



Kort verslag informatiebijeenkomst RegioTram

Datum: Donderdag 18 maart 2010
Locatie: Reitdiepcollege, Eikenlaan te Groningen
Tijd: 19.30 uur

Doelgroep: Omgeving Zonnelaan, winkelcentrum Paddepoel en Zernike
Aanwezig: 60 geïnteresseerden, wethouder Frank de Vries, gespreksleider dhr. A. Woudstra, dhr. R. van Vliet projectleider Voorlopig Ontwerp Lijn 1 en enkele medewerkers van project RegioTram

Ale Woudstra, 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. 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 Bloemensingel). 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**

Waarom een tram?

- **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 bijna 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**

Hoe kan het dat bij krimp in de bevolkingsgroei in de regio, er toch meer reizigers verwacht worden?

- **Antwoord**

Krimp in de regio betekent dat diverse functies daar gaan verdwijnen (zorginstellingen, onderwijsinstellingen, banken, etc.). Bewoners uit de regio zullen voor voorzieningen afhankelijker worden van de stad. Dit veroorzaakt groei in het verkeer richting de stad. Zowel het auto- als het OV-gebruik zal toenemen.

- **Vraag**

Is 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 één rail met bovenleiding, niet onderzocht. Maar ook zonder onderzoek kan gesteld worden dat de aanleg niet veel goedkoper zal zijn. De ondergrondse infrastructuur moet namelijk – net als bij de tram – aangepakt worden. Verder heeft de Translohr wel dezelfde capaciteit, maar het voertuig is langer. De haltes moeten dus ook langer worden, wat moeilijker inpasbaar is in de stad.

Daarnaast kan de Translohr niet op bestaand spoor de regio inrijden. Dat betekent dat provincie Groningen en de Regio Groningen- Assen niet financieel zullen bijdragen aan de kosten.



- **Vraag**

Waarom kan de tram niet over bestaand spoor van het Hoofdstation naar het Zernike rijden?

- **Antwoord**

Dit tracé is tijdens de afweging van tracémogelijkheden afgefallen, ondermeer vanwege de hoge investerings- en exploitatiekosten. Er zou fors geïnvesteerd moeten worden in de bestaande spoorwegovergangen, die moeten vrijwel allemaal ongelijkvloers gemaakt worden vanwege geldende veiligheidseisen.

- **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**

Wat gaat een tramkaartje kosten?

- **Antwoord**

Uitgangspunt is hetzelfde tarief als een buskaartje.

- **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 jaarlijk 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**

Is er steun van Prorail en NS voor de plannen?

- **Antwoord**

Met zowel Prorail als NS Reizigers wordt overlegd; beide steunen de plannen, mits aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan.

Het gebruikte materieel moet voldoende stevig zijn, het veiligheidssysteem moet worden aangepast, de perrons moeten worden aangepast en er moet voldoende rails beschikbaar zijn om goede dienstverlening van trein en tram te garanderen.

- **Vraag**

Waarom is/wordt er geen referendum gehouden?

- **Antwoord**

Een referendum kan door burgers worden aangevraagd aan het begin van het traject, op het moment dat de startnotitie is gemaakt. Hiervan is bij het project RegioTram geen gebruik gemaakt. Er zijn nu geen mogelijkheden meer om een referendum aan te vragen.

- **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**

Waarom is gekozen voor een fietspad in twee richtingen aan de noordzijde van de Eikenlaan, de voorzieningen liggen allemaal aan de zuidzijde en het levert gevaarlijke situaties op.

- **Antwoord**

Voor deze oplossing is gekozen o.a. vanwege veiligheid – fietsers hoeven op deze manier maar één keer de trambaan over te steken. Ook de bereikbaarheid van de huizen aan de noordzijde voor hulpdiensten is gegarandeerd en de woningen hebben minder overlast van tram- en autoverkeer.

- **Vraag**

Waarom is gekozen voor rotondes met een fietsring er omheen?

- **Antwoord**

Dit is de wijze waarop veel van de rotondes in de stad zijn ingericht. Dit schept duidelijkheid. Fietsers hebben overal voorrang op deze fietsring, behalve wanneer de tram passeert.

- **Vraag**

Hoe wordt het verdwijnen van parkeerplaatsen opgelost?

- **Antwoord**

Het project RegioTram zal parkeerplaatsen die verdwijnen zoveel mogelijk compenseren. Zo worden de parkeerplaatsen die aan de Zonnelaan verdwijnen elders gecompenseerd, met name in de Meteorstraat en de Algolaaan.

- **Opmerking**

De bewoners zouden graag zien dat de groene strook in het midden van de Zonnelaan smaller wordt, zodat parkeren langs de huizen mogelijk blijft.

Het project RegioTram zegt toe hier nog eens goed naar te kijken.

- **Opmerking**

Veel vragen en opmerkingen worden gesteld en gemaakt over buslijn 5, de handhaving daarvan, de route van lijn 5 en de afstand tot de tramhaltes. De aanwezigen pleiten voor een tramhalte aan de Zonnelaan, zodat de tram ook bereikbaar is voor de bewoners van de wijk, die vooral bestaat uit veel ouderen. Men vraagt de nieuwe route van lijn 5, inclusief de haltes en de frequentie zsm bekend te maken.

De wethouder zegt toe de mogelijkheden voor een extra halte aan de Zonnelaan serieus te onderzoeken.

Ale Woudstra bedankt de aanwezigen voor hun aandacht en positieve 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.