



Kort verslag informatiebijeenkomst RegioTram

Datum: Vrijdag 19 maart 2010
Locatie: Project RegioTram, Oosterstraat 56a te Groningen
Tijd: 16.00 uur

Doelgroep: Omgeving Binnenstad-Noord: Oosterstraat tot Boterdiep incl. Turfsingel
Aanwezig: Acht geïnteresseerden, gespreksleider A. Woudstra, projectleider dhr. R. van Vliet en enkele medewerkers 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 komt het tracévoorstel van de Bewoners Organisatie Beijum aan de orde. 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. Er wordt afgesloten met een vragen- en discussieronde. Dit is een kort verslag waarin vragen en opmerkingen van bezoekers en de antwoorden zijn opgenomen.

- **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. De stuurgroep RegioTram vindt dit idee zeer de moeite waard en heeft het project RegioTram gevraagd deze variant verder uit te werken. De variant kent voor- en nadelen. Om een goede afweging te kunnen maken is meer onderzoek nodig. Ook de mening van inwoners en organisaties wordt daarbij betrokken.

- **Vraag**

Hoe groot is een tram ten opzichte van een bus?

- **Antwoord**

Een tram is 2.65 m breed, een bus 2.50. De tram is ongeveer 40 meter lang, een gewone bus is 12 meter lang en een gelede bus is 18 meter lang. De tram heeft meer capaciteit, hij vervoert dus meer mensen in één keer. Dat betekent dat er meer bussen verdwijnen dan er trams voor terugkomen. Dat zorgt voor een rustiger beeld in de compacte binnenstad.

- **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**

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**

Hoe is de hoofdfietsroute van Grote Markt naar Hoofdstation?

- **Antwoord**

De Gelkingestraat wordt een gecombineerde fiets- en wandelstraat. Fietsers in noord-zuidrichting steken vanuit de Oude Ebbingestraat de Grote Markt over en gaan door de Gelkingestraat richting het Gedempte Zuiderdiep. Daarna fietst men aan de zuidzijde van het Gedempte Zuiderdiep verder richting Hoofdstation. Het fietspad aan de noordzijde van het Gedempte Zuiderdiep wordt opgeheven. Dan volgt de Herestraat. Om veiligheidsredenen is in de nieuwe situatie fietsen niet meer mogelijk tussen de Herebinnensingel en het Gedempte Zuiderdiep. Het fietspad aan de zuidzijde van de Stationsweg wordt opgeheven. Aan de noordzijde komt een tweerichtingsfietspad.

- **Vraag**

Moet de Herebrug worden vervangen?

- **Antwoord**

Het dek van de brug moet in elk geval worden vervangen.

- **Vraag**

Zijn de kaarten via de website op te vragen?

- **Antwoord**

Ja; het Kaartenboek Voorlopig Ontwerp Lijn 1 (pdf) vindt u in de bibliotheek van de website www.regiotram.nl.

- **Vraag**

Is er kans op botsingen van trams in de Oosterstraat als er een stroomstoring is?

- **Antwoord**

Het systeem wordt zo aangelegd dat stroomstoringen niet zullen leiden tot botsingen.

- **Vraag**

Hoe hard rijdt de tram in de binnenstad?

- **Antwoord**

Ongeveer 15 km per uur.

- **Vraag**

Hoeveel haltes zijn er tussen Hoofdstation en de Oosterstraat?

- **Antwoord**

Eén: op het Zuiderdiep.

- **Vraag**

Hoe ziet het wegdek in de Oosterstraat eruit?

- **Antwoord**

De trambaan krijgt hier een stoeprandje van zo'n 4 à 5 cm hoog, die het onderscheid maakt tussen rijbaan en stoep. Ter vergelijking: een gewone stoeprand is 12 à 15 cm hoog. Verkeer voor laden en lossen kan hier makkelijk overheen rijden. Over de gehele breedte wordt het wegdek gevormd door steentjes, het asfalt verdwijnt. Zo wordt duidelijk dat het voetgangersgebied is.

- **Vraag**

Blijft de verkeerslichteninstallatie bij de Maagdenbrug?

- **Antwoord**

Ja.



- **Vraag**

Komt er een brug náást de Maagdenbrug?

- **Antwoord**

De Maagdenbrug is ongeveer 15 meter breed. Voor de aanleg van de tramlijn zou dit verbreed moeten worden naar 25 meter. Dat zou kunnen door er een lichte metalen constructie naast te bouwen. In het huidige ontwerp is rekening gehouden met een hefbrug.

- **Vraag**

Is de Maagdenbrug een monument?

- **Antwoord**

Nee, de brug zelf niet. De kades zijn wel Rijksmonument.

- **Vraag**

Bij de Koppelingsvariant gaat de tram rechtdoor over de Maagdenbrug. Is er een kosteninschatting gemaakt wat dit kost ten opzichte van het aanpassen van de kades als de tram moet afbuigen?

- **Antwoord**

De grove raming is dat dit enkele miljoenen minder kost. De meerkosten van de bocht over de Turfsingel zitten niet alleen in het aanpassen van de kades, maar ook in het verplaatsen van woonschepen. Het tankstation moet verdwijnen. Het monumentale gebouw blijft staan.

- **Vraag**

Hoe zit het met de verkeersdoorstroming op de Turfsingel met de tram?

- **Antwoord**

In het VO Lijn 1 buigt de tram linksaf over de Maagdenbrug richting de Turfsingel en komt dan samen met het autoverkeer. De Turfsingel wordt een druk punt waar de tram met de auto gecombineerd wordt. Maar door veranderingen in de omgeving van het UMCG is de verwachting dat het autoverkeer hier afneemt.

- **Vraag**

Waar rijdt de auto op het Kattenhage?

- **Antwoord**

Hier wordt de trambaan aangelegd als straatspoor. De rijbaan bestaat uit een ruimte die wordt gedeeld door de tram (in twee richtingen), de auto (in noordelijke richting) en de fiets (in twee richtingen). Als de tram rijdt, rijden er geen bussen meer door het Kattenhage.

- **Vraag**

Kunt u een toelichting geven op het plaatje met het verlaagde voetpad tussen water en tram?

- **Antwoord**

Het idee is om bij de Turfsingel de nieuwe kademuur te voorzien van een soort vlonder waarop voetgangers aan de waterkant kunnen lopen. Het wordt dan een aantrekkelijke wandelroute langs het water naar het Boterdiep.

- **Vraag**

Gaat kort parkeren verdwijnen voor de winkels in het Ebbingekwartier?

- **Antwoord**

Die uitwerking is nog niet gedaan maar de wens van de winkeliers is duidelijk: zij willen dat het kort parkeren blijft. De projectorganisatie praat daar nog over met de ondernemersvereniging.

- **Vraag**

Kan de tram in twee richtingen door het Kurkstraatje?

- **Antwoord**

Ja. Het Kurkstraatje is in de nieuwe situatie alleen bestemd voor trams en voetgangers. Het is er op sommige plaatsen erg smal, maar er is voldoende ruimte voor de voetgangers.



- **Vraag**

Waar rijden de auto's op het Boterdiep?

- **Antwoord**

Hier is het straatspoor; dat wil zeggen dat de tram en de auto gebruik maken van dezelfde baan.

- **Vraag**

Wat zijn de voordelen van de Koppelingsvariant?

- **Antwoord**

Een eerste, zeer voorlopige beoordeling leidt tot deze voordelen:

- Extra reismogelijkheden: met de tram van Zernike, Paddepoel en Selwerd naar Kardinge, en omgekeerd, via een overstap ter hoogte van de Bloemsingel. Hierdoor trekt de tram meer reizigers.
- Je kunt de tracédelen anders aan elkaar verbinden, bijvoorbeeld bij stremmingen/evenementen in de binnenstad.
- Kortere reistijd tussen Hoofdstation en Zernike: de route over de Oostersingel is sneller dan die door de binnenstad. Dat biedt mogelijkheden voor een extra halte, bijvoorbeeld aan de Zonnelaan.
- Kardinge krijgt een directe verbinding met de Grote Markt.
- Beijum en Lewenborg krijgen één overstap naar de Grote Markt, in plaats van twee: alleen bij Kardinge.

- **Vraag**

Is het niet raar dat de Koppelingsvariant in deze inspraakperiode wordt meegenomen?

- **Antwoord**

Het idee van de BOB kwam op pas nadat de gemeenteraad in juni 2009 het tracé van Lijn 1 had vastgesteld. Al veel eerder had de gemeenteraad besloten dat Lijn 1 het Hoofdstation moet verbinden met de binnenstad en Zernike. Dan lijkt het eigenaardig om in 2010 te overwegen om de lijn tussen Hoofdstation en Zernike over de Oostersingel te laten rijden; een geheel ander tracé. Maar er zijn goede redenen om het voorstel van de BOB toch te bestuderen, en bij de inspraak te betrekken. De eerste reden is dat de gemeenteraad in juni 2009 heeft aangegeven de aanleg van de tweede tramlijn te willen versnellen, om de bereikbaarheid van het UMCG te verbeteren. Het UMCG is steeds moeilijker te bereiken, door de groei van het aantal patiënten, studenten en personeelsleden en de steeds grotere drukte op de weg. De tweede reden is dat door een gezamenlijke halte ter hoogte van de Bloemsingel een netwerk van tramverbindingen ontstaat. Dat koppelt belangrijke bestemmingen als Zernike, het UMCG en Kardinge aan elkaar. Dat maakt het mogelijk tracédelen in uitzonderlijke gevallen anders aan elkaar te verbinden, bijvoorbeeld bij blokkades op de gewone lijnen, of bij evenementen. Daarom laten we de Koppelingsvariant meelopen in het inspraakproces en gaan ondertussen de onderzoeken en berekeningen naar deze variant door.

- **Vraag**

Waarom is gekozen voor tracé Lijn 2 over het Gedempte Kattendiep?

- **Antwoord**

Een uitgebreide beoordeling van de omgeving Kattendiep kunt u terugvinden in het document Voorkeustracé Lijn 2, te vinden in de bibliotheek van www.regiotram.nl. De vraagsteller betreurt vooral dat de historische stadsstructuur hier niet wordt gehandhaafd. De projectorganisatie erkent dat voor het autoverkeer de historische structuur niet wordt gevolgd. Ze tekent daar bij aan dat de toename van het verkeer dat niet toelaat. Dit zou een zware belasting zijn voor de Steentilstraat. Voor fietsers wordt de historische invalsroute van de stad wel gebruikt.

- **Vraag**

Gaven de ondernemers in de Steentilstraat de voorkeur voor een tram door hún straat?

- **Antwoord**

Nee.



- **Vraag**

Wat is de snelheid van de tram op het Boterdiep?

- **Antwoord**

Ongeveer 30 km per uur.

- **Vraag**

Moet de riolering weg waar de tram gaat rijden?

- **Antwoord**

De tram moet altijd door kunnen rijden, ook bij mankementen van of onderhoud aan de ondergrondse infrastructuur. Die moet dus vrijwel overal worden verlegd.

- **Vraag**

Hoe lang duurt de bouw?

- **Antwoord**

De verwachting is dat in 2011 wordt begonnen met de bouw en dat in 2014 de eerste tram rijdt.

- **Vraag**

Is dubbelspoor in de Oosterstraat nu uitgesloten?

- **Antwoord**

Ja, als wordt ingestemd met het voorstel zoals dat er nu ligt is dubbelspoor uitgesloten.

- **Vraag**

Kan bij de Koppelingsvariant de noordelijke halte aan het Boterdiep nog wat noordelijker?

- **Antwoord**

Dat past helaas niet. Wel wordt gekeken naar de zuidelijke halte; omdat die niet te dicht bij de andere halte moet liggen.

- **Vraag**

Is de frequentie van Lijn 1 en Lijn 2 gelijk?

- **Antwoord**

Ja, acht keer per uur. Bij de Koppelingsvariant zijn de lijnen evenwichtiger gevuld, wat de exploitatie ten goede komt.

- **Vraag**

Van hoe laat tot hoe laat rijdt de tram?

- **Antwoord**

Uitgangspunt is dat de tram dezelfde tijd aanhoudt als de bus.

- **Vraag**

Krijgt de tram een klingel?

- **Antwoord**

De bestuurder rijdt op zicht en zal een geluidssignaal hebben om te waarschuwen als dat nodig is. Of dat een klingel wordt of een toeter, daar is nu nog niets over te zeggen.

- **Vraag**

Hoe lang is een tram?

- **Antwoord**

Een tram is zo'n 40 meter.

- **Vraag**

Maakt de tram herrie?

- **Antwoord**

Het geluid van een tram is afhankelijk van het type materieel, type rails, rijsnelheid, onderhoud en het ontwerp van de lijn. Bij krappe bochten maakt een tram meer lawaai. Hiermee wordt dan ook goed



rekening gehouden bij het ontwerp: de tram krijgt ruime bochten. De snelheid van de tram kan in de bocht worden aangepast.

- **Vraag**

Als wordt gekozen voor de Koppelingsvariant, wat zijn dan de plannen voor het CiBoGa-terrein?

- **Antwoord**

Dat is nu nog niet helder in beeld.

Gespreksleider Ale Woudstra bedankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng.