



## Kort verslag informatiebijeenkomst RegioTram

Datum: Maandag 15 maart 2010  
Locatie: Project RegioTram, Oosterstraat 56a te Groningen  
Tijd: 19.30 uur

Doelgroep: Omgeving Stationsgebied t/m Zuiderdiep + Gelkingestraat  
Aanwezig: 25 geïnteresseerden, gespreksleider mw. S. van der Meulen, dhr. R. van Vliet projectleider Voorlopig Ontwerp Lijn 1 en enkele medewerkers van project RegioTram

Simone van der Meulen, gespreksleider van de bijeenkomst heet allen van harte welkom. Er volgt een presentatie van Rob van Vliet, projectleider Lijn 1, waarin wordt ingegaan op het Voorlopig Ontwerp van Lijn 1 en het Voorkeurstracé 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). Kardinges is daarbij gekoppeld aan de Grote Markt, en Zernike aan het UMCG. De avond sluit af met een vragen- en discussieronde.

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

- **Vraag**

Wanneer is Lijn 2 klaar?

- **Antwoord**

De verwachting is in 2015/2016. Lijn 2 loopt ongeveer één jaar achter op Lijn 1.

- **Vraag**

Wat is de plek van voetgangers in de Herestraat?

- **Antwoord**

De Herestraat is een drukke winkelstraat. Het is de toegangsstraat naar het centrum van de stad. In de nieuwe inrichting is het eerste stuk van de Herestraat (tussen het Hereplein en het Zuiderdiep) alleen voor voetgangers en het openbaar vervoer toegankelijk. Er komt geen auto- en fietsverkeer.

- **Vraag**

Waar is het kruispunt van Lijn 1 en Lijn 2?

- **Antwoord**

In het idee van de Bewonersorganisatie Beijum kruisen de lijnen ter hoogte van de Bloemsingel, bij UMCG Noord. Beide lijnen zouden in die buurt een halte moeten krijgen. Waar de haltes exact zouden kunnen komen wordt nog onderzocht.

- **Vraag**

Heeft de tram van de Koppelingsvariant in spijtijden voldoende capaciteit voor studenten van en naar Zernike?

- **Antwoord**

Een tram vervoert twee keer zoveel reizigers als de huidige bus. De verwachting is dan ook dat er voldoende capaciteit is. Ook in spijtijden. De tramcapaciteit kan nog opgevoerd worden.

- **Vraag**

Kun je een extra coupé aan een tramstel koppelen?

- **Antwoord**

Dat is technisch mogelijk maar niet wenselijk: je hebt dan een tram van 80 meter lang en dat wordt een te zware belasting voor de stad.



- **Vraag**

Vormt het strengelspoor in de Oosterstraat een knelpunt?

- **Antwoord**

Nee, want zelfs bij een verdubbeling van de frequentie naar 16 trams per uur is de gewenste reistijd (18 minuten van Hoofdstation naar Zernike) haalbaar.

- **Vraag**

Staat de volgorde van aanleg ter discussie?

- **Antwoord**

Als gekozen wordt voor de Koppelingsvariant, verandert er het een en ander. Een aantal maanden vertraging mag dan wel worden verwacht, omdat een deel van het tracé dan nog op detail moet worden uitgewerkt. Verwachting is dat de aanleg van de tramlijn in het noorden van de stad begint.

- **Vraag**

Is de tram toegankelijk voor minder-validen?

- **Antwoord**

Ja, perrons en trams komen op hetzelfde niveau. Zo kunnen rolstoelers gemakkelijk de tram inrijden. De perrons zelf zijn met een hellingbaan toegankelijk. In de tram zelf wordt ruimte gereserveerd voor rolstoelers. Toegankelijkheid voor minder-validen is een vereiste, door de Wet toegankelijkheid openbaar vervoer.

- **Vraag**

Hoe zit het met de exploitatiekosten?

- **Antwoord**

Het geld voor de RegioTram wordt bijeengebracht door de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de Regio Groningen-Assen. Ook komt er geld uit de kaartverkoop. Daarnaast krijgt de gemeente Groningen jaarlijks een subsidie van het Rijk van ongeveer €9 miljoen. De tram is qua exploitatie goedkoper dan een bussysteem. In onderhoud is een tram wat duurder.

- **Vraag**

Wat kost een tramkaartje?

- **Antwoord**

Dat is nog niet precies bekend. Duidelijk is wel dat de tramtarieven vergelijkbaar zullen zijn met de tarieven van buskaartjes.

- **Vraag**

Verdwijnt het losse kaartje?

- **Antwoord**

Ja, in de toekomst reizen we met de OV-chipkaart. Ook in de bus en de trein.

- **Vraag**

De OV-studentenkaart levert toch geen kaartjesgeld op? En wat als de OV-kaart voor studenten wordt afgeschaft?

- **Antwoord**

Ook voor de OV-studentenkaart ontvangt de gemeente geld, in dit geval van het Rijk. De verwachting is dat ook na eventuele afschaffing van de OV-studentenkaart een groot deel van de studenten – met name uit de regio – nog steeds gebruik zullen maken van het openbaar vervoer.

- **Vraag**

Maakt een bus meer herrie dan een tram?

- **Antwoord**

Ja, over het algemeen wel. In de binnenstad, waar de snelheid van de tram laag is, zal er aanmerkelijk minder geluid worden veroorzaakt. Ook in de bochten in de binnenstad is de tram stiller dan de huidige bus. Gaat een tram 50 km/pu of sneller, dan produceert een tram meer decibellen dan een bus.



- **Vraag**

IJzer op ijzer betekent toch herrie?

- **Antwoord**

De tram in Groningen wordt aangelegd met de nieuwste technieken waardoor de geluidsbelasting niet meer te vergelijken is met vroeger. Goed onderhoud is uiteraard een vereiste.

- **Vraag**

Vermindert het woongenot langs het tracé?

- **Antwoord**

Als het een woning betreft die nu langs een bustracé ligt, dan betekent het in de meeste gevallen juist een verbetering.

- **Vraag**

Wordt bij de aanleg rekening gehouden met de bodemsoort?

- **Antwoord**

Ja. Soort ondergrond en ondergrondse infrastructuur zijn al in beeld gebracht. De tramrails komt namelijk in een soort betonnen fundering, waaronder geen leidingen, kabels of riolering meer mogen liggen.

- **Vraag**

Wie bepaalt of er sprake is van geluidsoverlast?

- **Antwoord**

In de Wet geluidhinder staan de objectieve geluidsnormen. Het is dan een kwestie van meten. Dit gebeurt door een extern bureau. De onderzoeksresultaten die naar verwachting in het najaar gereed zijn, zijn onderdeel van de bestemmingsplanprocedure. Deze resultaten zijn dus voor iedereen in te zien. Als er sprake is van overschrijding van geldende normen, dan moeten er maatregelen getroffen worden zoals gevelisolatie en/of dubbelglas. Dit is wettelijk geregeld.

- **Vraag**

Wanneer starten de bouwwerkzaamheden voor de tram in het gebied naar de Herebrug?

- **Antwoord**

Dat is nog niet te zeggen. Het zou 2013/2014 kunnen zijn dat de werkzaamheden in de binnenstad beginnen. Maar dit ligt weer anders als gekozen wordt voor de Koppelingsvariant.

- **Vraag**

Wat is de tijdsplanning?

- **Antwoord**

In juni/juli 2010 is de besluitvorming in Gemeenteraad en Provinciale Staten van Groningen gepland over het Voorlopig Ontwerp Lijn 1 en het Voorkeurstracé Lijn 2. De besluitvorming is mede op basis van de kostenraming die dan bekend is. Als Gemeenteraad en Provinciale Staten akkoord zijn, kan worden begonnen met de aanbesteding. Nadat de Europese aanbesteding begin 2011 is afgerond, zal er van 2012 tot en met 2014 worden gebouwd aan Lijn 1.

- **Vraag**

Kunnen bezwaren de bouw vertragen?

- **Antwoord**

Ja. Als een concept-bestemmingsplan ter visie wordt neergelegd, kunnen bezwaren volgen. Er kunnen processen volgen tot aan de Raad van State.

- **Vraag**

Hoe worden de bewoners van panden op het Glaudéterrein geïnformeerd over bouw?

- **Antwoord**

Het project RegioTram informeert huiseigenaren. In het geval van de panden langs het Herewegviaduct, is de gemeente Groningen huiseigenaar. De gemeente bepaalt hoe lang de huizen hier gebruikt kunnen worden.



- **Vraag**

Hoe ziet het kruispunt bij de Herebrug er uit?

- **Antwoord**

Met de komst van de tram wordt de Herebrug afgesloten voor autoverkeer. Bus, tram en fietsers blijven. Het fietspad aan de zuidzijde van de Stationsweg opgeheven. Aan de noordzijde komt hier een tweerichtingsfietspad voor terug. Voor fietsers wordt met verkeerslichten een veilige oversteekplaats gecreëerd, op de plaats waar fietser en tram elkaar kruisen.

- **Vraag**

Is de Herebrug geschikt voor de tram?

- **Antwoord**

Het brugdek zal aangepast moeten worden. Constructietechnisch gezien zijn er waarschijnlijk geen aanpassingen nodig.

- **Vraag**

Gaat de Herebrug vaak open bij komst van de tram?

- **Antwoord**

De Herebrug over het verbindingskanaal is onderdeel van de staande mastroute (een vaarroute voor boten met een staande mast). In de zomermaanden staat de brug dus geregeld open. Dit zal beperkt moeten worden qua duur (maximaal 4 minuten) en qua frequentie. Eén van de mogelijkheden is het in konvooi varen en de lengte van de konvooien aanpassen. Een andere mogelijkheid is de brug technisch aanpassen zodat het openen en sluiten sneller gaat.

- **Vraag**

Vormen wachtende trams voor de Herebrug een obstakel voor het overige verkeer?

- **Antwoord**

Nee, er is in het ontwerp ruimte voor de tram om te wachten.

- **Vraag**

Wat verandert er op het Hoofdstation?

- **Antwoord**

In het Raamwerk Regiorail is beschreven welke infrastructurele maatregelen er moeten komen. En dat beperkt zich niet tot het aanleggen van een tramlus voor Lijn 1 en Lijn 2 ter hoogte van perron 1B.

- De regionale treinverbindingen moeten gekoppeld worden;
- Er komen meer treinen per uur richting Zwolle en Leeuwarden;
- Er moet rekening gehouden worden met nieuwe spoorlijnen naar Veendam en Heerenveen.

Die maatregelen kunnen niet met de huidige indeling van het Hoofdstation. Om alle perrons goed bereikbaar te houden moet een nieuwe looproute over of onder de sporen komen.

Er zijn oplossingsmogelijkheden voor de korte en lange termijn. Hoe die exact worden is momenteel nog onderwerp van onderzoek.

### **Vraag**

Is er aan gedacht om de tram voor het Hoofdstation heen en weer te laten gaan in plaats van een lus aan de achterkant?

- **Antwoord**

Daar is geen ruimte voor: je hebt hiervoor vier sporen nodig, en dat past niet in combinatie met het busstation.

- **Vraag**

Verdwijnt de fietsenstalling op het Hoofdstation?

- **Antwoord**

Waarschijnlijk niet. Gedacht wordt aan ondergrondse uitbreiding.



- **Vraag**

Hoe wordt de overlast tijdens de bouw beperkt?

- **Antwoord**

Met de aanleg van de tram gaat er veel veranderen. De overlast die hiermee gepaard kan gaan, moet zoveel mogelijk worden beperkt.

- Door er voor te zorgen dat woningen, winkels en bedrijven zo goed mogelijk bereikbaar blijven;
- Door de werkzaamheden per straat zo snel en efficiënt mogelijk uit te voeren;
- Door te zorgen voor alternatieve routes voor bussen, auto's, fietsers en voetgangers tijdens de werkzaamheden;
- Door planschade vergoeding, vergoeding voor schade aan panden en mogelijk omzetverlies voor ondernemers;
- Door tijdige en duidelijke communicatie over de werkzaamheden.

- **Vraag**

Kan de Herebrug binnen 4 minuten open zijn?

- **Antwoord**

Ja. Wel is in het ontwerp het mogelijk sneller openen van de brug meegenomen.

- **Vraag**

Kunnen auto's straks nog over de Herebrug de stad in en uit?

- **Antwoord**

Nee, de Herebrug wordt afgesloten voor autoverkeer. Auto's moeten een alternatieve route kiezen van en naar de binnenstad via de Emmabrug of de Oosterbrug.

- **Vraag**

Wordt de Werkmanbrug (bij het Groninger Museum) fietsvrij?

- **Antwoord**

Nee.

- **Vraag**

Hoeveel trams komen er?

- **Antwoord**

Naar verwachting twaalf tramvoertuigen. Zowel voor Lijn 1 als Lijn 2 rijden er in de spits acht trams per uur. Voor die dienstregeling is de aanschaf van twaalf tramvoertuigen noodzakelijk.

- **Vraag**

Waar staan de trams 's nachts?

- **Antwoord**

In de remise op Zernike.

- **Vraag**

Is een remise op het Hoofdstation een optie geweest?

- **Antwoord**

Nee. Er is daar geen ruimte beschikbaar.

- **Vraag**

Waar is het fietspad aan het Gedempte Zuiderdiep?

- **Antwoord**

Aan de zuidzijde (de kant van de Albert Heijn).



- **Vraag**

Waar blijft het groeiende aantal auto's?

- **Antwoord**

Het antwoord is afhankelijk van de herkomst van de auto. Auto's uit de regio kunnen parkeren bij een P+R en gaan richting stad met de trein. Auto's kunnen ook parkeren aan de rand van de stad bij een P+R en met de tram de stad in reizen.

Wil men toch verder de stad in met de auto? Dan kan de automobilist naar een beperkt aantal parkeergarages in de stad. De belangrijkste garages voor deze groep zijn die van de Rademarkt en Oostzijde Grote Markt.

Ale Woudstra bedankt de aanwezigen voor hun aandacht en inbreng. Hij nodigt iedereen van harte uit om aanwezig te zijn op één van de Inspraakavonden die op 22 en 23 maart a.s. in de Martinikerk te Groningen plaatsvinden.