

Weerstand tegen tramplan minimaal

Op 2 april loopt de inspraakperiode over de tramplannen in Groningen ten einde. Een beschouwing.

Door Frits Poelman

GRONINGEN ■ Voor het projectbureau Regiotram in Groningen zit een belangrijk deel van de opdracht er bijna op: vindt veilige tramroutes naar Zernike en Kardinge die genoeg reizigers en auto, fiets en overig openbaar vervoer niet in de weg zitten.

De opdracht is in grote lijnen met succes volbracht. Dat is een knappe prestatie, want het kostbare tramplan is voor stad en Stadgers buitengewoon ingrijpend.

Zo verdwijnt het vorig jaar nog hoog gewaardeerde busvervoer (bijna vanuit alle wijken rechtstreeks naar de Grote Markt) en staan de stad, afsluitingen te wachten van onder meer de Herebrug voor auto's, Oosterstraat en Herestraat (tussen Zuiderdiep en Herebinnensingel) voor fietsers en Gelkingestraat voor taxi's. Bussen stoppen straks bij het Hoofdstation, de eindhaltes van de tram en, sommige, op de Munnekeholm of het Zuiderdiep.

Het trambureau is erin geslaagd begrip te kweken voor het plan dat is gebaseerd op drie uitgangspunten: het aantal bussen kan niet onbeperkt meegroeien met de groeiende stroom reizigers, er zitten maar weinig (25 procent) Stadgers in de bus en forensen laten de auto sneller staan voor een tram.

In samenspraak met omwonenden paste het bureau de plannen op allerlei plekken aan. De voorgenomen sloop van sigarenmagazijn Homan blijkt niet nodig. Om geluidsoverlast te beperken, worden de

trambochten ruimer aangelegd dan strikt noodzakelijk.

Aan de grootste kritiek op de plannen komt het bureau tegemoet. De Oosterstraat blijft verschoond van dubbelspoor en het UMCG krijgt een halte in de buurt van de hoofdingang. Als de door veel mensen gewenste koppeling van de twee tramlijnen doorgaat, rijdt de tram naar Kardinge over de Grote Markt en die naar Zernike langs het ziekenhuis.

Die verandering is buitengewoon opvallend. Het ziekenhuis is erg belangrijk voor de stad, maar de bezoekersstroom is maar beperkt ten opzichte van het totale stadshart, dat goed is voor 65.000 arbeidsplaatsen en 32 miljoen bezoekers per jaar. Die mensen en de behoefte om van het plein (met de nieuwe oostwand) en de Oosterstraat een wandelgebied te maken, vormden de aanleiding om de tram over de Grote Markt te laten rijden. Die zou met trams het OV-hart van de stad kunnen blijven.

Vóór de definitieve beslissing over de plannen, in juni, zijn nog veel vragen te

beantwoorden. De belangrijkste twee: is er genoeg geld voor de aanleg en zijn de verwachtingen voor een gezonde exploitatie (waarvoor 55.000 reizigers per dag nodig zijn) realistisch?

Praktische (capaciteits)problemen kunnen niet alleen ontstaan door 'negatieve' kwesties, maar ook door onverwacht succes. In Utrecht zitten de trams al jaren overvol omdat extra voertuigen niet zomaar even ergens vandaan gehaald kunnen worden. Bussen kunnen niet overall op de trambaan. Provinciale staten wil nog een alternatief busplan beoordelen. Er zijn vervoerspecialisten in de wereld die menen dat hoge frequenties en de rijnsnelheid van het openbaar vervoer forensen verleiden om uit de auto halen, niet de voorkeur voor een tram.

Niemand hoeft bang te zijn dat het werk van het trambureau voor niets is als bij nader inzien toch de voorkeur wordt gegeven aan een ander vervoermiddel. De verkeersveiligheid op de Kop van de Korreweg (er komen verkeerslichten), het verfraaien van het Noorderstation en vooral (veel) meer vrije OV-banen: Groningen weet dankzij het tramplan hoe het moet.

Er zijn nog veel vragen te beantwoorden

'Oostersingel onbegrijpelijke tramroute'

GRONINGEN ■ Een bewoner van de binnenstad-oost in Groningen noemde de route over de Oostersingel gisteren tijdens de laatste inspraakavond onbegrijpelijk. "Je investeert 15 miljoen euro voor 1 minuut tijdwinst. Het gaat ten koste van bomen, parkeerplaatsen en een gebouw. Voor fietsers uit de zijstraten wordt het levensgevaarlijk. Er zijn wel zes argumenten

om er niet aan te beginnen. En flexibel wordt een tramsysteem nooit, dus ga maar gewoon door de Oosterstraat." Mocht het plan toch doorgaan, dan zou een gecombineerde Schouwburg/UMCG halte bij de Kruitlaan beter zijn. "Dat scheelt een paar bomen, En dan moet het ziekenhuis maar een OV-ingang maken van de oude ingang 59."