

Samenvatting Inspraakrapport voorkeustracé 1^e lijn

Uitgangspunten, discussiepunten, conclusies en wijzigingsvoorstellen

Inspraak: de procedure

De inspraak gaat over de tracékeuze voor de eerste tramlijn in de stad Groningen, tussen Hoofdstation en Zernike, en door de Groninger binnenstad. Deze tramlijn maakt deel uit van een samenhangend pakket maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer in de Regio Groningen - Assen. Die zijn samengevat in de notitie *Sporen naar de toekomst*, en verder uiteengezet in de nota's *Raamwerk RegioRail*, en *Voorkeustracé 1^e lijn Hoofdstation - Zernike*, alle gepubliceerd op 12 februari 2009. De inspraakperiode liep van 23 februari tot en met 23 maart. Inwoners van de Regio Groningen - Assen konden in die periode hun inspraakreactie richten aan Burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen.

In opdracht van B&W heeft Project RegioTram alle schriftelijke en mondelinge reacties verwerkt: vragen, suggesties, kritiekpunten en steunbetuigingen. Voor een belangrijk deel gaat het daarbij om formele inspraakreacties op de voorgestelde tracékeuze. Voor een ander deel gaat het om reacties die buiten dit kader vallen, en betrekking hebben op - onder meer - de keuze voor alternatieve vormen van openbaar vervoer. Project RegioTram heeft alle reacties serieus beoordeeld, ook de reacties die buiten het gestelde kader vallen. Voortdurende dialoog is van begin af aan een belangrijk uitgangspunt geweest bij het project, en dat blijft het.

De thema's van de inspraak

Burgemeester en wethouders hebben 111 schriftelijke inspraakreacties ontvangen. Daarnaast hebben op de inspraakbijeenkomst van 16 maart 2009 vijftien sprekers een mondelinge reactie gegeven.

In de inspraakreacties komt een aantal thema's geregeld naar voren. Hieronder staan ze samengevat.

1. De tram in relatie tot andere vormen van openbaar vervoer: bus en/of trolleybus
2. Het tracé door of langs de binnenstad
3. 1e lijn naar Zernike, of 1^e lijn naar UMCG en Kardingse?
4. Wat gebeurt er met de huidige buslijnen als de tram eenmaal rijdt?
5. De Oosterstraat: dubbel- of enkelspoor?
6. Laten staan of slopen: wat is de beste oplossing voor de woningen op de hoek van Eikenlaan en Kastanjelaan?

Een zevende thema is veiligheid. Er is voor gekozen dat te behandelen in samenhang met de andere thema's. Het eerste en het derde thema staan strikt genomen niet ter discussie in deze inspraakperiode. De gemeenteraad van Groningen heeft in 2007 besloten tot de aanleg van een eerste tramlijn, tussen Hoofdstation en Zernike. Toch gaan we in het inspraakrapport op deze punten in. Ook de Stuurgroep RegioTram heeft gevraagd nog eens goed te onderzoeken in hoeverre met bussen hetzelfde kan worden bereikt als met trams. Een uitvoerig antwoord op die vraag zal later dit jaar worden gegeven door het OV-bureau, de organisatie die zorg draagt voor het openbaar vervoer per bus in de provincies Groningen en Drenthe. Dit inspraakrapport beperkt zich tot het benoemen van de voor- en nadelen van trams en (trolley)bussen, en het toetsen van de argumenten die eerder golden voor de keuze voor de tram.

Doel en achtergronden van Project RegioTram: het toetsingskader

Leidt aanpassing van het voorkeustracé ertoe dat het doel van het project beter of eerder kan worden gerealiseerd, met zo weinig mogelijk hinder voor betrokken bedrijven, organisaties en bewoners? Dat is de centrale vraag bij het beoordelen van de inspraakreacties. Het projectdoel is door de Regio Groningen – Assen in 2007 geformuleerd als: "het opstellen van een plan voor de versterking van het openbaar vervoer in de regio, met als eerste onderdeel een tramverbinding tussen het Groninger Hoofdstation en het Zernikecomplex, die ook de Groningse binnenstad ontsluit."

Het motief hiervoor was de wens het openbaar vervoer te stimuleren, en de dreigende verstopping van de wegen naar en in de stad Groningen te voorkomen. Die dreiging is reëel, en zonder versterking van het openbaar vervoer onafwendbaar.

Verschillende, opeenvolgende onderzoeken wijzen uit dat trams en treinen voor reizigers aantrekkelijker zijn dan bussen, en dat de tram uitstekend is in te passen in de Regio Groningen - Assen. Deze wetenschap stond in 2007 aan de start van Project RegioTram, en staat in 2009 nog recht overeind. Er is daarom geen reden terug te komen op de in 2007 gemaakte keuze. De bevindingen van het OV-bureau komend najaar zullen uitwijzen of op dit punt nieuwe inzichten zijn ontstaan.

Anno 2009 kunnen sommige wegen in de spits de aantallen auto's, vrachtwagens en bussen al niet meer goed verwerken. Tot 2020 zal het aantal reizigers van en naar de stad Groningen volgens verkeerskundige prognoses sterk toenemen. Deze prognoses zijn verwerkt in het plan *Sporen naar de toekomst*, dat in februari 2009 is verschenen. In *Sporen naar de toekomst* is de aanleg van de eerste tramlijn ingebed in een reeks ingrijpende verbeteringen in de railverbindingen in de Regio Groningen – Assen. Met dit plan wil de regio Groningen – Assen zoveel mogelijk reizigers stimuleren om het openbaar vervoer te gebruiken, in plaats van de auto. Zo kan het wegennet maximaal worden ontlast.

Is het voorkeustracé voor de eerste tramlijn tussen het Hoofdstation en Zernike de beste bijdrage aan de versterking van het openbaar vervoer in de Regio Groningen – Assen? Hoe kunnen de maatschappelijke baten van de aanleg van de eerste tramlijn zo veel mogelijk worden vergroot, en de lasten ervan zoveel mogelijk worden beperkt? Want dat het project naast baten ook lasten heeft, is duidelijk: ingrijpende werkzaamheden aan de inrichting van de bebouwde omgeving gaan altijd gepaard met hinder en overlast. De inspraak is mede bedoeld om te inventariseren voor wie en op welke plaats hinder en overlast kan ontstaan. Aan de hand van deze inventarisatie kunnen zoveel mogelijk maatregelen worden genomen om de overlast tot een minimum te beperken.

1. De tram in relatie tot andere vormen van openbaar vervoer: bus en/of trolleybus

Diverse sprekers geven aan dat er (schone) alternatieven zijn voor de tram, zoals bussen op biogas, elektrische bussen of trolleybussen. Ook dubbele en daarmee grotere harmonicabussen zijn genoemd. Sommige sprekers noemen als alternatief kleine busjes die de binnenstad bedienen. Zoals hierboven aangegeven ging de inspraak niet over de vraag of (trolley)bussen een goed alternatief zijn voor de tram, en zijn er geen nieuwe inzichten, die de keuze voor de tram ondergraven. Toch willen we nog wat dieper ingaan op dit onderwerp.

Ten opzichte van bussen hebben trams een aantal voordelen. Trams kunnen meer mensen vervoeren, waardoor er minder hoeven te rijden, en drukke wegen minder worden belast. Trams zijn minder belastend voor het milieu: zuiniger en stiller. Trams produceren bovendien geen uitlaatgassen. Tramrails kunnen in elk wegdek worden ingepast, wat het mogelijk maakt de straten en pleinen mooier in te richten. Een bus heeft ook voordelen ten opzichte van de tram: bussen zijn flexibeler, doordat ze niet aan rails zijn gebonden. De voordelen van een tram zijn voor de binnenstad van Groningen echter groter dan de nadelen. Nog belangrijker is dat een tram een grotere aantrekkingskracht heeft op reizigers, ook die uit de regio. Trams zijn sneller, veiliger en comfortabeler. Trams zijn daardoor meer dan bussen geschikt om te concurreren met de auto. En dat is waar het om gaat bij Project RegioTram: zorgen dat de verbindingen tussen de stad Groningen en het omliggende gebied goed blijven, en voorkomen dat wegen dichtslibben.

Geen van de andere vervoermiddelen kan alle voordelen van de tram combineren. Trolleybussen bijvoorbeeld vervuilen beduidend minder dan gewone bussen, maar hun vervoercapaciteit is veel kleiner dan die van trams. Ook trolleys kunnen de verwachte en benodigde groei van het OV niet aan en lopen vast in de compacte stad die Groningen is. Extra lange gelede bussen kunnen meer passagiers vervoeren dan gewone, maar minder dan trams. Uit milieuoogpunt scoren ze minder goed dan trams, en ze zijn minder veilig, doordat hun bewegingen voor andere verkeersdeelnemers minder goed zijn te voorspellen, vooral in bochten. Gelede bussen nemen meer ruimte in beslag dan gewone bussen. En zowel trolleybussen als gelede bussen zijn voor reizigers die gewend zijn de auto te nemen een stuk minder aantrekkelijk dan trams.

Het idee om de tram om de binnenstad heen te leiden en de Grote Markt te bedienen via kleine busjes, stuit op extra kosten. Bovendien betekent dit voor reizigers naar de binnenstad een extra overstap, en extra reistijd. De busjes zouden een grote belasting vormen voor de Grote Markt en directe omgeving, omdat er veel van nodig zouden zijn. De voorstellen van sprekers zijn vooral gericht op het handhaven van het huidige bussysteem en het daarin aanbrengen van kleine verbeteringen voor het vervoer tussen Hoofdstation, binnenstad en Zernike. Deze voorstellen leiden dus niet tot een grootschalige verbetering van het openbaar vervoersysteem en oplossing van de knelpunten in dit systeem. Daarmee zijn al met al de genoemde alternatieven voor lijn 1 stuk voor stuk minder aantrekkelijk dan het voorstel dat op tafel ligt: een tram door de binnenstad, over de Grote Markt. In opdracht van de Stuurgroep, op verzoek van de provincie Groningen, wordt door het OV-bureau onderzocht of er met een geheel nieuw bussysteem voor de gehele stad Groningen, vergelijkbare effecten mogelijk zijn als bij de inzet van een tramsysteem.

Onderzocht zal worden of en zo ja op welke wijze de groei van het aantal reizigers met een dergelijk nieuw bussysteem is op te vangen. Bij dit busalternatief worden de kosten qua investeringen en exploitatie in beeld gebracht en tevens de consequenties die dit heeft voor de stad zoals milieu en ruimtegebruik.

Conclusie:

- ***Voorgestelde verbeteringen ten aanzien van het huidige bussysteem voor de verbinding tussen Hoofdstation en Zernike zijn geen goed alternatief voor het tramsysteem.***

2. De route door of langs de binnenstad

Diverse insprekers vragen zich af of het wenselijk is dat de tram door de binnenstad gaat rijden; een aantal meent van niet. De Groninger binnenstad is naar hun mening zo klein dat het publiek ook lopend naar zijn bestemming kan, waardoor de tram aan de rand van de binnenstad kan blijven. Enkele insprekers geven ook aan dat studenten met als bestemming Zernike niet via de binnenstad vervoerd hoeven worden.

Binnenstad en Grote Markt: hart van de regio

Wat zijn de argumenten voor een tramtracé door de binnenstad, over de Grote Markt? Om te beginnen is de Grote Markt en directe omgeving het belangrijkste reisdoel van zeer veel reizigers uit de regio. In veel opzichten is de binnenstad van Groningen het hart van de Regio Groningen – Assen, met de Grote Markt als meest centrale plek. Onderzoek wijst uit dat een tram met als bestemming de Grote Markt een flink deel van de reizigers trekt die nu de auto kiezen.

Dat aantal neemt sterk af als de tram slechts tot de rand van de binnenstad rijdt. Het huidige reisgedrag wijst daar ook op: veel reizigers uit de regio stappen momenteel op het Hoofdstation over op stadsbussen die via de Grote Markt gaan. Daarbij gaat het om grote aantallen: driekwart van de reizigers tussen Hoofdstation en Zernike woont in de regio. Dat maakt de tram tot een echte RegioTram, ook al rijdt hij tot 2020 nog niet buiten de gemeentegrenzen van Groningen. Een laatste belangrijke overweging is van economische aard: een tram trekt meer winkelend publiek naar de binnenstad. Het maakt de Groninger binnenstad nóg aantrekkelijker.

Universiteit, hogeschool en de tram

De beoogde Tramlijn 1 wordt door sommige insprekers een 'studententram' genoemd. Waarom is het nodig studenten met bestemming Zernike door de binnenstad te laten rijden, zo vragen zij zich af? Voor de beantwoording van deze vraag is het van belang onderscheid te maken tussen de huidige reizigers op het traject Hoofdstation – Grote Markt - Zernike, en de reizigers van de toekomst. Prognoses laten een sterke groei zien op dit traject, na introductie van de tram. De groei van het aantal reizigers bestaat voor driekwart uit automobilisten (werknemers, bezoekers) uit de regio; niet van studenten. In 2020 heeft van alle reizigers op het tracé 50 tot 55 % Zernike als eindbestemming. Behalve studenten zijn dat uiteraard ook personeelsleden van Rijksuniversiteit en Hanzehogeschool.

Koppelen van treindiensten

Onderdeel van het plan voor de verbetering van het openbaar vervoer in de Regio Groningen – Assen is ook het koppelen van regionale treindiensten. Zo gaan treinen uit de richting Hoogezand doorrijden naar Sauwerd, en vice versa. Treinreizigers uit het oosten van Groningen met Zernike als bestemming hoeven hierdoor pas op het Noorderstation over te stappen op de tram. Dat gaat sneller en zorgt ook voor ontlasting van het drukke tramtracé tussen Hoofdstation en Noorderstation.

Conclusie:

- ***Handhaven voorkeurstracé door de binnenstad***

3. Eerst naar Zernike, of eerst naar UMCG en Kardingne?

Het Universitair Medisch Centrum Groningen is enthousiast over de RegioTram, en pleit ervoor eerst de lijn naar UMCG en Kardingne aan te leggen. Ook leden van de Groninger City Club, VNO-NCW Noord en MKB Noord zien de RegioTram graag komen, maar willen dat eerst de lijn naar UMCG en Kardingne wordt aangelegd, en pas daarna de lijn naar Zernike.

De Kamer van Koophandel vreest dat door eerst de lijn naar UMCG en Kardinga aan te leggen de realisatie van de tram naar Zernike op de lange baan wordt geschoven. De KvK roept op tot goed overleg tussen projectorganisatie en ondernemers, en biedt aan hierbij te helpen en bemiddelen. Van dat aanbod maakt Project RegioTram graag gebruik. Het streven is de aanleg van de tweede tramlijn te versnellen, zonder de aanleg van de tramlijn naar Zernike te vertragen: beide lijnen zijn dringend gewenst. Hieronder wordt betoogd waarom.

Waarom aanleg van lijn 2 versnellen, zonder die van lijn 1 te vertragen?

Waarom is het van belang voortvarend door te gaan met de realisatie van lijn 1, van Hoofdstation naar Zernike? Het aantal reizigers op lijn 1 is het grootst, wat ook de exploitatie van deze lijn het meest aantrekkelijk maakt. De verkeersproblematiek op de route tussen Hoofdstation, binnenstad en Zernike is het meest nijpend. In de komende jaren zullen er zonder de komst van de tram steeds meer bussen en auto's naar deze bestemmingen rijden. Dat leidt ertoe dat de wegen rond het Hoofdstation en Zernike steeds vaker verstopt zullen raken. Ook snelle aanleg van lijn 2 is hard nodig. Het UMCG, bij uitstek een regionaal ziekenhuis, gehuisvest aan de rand van de binnenstad, is moeilijk te bereiken voor bezoekers en medewerkers. Dat wordt de komende jaren alleen maar erger. Omkering van de volgorde van aanleg stuit echter op grote bezwaren. Voor de aanleg van lijn 1 leidt die tot een forse vertraging, terwijl lijn 2 hierdoor niet sneller klaar is: de planontwikkeling voor de tweede lijn loopt een jaar achter op die van de eerste lijn. Bovendien trekt lijn 1 de meeste reizigers. Uitstel van deze lijn verergert de verkeersproblematiek bij het Hoofdstation en in de binnenstad.

De enige mogelijke verbetering is versnelde aanleg van lijn 2, terwijl de realisatie van lijn 1 volgens de huidige planning doorgaat. Dat biedt grote voordelen voor het UMCG en haar bezoekers en medewerkers. Ook financieel is het aantrekkelijk om lijn 2 versneld aan te leggen: de aanbesteding kan voordeliger uitpakken, net als de aanschaf van (grotere aantallen) materieel. Ook het vereiste reservematerieel kan efficiënter worden gebruikt. Doordat lijn 2 minder lang is en aanleg minder ingewikkeld, is het mogelijk delen van beide tracés gelijktijdig te bouwen. Met de bouw van lijn 2 kan binnen een jaar na de start van de bouw van lijn 1 worden begonnen. Het lijkt mogelijk beide lijnen kort na elkaar in gebruik te nemen: binnen een jaar, in 2014/2015.

Aandacht voor bereikbaarheid binnenstad tijdens de bouw

Punt van aandacht tijdens de bouw is een goede fasering van de werkzaamheden. Het uitgangspunt daarbij is dat de binnenstad zo goed mogelijk bereikbaar blijft. Dat vergt nog nadere uitwerking.

Conclusie:

- **Versnelde aanleg van de tweede lijn Hoofdstation - UMCG - Kardinga**
- **Handhaven planning aanleg van lijn 1 Hoofdstation - Zernike**
- **Aandacht voor bereikbaarheid van de binnenstad tijdens de bouw**

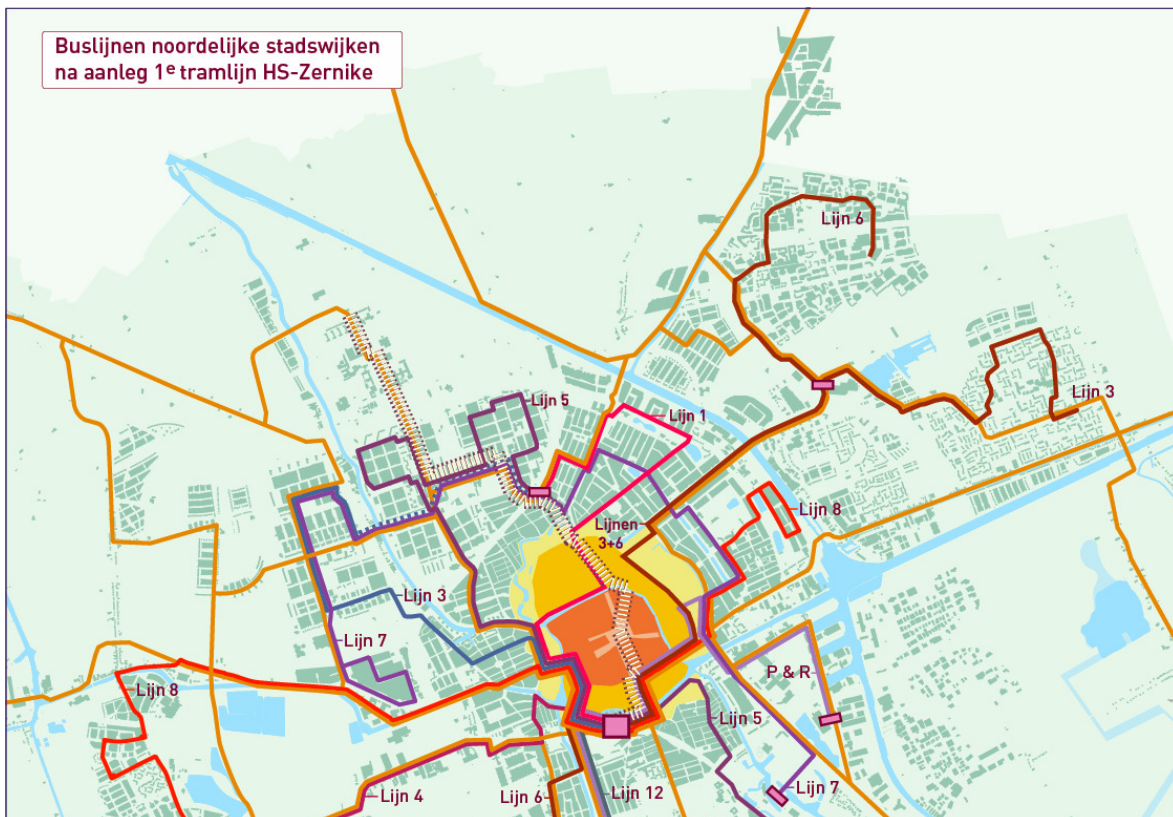
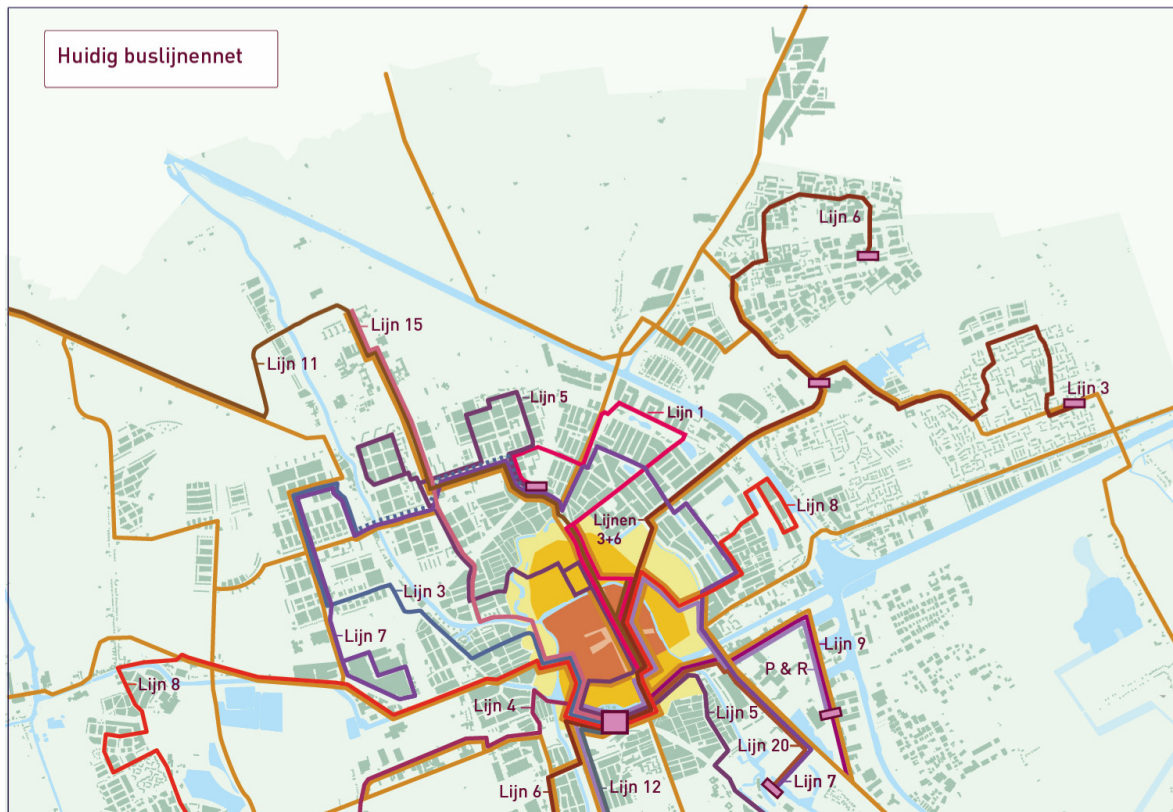
4. Wat gebeurt er met de huidige buslijnen als de tram eenmaal rijdt?

Een aantal insprekers is het oneens met het verdwijnen van rechtstreekse busverbindingen van enkele wijken met de Grote Markt. Zij vinden dat er stadsbussen naar de Grote Markt moeten blijven rijden. Sommige wijken gaan er op achteruit, zo stellen zij: wie met het openbaar vervoer naar het hart van de binnenstad wil, moet overstappen op de tram.

Project RegioTram erkent dit vraagstuk. Het project zoekt de oplossing in goede aansluitingen van bus en tram en goede overstaplocaties, vooral op het Zuiderdiep. Daar zullen veel reizigers willen overstappen van de bus op de tram, en omgekeerd. Met het oog op de leefbaarheid en veiligheid van de Grote Markt is het niet mogelijk zowel trams als bussen over de Grote Markt te laten rijden. Het project merkt daarbij op dat veel andere reizigers er juist sterk op vooruitgaan als de trams eenmaal rijden. De aantrekkingskracht van het openbaar vervoer in de regio neemt toe, en meer reizigers zullen bereid zijn de auto te laten staan. Dat heeft gunstige effecten op de leefbaarheid, de economie en het milieu van de regio als geheel.

Een ander punt van kritiek is de afname van het aantal haltes langs het tramtracé. Het klopt dat een tramlijn minder haltes telt dan een buslijn. De huidige buslijnen 11 en 15 komen geheel te vervallen, en daarmee verdwijnt ook een aantal haltes van deze lijnen. De meeste bushaltes blijven echter in gebruik voor andere busdiensten. Zo blijft het UMCG vanuit Selwerd / Paddepoel bereikbaar met

buslijn 7 en het Martinizekenhuis met buslijn 5. De twee bijgevoegde kaartjes geven inzicht in het stadsbuslijnnet voor en na invoering van tramlijn 1 in het noordelijk stadsdeel.



Conclusie:

- **Extra aandacht voor aansluiting tram en bus in de Groninger binnenstad**

5. De Oosterstraat: dubbel- of enkelspoor?

Dubbelspoor of enkelspoor door de Oosterstraat, dat is het meest genoemde inspraakthema. Vooral ondernemers uit de Oosterstraat maken zich ernstig zorgen over de gevolgen van de dubbele trambaan voor hun straat en het verdwijnen van de doorgaande fietsroute van het Zuiderdiep naar de Grote Markt.

Zij verwachten dat hun bedrijven schade zullen lijden als de tram over dubbelspoor in twee richtingen door de Oosterstraat gaat rijden. De kern van de reacties is dat een dubbele trambaan te veel ruimte vraagt en tot te veel tramverkeer leidt. Daardoor blijft er onvoldoende ruimte voor voetgangers, en voor het laden en lossen van goederen, vrezende veel insprekers. Zij zijn van mening dat hun straat onveilig wordt door een dubbele trambaan. Door dit alles wordt de Oosterstraat minder aantrekkelijk voor het publiek, zo is hun inschatting, met negatieve effecten voor de winkels en horeca in de straat. Insprekers zijn niet alleen kritisch over het plan voor het voorkeurstracé, zij komen ook met alternatieven: enkelspoor door de Oosterstraat en de Gelkingestraat, of een tracé dat langs, in plaats van door de binnenstad voert.

Project RegioTram heeft alle vragen, kritiekpunten en suggesties die te maken hebben met de Oosterstraat uitvoerig onderzocht. Op grond daarvan blijft de projectorganisatie een tram in twee richtingen door de Oosterstraat de beste keuze vinden. Het alternatief dat sommige insprekers noemen – een gesplitst tracé door de Gelkingestraat en Oosterstraat - is om verschillende redenen minder geschikt.

Onderdeel van het plan voor het voorkeurstracé is een doorgaande fietsroute Ebbingestraat – Grote Markt – Gelkingestraat en vice versa. In de Gelkingestraat krijgen fietsers veel meer ruimte dan nu, omdat de bussen verdwijnen. Dat maakt de Gelkingestraat een stuk veiliger, zoals ook de Fietsersbond met instemming vaststelt in haar inspraakreactie. Deze fietsroute vervalt als de Gelkingestraat ook een trambaan krijgt. Met het oog op de verkeersveiligheid is dat niet verstandig: die is het meest gediend met het scheiden van fietsers en trams. Dat gebeurt in het plan voor het voorkeurstracé.

Er zijn nog twee redenen om geen tram door de Gelkingestraat te willen: deze straat is een stuk smaller dan de Oosterstraat. Vooral aan de kant van de Grote Markt is dat problematisch. De Grote Markt zou voor een trambaan door de Gelkingestraat bovendien moeten worden doorkruist, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden en hinderlijk kan zijn voor de warenmarkt, kermis en activiteiten op het plein. Die bezwaren gelden niet met een dubbelspoor door de Oosterstraat: de trams passeren de Grote Markt aan de oostzijde. Daarnaast is een dubbele trambaan door de Oosterstraat en langs de oostzijde goedkoper in aanleg en onderhoud dan trambanen door Oosterstraat én Gelkingestraat.

Gedeeltelijk strengelspoor in plaats van dubbele baan

Voorstel is om voor een deel van de route door de Oosterstraat zogenaamd strengelspoor aan te leggen, in plaats van dubbelspoor. Het nadere onderzoek leidt ook tot betere oplossingen voor de bereikbaarheid van de Oosterstraat voor fietsers, en tot betere stallingmogelijkheden voor fietsen. Om de Oosterstraat aantrekkelijker te maken voor het publiek komt er een halte in de straat. Het strengelspoor zou moeten worden aangelegd over een afstand van circa 80 meter, in het meest noordelijke deel van de Oosterstraat. Hierdoor wordt de ruimte die de trambaan inneemt een stuk kleiner, en is er meer ruimte voor voetgangers en voor laden en lossen. In het zuidelijke deel en in het midden van de Oosterstraat is die ruimte er ook met een dubbele trambaan. Het project wil in goed overleg met de ondernemers in de straat zoeken naar de beste oplossingen voor laden en lossen.

Langer strengelspoor kost geld

Een langer stuk strengelspoor is vanuit het oogpunt van laden en lossen en de veiligheid van het winkelend publiek niet nodig. Ook brengt het extra kosten met zich mee, want op het strengelspoor kunnen trams elkaar niet passeren. Trams moeten hier op elkaar wachten. Hoe langer het strengelspoor, hoe langer de wachttijd. Dat heeft gevolgen voor de exploitatie. Bij een strengelspoor van meer dan 80 meter wordt de wachttijd zo groot dat een extra voertuig nodig is, bovenop de zes trams die de dienstregeling kunnen uitvoeren zonder wachttijd. Op dat moment zou een zevende voertuig nodig zijn om acht keer per uur te rijden. Dat kost op jaarbasis ongeveer 425.000 euro extra, zonder dat daar extra inkomsten tegenover staan.

Leren van ervaringen elders

Op deze plaats passen ook een paar relativerende opmerkingen over de vrees van sommige insprekers dat de Oosterstraat per definitie hinder zal ondervinden van de komst van de tram en het verdwijnen van het doorgaande fietsverkeer. Ervaringen in buitenlandse steden leren dat straten waar een tram doorheen rijdt zeer aantrekkelijk kunnen zijn voor het winkelend publiek. Voorwaarde is wel dat de straat in zijn geheel – van gevel tot gevel – uitstekend wordt ingericht. Dat gaat in Groningen gebeuren. De projectorganisatie wil dit doen in nauwe samenspraak met ondernemers en bewoners. Dichter bij huis wijst de praktijk uit dat straten zonder doorgaand fietsverkeer heel goed kunnen floreren: zie de Herestraat, de Zwanestraat en de Poelestraat.

Goed bereikbaar per fiets

Overigens blijft het goed mogelijk de Oosterstraat per fiets te bereiken. Op enkele plaatsen in de Oosterstraat blijft het mogelijk fietsen te stallen. In de Carolieweg, de Kleine Peperstraat en de Poelestraat kunnen extra fietsenstallingen komen. Dat zal de projectorganisatie bespreken met ondernemers en bewoners. In overleg met bewoners zal Project RegioTram ook bezien of een aparte fietsenstalling voor bewoners wenselijk is.

Punt van aandacht voor tweede lijn

Het nadere onderzoek leidt ook tot een extra aandachtspunt voor de tracékeuze voor de tweede tramlijn, naar het UMCG en Kardinge. Als lijn 2 ook door de Oosterstraat en over de Grote Markt zou gaan rijden, betekent dat per uur nog eens zestien trams: acht heen en acht terug. Bovenop de zestien van lijn 1 (acht in beide richtingen) betekent dat een flinke extra belasting, al moet worden aangetekend dat er momenteel een veel groter aantal bussen (ongeveer 45 in een spitsuur) door de Oosterstraat rijdt. Die verdwijnen allemaal uit met de komst van de tram.

Conclusie:

- ***Een trambaan in twee richtingen door de Oosterstraat is de beste optie***
- ***Extra stallingruimte voor fietsen aan het begin en einde van de Oosterstraat en in zijstraten***

Wijzigingen t.o.v. voorkeurstracé:

- ***In plaats van volledig dubbelspoor circa 80 meter strengelspoor aanleggen in het meest noordelijke gedeelte van de Oosterstraat***
- ***Aanleg van een halte in beide richtingen in de Oosterstraat***

6. Laten staan of slopen: de woningen op de hoek van de Eikenlaan en de Kastanjelaan

Een aantal insprekers, vooral bewoners en eigenaren, gaat in op de situatie op de hoek van de Eikenlaan en de Kastanjelaan. Op deze plaats is weinig ruimte beschikbaar voor relatief veel verkeer: fietsers, voetgangers, trams, auto's en bussen. Daardoor komt de flat op de hoek in de knel. De insprekers vragen zich allereerst af of een trambaan over het Sleedoornpad een beter alternatief is. Als dat niet zo is, dringen ze aan op snelle duidelijkheid. Doordat nog geen definitief besluit is genomen over de tramplannen zijn woningen hier moeilijk verkoopbaar. Als het voorkeurstracé wordt vastgesteld, verkiezen de meeste bewoners sloop van de flat boven een alternatief plan, waarbij de flat blijft staan.

Om met de mogelijkheid van een trambaan over het Sleedoornpad te beginnen: Project RegioTram vindt dit geen goede optie. In de nota 'Voorkeurstracé 1^e lijn Hoofdstation - Zernike' is dat al aangegeven. Een trambaan over het Sleedoornpad zou een grote ingreep zijn in deze groene zone. Een ander groot nadeel van een tracé over het Sleedoornpad is dat de afstand tot winkelcentrum Selwerd te groot is. Het winkelcentrum is juist gebaat bij een route over de Kastanjelaan en de Eikenlaan. Die biedt ook de kans het kruispunt goed aan te pakken. In zijn huidige vorm is dit een gevaarlijk kruispunt.

De bewoners van de hoek Eikenlaan / Kastanjelaan hebben kennis genomen van het voorkeurstracé tijdens een aparte informatiebijeenkomst in februari 2009. Uitgangspunt daarbij was sloop van een deel van de flat. Op verzoek van de bewoners heeft Project RegioTram in maart 2009 een alternatief plan gepresenteerd waarbij de flat niet gesloopt hoeft te worden. Van beide varianten zijn de voor- en nadelen besproken, waarbij de bewoners is gevraagd naar hun voorkeur.

De meningen hierover verschillen: de meeste bewoners hebben een voorkeur voor sloop, anderen willen dat de flat blijft staan. Duidelijk is dat alle bewoners graag snel duidelijkheid willen, onder meer omdat de appartementen moeilijk te verkopen zijn, zolang niet is besloten over het tracé van de tram. De projectorganisatie heeft toegezegd vaart te zullen maken met de planontwikkeling. Nadat het voorkeurstracé is vastgesteld, volgens plan in juni 2009, worden de bewoners op de kortst mogelijke termijn nader geïnformeerd.

Op dit moment zijn schetsen beschikbaar voor twee varianten: een die uitgaat van sloop van een deel van de flat, en een met behoud van de flat. De eerste variant heeft de voorkeur van Project RegioTram, omdat er meer ruimte is om het gebied goed verkeerskundig en verkeersveilig in te richten en een halte aan te leggen vlakbij het winkelcentrum. Voor omwonenden, voor het winkelcentrum en voor het (vracht)verkeer is dat aantrekkelijk. In deze variant komt er een ovale rotonde op de plaats van het huidige kruispunt, met een dubbele trambaan.

De andere variant gaat uit van een gewone rotonde, met een gestrengeld spoor. In deze variant kan de flat blijven staan. Deze variant is goedkoper in aanleg, maar duurder in exploitatie vanwege het strengelspoor. Daarnaast is deze variant in ruimtelijk en verkeerskundig opzicht minder aantrekkelijk.

Conclusie:

- **Handhaving van het voorkeurstracé**
- **Sloop van een deel van de flat op de hoek van de Kastanjelaan en de Eikenlaan**
- **Zorgen voor goede voorlichting aan de betrokken bewoners en eigenaren**