



Kort verslag informatiebijeenkomst RegioTram voor bewoners en ondernemers Binnenstad Zuid

Datum: Dinsdag 10 maart 2009
Locatie: Huize Maas
Tijd: 19.30 – 22.30 uur

Aanwezig: 40 bezoekers, gespreksleider Ale Woudstra, wethouder Karin Dekker en medewerkers van Project RegioTram.

De bijeenkomst begint met een welkomstwoord door de gespreksleider Ale Woudstra. Vervolgens een introductie door wethouder Dekker en een presentatie door Mariette de Visser, projectleider RegioTram. Na de presentatie volgt een vragen -en discussieronde. Hieronder volgt een kort verslag waarin vragen en opmerkingen van bezoekers en antwoorden van projectmedewerkers zijn opgenomen.

- **Vraag**

Waarom is er geen referendum in plaats van de huidige inspraakperiode? Ik vind de informatieverstrekking naar bewoners van de binnenstad onvolledig en de inspraakperiode te kort. Bij een referendum is er meer tijd om te reageren.

- **Antwoord**

Het voorkeurstracé is niet referendabel. Toen in 2007 de startnotitie aan de orde kwam in de raad, was deze wel referendabel. De fase waar we nu in zitten is een uitvoering van de startnotitie. Voor wat betreft de informatieverstrekking: er is veel gedaan aan de betrokkenheid van de binnenstadbewoners. In de participatieperiode in 2008 is een ieder uitgenodigd om te reageren op de RegioTram-plannen of met eigen ideeën te komen over de tracés voor de eerste lijn. Veel mensen hebben van deze uitnodiging gebruik gemaakt door in die periode de RegioTram manifestatie te bezoeken, een e-mail of brief te sturen aan de projectorganisatie of tijdens een wijkbijeenkomst een mening te uiten.

Op 4 maart jl. is de Tramkrant via de Gezinsbode en andere huis-aan-huis bladen bezorgd op alle adressen zonder nee-nee sticker in de stad Groningen (en ook in de Regio Groningen-Assen). Hierin zijn de informatieavonden aangekondigd waarvoor u ook per brief bent uitgenodigd. Op 16 maart is er nog een formele inspraakbijeenkomst waar u kunt spreken. Inspreken kan ook nog in de raadscommissie. Kortom, ruim de mogelijkheid om meningen kenbaar te maken.

Ook in de toekomst, in de fase van het voorlopig ontwerp, zult u nog kunnen meepraten, maar nu betreft het uitsluitend de keuze voor de route die de 1^e tramlijn gaat rijden.

- **Opmerking**

Ik vind de tram een aantasting van de binnenstad. Waarom die tram?

- **Antwoord**

Bussen zitten overvol, de wegen slibben dicht. Groningen heeft een centrumfunctie in de regio en moet bereikbaar blijven. Railgebonden vervoer biedt een duurzame oplossing. De tram maakt het ook mogelijk dat Groningen zich verder kan ontwikkelen als compacte stad. Een stad met veel voorzieningen in en nabij de binnenstad.

- **Vraag**

Waarom wordt de tram niet om de binnenstad heen geleid?

- **Antwoord**

Diverse tracés zijn onderzocht. Hieruit bleek dat de reiziger de binnenstad wil bereiken. Ook is gebleken dat dit gunstig is voor de economische ontwikkeling van de binnenstad. Als je de tramreiziger aan de stadsrand of op het Hoofdstation wilt laten overstappen op een bus, heeft dit als twee belangrijkste nadelen de volgende:

- minder gebruikers van het openbaar vervoer want men wil niet overstappen;



- minder gebruikers van het openbaar vervoer want men vindt de bus minder aantrekkelijk dan de tram;
- vastlopen van de enorme hoeveelheid bussen op de Grote Markt (in 2020 naar verwachting 1.200 per dag).

- **Vraag**

Waarom gaat tramlijn 1 door de binnenstad als deze toch alleen studenten naar Zernike vervoert?

- **Antwoord**

Deze tramlijn vervoert niet uitsluitend studenten. Introductie van de tram verleidt meer mensen gebruik te maken van het openbaar vervoer want de kwaliteit van het openbaar vervoer bepaalt ook de reizigersgroei. Nu reizen er 18.000 personen in de bus van hoofdstation naar Zernike. Als er een tram rijdt, reizen er in 2020 zo'n 29.000 personen op dit traject. Die groei komt voor een groot deel van niet-studenten.

Daarnaast is de student als doelgroep is in een stad als Groningen van wezenlijk belang. De student pendelt niet tussen Hoofdstation en Zernike: de student woont en consumeert ook in de binnenstad.

- **Vraag**

Waarom gaat lijn 2 door de binnenstad als deze toch alleen bezoekers naar UMCG vervoert?

- **Antwoord**

Deze tramlijn vervoert niet uitsluitend bezoekers naar het UMCG. Kwaliteit van het openbaar vervoer bepaalt mede de reizigersgroei en de verwachting is dan ook dat na introductie van de tram er meer mensen gebruik zullen maken van het openbaar vervoer, ook op dit traject. Overigens wordt het tracé voor lijn 2 nog onderzocht en staat dus nog niet vast dat deze door de binnenstad gaat.

- **Opmerking**

Ik ben bewoner van de binnenstad en ik ben vóór. Vraag een winkelier uit een 'tramstraat' in Rotterdam, Den Haag of Amsterdam of ze hun tram door een bus willen vervangen en ik ben ervan overtuigd dat het antwoord 'nee' zal zijn.

- **Vraag**

Op de Grote Markt komen straks 270 trams, wat is daar de verhouding van het aantal trams ten opzichte van het aantal bussen?

- **Antwoord**

Tramlijn 1 zorgt niet voor 270 maar voor 200 - 250 verkeersbewegingen per dag. Daarnaast rijden er bussen oostelijk en westelijk om de binnenstad. Op dit moment rijden er zo'n 900 bussen over de Grote Markt en naar verwachting zijn dat in 2020 zo'n 1.200 bussen.

- **Vraag**

Is de Oosterstraat niet te smal om op een veilige en stille manier een tram te laten rijden?

Ik vrees een luid klingelende tram die de voetgangers waarschuwt van het spoor te gaan.

- **Antwoord**

Wethouder Karin Dekker antwoordt dat het tracé heel veilig zal worden gemaakt. Als de tram in de Oosterstraat niet veilig gemaakt zou kunnen worden, zou deze daar niet ingetekend worden. Je kunt veiligheid creëren door o.a. de snelheid aan te passen. In de Oosterstraat zal de tram waarschijnlijk stapvoets gaan rijden.

- **Vraag**

Waarom niet de reizigers aan het Zuiderdiep over laten stappen in elektrische busjes?

- **Antwoord**

Dan heb je er èrg veel nodig. Dat is niet realistisch.



- **Vraag**

Komt er meer of minder ruimte voor de voetganger in de Oosterstraat?

- **Antwoord**

Minder op de stoep. Hoeveel minder verschilt per plek in de Oosterstraat. In het middelste deel van de straat zal het er zo uitzien:

Stoep 3,5 meter

Tram 6,3 meter

Stoep 3,5 meter.

In de huidige situatie op dat deel neemt de bus 3,5 meter in beslag en dus worden de stoepen gemiddeld 1,4 meter smaller.

- **Vraag**

Is onderzocht of er meer danwel minder voetgangers zullen lopen door de Oosterstraat als daar een tram doorheen rijdt?

- **Antwoord**

Ja. Zie voor meer gegevens de website www.regiotram.nl/bibliotheek. Een onderzoekster van de RUG heeft gekeken naar vergelijkbare winkelstraten in andere Europese tramsteden. Hieruit blijkt dat de tram meer bezoekers en meer omzet genereert. Een kwalitatief hoogwaardige inrichting van een voetgangersgebied trekt winkelend publiek aan.

Er is nog een onderzoek verricht: Om inzicht te krijgen in de meningen van Groningse ondernemers over de komst van de tram hebben studenten van de Hanzehogeschool Groningen onderzoek verricht: er zijn 213 enquêtes afgenomen onder ondernemers gevestigd in mogelijke 'tramstraten'. Van de geënquêteerde ondernemers is 75% vóór de komst van de tram in Groningen. 67% van de ondernemers heeft een voorkeur voor een tram door de binnenstad. Men verwacht een omzetgroei. De variant die men het liefst wil ten zuiden van de Grote Markt is enkelspoor door de Gelkingestraat en enkelspoor door de Oosterstraat. Hiervoor kiest meer dan de helft van de ondervraagden.

- **Vraag**

Wethouder Dekker vraagt een ondernemer of deze verwacht omzet te derven door de komst van de tram.

- **Antwoord ondernemer**

Ja. Ik verwacht dat winkelend publiek wegblijft omdat deze de stoepen in de Oosterstraat te smal vindt.

- **Reactie**

De aantrekkelijkheid van een winkelgebied hangt o.i. niet af van de breedte van de stoep maar van de totale inrichting van de straat.

- **Vraag**

Wordt de Oosterstraat gevaarlijk voor de voetganger als er 1 x per 3 minuten een tram rijdt?

- **Antwoord**

Nee, het tracé wordt op een veilige manier ingepast. Als de tram in de Oosterstraat niet veilig gemaakt zou kunnen worden, zou deze daar niet gepland worden. Je kunt veiligheid creëren door o.a. de snelheid aan te passen. In de Oosterstraat zal de tram waarschijnlijk stapvoets gaan rijden. De verwachting is dat de tram 1 x per 4 minuten door de Oosterstraat rijdt. En nu rijdt daar al bijna één bus per minuut in een spitsuur.

Wethouder Dekker wijst erop dat de hoeveelheid bussen door de Oosterstraat aanzienlijk zal stijgen als er geen tram komt.

- **Opmerking**

Een vertegenwoordiger van de GCC merkt op dat de discussie wel scherp moet blijven: wat hem betreft is de aanleg van een tramlijn naar Zernike goed, maar is de vraag of/hoe deze door de Oosterstraat moet rijden.

- **Opmerking**

Van de ondernemers is 67% overtuigd van het economische belang.



- **Opmerking**

Als student, tevens inwoner van de binnenstad, wil ik degenen met bezwaren uitnodigen om het Rembrandtplein in Amsterdam te bezoeken. Een situatie met veel trams waar de voetganger zich toch veilig voelt. Als een tram in smalle winkelstraten in Amsterdam kan rijden, waarom dan niet in Groningen?

- **Opmerking**

Als student, tevens werkzaam voor Sjoerd Kooistra, wil ik melden dat wij 's ochtends al meer bier verkopen dan koffie en thee. Daaruit blijkt dat de student niet rechtstreeks van het Hoofdstation naar Zernike reist. Je moet de student in de binnenstad hebben.

- **Vraag**

Wordt overwogen om de tramlijn door te trekken naar Haren?

- **Antwoord**

Doortrekken van diverse trajecten is overwogen, waarbij is gekeken naar het aantal reizigers in 2020. Dit geeft de volgende aantallen in- en uitstappers naar de bestemmingen:

Zernike: 29.000

Kardinge: 26.000

Martini Ziekenhuis: 12.000

Europapark: 8.000

Haren: 6.000

Qua exploitatiekosten is een traject rendabel vanaf ca. 20.000 in- en uitstappers. Deze cijfers verklaren waarom de tramlijn (nog) niet wordt doorgetrokken naar Haren.

- **Vraag**

Gezegd is zojuist dat 67% van de geënquêteerde ondernemers positief is over de komst van de RegioTram. Waren zij op de hoogte van het voorstel om in de Oosterstraat dubbelspoor aan te leggen?

- **Antwoord**

Nee want er was toen nog geen voorkeustracé. Het merendeel van de ondernemers heeft een voorkeur voor enkelspoor in deze straat.

- **Vraag**

Heeft men gedacht aan een oplossing voor de fietsen bij Vera?

- **Antwoord**

Dit wordt in een later stadium onderzocht.

- **Vraag**

Kan ik als bewoner van de Oosterstraat een taxi voor mijn deur krijgen?

- **Antwoord**

Het is nog niet vastgesteld of - al dan niet gedurende venstertijden - taxi's zijn toegestaan in de Oosterstraat.

- **Vraag**

Zegt wethouder Dekker dat als de ondernemers uit de Oosterstraat tegen de tram zijn, dat de tram daar dan niet zal komen?

- **Antwoord**

Nee, dat zegt ze niet. Mw. Dekker is overtuigd van de pluspunten van de tram en van het voorgestelde tracé.

- **Vraag**

Is de 1^o lijn een studentenlijn?

- **Antwoord**

Nee. Ongeveer iets meer dan de helft van de passagiers is straks student. Wethouder Dekker maakt van de gelegenheid gebruik om te zeggen dat we in Groningen heel erg blij zijn met zo'n grote hoeveelheid studenten als gebruiker en bewoner van onze stad.



De tram verleidt meer mensen en meer typen openbaarvervoergebruikers om in te stappen.

- **Vraag**

Klopt het dat de frequentie van de tram samenhangt met de lengte van het tracé?

- **Antwoord**

Dat klopt in de zin van dat je de frequentie baseert op het aantal reizigers. Bij 29.000 reizigers en een tram van 36 tot 40 m lang, heb je een frequentie van 8 maal per uur. Maak je het tracé trager, dan heb je meer trams nodig.

- **Vraag**

Is het zo dat de Herebrug minder vaak open kan als de tram rijdt?

- **Antwoord**

Nee. Er verandert niets aan de huidige situatie dat er buiten de spits in konvooi wordt gevaren.

- **Vraag**

Wat is de reisduur op lijn 1?

- **Antwoord**

Dat is 18 minuten.

- **Vraag**

Maakt de tram veel herrie? En als dat zo is, kun je dan niet beter om de binnenstad heen gaan?

- **Antwoord**

Het geluid van een tram is afhankelijk van bijvoorbeeld aan 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.

Als je om de binnenstad heen gaat is de route aanmerkelijk langer.

- **Vraag**

Waarom doet de 1^e lijn niet het UMCG aan?

- **Antwoord**

Toen bleek dat er (Zuiderzeelijn-) geld beschikbaar komt voor een 2^e lijn, is gekozen om de 1^e lijn daar te leggen waar de meeste reizigers er gebruik van maken, en dan versneld een 2^e lijn die het UMCG aandoet. De verwachting is dat de 2^e lijn in 2015/2016 operationeel is.

- **Opmerking**

Kijk eens naar de Leidsestraat in Amsterdam: hier rijden wel 80 trams per uur, wat prima samengaat met de voetgangers. De ondernemers zullen een sterke voorkeur hebben voor de tram en deze niet willen inruilen voor een bus.

- **Reactie**

Project RegioTram heeft in het verleden met vertegenwoordigers van de Groningen City Club en enkele politici een bezoek gebracht aan Straatsburg, Gent en Orléans. Een ontmoeting met Amsterdamse ondernemers en ondernemers uit de Oosterstraat is een suggestie die we oppakken.

- **Vraag**

Komt er een halte in de Oosterstraat?

- **Antwoord**

Wethouder Dekker zegt: De Oosterstraat zonder halte, dat lijkt mij niet. Ze geeft aan dat Project RegioTram uitzoekt wat de consequenties zijn van een halte en een stuk strengelspoor in de Oosterstraat voor de diensteregeling en de inpassing.

- **Opmerking**

Ik ben ondernemer en positief over de komst van de tram. Ik wil iedereen vragen om toch vooral de positieve aspecten van de tram niet te vergeten, en met die instelling de inspraak in te gaan.



- **Opmerking**

Vanaf het Hoofdstation loopt men naar de binnenstad. Mensen die slecht ter been zijn, zou je kunnen laten overstappen op elektrische servicebusjes zoals die ook in Sao Paulo worden gebruikt.

- **Reactie**

Dit is onderzocht en gebleken is dat de reiziger die afstand te groot vindt.

Ook de ondernemers voelen hier niets voor: die willen dat de reiziger de binnenstad aandoet.

Om mensen die slecht ter been zijn op het Hoofdstation te laten overstappen op een elektrisch busje is niet gewenst. Ook is de capaciteit van kleine busjes volstrekt onvoldoende.

- **Vraag**

Wordt het een stadstram?

- **Antwoord**

Nee, het is een regiotram. Lijn 1 is onderdeel van een uitgebreid concept. Het is de bedoeling om een uitgebreid railnetwerk aan te leggen in combinatie met goede overstapmogelijkheden voor automobilisten, fietsers en busreizigers. Hiervoor komen er bijvoorbeeld meer P+R-voorzieningen en transferia waar deze overstap mogelijk wordt gemaakt.