

## Verslag inspraakbijeenkomst Voorkeustracé RegioTram Lijn 1

<b>Datum:</b>	16 maart 2009
<b>Plaats:</b>	Cultuurcentrum De Oosterpoort
<b>Tijd:</b>	20.00 – 22.30 uur
<b>Aanwezig:</b>	circa 130 belangstellenden
<b>Ambtshalve aanwezig:</b>	Burgemeester J. Wallage (gedurende de opening); mw. K. Dekker (wethouder Verkeer); dhr. H. Bleker (gedeputeerde provincie Groningen, aanwezig na de pauze); mw. M. de Visser (projectleider Project RegioTram); dhr. M. Olman (directeur Project Regiotram); dhr. R. van Vliet (projectleider Project RegioTram); verscheidene medewerkers van Project RegioTram
<b>Voorzitter (onafh.):</b>	dhr. A. Woudstra
<b>Notulist (onafh.):</b>	dhr. B. Hidding, Folio, tekst en uitleg

---

### 1. Opening

De voorzitter heet de aanwezigen welkom en schetst kort het programma van de avond. In de aanloop naar deze avond zijn vier informatieavonden in de stad gehouden en drie in de regio. Tijdens deze informatiebijeenkomsten zijn veel vragen aan bod gekomen en is uitgebreid uitleg gegeven over het voorkeustracé. Deze inspraakavond zal de nadruk liggen bij het verzamelen van inspraakreacties. Van de bijeenkomst wordt een verslag gemaakt dat wordt toegestuurd (per e-mail of per post) aan iedereen die de presentielijst heeft ingevuld.

De voorzitter stelt vervolgens voor burgemeester J. Wallage, wethouder K. Dekker en projectleider M. de Visser van Project RegioTram. Gedeputeerde H. Bleker van de provincie Groningen zal later verschijnen. Verder zijn verschillende medewerkers van Project RegioTram aanwezig om vragen te beantwoorden.

### 2. Welkomstwoord door burgemeester Jacques Wallage

In zijn openingswoord herinnert burgemeester Wallage aan het besluit van de gemeenteraad enkele jaren geleden om de bereikbaarheid van de stad te bezien in het grotere geheel van de stad en regio. Het concept van de regiotram, dat daaruit is ontstaan, is dus niet los te zien van een totaalvisie op het toekomstig vervoer in de Regio Groningen - Assen. Dagelijks bezoeken vanuit de regio 160 000 mensen de stad om er te werken, te studeren of te winkelen, een aantal dat in de komende tien jaar zal toenemen tot 215 000. Voor het vervoer van dit groeiende aantal mensen wordt een belangrijke rol toegekend aan het openbaar vervoer. De frequentie van de treinen op de spoorlijnen vanaf Assen, Leeuwarden en Hoogezand zal in de komende jaren worden verhoogd.

Om de treinpassagiers op hun plaats van bestemming te kunnen brengen, zal het openbaar vervoer in de stad moeten worden verbeterd. De vraag is daarbij niet, hoeveel bussen daarvoor nodig zijn, maar hoe het systeem zo kan worden verbeterd dat meer mensen voor het openbaar vervoer kiezen. Dit principiële standpunt ligt ten grondslag aan de keuze voor de regiotram, aldus de burgemeester. Gelet op het regionale karakter zijn de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de Regiovisie Groningen - Assen samen de opdrachtgever van Project RegioTram. De financiering van een deel van het project, namelijk de tweede lijn, was overigens niet haalbaar geweest zonder de inzet van de gelden die eerder werden gereserveerd voor de Zuiderzeelijn.

### 3. Toelichting door mw. Mariëtte de Visser

Vervolgens gaat projectleider mw. M. de Visser, projectleider van Project RegioTram, in op de hoofdpunten van de discussie van de afgelopen weken. De voorgestelde tramlijnen (lijn 1 en lijn 2) naar Zernike en Kardingehoren horen bij een totaalplan voor uitbreiding van de vervoerscapaciteit van het spoorwegnet in de regio.

Behalve een hogere frequentie op de bestaande sporen, zullen directe verbindingen worden gelegd tussen treinstations in de regio onderling (via het Hoofdstation) en tussen deze stations en belangrijke bestemmingen in de stad, waaronder het stadscentrum, Zernike en het UMCG. De regiotram speelt hierbij een cruciale rol aangezien hij zich zowel over het spoor als over een tramrail kan voortbewegen. De Duitse stad Kassel heeft eerder al de mogelijkheden van dit systeem aangetoond.

Het voorkeustracé voor lijn 1 is het resultaat van een zorgvuldig afwegingsproces, waarbij drie alternatieven aan de hand van dertig criteria zijn beoordeeld. Het tracé door het centrum van de stad is hieruit als voordeligste naar boven gekomen. De beoogde tramlijn is een impuls voor de binnenstad, levert de beste scheiding tussen tram en fietsverkeer en beantwoordt tevens aan de voorkeur van de stadsgangers tijdens de eerste participatieronde. De komst van de tram betekent dat de bussen van de Grote Markt zullen verdwijnen. De huidige buslijnen naar de Grote Markt worden omgelegd langs routes die langs de binnenstad lopen. Buspassagiers voor de Grote Markt kunnen overstappen op de tram. De regionale buslijnen worden aangesloten op de tramlijnen bij onder meer het Noorderstation en Kardinge.

Mevrouw De Visser gaat kort in op de voor- en nadelen van de dubbele trambaan door de Oosterstraat waarvoor in het voorkeustracé is gekozen. Belangrijke overwegingen bij deze keuze waren de scheiding van de trams en het fietsverkeer en het ruimtelijk effect op de Grote Markt. Bezwaren van de beperkte ruimte in de straat, verminderde bereikbaarheid van de winkels en problemen bij laden en lossen hoopt het projectbureau te kunnen ondervangen met specifieke inrichtingsmaatregelen, te nemen in overleg met de ondernemers en bewoners van de straat. Ten aanzien van de inrichting van de straten die deel uitmaken van het voorkeustracé moeten nog verschillende zaken worden uitgewerkt, waaronder oversteekmogelijkheden, parkeergelegenheid en groen. Deze uitwerkingen zullen in een later stadium samen met de bewoners en ondernemers van de betreffende straten ter hand worden genomen.

Tot besluit geeft mevrouw De Visser een korte toelichting op de besluitvormingsprocedure. De inspraakperiode loopt nog tot 23 maart. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden op het voorstel voor Lijn 1 reageren. Dit kan schriftelijk per brief of met behulp van een inspraakformulier (te downloaden van [www.regiotram.nl](http://www.regiotram.nl)), of mondeling na een afspraak met het projectbureau. Tijdens de inspraakbijeenkomst kan men mondeling inspreken. De inspraakreacties worden verwerkt in het inspraakverslag dat met het collegevoorstel wordt voorgelegd aan de gemeenteraad en aan Provinciale Staten, die hierover in juni aanstaande zullen besluiten. In de tweede helft van 2009 wordt het voorlopig ontwerp gemaakt van het gekozen tracé en volgen de procedures ter aanpassing van bestemmingsplannen. In 2010 wordt er aanbesteed en vanaf 2011 tot 2014 vindt realisatie plaats.

#### **4. Inspraakreacties deel 1**

De voorzitter geeft de insprekers die zich aan het begin van de avond op de insprekerslijst hebben laten plaatsen, gelegenheid het woord te voeren.

**Dhr. W. Oostland**, ondernemer uit de Oosterstraat, vindt het misplaatst dat het projectbureau in een brochure spreekt van de herintroductie van de tram. Het gaat niet om een tram maar om een 'light rail', met aanzienlijk forsere afmetingen. In de Oosterstraat zal de tram nauwelijks ruimte overlaten en een gevaar vormen voor de voetgangers. Spreker vreest dat de toegezegde sierbestrating zal wijken voor maatregelen die nodig zijn om de voetgangers bij de tram vandaan te houden. Voor een halte die in het ontwerp wordt beloofd, zal bij een dubbele lijn geen ruimte zijn. Laden en lossen via de voorkant zal worden bemoeilijkt en ook zullen braderieën, feestverlichting en bomen in de straat verleden tijd zijn.

Spreker waarschuwt voor een omzetsdaling van 20% als gevolg van het verdwijnen van het fietsverkeer. Hij wijst er op dat de ondernemers van de Oosterstraat zich tegen een dubbelspoor hebben uitgesproken. (De op schrift gestelde inspraakreactie van dhr. Oostland wordt bij het verslag gevoegd)

**Dhr. V. Van der Veen** betwist de noodzaak van een tramlijn over de Grote Markt. Ook momenteel zijn mensen bereid van het Hoofdstation of van het Ikea-terrein naar de binnenstad te lopen, meent hij. De aanleg van een tramlijn door de Oosterstraat noemt hij in combinatie met de plannen de oostwand van de Grote Markt naar voren te plaatsen, inconsistent beleid. Hij verwacht dat de tram een gevaar zal vormen voor voetgangers en fietsers op de Grote Markt en vreest dodelijke slachtoffers. Spreker stelt een alternatief tramtracé voor vanaf een transferium ter plaatse van de oude suikerfabriek naar het Martiniziekenhuis en het Europapark en vandaar naar het UMCG en Kardinge. Hij adviseert verder, alvorens een tramlijn aan te leggen, deze eerst met elektrische bussen uit te proberen. (De op schrift gestelde inspraakreactie van dhr. Van der Veen wordt bij het verslag gevoegd)

**Dhr. J. van der Weij**, Regentessestraat, maakt bezwaar tegen de grote omvang van de tramstellen. Hij wijst er op dat, ten tijde van het besluit om de regiotram te introduceren, nog niet vaststond dat deze door de binnenstad zou worden geleid. Een goede reden om het besluit te heroverwegen.

Hij maakt geen bezwaar tegen een tramlijn door de binnenstad, mits het een gewone tram betreft. Verder geeft hij de voorkeur aan een tracé door de binnenstad met een enkelspoor door de Oosterstraat en over het Boterdiep, dat terugloopt door de Nw. Ebbingestraat en de Gelkingestraat. Spreker meent dat de voordelen van deze variant de nadelen verre overtreffen. Bovendien geniet deze oplossing het grootste draagvlak onder de bevolking, constateert hij. (De op schrift gestelde inspraakreactie van dhr. Van der Weij wordt bij het verslag gevoegd)

**Mw. W. Naaijer**, ondernemer aan de Nw. Ebbingestraat en voorzitter van de ondernemersvereniging Ebbingekwartier, complimenteert het projectbureau met zijn conclusie. Op grond van de criteria is het voorkeurstracé volgens haar het meest logische. Ze erkent dat de aanleg van de tramlijn door de stad voor ondernemers nadelige gevolgen kan hebben, maar daarnaast ook kansen biedt. Ze vraagt het gemeentebestuur om zich in te spannen zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de bezwaren van de ondernemers en bewoners van de Oosterstraat. (Er volgt applaus)

**Mw. M. Gerritsen** merkt op dat de tramlijn naar Zernike geen volwaardige vervanging biedt voor buslijn 15 die zal worden opgeheven. Dit zal haars inziens vooral bewoners van de Oranjebuurt treffen.

*Mw. M. de Visser:* Delen van de route van buslijn 15 zullen worden overgenomen door buslijn 5 die daarvoor wordt verlegd. De verlegging van de buslijnen na de inwerkingtreding van tramlijn 1 is overigens wel een belangrijk aandachtspunt.

**Dhr. Groothuis**, ondernemer in de binnenstad, wijst op de vele ambitieuze plannen die het stadsbestuur voor de binnenstad in voorbereiding dan wel in uitvoering heeft: nieuwbouw, de regiotram, parkeergarages, de oostwand. Hij vreest dat de overlast door bouwwerkzaamheden potentiële bezoekers voorgoed naar omliggende steden zal verjagen. (Er volgt applaus)

**Dhr. Bos**, Peperstraat, vreest dat de aanleg van het voorkeurstracé het autorijden in de stad verder zal bemoeilijken. Hij stelt voor om de eerste tramlijn langs het spoor en de Zonnelaan naar Zernike te leiden. Dit geeft lucht aan het uitdijende busverkeer in de stad en er wordt tijd mee gewonnen, zodat later een tramlijn door de binnenstad kan worden aangelegd, nadat de parkeergarage aan het Damsterdiep en het Forumgebouw zijn gerealiseerd. (Er volgt applaus)

**Dhr. Drent** zet vraagtekens bij de cijfers die het projectbureau hanteert ten aanzien van de snelheid van de tram in de binnenstad (8 of 15 km/h) en bij de breedte van de Oosterstraat in vergelijking met de Herestraat (volgens spreker beide even breed). Hij herinnert aan een bijeenkomst van ondernemers uit de Oosterstraat met het projectbureau in mei 2008, waarin de mogelijkheid van een enkelspoor door de Oosterstraat is besproken. De ondernemers waren indertijd enthousiast over dit voornemen. Toen later de plannen bekend werden, bleek het projectbureau te hebben gekozen voor een dubbelspoor en sloeg de stemming onder de ondernemers om. Spreker vraagt of van de bijeenkomst in mei notulen bestaan, aangezien er indertijd duidelijke afspraken zijn gemaakt. Hij verklaart dat 95% van de bewoners en ondernemers in de Oosterstraat nu tegen de dubbele trambaan gekant is en kondigt bezwaarprocedures aan. (Er volgt applaus)

*R. van Vliet*, projectleider Project Regiotram, bevestigt de lezing van de heer Drenth over de bijeenkomst in mei 2008. Hij verklaart dat dit ook zo in het participatieverslag is opgeschreven en dat hierin in essentie staat wat toen is afgesproken. De notulen zullen moeten worden opgezocht.

**Mw. B. Snabilié**, voorzitter reizigersorganisatie ROVER Groningen, verklaart dat de leden van haar organisatie verdeeld denken over een tram in de stad, maar dat een kleine meerderheid zich positief heeft uitgesproken over de plannen. Zij meent dat de regiotram een deeloplossing kan bieden voor de capaciteitsproblemen van het huidige busvervoer. Namens haar vereniging spreekt zij zich uit tegen een dubbelspoor door de Oosterstraat. ROVER heeft de voorkeur voor een enkelspoor door de Oosterstraat met een retourlijn door de Gelkingestraat of door het westelijk deel van het centrum. De tramroute mag geen achteruitgang betekenen van de bereikbaarheid van het stadscentrum voor bewoners van de buitenwijken. Mocht de tram alsnog worden afgeblazen en worden gekozen voor de momenteel in studie zijnde terugvaloptie met busvervoer, dan raadt ROVER aan een directe lightrailverbinding aan te leggen naar Zernike. ROVER stelt verder voor de parkeerruimte bij Zernike buiten werktijden in gebruik te nemen als transferium. (De op schrift gestelde inspraakreactie van mw. Snabilié wordt bij het verslag gevoegd)

Nadat de lijst met aangemelde insprekers is afgewerkt, geeft de voorzitter de aanwezigen gelegenheid vragen of inspraakreacties naar voren te brengen.

**Dhr. Van der Sluis**, winkelier in de binnenstad, vraagt of de tramleidingen worden voorzien van een bovenleiding.

*Mw. M. de Visser:* Er komt een bovenleiding. Deze wordt in smalle straten (bijv. Oosterstraat) gemonteerd aan de gevels. In bredere straten wordt de bovenleiding aan palen bevestigd. De constructie voor de Grote Markt is nog in studie.

**Dhr. Van der Sluis** zet vraagtekens bij de keuze van het stadsbestuur om een ov-verbinding door de binnenstad te laten lopen. De meeste passagiers zullen de binnenstad niet als bestemming hebben, denkt hij. Een ov-lijn door de binnenstad zou in de eerste plaats mensen moeten bedienen die in de binnenstad willen zijn. (Er volgt applaus)

*Wethouder mw. K. Dekker:* Het stadsbestuur kiest nadrukkelijk voor een levendige binnenstad met voorzieningen en bedrijvigheid. Daarvoor is het een eerste vereiste dat de binnenstad bereikbaar blijft. Met de voorkeursvariant wordt het hart van de binnenstad ontsloten, dat is goed voor de ondernemers. Bovendien is er onder de stadjes veel draagvlak voor.

**Dhr. G. Hazenberg** vraagt zich af of het echt nodig is om het kleine stadscentrum te belasten met een doorgaande tramlijn. Is de binnenstad niet meer gediend met aparte ov-lijnen vanuit het zuiden en het noorden, vraagt hij.

*Wethouder mw. K. Dekker:* Het stadsbestuur heeft voor de lijn HS Groningen - Zernike gekozen omdat op deze lijn voldoende mensen worden vervoerd om een gezonde exploitatie van de tram mogelijk te maken. Dit gaat op vanaf ongeveer 20 000 passagiers per dag. Om dezelfde reden is gekozen voor de tweede lijn van Groningen naar het UMCG en Kardinghe. Het is een misverstand dat mensen niet in de binnenstad zullen uitstappen.

De verwachting is dat de tram nieuwe doelgroepen zal aantrekken, per saldo zal het gebruik van het openbaar vervoer in en naar de binnenstad dankzij de tram toenemen.

De voorzitter haalt eerder geuite kritiek aan, dat tramlijn 1 vooral ten goede zal komen aan studenten die reizen tussen het hoofdstation en Zernike.

*Wethouder mw. K. Dekker:* Studenten vormen een groep stadjes die zowel in economisch als in maatschappelijk opzicht belangrijk is voor de stad, daar moeten we terdege rekening mee houden. Maar het is te kort door de bocht om lijn 1 een 'studentenlijn' te noemen. Op basis van ervaringen elders schatten we in dat bij de introductie van de tram, het gebruik van het openbaar vervoer met nog eens 35% zal toenemen. Daar onder vallen niet alleen studenten maar ook bezoekers aan de binnenstad die vanwege de tram de auto laten staan.

**Dhr (naam onbekend)** vraagt welk deel van de dagelijkse stroom van 160 000 bezoekers via het Hoofdstation de stad binnen komt en welke andere manieren er zijn om de stad te bereiken?

*R. van Vliet geeft een toelichting.* Van de dagelijkse bezoekers komt 75% per auto, 10% met de fiets en 15% met het openbaar vervoer. De laatsten komen voor het grootste deel aan op het hoofdstation (28 000 passagiers per dag). De toename van het personenverkeer naar de stad (215 000 in 2020) wil het stadsbestuur onder meer opvangen door het openbaar vervoer te verbeteren. In de komende jaren wordt de frequentie van de aankomst van treinen op het Hoofdstation verdubbeld en zal het aantal passagiers dat uitstapt, groeien naar 50 000 per dag. Aangezien het stadsbusstelsel deze groei niet zal kunnen opvangen, is gekozen voor de tram. De tram heeft als bijkomend groot voordeel dat het openbaar vervoer zozeer verbetert, dat je er meer mensen, en dus ook automobilisten, mee bereikt.

Over de binnenstad merkt de heer Van Vliet op dat een kwart van de omzet van de ondernemers wordt gegenereerd dankzij het openbaar vervoer. Onderzoek heeft aangetoond dat wanneer het openbaar vervoer verbetert, dit een stimulans betekent voor de economische bedrijvigheid in de binnenstad.

(Naar aanleiding van een vraag) De regiotram zal niet voorkomen dat het autoverkeer in de komende jaren blijft groeien. De gemeente vangt deze groei op met uitbreiding van de parkeervoorzieningen (10 000 extra parkeerplaatsen) aan de rand van de stad op de transferia. Vanaf de transferia blijft de binnenstad per bus en tram goed bereikbaar.

**Dhr. Bos**, Peperstraat, merkt op dat voor veilig en vlot tramverkeer vrije trambanen onontbeerlijk zijn. Aangezien de ruimte daarvoor ontbreekt, vindt hij een tramlijn door de binnenstad ongewenst.

**Mw. Gerritsen** vraagt of de gemeente het reizigersverkeer op de buslijnen 11 en 15 heeft onderzocht. Ze verwacht dat een tramlijn langs de westrand van de stad naar Zernike voldoende lucht geeft aan het busvervoer in de binnenstad, zodat een tram door de binnenstad niet nodig is.

*R. van Vliet:* Op de lijnen 11 en 15 reist 85% van de passagiers van het Hoofdstation naar Zernike.

Deze lijnen worden bij de introductie van de tram opgeheven. Volgens onze berekeningen zal straks ongeveer 50 tot 55 % van de passagiers op lijn 1 Zernike als in/uitstaplocatie hebben (studenten en werknemers). De rest kiest voor een andere in/uitstaplocatie. Dit komt omdat de tram niet slechts naar Zernike rijdt, maar daarnaast ook de belangrijkste economische gebieden van de stad – de binnenstad, Ebbingekwartier, Paddepoel - met elkaar verbindt. Bij een keuze voor het Weststrandtracé zal de tram in 2020 maar 18 000 tot 20 000 passagiers per dag vervoeren in plaats van de verwachte 28 000 tot 29 000 door de binnenstad. Dit is een belangrijke overweging om zoveel mogelijk bestemmingen te combineren.

## **5. Pauze**

## **6. Toelichtingen door dhr. Menno Olman en gedeputeerde Henk Bleker**

Na de pauze geeft de voorzitter het woord aan dhr. M. Olman, projectdirecteur van Project RegioTram, met het verzoek te reageren op een drietal centrale thema's uit de discussie: een tramlijn door de binnenstad, enkel- of dubbelspoor door de Oosterstraat, en de verkeersveiligheid.

De heer Olman benadrukt nog eens het belang om de regiotram te beoordelen in het licht van een totaalconcept van het vervoer in de regio. De centrale vraag is hoe het openbaar vervoer de toenemende verkeersdruk in de regio kan helpen opvangen. Hij verzet zich tegen het opgeroepen beeld van een onveilige tram die dodelijke slachtoffers zou eisen. De regiotram zal een verkeersveilig systeem worden. Volgens een modelberekening op grond van de situatie in de vier grote steden moet rekening gehouden worden met het betreuren van ongeveer één verkeersdode per vijf jaar.

Een tramlijn door de binnenstad is belangrijk met het oog op de doorkoppeling van treindiensten. Dit maakt nieuwe directe verbindingen mogelijk, onder andere met de binnenstad. Het vervoerssysteem is ontworpen om mensen er toe te bewegen hun auto te laten staan wanneer ze in de stad moeten zijn. Met een lijn door de binnenstad hoopt de stad zowel de automobilist als de doorreizende bezoeker te verleiden het stadscentrum aan te doen.

Over de argumenten voor een dubbelspoor door de Oosterstraat verwijst de heer Olman naar de toelichting door mevrouw De Visser. Hij zegt zich te realiseren dat de bewoners en ondernemers van de Oosterstraat worden geconfronteerd met de nadelen van deze keuze. In de komende periode zal het projectbureau in nauw overleg met de ondernemers gaan zoeken naar oplossingen om nadelige gevolgen zoveel mogelijk te ondervangen.

Hij deelt de zorg van de insprekers die hebben gewezen op de verminderde bereikbaarheid van de stad als gevolg van de vele bouwwerkzaamheden. Het is de verantwoordelijkheid van het stadsbestuur en het projectbureau om tijdens de uitvoering te beschikken over een logistiek plan dat de overlast tot een minimum beperkt. Bovendien heeft de overheid de wettelijke verplichting om eventuele schade als gevolg van werkzaamheden te vergoeden.

De voorzitter geeft het woord aan dhr. H. Bleker, gedeputeerde van de provincie Groningen, voor een korte uitleg van het verschil tussen de regiotram en een stadstram.

De heer Bleker zet uiteen dat de groei van het personenvervoer tot 2020 kan worden opgevangen door een hogere frequentie van de treinen op het bestaande spoor. Na 2020 zal een nog hogere frequentie noodzakelijk zijn en wordt het aantrekkelijk een nieuw vervoerssysteem te introduceren dat een hoogfrequente dienstregeling paart aan snelheid en de mogelijkheid om direct vanuit plaatsen als Hoogezand en Zuidhorn naar de plaats van bestemming in de stad te reizen. De regiotram, die zowel op het spoor als op tramrails uit de voeten kan, biedt bij uitstek die mogelijkheid. De regiotram ziet er iets robuuster uit dan de stadstram, maar is, blijkens ervaringen in andere steden, goed in een stedelijke omgeving in te passen. De regiotramfunctie is ook noodzakelijk om voldoende mensen in de tram en de trein te krijgen om het systeem betaalbaar te houden.

## **7. Inspraakreacties deel 2**

De voorzitter vraagt de aanwezigen kort op het plan voor het voorkeurstracé van Lijn 1 te reageren om zodoende de stemming in de zaal te kunnen peilen.

**Dhr. Willems**, Folkingestraat, keurt het plan af. Volgens hem zijn verschillende goede alternatieven buiten beschouwing gelaten. Gelet op het financieringstekort en het geschatte exploitatietekort vreest hij dat de realisering zal uitlopen op een financieel echec.

**Dhr. Van der Sluis** waarschuwt voor de gevolgen van de opeenstapeling van grote ruimtelijke werken in de binnenstad. Hij stelt voor met de aanleg van de tramlijn te wachten tot het Forumgebouw is gerealiseerd.

**Dhr. Kleinstra**, W.A. Scholtenstraat, is niet blij met de tramlijn. Hij stelt voor de tramlijn ondergronds aan te leggen.

**Dhr. Bokma**, Turfsingel, vraagt of het behoud van het tankstation van architect Dudok kan worden gegarandeerd. Verder maakt hij bezwaar tegen de verwachte geluidstoename in het gebied van de Vlasstraat en Turfsingel.

**Mw. Gerritsen** vindt dat Groningen te klein is voor een rendabele tramlijn. Gezien de verkeersdrukte rond het UMCG vindt zij een lijn naar deze bestemming meer op z'n plaats dan het voorkeustracé. Zij vreest dat de hoge frequentie van het tramverkeer het leven voor het winkelend publiek in de Oosterstraat onmogelijk zal maken.

**Dhr. Oostland** waarschuwt dat de Oosterstraat te krap is voor de doorgang van twee regiotrams. Hij daagt het projectbureau uit om zijn ongelijk proefondervindelijk (bijvoorbeeld met stadsbussen) vast te stellen.

**Dhr. Drent** vraagt naar de herkomst van de rapporten waarin zou staan dat de aanleg van een tramlijn de omzet van ondernemers ten goede komt. Verder stelt hij voor alle gemotoriseerd verkeer, inclusief de tram, uit het centrum te weren en de binnenstad aan voetgangers en fietsers te laten. (Er volgt applaus)

Het projectbureau Project Regiotram zegt toe de gevraagde rapporten beschikbaar te stellen. De samenvattingen staan op de website [www.regiotram.nl](http://www.regiotram.nl)

**Dhr. Mulder** juicht de komst van de regiotram in de binnenstad toe. Een verrijking van het stadsbeeld, meent hij. (Er volgt applaus)

**Dhr. Dijkhuis** wijst er op dat de Regio Groningen - Assen een groot stedelijk agglomeraat vormt, waarin de regiotram een adequate oplossing biedt aan de vervoersproblemen. Hij vindt echter de voor de Oosterstraat gepresenteerde oplossing niet aanvaardbaar.

**Dhr. Koster** noemt Basel en Amsterdam als voorbeelden dat een enkelspoor (of strengelspoor) voor een tramlijn in twee richtingen een oplossing kan bieden in een kleine ruimte zoals de Oosterstraat. Mocht Groningen overwegen een tramlijn zonder bovenleiding aan te leggen, dan wijst spreker dit af in verband met de hoge kosten.

De voorzitter stelt vast dat de projectorganisatie met betrekking tot de Oosterstraat al denkt in de richting van de voorgestelde oplossing.

**Dhr. D.J. Bessem**, cluster wijken van het Wmo-platform, waarschuwt dat de komst van de regiotram niet ten koste mag gaan van de wijken die de tram niet aandoet. Het feit dat de bussen van de Grote Markt verdwijnen, betekent dat deze voor busreizigers minder bereikbaar wordt. De wijken hebben aangegeven hierover in overleg te willen met het stadsbestuur. Spreker wijst er verder op dat de tram ook voor mensen met een lichamelijke handicap en voor rolstoelers goed toegankelijk moet zijn.

*M. Olman*: De tram is toegankelijk voor rolstoelgebruikers.

**Dhr. Van der Veer** spreekt zijn zorg er over uit dat de raad een besluit kan nemen voor aanleg van de tramlijn zonder dat er duidelijkheid bestaat over een gezonde exploitatie.

**Dhr. T. Mulder**, ondernemer en bewoner in de binnenstad, meent dat de voordelen van het Diepenringtracé te laag worden geschat. Zijn voorkeursroute: Zuiderdiep, Kattendiep, Schuitendiep, Turfsingel, Boterdiep. Het diepenringtracé biedt zijns inziens een goed alternatief voor een tramlijn door de binnenstad, met haltes op korte afstand van de Grote Markt (bij de Poelebrug en het tankstation van Dudok) en de mogelijkheid om van de Oosterstraat en Gelkingestraat een voetgangersgebied te maken.

**Dhr. Van der Veen** stelt voor om eerst twee tramlijnen naar het UMCG en het Martiniziekenhuis aan te leggen. Dit beantwoordt aan een grote behoefte en zal de goodwill onder de bevolking voor de tram zeer vergroten, denkt hij. Het stadsbestuur kiest er met de lijn naar Zernike voor met de moeilijkste klus te beginnen.

**Dhr. W. Steenhuizen**, Groninger Studenten Sport, schaarst zich achter het plan, maar vraagt aandacht voor een veilige oversteek nabij het Blauwborgje, waarvan veel sportende studenten gebruik zullen moeten maken.

**Dhr. Sinnema**, inwoner Sappemeer, toont zich verheugd over het plan. Een directe tramlijn van Sappemeer naar de Grote Markt ziet hij als een uitkomst voor de oudere reiziger.

**Dhr. Drent** vraagt aandacht voor het door de GCC geopperde voorstel van een kabelbaan tussen het Europapark en het UMCG. Dit plan kan op korte termijn worden uitgevoerd, is betrekkelijk goedkoop (30 miljoen euro) en biedt een adequate oplossing voor de bereikbaarheid van het UMCG en de binnenstad.

**Dhr. J. Niemeijer** vraagt wat de tramlijn kan betekenen voor de bereikbaarheid van de stad vanuit de richting Roden en Drachten, en voor de ontlasting van de zuidelijke ringweg.

**Mw. Van der Ham**, studente, vraagt of de projectleiding een directe buslijn van het Hoofdstation naar Zernike heeft overwogen over de ringweg. Dit zou een oplossing kunnen bieden voor de overvolle buslijn 15 en veel van de genoemde vervoersproblemen kunnen verlichten.

### **8. Reacties van wethouder mw. K. Dekker en gedeputeerde H. Bleker**

De voorzitter vraagt de aanwezige bestuurders op de ingebrachte vragen en standpunten te reageren.

Wethouder K. Dekker verklaart dat het besluit van de gemeenteraad in juni niet gaat over de uitvoering van het project, maar zich beperkt tot de vaststelling van het tracé. Alvorens een definitief besluit valt over de uitvoering, moeten voor een aantal kwesties nog oplossingen worden gevonden, waaronder het exploitatietekort van 2 miljoen euro. Er zal geen besluit worden genomen voordat er een deugdelijke financiering is geregeld en alle voor- en nadelen goed in beeld zijn gebracht.

Gedeputeerde H. Bleker benadrukt dat er gedegen voorwerk is verricht om tot de gemaakte keuzes te komen. Daarbij is het uitgangspunt geweest om het openbaar vervoer te versterken door te investeren in meer treinen. Voor het verdere vervoer vanaf het hoofdstation naar de verschillende bestemmingen in de stad zijn verschillende opties onder de loep genomen, waaruit is geconcludeerd dat meer bussen in de stad geen wenselijke oplossing is. De provincie heeft voorgesteld om te onderzoeken wat het effect kan zijn van directe buslijnen vanaf het hoofdstation naar populaire bestemmingen in de stad, zoals Zernike en Karding. Deze terugvaloptie is in onderzoek en komt alleen in beeld als de tram onverhoopt niet haalbaar mocht zijn. Vooralsnog kiezen de bestuurders voor de regiotram als meest wenselijke oplossing en wordt er van uitgegaan, mede op grond van intensief rekenwerk, dat het project realistisch is.

Wethouder K. Dekker licht toe dat de keuze voor een tram door de binnenstad mede is ingegeven door de wens economische activiteiten in de binnenstad te stimuleren en deze voor bezoekers aantrekkelijk te houden. Het grootste nadeel van de diepenring als alternatief traject is dat deze fungeert als verdeelring voor de parkeergarages. Met een tramlijn over een groot deel van de diepenring wordt de bereikbaarheid van de parkeergarages een probleem.

Verder verklaart de wethouder dat de lijn naar het UMCG en Karding midden vorig jaar in beeld is gekomen, nadat bekend was dat het geld dat voor de Zuiderzeelijn was bedoeld, ingezet kon worden voor andere projecten. De ontwikkeling van deze 2<sup>e</sup> tramlijn is nog niet zover dat deze op korte termijn zou kunnen worden uitgevoerd. Naar verwachting zal lijn 2 direct na lijn 1 worden gerealiseerd in 2015 of 2016.

**Mw. A. Grol**, voorzitter VVE Turfsingelflat, reageert dat de door de wethouder genoemde nadelen van de diepenring kennelijk niet gelden voor de Turfsingel, waar een dubbele trambaan komt te liggen. Ze waarschuwt voor de chaotische verkeerssituatie die daar zal ontstaan door de combinatie van trams, auto- en fietsverkeer.

*Wethouder mw. Dekker:* Het betreft hier een klein deel van de diepenring, waarvoor de bezwaren van de diepenring als geheel minder gelden.

### **9. Sluiting**

De voorzitter rondt de discussie af. Hij dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering.