijk is. Want deze weg wordt binnenkort al onderdeel van het UMCG-terrein. Het UMCG-terrein wordt dan begrensd door de nieuwe Vrydemalaan. Op de hoek van de A. Deusinglaan en de S.S. Rosensteinlaan heeft het UMCG de bewuste protonenbunker gepland. En dit is de enige plek op het terrein waar een dergelijk gebouw geplaatst kan worden, vanwege de omvang en de benodigde diepte ervan. Samen met nog een ander ziekenhuis is het UMCG in de race of zij de behandelingsmethode mogen toepassen waarvoor de bunker nodig is. Besluiten hierover waren al genomen toen het tracéonderzoek voor Lijn 2 werd gestart.

- **Vraag**

Hoe kan het dat het Voorkeurstracé Lijn 1 al is vastgesteld en dat nu toch over de Koppelingsvariant kan worden gesproken?

- **Antwoord**

Deze variant is voortgekomen uit de inspraak en is daarmee een goed voorbeeld dat wordt geluisterd naar wat er wordt ingebracht. Bovendien vragen we in de nu lopende inspraakronde juist uitdrukkelijk om uw mening te geven over deze nieuwe variant. Wethouder Visscher benadrukt dat het in een vroegtijdig stadium voorleggen van plannen, voor- én nadelen kent. Nog niet alle vragen kunnen concreet worden beantwoord. En het spreekt ook voor zich dat niet iedereen voorstander zal zijn van de plannen. Maar laat u toch vooral weten wat uw mening is.

- **Vraag**

Maakt de Koppelingsvariant het tramnetwerk flexibeler?

- **Antwoord**

Ja, met één overstap kunnen nu extra bestemmingen worden bereikt. Zo kun je bijvoorbeeld van Zernike naar Kardingereizen en andersom. Ook kan een eventuele stremming gemakkelijker worden opgevangen. De tram kan dan bij een calamiteit in de binnenstad tijdelijk over de Oostersingel rijden.

- **Vraag**

Is de bouwvolgorde al bekend?

- **Antwoord**

Nee. Om hinder zoveel mogelijk te beperken is een goede bouwfaserings noodzakelijk.



- **Vraag**

Moet er een extra tramvoertuig komen bij de Koppelingsvariant?

- **Antwoord**

Ja, en dit kan waarschijnlijk worden betaald doordat de tramlijnen in deze variant extra reizigers trekken. Tegelijkertijd levert een extra tram extra ruimte op in de dienstregeling. Dit biedt wellicht mogelijkheden voor een extra halte.

- **Vraag**

Waarom geen trolley of bus?

- **Antwoord**

De capaciteit per voertuig van de tram is groter, de tram is schoner (dan de bus) en de tram geeft een impuls qua stedelijke ontwikkeling.

- **Vraag**

Hoe breed is de tram?

- **Antwoord**

Een RegioTram is 2.65 m. Ter vergelijking: een bus is 2.50 m.

- **Vraag**

Is er bekend of er geluidsoverlast komt voor het appartementencomplex aan de Oostersingel?

- **Antwoord**

Een tram moet voldoen aan wettelijke normen. Als er sprake is van overlast die die normen overschrijdt, dan moet voorzien worden in oplossingen zoals gevelisolatie. In het kader van een Voorlopig Ontwerp zal op woningniveau worden onderzocht waar overlast te verwachten is. Dan komt ook het appartementencomplex aan de Oostersingel aan de beurt.

- **Vraag**

Is de tram rolstoelvriendelijk?

- **Antwoord**

Ja, door de gelijkvloerse instap, brede deuren en groot deel gelijkvloerse uitvoering van de tram is die goed toegankelijk voor minder validen en ook voor kinderwagens e.d. Ook de haltes worden rolstoelvriendelijk aangelegd met hellingbanen.

- **Vraag**

Het is toch zo dat hoe meer haltes je aanbiedt, hoe beter dat voor de reiziger is?

- **Antwoord**

Nee, want een extra halte betekent een extra stop en dus een langere reistijd. Voor veel reizigers is dat niet aantrekkelijk.

- **Vraag**

Welke bussen gaan waar rijden?

- **Antwoord**

Buslijnen die nu de op routes van de tram rijden worden opgeheven (de lijnen 3, 6 en een aantal regionale buslijnen). De routes van andere buslijnen worden aangepast zodat ze zo goed mogelijk aansluiten op de tram en zo weinig mogelijk op dezelfde route rijden als de tram. Lijn 7 en 8 in de Oosterparkwijk blijven gewoon bestaan om de wijk te ontsluiten. Deze lijnen en lijn 22 volgen in de omgeving van de binnenstad zuid/UMCG een andere route doordat er na de aanleg van tramlijn 1 geen bussen meer over de Grote Markt rijden.

- **Vraag**

Wat is het effect van de gemeenteraadsverkiezingen op de tram?

- **Antwoord**

Wethouder Visscher geeft aan dat de gemeenteraad destijds heeft gekozen voor een regiotram. En de gemeenteraad kent een zekere continuïteit. Maar de nieuwe gemeenteraad zal uiteindelijk besluiten of de tram er echt komt. Daarvoor moeten in elk geval nog een paar belangrijke vragen worden beantwoord. Zoals de vraag naar de kosten van aanleg en exploitatie.



Gespreksleider Ale Woudstra besluit de bijeenkomst met de opmerking dat er veel vragen zijn beantwoord. En dat er ook nog vragen open blijven. Deze zullen terugkomen op het moment dat er wordt gewerkt aan een Voorlopig Ontwerp. Hij bedankt een ieder voor zijn/haar positieve inbreng en aanwezigheid. Wellicht tot ziens op de Inspraakavond!