

*Beijumkrant 25-2-2010*

# Collegereinthousiast over koppelingsplan BOB

Op 12 februari presenteerde het College van B&W drie plannen voor de tram. De beide eerste plannen werden verwacht. Het Voorlopig Ontwerp van Lijn 1 - waarin gedetailleerd staat hoe de tram door elke straat gaat - en de Tracékeuze voor Lijn 2. Dat de keus is gevallen op een route over Damsterdiep en Oostersingel pal langs de hoofdingang van het UMCg, is niet verrassend. Het ziekenhuis, als zeer grote werkgever en voor duizenden bezoekers per dag een bestemming, is altijd al genoemd als tussensop. Ook zeer veel partijen in de gemeenteraad vonden dat de tram niet alleen langs het UMCg moest, maar juist ook langs de hoofdingang.

Het meest verrassende was een derde voorstel. Onder de noemer 'koppelingvariant' wordt het voorstel overgenomen dat de Bewonersorganisatie Beijum (BOB) heeft ingediend. Volgens dat plan gaat de tram naar Zernike via Damsterdiep en Oostersingel en de tram naar Kardinge door Oosterstraat en Grote Markt. Dat lijkt haaks te staan op de eerste twee plannen, maar dat de plannen zo in elkaar zijn geschoven heeft vooral een technische reden; de beide tracés zijn nu niet meer precies gelijk aan de beide routes van de tram. Op deze wijze kan het idee van de BOB worden overgenomen zonder alles overhoop te gooien.

sen de tramlijnen door bijvoorbeeld de W.A. Scholtenstraat is niet nieuw. Die koppeling was bedoeld om bij calamiteiten in het centrum ervoor te zorgen dat de tram naar Zernike dan via de Oostersingel kon omrijden. Ook konden lege tramstellen van de route misje bij Zernike via dit koppeldrukje naar Kardinge en hoeft dat niet via de Grote Markt of het Zuidoostersingel en Kardinge. Maar als je nu de tram naar Zernike altijd via Damsterdiep en Oostersingel naar Zernike laat rijden? En de tram naar Kardinge via de Grote Markt? Dan kruisen de beide trams elkaar in de buurt van de Bloemstraat en kun je daar overstrappen. Zodat je bijvoorbeeld vanuit Kardinge daar al naar Zernike kan en niet pas vanaf het Zuiderdiep. Dat is de essentie van het voorstel van de BOB wat nu door het College is overgenomen. Ook voor andere delen van de stad is dit plan grotendeels een verbetering. Je kan dus stellen dat er niet alleen maar twee lijnen worden aangelegd, maar dat er zo een begin gemaakt wordt met een netwerk.

Omdat men rond Boterdiep en Nieuwe Ebbingstraat toch graag de tram wil, blijft men wel zo dicht mogelijk bij de al geplande route en wordt er niet gekozen om de hele Bloemsingel te volgen. Omdat de Bloemstraat écht te smal is, komt er nu een nieuwe straat over het CBOGaterrein. Bij 2 van de 4 varianten kan worden overgestapt in die nieuwe straat, in de 2 andere varianten op de Bloemsingel. En als er gekozen wordt om via de W.A. Scholtenstraat te rijden, hoeft de Maagdenbrug niet meer te worden verbreed en blijft de hele diepening tramvrij.

Wat betekenen de plannen voor Beijum en Lewenborg? Het belangrijkste deel van de route staat nu vast. Er is alleen nog geen zekerheid over het stuk tussen Bloemsingel en Kardinge. Het College heeft het liefst een route door de Vinckenstraat, maar probeert het geld voor de nieuwe brug die dan nodig is, op een andere manier te vinden. Als die brug toch uit de bestaande tramgelden betaald moet worden, is de kans groot dat de tram over de huidige busbaan gaat rijden.

Het idee van een koppeling tussen de tramlijnen door bijvoorbeeld de W.A. Scholtenstraat is niet nieuw. Die koppeling was bedoeld om bij calamiteiten in het centrum ervoor te zorgen dat de tram naar Zernike dan via de Oostersingel kon omrijden. Ook konden lege tramstellen van de route misje bij Zernike via dit koppeldrukje naar Kardinge en hoeft dat niet via de Grote Markt of het Zuiderdiep.

De tram gaat tot Kardinge. Door trekken naar Lewenborg en Beijum is voorlopig niet aan de orde. De aanleg is te duur en er zijn te weinig passagiers om de exploitatie rond te krijgen, kregen we te horen, hoewel er nog geen antwoord is op onze vraag hoe hoog die kosten precies zijn. Door trekken tot de Kluisverboom levert ook te weinig op en is voor Lewenborg ook geen oplossing omdat de bus toch moet blijven rijden. Totdat de tram ooit wel wordt doorgetrokken moeten we vanuit Beijum en Lewenborg met de bus naar Kardinge. Waar schijnlijk gaat de bus pendelen

tussen Beijum, Kardinge en Lewenborg. Om de wachttijd zo kort mogelijk te houden, krijgen we wel een bus op elke tram, één op één. Als de tram overdag een frequentie krijgt van 8 per uur, rijden er ook 8 bussen naar Kardinge zodat je nooit lang hoeft te wachten bij de overstap. En je hoeft nauwelijks meer op de klok te kijken of er wel een bus gaat, want bij 8 trams per uur, komt er elke 7,5 minuut een bus door de wijk.

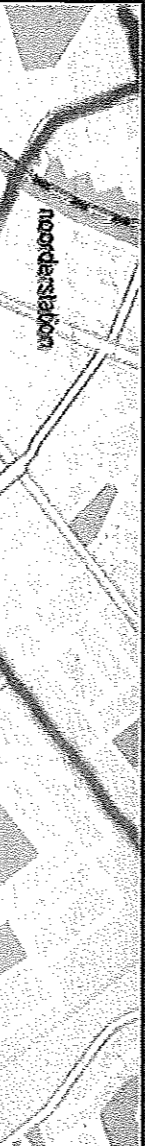
Er komen nog een aantal momenten waarop een heel andere beslissing kan vallen. Dan gaat het om geld; kan alles wel betaald worden uit het beschikbare budget? Maar er ligt sinds enige tijd ook nog een ander onderzoek op tafel. Op verzoek van de provincie is onderzoek of zonder tram, maar alleen met bussen, het vervoersprobleem kan worden opgelost. Zowel het gemeentebestuur als het provinciebestuur hebben uitgesproken dat dit buskroepenmodel, zoals dat onderzoek heet, geen geschikte oplossing is, maar ook de gemeenteraad en provinciale staten moeten daar nog over beslissen. Naar verwachting zullen in mei of juni de belangrijkste knopen worden doorgehaakt.

Het idee van een koppeling tussen de tramlijnen door bijvoorbeeld de W.A. Scholtenstraat is niet nieuw. Die koppeling was bedoeld om bij calamiteiten in het centrum ervoor te zorgen dat de tram naar Zernike dan via de Oostersingel kon omrijden. Ook konden lege tramstellen van de route misje bij Zernike via dit koppeldrukje naar Kardinge en hoeft dat niet via de Grote Markt of het Zuiderdiep.

Dit artikel is geschreven door John Veldman, bestuurslid van de BOB, en verschijnt zowel in De Beijumkrant als in De Lewenborg.

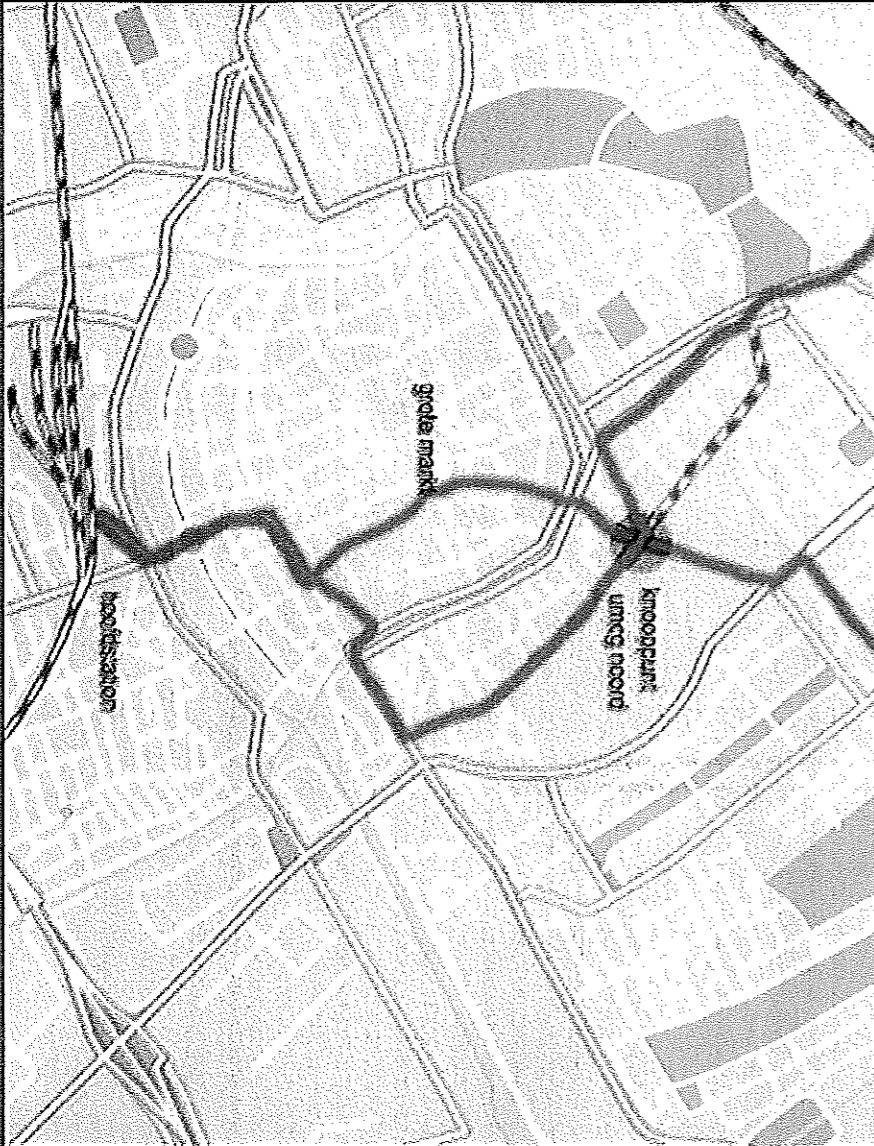
Vanaf het moment dat vorig jaar de eerste voorstellen voor de tram bekend werden, heeft de BOB aandacht gevraagd voor de drie eigende verslechteringen voor het openbaar vervoer van en naar Beijum. Volgens de plannen verdwijnt lijn 6, de bus waarmee we nu rechtstreeks naar Grote Markt en Hoofdstation kunnen en moeten we, omdat de tram maar tot Kardinge gaat, daar altijd overstappen op een pendelbus.

Op de diverse inspraakmomenten hebben we ons toen stevig gewerd. Dat heeft echter niets opgeleverd. In juni 2009 besliste de gemeenteraad met een zeer grote meerderheid voor de tramplannen met 37 stemmen voor en 1 tegen. Er was bij de gemeenteraad m.b.t. Beijum alleen aandacht voor de periode als lijn 1 klaar is en lijn 2 nog niet. Er mocht onderzoek worden of voor die periode een andere busroute was te vinden dan een overstap op het Zuiderdiep. De raad stelde toen ook vast dat de 2e tramlijn versneld zou worden aangelegd waarbij veel partijen benadrukten dat deze lange de hoofdingang van het UMCg zou moeten gaan.



## De BOB en de

Welswaar ho overstap op I tram een bus breiding van door de koppe alleen naar h Grote Markt. ken naar Beij geen zinnig w meer dat gaat ning het hoog We zien het a en radelen v licht te breij klinken in de ziet de optels uit als de tram weet mag het deringen van mening geve



Gezien die overweldigende meerderheid voor de tramplannen hebben we er niet voor ge-