

afdelingsblad

fietzersbond afdeling Groningen

jaargang 33 nummer 2

juni 2010

## Uitnodiging

voor fietstocht

op zondag 29 augustus.

Zie blz 14!



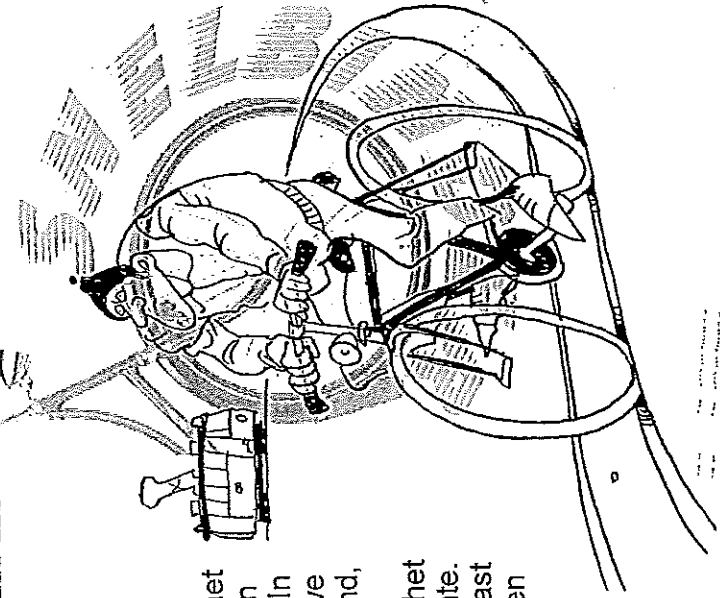
Met Belgerinkel naar de Winkel, zie blz. 6

## --FIETSERBOND BLIJFT KRUISCH OP PLANNEN VOOR 2 TRAMLINIEN IN STAD--

De gemeente Groningen presenteerde begin dit jaar het Voorlopig ontwerp voor tramlijn 1 (Hoofdstation-Zernike) en het Voorkeustracé voor tramlijn 2 (Hoofdstation-Kardinge). In twee inspraakreacties die we begin april hebben ingediend, reageert de Fietzersbond kritisch op de plannen van het Trambureau en de gemeente. Wij zijn niet direct enthousiast over het vooruitzicht van een grote regiotram die dwars door de binnenstad gaat rijden. Voor een deel zal dit ten koste van de ruimte voor fietsers gaan. Aan de andere kant verdwijnen de bus- en uit de binnenstad, wat weer grote voordelen heeft, zowel voor de veiligheid als voor de leefbaarheid (uitlaatgassen en lawaai).

### Koppelingsvariant

Vanuit de wijk Beijum is een interessant alternatief plan ingediend, waarbij de eerste lijn niet via de binnenstad, maar via het Damsterdiep en Oostersingel (UMCG) naar Zernike gaat en waarbij lijn 2 via de binnenstad naar Kardinge zou gaan rijden. Hierdoor kunnen de twee tramlijnen bij de Bloemsingel (Ciboga-terrein) aan elkaar gekoppeld worden, wat allerlei voordelen heeft. Voor fietsers heeft dit plan als voordeel dat er mogelijkheden ontstaan om de tram niet over de Diepenring te laten rijden vanaf de Maagdenbrug naar het Boterdiep. Dit laatste levert veel problemen en onveilige situaties voor fietsers op. Zo verdwijnt de gevaarlijke kruising met de tram op de Maagdenbrug. De Fietzersbond ondersteunt daarom deze koppelingsvariant.



### Lijn 1 Hoofdstation-Zernike

Op veel punten kan de kerngroep goed leven met de door het Trambureau gekozen oplossingen voor lijn 1.

Zo blijven wij voorstander van een tweerichtingen tram door de Oosterstraat, waardoor de Gelkingestraat volledig beschikbaar komt als auto- en tramvrije fietsroute in twee richtingen. Op de volgende drie punten hebben wij echter grote problemen met de gekozen oplossing:

#### 1. Zonnelaan

In het voorstel van het Trambureau verdwijnen op de op één na drukste fietsroute van de stad de vrijliggende fietspaden van 2,25 m breed en worden deze vervangen door fietsstroken van 2,25 m breed, die niet van de autorijbaan zijn gescheiden. Hierdoor zullen gevaarlijke situaties ontstaan omdat fietsers die anderen willen inhalen over de autorijbaan zullen moeten rijden. Deze achteruitgang voor fietsers is voor ons onacceptabel. Gezien de grote aantallen fietsers op deze route zouden er vrijliggende fietspaden van 3 m breed moeten komen. Op het grootste deel van de Zonnelaan is bovendien genoeg ruimte voor een breed vrijliggend fietspad.

#### 2. Kattenhage/St Walburgstraat

Langs dit door fietsers druk bereden traject tussen de Maagdenbrug en de Grote Markt ligt nu een fietsstrook van 1,25 - 1,60 m breed. Volgens de richtlijnen zouden deze 2,5 m breed moeten zijn. In de plannen van het Trambureau verdwijnen de fietsstroken geheel en is er naast de trambaan te weinig ruimte om veilig te fietsen. De regiotram zou het hele stuk achter de fietser moeten blijven rijden. Wij vinden deze oplossing onacceptabel. Zeker als fietsers richting Grote Markt

licht moeten klimmen, gaat dit niet werken. Wij pleiten daarom voor een fietsstrook richting Grote Markt van 2 m breed.

### 3. Kreupelstraat

In de plannen voor tramlijn 1 is er een tramhalte gepland in de Kreupelstraat tegenover de Martinikerk. Volgens het Trambureau is hier geen ruimte meer voor fietsers en moeten die via Kwinkenplein en Oude Ebbingestraat naar de Grote Markt. Voor fietsers die richting Oude Sint Jansstraat willen betekent dit echter een behoorlijke omweg. Wij zijn van mening dat er een fietsverbinding moet blijven via de Kreupelstraat met de Grote Markt.

### Voorstracé lijn 2 Hoofdstation-Kardinge

Voor tramlijn 2 heeft het Trambureau niet gekozen voor een tracé via de binnenstad, maar voor een tracé via Damsterdiep en Oostersingel langs het UMCG. De kerngroep betreurt dit omdat fietsers hierdoor op meer plekken last krijgen van de tram.

Wij zijn wel blij dat niet gekozen is voor een tram door de Steentijlstraat. Deze straat wordt binnenkort ingericht als fietsstraat zonder doorgaand autoverkeer en daar hoort geen tram door te rijden.

De geplande trambaan over het Damsterdiep lijkt wel problemen op te leveren voor fietsers. Er zou aan de noordzijde van de parkeergarage die daar nu gebouwd wordt te weinig ruimte overblijven voor voetgangers en fietsers en tram en auto's en bomen. Gezien de belangrijke hoofdfietsroute die hierlangs loopt vanuit Lewenborg naar de binnenstad moet er een vrijliggend fietspad komen van zeker 3 meter breed. Op de Oostersingel lijkt genoeg ruimte voor fietsers, maar dreigen problemen met openslaande portieren van geparkeerde auto's.

Voor het gedeelte van de tramlijn 2 vanaf het Bodenterrein naar het Van Starckenborghkanaal houdt het Trambureau nog twee tracés open, één via de Thuessinklaan en Vinkenstraat en één langs de Oosterhamrikkade (nu de busbaan). Beide tracés hebben voor- en nadelen. Voor de Fietsersbond is hier het belangrijkste dat er eindelijk een fietsverbinding komt richting sportcentrum Kardinge, die men bij de aanleg van de vrije busbaan is vergeten.

Na de zomervakantie worden definitieve knopen over de tram doorgekapt. We zullen als kerngroep alle ontwikkelingen rondom de tram kritisch blijven volgen.

Harrie Miedema

