

Inspraakformulier Project RegioTram

Van 23 februari tot en met 23 maart 2009 heeft u de mogelijkheid om een inspraakreactie te geven op het voorkeustracé van Lijn 1 van het Groninger Hoofdstation naar het Zernikecomplex, via de Grote Markt. Meer informatie over dit tracé vindt u op www.regiotram.nl. U kunt gebruik maken van dit formulier om uw inspraakreactie kenbaar te maken.

College van B&W de Gemeente Groningen
t.a.v. Project RegioTram
Oosterstraat 56A
9711 NX Groningen

Naam : Mulder
Voorletters : B
Adres : Oosterstraat
E-mail adres : info@tramgroningen.nl
Datum : 17 maart 2009
Website: : www.tramgroningen.nl

Mijn inspraakreactie t.a.v. het voorkeustracé van Lijn 1 luidt:

Geachte heer / mevrouw,

Middels deze brief wil ik laten weten dat ik tegen het voorkeustracé van een regiotram over de Grote Markt ben. Ik maak bezwaar tegen deze plannen omdat ik grote problemen voorzie op het gebied van verkeersveiligheid, exploitatie tekorten, financiële risico's, leefbaarheid, aantasting beschermt stadsgezicht, aantasting monumentale panden, geluidsoverlast, kans op trillingen en de bereikbaarheid. Een regiotram is een tram die door de regio moet rijden, en niet in de historische binnenstad met smalle straten en winkelgebieden.

De Oosterstraat en Gelkingestraat moeten worden ingericht voor voetgangers en fietsers en niet als doorgaande route voor een regiotram die niet eens op de Grote Markt hoeft te landen.

Ik ben er niet van overtuigd dat een regiotram door de binnenstad van Groningen moet. Ook zet ik vraagtekens bij de onderzoeken, ik mis onder andere een duidelijk onafhankelijk vervoerswaarde onderzoek, een milieu effectrapportage en bijvoorbeeld onderzoek op het gebied van trillingen die mogelijke schade toebrengen aan de monumentale panden.

Op petities.nl staat de door mij gestarte petitie met ongeveer 200 mensen die tegen dit voorkeustracé van lijn 1 zijn en vinden dat de gemeente naar betere oplossingen en alternatieven moet zoeken. In deze brief staat een lijst met 55 onduidelijkheden en vragen van mijzelf en van bezoekers van TramGroningen.nl. Mede door deze grote vraagtekens rond het project regiotram zien wij niets in het voorkeustracé. Hier zouden wij dan ook graag een reactie op ontvangen.

Deze vragen staan met klikbare links op http://www.tramgroningen.nl/tramgroningen/40_vragen_over_de_regiotram.php (klik op de boze tram links in het menu van TramGroningen.nl)

- 1.** Er gebeurt een calamiteit op of naast het traject; een brand, een stroomstoring, kabelbreuk, ongeval of iets dergelijks tijdens de ochtendspits. De regiotram kan bijvoorbeeld 3 uur niet rijden. Hoe wordt dit opgevangen?
- 2.** De gemeente heeft veel geïnvesteerd in parkeergarages. Wat gebeurt er met de inkomstenkant als de Tram een succes wordt?
- 3.** Er zijn nu al diverse manieren bedacht om de [tekorten](#) op te vangen zoals [trambelasting](#), gebruik maken van opbrengsten verkoop aandelen Essent. Voor de RijnGouwelijn tussen Katwijk en Noordwijk heeft men berekend dat een '[comfortbelasting](#)' van 50% voor tramkaartjes nodig is om de lijn rendabel te maken. In [Karlsruhe](#) heeft men de parkeertarieven flink verhoogd om de tram aantrekkelijker te maken ten opzichte van de auto. Welke maatregelen wil de gemeente Groningen nemen om de exploitatietekorten te dekken en de tram een succes te maken?
- 4.** De watersportbond heeft aangegeven dat de [StaandeMast route](#) in de knel kan komen door de komst van een tram. Momenteel komen er [25.000 watertoeristen](#) naar Groningen en men heeft flink geïnvesteerd in het promoten van deze route. Kan men aangeven hoe men ervoor gaat zorgen dat het scheepvaartverkeer geen hinder gaat ondervinden en de Stad ook per water bereikbaar blijft?
- 5.** In buitenlandse steden is de tram vooral een succes doordat men vooral trams aanlegt in gebieden met een slecht openbaar vervoersysteem. In Groningen zijn er echter goede openbaar vervoerssystemen, waarom denkt men dat mensen hier ook de auto laten staan?
- 6.** Volgens "[eindrapport voorkeustracé](#)" reizen er elke werkdag 19.700 mensen per bus naar Zernike. In 2020 zouden dit er bijna 22.000 zijn (pagina 68). Men verwacht dat de regiotram in 2020 ongeveer 25.000 mensen gaat vervoeren. Is de investering van honderden miljoenen het wel waard om op werkdagen 2500 tot 3000 mensen meer te vervoeren? Waarom staat er onder het kopje 'feiten en cijfers' op [regiotram.nl](#) "We gaan uit van ongeveer 29.000 reizigers met tramlijn 1 in 2014, onder andere gebaseerd op de te verwachten reizigersaantallen op buslijn 11 en wat een tram extra genereert." Hoe kan het dat er op eens 4000 meer reizigers per dag worden verwacht en ook nog eens in 2014 in plaats van 2020?
- 7.** Men heeft het over 'extra reizigers' die een regiotram zou aantrekken. Over wat voor reizigers heeft men het, fietsers die hun fiets laten staan, mensen die hun auto laten staan, extra reizigers naar de uitbreidingen van Zernike, of extra reizigers doordat het UMCG geen parkeerplaats meer heeft voor hun werknemers (het boderein is ook al gesloten). Hoeveel mensen kiezen speciaal voor het OV als er een tram rijdt in plaats van een bus en hoeveel reizigers ontstaan door natuurlijke groei van reizigers doordat zij gedwongen zijn om het OV te nemen door tekort aan parkeerruimte?
- 8.** In het rapport "[een drukte van belang](#)" staat: Per dag komen ca. 160.000 personen naar de stad Groningen. Van hen komt 74% per auto, 16% per openbaar vervoer en 10% met de (brom)fiets. Uit een onderzoek naar de situatie in 2020 komt naar voren: In 2020 komen er naar verwachting dagelijks 215.000 mensen naar de stad Groningen. Nu zijn dat er nog 160.000. Driekwart van de bezoekers komt met de auto en ongeveer 15% met het openbaar vervoer. Kunnen wij hieruit concluderen dat de verhouding tussen automobilisten en ov-reizigers nagenoeg gelijk blijft en het hier een natuurlijke groei betreft? Zou deze stijging van het aantal reizigers ook niet plaatsvinden zonder tram?
- 9.** De meeste mensen die van de regiotram naar Zernike gebruik gaan maken zijn studenten. Wat gebeurt er als men de OV-Kaart verder gaat beperken en het aantal reizigers afneemt omdat men met de fiets gaat?
- 10.** Momenteel kan men voor 1 euro de citybus in de Stad nemen. Als men een tram aanlegt zijn de exploitatietekorten echter hoger. Kan men dit gesubsidieerde tarief dan wel handhaven omdat de kostprijs per kaartje dan een stuk hoger komt te liggen?

11. Men geeft aan dat een regiotram schoon is terwijl deze in de regio op diesel moet rijden. Ook komt de elektriciteit uit kolencentrales en gebruikt een regiotram veel energie. Hoeveel schoner is een regiotram in vergelijking met bijvoorbeeld een waterstofbus of [hybride/elektrische bus](#)? Heeft u hier onderzoek naar gedaan? Ten onrechte wordt de situatie vergeleken met de huidige bussen en 14 nieuwe regiotramstellen ter waarde van 54 miljoen euro. Van dat geld zou men schone stille bussen kunnen aanschaffen. Nu worden appels met peren vergeleken.

12. Volgens de onderzoeken vormt het Hoofdstation het grootste knelpunt bij busvervoer. Zijn er geen mogelijkheden om het station te herinrichten met nieuwe busstations (bijvoorbeeld met een tunnel naar de achterzijde van het station) om dit probleem op te lossen?

13. Hoeveel sneller reist iemand uit een woonwijk in Assen naar Zernike als deze de tram neemt in plaats van de bus?

14. In steden als [Karlsruhe](#) is de tram mede een succes doordat men met zuur en zoet werk. Het gebruik van de auto wordt zo onaantrekkelijk mogelijk gemaakt door slechte auto verbindingen en torenhoge parkeertarieven en het gelijktijdig subsidiëren van tramkaartjes zodat deze altijd goedkoper en sneller is. Hoe weten de ondernemers zeker dat ook de [parkeertarieven](#) in Groningen niet hard blijven stijgen om de exploitatietekorten van de tram op te vangen en het gebruik van de tram zo te stimuleren?

15. Momenteel rijden er ook veel (vracht)wagens in de binnenstad om in de Oosterstraat, Poelstraat en bij Cafés op de Grote Markt te laden en lossen. Als er geen duidelijke wegmarkering is en de Oostwand naar voren komt, via welke route moeten dit bezorgend verkeer dan op plaats van bestemming komen? Rijdt dit bezorgend verkeer dan in beide richtingen door de Oosterstraat, rijden ze in een lus via de Oosterstraat door de Gelkingestraat, rijden ze door de Herestraat, of nemen ze een route via de trambaan over de Grote Markt? Zou het niet erg gevaarlijk zijn als bezorgend verkeer door de Oosterstraat moeten rijden terwijl de hoek Oosterstraat/Grote Markt/Oostwand veel onoverzichtelijker en drukker is.

16. Wat is de maximum geaccepteerde afstand tot een laad en losplaats voor winkels in de Oosterstraat, vaak worden er zware en grote meubels vervoerd.

17. Hoeveel onbetaalde fietsenstallingen komen er rondom de Oosterstraat zodat klanten ook makkelijk hun fiets kwijt kunnen als ze in de Oosterstraat willen winkelen? Vaak doet men een impulsaankoop en wil even snel de fiets wegzetten voor de winkel, wat niet meer mogelijk is bij de komst van een regiotram. In de Oosterstraat staan al veel fietsen, waar moeten die in de Gelkingestraat komen te staan?

18. Als de fietsenrekken in de Oosterstraat verdwijnen, de gratis fietsenrekken op de grote markt verdwijnen door de komst van het forum, en de Gelkingestraat onvoldoende plek heeft voor het plaatsen van fietsenrekken, is het dan zo dat bezoekers van winkels, net als automobilisten, moeten betalen om te kunnen winkelen in de stad. De kans is immers groot dat met de fiets moet parkeren in de betaalde fietsenstalling onder de Oostwand. Zullen klanten de binnenstad daardoor niet juist vermijden nu winkels ook niet meer per fiets bereikbaar zijn? Welke oplossingen heeft men hiervoor?

19. Er rijden nu veel hulpdiensten door de Oosterstraat in geval van nood. Is er voor hen een alternatieve route die ze kunnen gebruiken, of blijven die door de Oosterstraat rijden?

20. Een tram is bijna nooit [aansprakelijk bij een aanrijding](#) met een fietser of voetganger, omdat de tram altijd voorrang heeft. Als dit klopt, heeft de voetganger/fietser dus een veel slechtere juridische positie ten opzichte van de huidige bussen bij een ongeval. Hoe wil men zorgen dat de positie van de voetganger en fietser niet verslechterd bij de komst van een regiotram door winkelgebied?

21. Vooral in de spits (venstertijden) is er veel verkeer in de Stad om te laden en lossen. Hoe wil men toch zorgen dat de tram door kan rijden en het openbaar vervoer niet stilstaat in het centrum?

22. Veel [studenten](#) uit de Stad reizen naar Zernike met de bus of auto terwijl het slechts vijftien minuten is en ze ook over een fiets beschikken. Dit doen ze omdat ze nou eenmaal betalen voor de OV kaart. Is het geen slechte ontwikkeling dat in een tijd dat men beweging stimuleert het gebruik

van de fiets destimuleerd? Hoeveel mensen zullen naar verwachting hun fiets laten staan om op de regiotram te stappen? Als er perfecte fietsvoorzieningen tussen Zernike aan worden gelegd en men er snel voor zorgt dat er op Zernike en bij het Hoofdstation en Noorderstation voldoende fietsenstallingen zijn, zou dat het vervoersprobleem dan niet gedeeltelijk oplossen?

23. Men heeft het steeds over een [tram zonder bovenleiding](#). Dit vergt echter enorme extra investeringen. Er is aangegeven dat men in eerste instantie alleen de Grote Markt bovenleiding vrij maakt. Is de gemeente het hier mee eens, of wil de gemeente ook een tram zonder bovenleidingen en kunnen zij dit garanderen door hier vast extra geld voor opzij te zetten? Worden met de berichten in e media als "Groningen krijgt eerste draadloze tram" geen valse verwachting gewekt?

24. Winkeliers willen geen bovenleiding aan hun historische panden omdat de kans op schade en overlast groot is en dit het historische karakter van de straat aantast. Hoe wil men de bovenleidingen bevestigen als er geen geld is voor een tram zonder bovenleiding? Zou het geen verpesting van de straat zijn als er allemaal palen moeten worden geplaatst?

25. Regelmatig staan er steigers tegen de gevels van de winkels doordat men aan het verbouwen is of er onderhoud wordt gepleegd. Is er nog wel plek voor steigers als er een dubbele trambaan komt en is het hierdoor nog wel veilig voor voetgangers die over de regiotrambaan moeten lopen?

26. Enkele malen per jaar organiseren winkeliers in de Oosterstraat een braderie in bijvoorbeeld de [landenweek](#). Heeft de gemeente oplossingen om deze doorgang te laten vinden, en hoe wil men dat realiseren.

27. Indien er bovenleidingen van de tram door de straat lopen, is er dan nog wel plaats voor kerstverlichting, wat de straat juist zo opfleurt rond de feestdagen.

28. Uit onderzoek komt naar voren dat de [meeste ongelukken](#) met voetgangers door onoplettendheid gebeuren, men is aan het funshoppen, luistert naar de iPod of krijgt een telefoontje. Deze ongelukken zijn nauwelijks te voorkomen. Ook hebben wij te maken met een winkelgebied waar veel ouders met kinderen wandelen. Is het wel verantwoord om een regiotram door smalle winkelstraten aan te leggen? In de regiokrant worden bestaande onderzoeken die aantonen dat een tram (en helemaal een regiotram) een gevaar is voor voetgangers en fietsers met simpele paragrafen weerlegd. Moet men geen onafhankelijk onderzoek doen omdat het projectbureau immers de opdracht heeft draagvlak te creëren. Is het ook niet zo dat het principe 'duurzaam veilig' in eerste instantie uitgaat van het voorkomen van conflict situaties? Waarom hebben veel mensen het idee dat 'duurzaam veilig' en 'lightrail door winkelgebied' niet samengaan terwijl het trambureau dit juist wel beweerd?

29. Men wil voor de regiotram waardevolle bomen (platanen en iepen) omzagen. Hierdoor verdwijnt het laatste restje groen uit de Oosterstraat. Wat gaat men eraan doen om deze bomen en andere bomen op het project te behouden?

30. Het trambureau en de media plaatsen artikelen alsof er al beslist is over de regiotram. "[Groningen krijgt trams naar Zernike en Grote Markt](#)". Hierdoor hebben veel mensen al het idee dat over de aanleg al beslist is en inspraak geen zin heeft. Waarom worden mensen zo op het verkeerde been gezet?

31. De [risico's voor de aanleg](#) van een regiotram in de Stad zijn voor rekening van de gemeente Groningen. Hoe wil de gemeente de [tekorten](#) die ongetwijfeld zullen ontstaan dekken en hoe voelt de burger dat in zijn portemonnee?

32. De gemeente kan niet vertellen met wat voor soort trillingen men in onder andere de Oosterstraat, waar tal van monumentale panden staan, te maken zal krijgen. Op dit moment hebben veel panden aan de Oosterstraat al last van trillingen, een lightrail regiotram zal voor nog zwaardere trillingen kunnen zorgen. Zolang hier niet meer duidelijkheid over is kan men toch geen lightrail aanleggen, de kans is immers groot dat monumentale panden zullen scheuren. Bij het Damsterdiep verwachtte men ook problemen, alleen in een [later stadium](#) maar de gemeente heeft dit niet duidelijk vantevoren laten weten aan de omwonenden. Zou er geen uitgebreid onderzoek moeten plaatsvinden naar de huidige trillingen en de trillingen die een dubbele regiotrambaan gaat veroorzaken? In het eindrapport voorkeurstace is immers ook te lezen; "De kans op trillingen is zowel langs de tracés als in het hele studiegebied het grootst bij het binnenstadtracé. De toename varieert van 50 tot 100 panden. Dat is een toename van 2-3%." In het voorkeurstace rapport (pag 43) staat aangegeven dat er geen trillingen kunnen worden meten omdat er geen tram in

Groningen rijdt.... Er staat echter ook dat dit gemeten kan worden door zwaar verkeer door de straat te sturen. Wanneer gaat men de trilingsrisico's daadwerkelijk onderzoeken?

33. Vooral in [bochten](#) en op bruggen produceren regiotrams enorm [veel lawaai](#). Kan men aangeven op welke plaatsen precies [geluidsoverlast](#) ontstaat, hoeveel dit is en wil men een onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren langs het hele tracé zodat iedereen weet waar hij/zij aan toe is.

34. De regiotram zal over de Maagdenbrug moeten rijden en men verwacht daar veel lawaai-overlast. Hoe garandeert men dat de woonbootbewoners geen hinder zullen ondervinden, geluid draagt immers ver over water en woonboten zijn niet makkelijk te isoleren tegen geluid.

35. Uit diverse onderzoeken is naar voren gekomen dat bij mensen die in de nabijheid van hoogspanningskabels wonen er [vaker ziekten](#) als leukemie voorkomen of [slechter slapen](#) door de [elektrische velden](#). Er zijn zelfs onderzoeken waarbij een verband wordt gelegd tussen wiegendood en tramlijnen. Kunt u aantonen dat deze elektrische velden niet schadelijk zijn voor mensen? Zou men uit het [Europees voorzorgprincipe](#) niet extra voorzichtig moeten zijn? ([Wulf-Dietrich Rose](#), hoofdstuk 6: Elektrische leidingen van tram of trein - wiegendood door elektrostress?)

36. Om op de Grote Markt te komen moeten veel Stadjes overstappen van de bus op de tram. Hoeveel mensen gaan [hinder](#) ondervinden doordat lijnen worden opgeheven, men verder naar een halte moet lopen of doordat bijvoorbeeld de frequentie van het busvervoer afneemt? Het lijkt erop dat alleen mensen vlak naast de regiotramlijn profijt hebben terwijl grote delen van de Stad niet worden bereikt en mensen nu 1 of meerdere malen moeten overstappen om op hun bestemming te komen.

37. Men meet het succes van een tram vaak af aan het aantal gebruikers. Hoe meet men de aantasting van het historische karakter en afname van het winkelgenot in de drukke regiotramstraten?

38. In Randstadrail had men ook verwachtingen over het aantal reizigers. Op het [stadstraject in Den Haag](#) is het aantal reizigers echter achtergebleven bij de verwachtingen. Door de frequentieverhoging in oktober 2008 hoopt de HTM dat de reizigersaantallen groter worden. Gaat het trambureau niet uit van veel te positieve cijfers door deze te vergelijken met steden in andere landen in plaats van Nederland?

39. Men geeft aan dat een regiotram door winkelgebied veiliger is omdat er minder bussen gaan rijden in de stad. Er zullen echter alleen in de spits minder vervoersbewegingen zijn omdat alleen dan de volledige capaciteit van de tram gebruikt wordt. De regiotram heeft namelijk een dienstregeling zodat men niet lang hoeft te wachten bij opstaphaltes, ook al zit de tram maar halfvol en kan de capaciteit van de regiotram niet optimaal benut worden. Daarbij wil men tevens in beide richtingen door de Oosterstraat rijden zodat deze straat te maken heeft met spitsvervoer uit beide richtingen, in de ochtend en in de middag. Mensen die winkelen in de Oosterstraat zullen nu dus met een dubbele spits te maken krijgen, hoe kan dit verkeersveiliger zijn voor winkelend publiek?

40. In Den Haag heeft Randstadrail jarenlange vertraging opgelopen en zijn de kosten flink overschreden. Hetzelfde geldt voor de Tramlijn 19 in Delft waarvan de aanleg al meer dan drie jaar is vertraagd doordat men grote aanpassingen aan de route moest doen en waar de extra kosten flink oplopen. Wegen alle grote risico's van de aanleg van een regiotram door de vestingstad Groningen wel op tegen de beperkte voordelen?

41. Door het verdwijnen van buslijn 11 zal de [wijk Reitdiep](#) slecht bereikbaar worden met het openbaar vervoer. In tegenstelling tot wat de gemeente voorspiegelde in brochures over de wijk kunnen de bewoners niet gebruik maken van de Regiotram. Wat gaat men doen om de wijk te ontsluiten? Hoe wil men gaan voorkomen dat er steeds meer autoverkeer door de 'autoluwe' woonwijk naar het transferium gaat rijden?

42. In het archief van de RUG (jaargang 30, 2000-2001) staat een artikel over het busvervoer naar Zernike, "[Volladen en wegrijden](#)". Een buschauffeur laat weten: "Dagelijks rijden er in de ochtendspits, zo tussen acht en elf uur, zestien bussen per uur - vaak propvol - van het station naar Zernike: lijn 11 via de Grote Markt en het Noorderstation en lijn 15 via de der A-kerk en de Prinsesseweg. Soms zelfs nog een extra dienst, maar het blijft dweilen met de kraan open". In 2004 rijden er al [meer dan 20 bussen](#) per uur naar Zernike. Er zullen nu dus zeker meer dan 2000 passagiers naar Zernike vervoerd worden. Dit zijn minimaal 12 regiotrams per richting per uur

waarbij het grootste deel van de passagiers dus zal moeten staan. (hierbij gaat het dus alleen nog om studenten, men wil meer mensen de tram inkrijgen). Er zal in de spits dus minimaal elke 2,5 minuut een regiotram door de Oosterstraat over de Grote Markt rijden die ook nog tweemaal moet stoppen om passagiers te laten in en uitstappen. De tram moet stapvoets door de Oosterstraat en over de Grote Markt waardoor dit een enorme bottleneck is en er eigenlijk elke minuut wel een regiotram in de Oosterstraat staat. dit aantal zal met alle plannen alleen maar toenemen en eigenlijk is wel duidelijk dat er in 2014 veel meer dan 12 regiotrams per richting per uur moeten rijden. Is dit niet een enorme aantasting van de leefbaarheid en de winkelstraat? Hoeveel bussen rijden er momenteel in de spits naar Zernike? Heeft u een berekening van het precieze aantal regiotrams wat over de Grote Markt gaat in 2014 en 2020 tijdens de spits?

43. Lijkt het u ook niet dat door de verwachte drukte waarbij er minimaal elke 2,5 minuut een tram langskomt laden en lossen een groot probleem zal zijn? Strengelspoor zoals in Amsterdam, waar stadstrams rijden, zal dan ook geen optie zijn als trams volgens een strak schema moeten rijden. Het verleggen van het spoor naar 1 kant van de straat zal ervoor zorgen dat de overbuurman een regiotram vlak voor zijn winkel zal krijgen. Welke concrete plannen heeft men voor het laden en lossen? Bent u niet bang dat het bezorgend verkeer de regiotrams ook nog eens in de weg zal zitten en de dienstregeling in de war zal schoppen?

44. In [februari 2006](#) liet de SP het volgende weten: "Volgens de SP-fractievoorzitter is het best mogelijk dat de tram een oplossing is voor de verkeersproblemen in Groningen. 'Maar voordat hierover een gefundeerde conclusie getrokken kan worden, moeten er oplossingen zijn voor de doorslaggevende knelpunten, moeten de financiële verwachtingen kritisch tegen het licht gehouden worden, en moet duidelijk zijn wat de tramlijn betekent voor de buslijnen en het overige verkeer in Groningen. Nu al juichen is levensgevaarlijk. Dat maakt het heel moeilijk om later nog objectief te kunnen oordelen over nieuwe feiten die minder positief zijn.' Van Gijlswijk bepleit nader onderzoek en stoppen met juichen. Als sluitstuk van het besluitvormingsproces suggereert ze een referendum." [Lees het hele artikel hier](#). Nu een deel van de knelpunten duidelijk is en de financiën in januari 2010 bekend zijn, zou men dan geen referendum moeten organiseren? Kan men ook alleen een referendum houden over het gekozen tracé?

45. Hoe serieus is er onderzoek gedaan naar andere alternatieven buiten de regiotram?

46. Waarom kan een bus wel buiten het stadshart rijden en een regiotram niet?

47. Zijn de bevolkingsprognoses zo groot dat men met een regiotram de provincie in moet rijden?

48. In [de risicoanalyse](#) van de regiotram staat als risico aangegeven (punt 21): "wet en regelgeving op het hoofdspoor maakt gebruik door trams nagenoeg onmogelijk" en "wet en regelgeving van de tram in de stad maakt gebruik door trams nagenoeg onmogelijk". Hoeveel zou het kosten om de regiotram op bestaand treinspoor te laten rijden en voldoen deze regiotrams in 2020 wel aan de dan geldende eisen? Randstadrail rijdt ook niet over het treinspoor, is dit gezien de hoge veiligheidseisen dan wel mogelijk in Groningen? Welke juridische knelpunten verwacht men bij de aanleg van een regiotram door verblijfs/winkelgebied naar de Grote Markt?

49. Om een goed beeld te krijgen van positieve en negatieve effecten van de regiotram op het milieu zal men een MER-rapportage ([Milieu Effect Rapportage](#)) moeten opstellen. Een Milieueffectrapportage (m.e.r.) levert de informatie die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij besluiten over plannen en projecten met grote milieugevolgen. De rapportage vermeldt de milieugevolgen van een plan of project en de mogelijke (milieuvriendelijker) alternatieven. Waarom is er geen MER die het publiek kan inzien? Heeft men wel goed onafhankelijk onderzoek gedaan naar de gevolgen van de regiotram voor wijken waar meer bussen en auto's gaan rijden? Wanneer gaat men een MER rapportage laten opstellen? Wat is de geluidbelasting van de regiotram en hoe hoog is de fijnstofbelasting door de komst op de route van de regiotram en de routes die het andere verkeer moeten opvangen? Om welke panden gaat het?

50. Om mensen overtuigen dat een regiotram toch wel past in smalle straten wil men een excursie organiseren naar de Leidsestraat waar een strengelspoor voor de stadstram is aangelegd. Uit onderzoek is gebleken dat het laad-en-los verkeer deze straat bestempeld wordt als zwakste schakel in de distributieketen ([Zicht op bevoorrading](#), Onderzoek naar stedelijke distributie in Amsterdam mei 2007). Denkt men dat Groningers nog nooit in Amsterdam zijn geweest en die trams niet kennen? Zal het bevoorradingprobleem niet veel te groot worden met een dubbele regiotrambaan, al dan niet met strengelspoor?

- 51.** Enige jaren geleden heeft men tal van buslijnen naar Bedum opgeheven. Bijvoorbeeld de Q-Liner '307'. Nu wil men ooit een dure regiotram verbinding maken. Kan men voor dat geld niet meteen de bussen weer laten rijden?
- 52.** Wat voor schaderegeling wil men treffen met bewoners van de Oosterstraat en ondernemers in de straat? Hoe is deze vergoeding opgebouwd, wat vergoed men en wat niet?
- 53.** Er wordt regelmatig verwezen naar een onderzoek van het Dagblad van het Noorden waarin werd gekeken hoeveel mensen de regiotram naar Groningen wilden. Deze enquête werd in het weekend afgenomen toen de regiotram op de Grote Markt stond en het busvervoer staakte. Is er al onderzoek gedaan onder inwoners om te zien wat de de Stadlers willen nu men een beter beeld heeft op de uiteindelijke gevolgen?
- 54.** Een aantal bezoekers heeft vragen gesteld over de vervoerswaarde van de regiotram en de gebruikte rekenmethoden. Hierbij kwamen wij erachter dat het nagenoeg onmogelijk is om een goede berekening uit te voeren en veel gegevens door elkaar worden gebruikt. Als wij het in een uitvoerige studie niet begrijpen, denken we dat veel meer mensen de getallen niet kunnen herleiden. Kan er geen duidelijk onafhankelijk onderzoek komen waar duidelijk wordt wat de vervoerswaarde is? In de risicoanalyse regiotram (paragraaf 5.5) staat ook aangegeven dat TCE (Transport Consultants & Engineers) geen vervoerswaarde heeft gezien en derhalve deze risico's ook niet heeft beoordeeld.
- Het verkeersmodel laat niet goed zien wat de uitkomsten zijn verdeeld over de dag wat betreft aantalen reizigers op de deelstukken van toekomstige tramlijn en buslijnen? Tijdens de spits op maandag t/m vrijdag zal het OV-vervoer vol zitten met studenten naar Zernike. Maar is buiten de spits en in de vakantieperiode ook nog voldoende vervoer tussen station Noord en Zernike? Zijn er rapporten over de uitgangswaarden van het aantal busritten, het aantal reizigers en het aantal reizigerskilometers verdeeld over de dag per busroute voor het jaar 2004 of 2008?
 - Hoeveel mensen reizen nu met bussen naar de Grote Markt en het Gedempte Zuiderdiep? Waarom is er geen onderzoek gedaan naar de vervoersstromen van Stadlers binnen de Stad zodat men beter kon inschatten hoeveel mensen er nadeel van de tram gaan ondervinden.
 - Het regionale verkeersmodel berekent de groei vanuit basisjaar 2004 voor jaar 2020. Waarom ook geen berekening voor jaar 2040?
 - De gevoeligheid en betrouwbaarheid van het model wordt niet weergegeven. Waarom worden ook niet de berekende waarden weergegeven voor jaar 2008 en vergeleken met de echte waarden voor jaar 2008? En waarom geen berekening voor jaar 2020 en 2040 vanuit werkelijke waarden 2008?
 - Ik mis bij de modelberekeningen 2020 en 2040 verschillende varianten. Bijvoorbeeld wel of niet een doorkoppeling bij het Hoofdstation? Studenten/scholieren moeten wel of niet kleine bijdrage betalen via studenten OV-chipkaart? Goedkope citybusjes en 1-eurokaartjes blijven wel of verdwijnen? De leeftijdscategorie 65+ krijgt geen of wel gratis vervoer buiten de spits? Inkomsten parkeerbedrijven blijven op verwacht niveau of halveren?
 - Bij deze dagelijkse reizigersstromen is er nu een aanzienlijk deel wat rechtsreeks naar Zernike/Noordwest en Kardinge/UMCG gaat vanuit de regio zonder de binnenstad aan te doen. Moeten deze reizigers nu een route door de binnenstad afleggen? Hoeveel personen reizen er nu rechtsreeks naar hun bestemming met het OV.
 - Hoeveel mensen die nu gebruik maken van stadsbussen, bijvoorbeeld buslijn 11, zullen een rechtstreekse bus nemen op het Zuiderdiep, Kwinkenplein of Munnekeholm in plaats van de regiotram te nemen en over te stappen?
 - Het is erg onduidelijk wanneer men het over een pendel naar de stad heeft, vervoer in 1 richting, rechtstreekse (i)qliners naar Zernike uit de regio, het aantal reizigers of het aantal vervoersbewegingen waarbij allerlei cijfers gecombineerd worden. Zo is er te lezen "Het reizigersaantal op dit moment in de bussen naar Zernike is ongeveer 19.700 per werkdag. De verwachting voor het aantal reizigers per bus in 2020 is bijna 22.000 per werkdag". Pagina 28, voorkeustracé. Op de website regiotram.nl is onder 'feiten en cijfers' te lezen; "Met de buslijnen 11 en 15 reizen nu 18.000 mensen.". In de het rapport 'Raamwerk Regiorail' kan men uit de tabel (Figuur 8 de bestemming van de dagelijkse pendel in de stad Groningen) leiden dat in 2020 $7\% \text{ van } 215.000 / 100 * 7 = 15.000$ reizigers in 1 richting naar Zernike reizen met het openbaar vervoer. (pagina 19 raamwerk Regiorail: "De volgende bestemming in volgorde is het noordwestelijk deel van de stad met het Zernike complex als belangrijkste trekker. Van het totale aantal

verkeersbewegingen (50.000) vindt 38% (19.000) met het openbaarvervoer plaats, voor het te ontwikkelen openbaarvervoer netwerk is dat een belangrijk gegeven.”

- I. In de oude planstudie HOV wordt voor OV vervoer naar Zernike in 2020 uit gegaan van 15200/13000 vervoersbewegingen per tram/banden tram. Maar misschien zat hier het deel Noordwest (Paddepoel en Selwerd) wel bij in gerekend?
- J. Om de onderbouwing van de prognose voor 2020 (en het liefst 2040) goed te kunnen begrijpen moeten voor mij de uitgangscijfers voor 2004 en 2008 weer worden gegeven per lijn en onderverdeeld naar categorie reizigers (studenten, scholieren, forensen etc.), verdeeld per tijdstip vanuit herkomstlocaties.
- K. De gemeten cijfers van 2004 en 2008? zijn helaas niet aanwezig of gedeeltelijk aanwezig. Verder zijn de prognoses vaak onduidelijk gemaakt door uit te gaan van optelsommen van de reizigers die in 2020 via de stadsdelen in de tramlijn zouden kunnen stappen.
- L. Het lijkt mij dat de lijn naar UMCG en Kardinghe helemaal niet uit kan. En dat de lijn naar Zernike en Noord-West nauwelijks uit kan. Zelfs met de reizigers naar de binnenstad meegerekend is het bijna niet mogelijk om voor beide lijnen totaal 40000 reizigers te halen. Binnenstad + Zernike/Noordwest + UMCG/Kardinghe = net 40000. In 'sporen naar de toekomst' wordt voor UMCG/Kardinghe uitgegaan van 25.400 en Zernike 28000 reizigers. In het 'voorkeurstracé lijn 1 Hoofdstation - Zernike' staat dat het aantal reizigers naar Zernike nu 19.700 per werkdag is. In 'Planstudie HOV CS-Zernike' uit oktober 2005 wordt gemeten cijfers gegeven bij de huidige situatie (2004) en de referentiesituatie (2020). Hierin is het zelfde model gebruikt als hierboven genoemd met dezelfde totaal aantal bewegingen/reizigers. Op pagina 35 van dit rapport wordt aangegeven dat bij telpunt Zonnelaan in de NVS telling vanuit lijn 11 en 15 in 2004 10100 reizigers worden vervoerd. In de Referentie 2020 (busvervoer) zou dit dan 11200 reizigers worden. Op dezelfde pagina wordt aangegeven dat de tram CS-Zernike slechts 15000 OV-ritten maakt per etmaal. Dit verschilt volgens mij met de huidige uitgangspunten??

Men raakt dus het spoor volledig bijster en weet niet hoe men aan de prognoses komt. Voor inzicht in het model moet je bijna een specialist zijn. De prognoses zijn wel de basis voor een succesvolle exploitatie. Op dit moment zijn de vervoerscijfers niet voldoende, dus de groei moet wel doorblijven gaan zoals wordt verwacht. Voor Groningen wordt er juist een bevolkingsafname verwacht vanaf 2010. kan er een duidelijk onafhankelijk onderzoek worden gedaan met recente cijfers en die duidelijk leesbaar is?

55. Klopt het dat de regiotrams onvoldoende capaciteit hebben om de spits op te vangen zodat men nog steeds bussen naar Zernike moet inzetten? Rijden er momenteel 27 bussen in de spits naar Zernike (27*105 passagiers=2835 passagiers)? Kan men met het beoogde materieel maximaal 8 regiotrams per richting laten rijden (8*230 passagiers=1840 passagiers)?

VISIE EN FUNDAMENTELE DISCUSSIE BINNENSTAD

Onlangs organiseerde de Groningen City Club een bijeenkomst voor ondernemers in de binnenstad over het dubbele regiotramtracé door de Oosterstraat. (Lees [hier het verslag](#) van TramGroningen.nl) Hier waren veel ondernemers uit de karakteristieke winkel straatjes van Groningen op afgekomen. Ondernemers uit de Oosterstraat, Gelkingestraat, Folkingestraat en Gedempe Zuiderdiep waren aanwezig en lieten duidelijk merken dat zij helemaal niets zien in een regiotram door het hart van de Stad. In een eerder stadium konden binnenstadondernemers wel leven met een stadstram die in 1 richting door de Oosterstraat zou rijden. Maar uit de onderzoeken, voortschrijdend inzicht en de manier waarop men invulling wil geven aan de plannen konden de ondernemers concluderen dat de historische binnenstad simpelweg ongeschikt is voor de 2,65 meter brede en 40 tot 52 meter lange regiotrams die dubbele lightrailtramsposen nodig heeft. In de Oosterstraat zijn de ondernemers en bewoners dan ook een posteractie gestart tegen de tram.

Geen doorgaande regiotrams door het centrum

Op de bijeenkomst van de GCC werd duidelijk dat de winkeliers een fundamentele discussie willen hoe men de grote vervoersstromen in de Stad, die niet in het centrum moeten zijn, het beste kunnen scheiden om de binnenstad te kunnen ontwikkelen tot een aantrekkelijk en veilig winkelgebied voor voetgangers en fietsers. Momenteel lijden de Oosterstraat en Gelkingestraat voornamelijk onder de grote hoeveelheden bussen die mensen vervoeren die helemaal niet in het centrum moeten zijn. Een regiotram door het stadshart lost dit probleem niet op. Slechts een klein percentage van de reizigers met het openbaar vervoer moet daadwerkelijk op de Grote Markt zijn. Deze mensen zouden ook vanaf het Zuiderdiep, Ramblas Kattendiep, of Munnekeholm kunnen lopen of een elektrische stads- of citybus naar het Kwinkensplein achter het ABN Amro gebouw kunnen nemen. Als men het doorgaande openbaar vervoer niet door het centrum laat gaan zouden de Grote Markt en de Oosterstraat reeds busvrij kunnen zijn en beter ingericht voor fietsers en voetgangers kunnen zijn. "Je gaat toch ook geen bussen in beide richtingen door de Oosterstraat laten rijden, waarom dan wel een nog grotere regiotram?", vroeg een winkelier zich af. Ondanks alle onderzoeken naar de onveiligheid van regiotrams door winkelgebied blijft het projectbureau proberen de [onderzoeken naar verkeersonveiligheid](#) naar eigen inzicht te interpreteren. Zo is er te lezen "Een tram maakt nooit onverwachte zwiepers. Daarom is een tram voor het andere verkeer veiliger." Men bedoelt zeker: "Doordat een tram niet kan uitwijken vallen er vaker dodelijker slachtoffers". Ook zou vervoer over spoor al 180 het comfortabelste te zijn, dat was het in Groningen vroeger in ieder geval [niet](#) en mensen rijden toch liever in een mooie auto als er genoeg ruimte is. Het is dan ook de opdracht van het trambureau om draagvlak voor de regiotramplannen te creëren en ze krijgen daar [dik voor betaald](#).

De negatieve effecten van het voortrazende openbaar vervoer

Wethouder Karin Dekker liet, tijdens eerdere bijeenkomsten en in de gemeenteraadsvergadering van woensdag 4 maart, weten dat de ondernemers juist blij moeten zijn met een trambaan. Uit onderzoek in Frankrijk zou zijn gebleken dat de kassa dan extra begint te rinkelen voor de ondernemers (en van de gemeente door de trambelasting die ze wilde invoeren). Met twee trambanen door de Oosterstraat zou de ondernemer dan helemaal spekkoper zijn. Het is natuurlijk zo dat klanten de winkels ook moeten kunnen bereiken. De wethouder begrijpt echter niet dat de grote vervoersstromen door Oosterstraat en Gelkingestraat, van pendelaars die niet in het centrum moeten zijn, er juist voor zorgen dat mensen deze straten gaan mijden. Het duidelijkste voorbeeld hiervan is de [Gelkingestraat](#) die men al meer dan 20 jaar een impuls wil geven, maar wat mede niet lukt door het voortrazende openbaar vervoer. Een grote hoeveelheid verkeer door de straat wil dus zeker niet zeggen dat de kassa gaat rinkelen zoals de wethouder beweerd, sommige winkels moeten hierdoor juist het bijltje erbij neergooien. De positieve effecten van een constante verkeersstroom van passerende bussen wegen allang niet meer op tegen de negatieve effecten als overlast en verkeersveiligheid die men hiervan ondervindt. Een tram die juist bestemd is voor doorgaand regioverkeer zal deze problemen niet oplossen, maar juist verergeren en een gevaar vormen in de winkelstraten. Niet voor niets spraken veel ondernemers al uit dat zij geen extra klanten verwachten van een stadstram door de straat, maar het beter was dan bussen (een schone elektrische bus in plaats van tram zou ook voldoen). Een dubbele regiotrambaan zal echter klanten gaan kosten en de winkelstraat aantasten. De Oosterstraat is simpelweg ongeschikt voor een dubbele regiotrambaan met gevaartes die breder zijn dan bussen en minimaal twee keer zo lang. De Grote Markt zal daarbij ook nog eens een dubbele barrière krijgen, een stroom fietsers uit de Gelkingestraat en regiotrams en bezorgend verkeer uit de Oosterstraat. Men blijft overigens een verkeerd beeld scheppen door de huidige bussen te vergelijken met de 14 regiotrams die 54 miljoen euro kosten, voor 54 miljoen kan men een hele hoop [schone en stille bussen](#) kopen.

Wat Karin Dekker ook beweerd over rinkelende kassa's, ondernemers die al tientallen jaren in de straat zitten, weten wel beter, ze handhaven nog liever de huidige situatie in de Oosterstraat. 99% van de klanten komen juist lopend of met de fiets, en juist deze mensen moeten plaatsmaken voor een regiotram.

In Frankrijk is een tram mede een succes doordat men jarenlang niet heeft geïnvesteerd in goede (bus)verbindingen, men beschikt over brede straten en vergeet niet dat Frankrijk geen fietsland is.

Laden en lossen

Er werd tijdens de raadsvergadering door A. de Rooij van de PvdA opgemerkt dat men toch misschien iets met een vrachtttram moet doen... (De paar kroegen die er misschien gebruik van kunnen maken, kun je beter bevoorraden met een duurzame ecologische schattig paardentrammetje). Het idee om een tram niet precies door het midden te laten lopen zodat men aan de andere kant kon laden en lossen is door de ondernemers allang weggewuifd, "je zal maar diegene zijn bij wie de tram vlak langs de winkel raast zodat men aan de andere kant van de straat kan laden en lossen". Er is nu al nauwelijks ruimte voor laden en lossen en de wegen staan regelmatig verstopt door bussen, bezorgend verkeer, vuilniswagens, etcetra. De regiotram zal nog meer schaarse ruimte afsnoepen van winkeliers en winkelend publiek.

Woensdag 4 maart was er een raadsvergadering over het eerste tracé van de regiotram. De gemeenteraad neemt de tegenstand van de ondernemers nog niet erg serieus en denkt dat er met wat strengelspoor wel een oplossing voor het laden en lossen kan worden gevonden. Het gaat niet alleen om strengelspoor, het gaat er ook om dat men lightrail in beide richtingen wil laten rijden, wat de onveiligheid nog verder vergroot en waardoor het aantal vervoersbewegingen gelijk blijft als de huidige situatie met eenrichtingsverkeer en zal toenemen naarmate men meer lijnen gaat aanleggen. Het is wel duidelijk dat een strengelspoor een halfslachtige oplossing is omdat deze heel misschien door de helft van de straat kan worden aangelegd om de dienstregeling niet te verstoren. Ook wordt er gepraat over trams zonder bovenleiding, waar die miljoenen extra kosten vandaan wil halen kan niemand aangeven. Als men naar de schetsen van het trambureau kijkt, is wel duidelijk dat het beeld wat geschetst wordt niet overeenkomt met het uiteindelijke resultaat. De regiotram zal een levensgevaarlijk lomp vervoermiddel zijn in de smalle winkelstraten van de Stad. In het begin wilde men vooral niet kijken naar steden als Amsterdam en Rotterdam, omdat men het goed wilde doen, zoals in het buitenland. Inmiddels kijkt men voor oplossingen naar de Leidsestraat in Amsterdam...

Ondernemers voor een goede verbinding UMCG en Zernike

De ondernemers zijn niet tegen een goede ontsluiting van Zernike of het UMCG, het is echter onzin om deze mensen midden door winkelgebied te vervoeren. Het Gedemte Zuiderdiep ligt dicht genoeg bij het centrum en een tram (of elektrische bus) via het Zuiderdiep, Damsterdiep, Oostersingel, Boterdiep, met als eindpunt Zernike zou uitstekend voldoen. als men perse een regiotram wil, leg deze dan eerst aan naar het UMCG. Men slaat dan twee vliegen in 1 klap en ontsluit eenvoudig en goedkoper het UMCG, Zernike en Karding. Ook zou een groot deel van de bereikbaarheidsproblemen opgelost kunnen worden met een kabelbaan van de Euroborg naar het UMCG, vrije banen voor schone elektrische bussen of door te investeren in een lightrailverbinding rondom het centrum bijvoorbeeld via het Noorderstation naar Zernike. De afgelopen 10 jaar heeft men zich gefixeerd op een tram, alternatieven werden zelfs naar de prullenbak gewezen omdat dit de komst van een tram in gevaar zou kunnen brengen. Een regiotram is niet noodzakelijk, investeren in betere busverbindingen, vrije aantrekkelijke fietsbanen, meer gratis fietsstallingen, betere treinverbindingen, schone bussen, meer spurts en investeren in betere routes zou eventuele problemen al voorkomen. Een regiotram op het Hoofdstation haalt geen mensen uit de auto.

Ondernemers buiten de diepenring

De ondernemers buiten de diepenring, zoals de nieuwe Ebbingestraat en Paddepoel, zijn waarschijnlijker iets enthousiaster over een regiotram via het Boterdiep. Daar is meer ruimte voor een tram, het is minder makkelijk beloopbaar vanuit het centrum, er kunnen vrije regiotram banen worden aangelegd. Ondernemers kunnen daar wel een impuls gebruiken en baat het niet, dan kan het ook weinig schade aanrichten. Die straten hebben ook een andere impuls nodig dan de Oosterstraat. Die straten kunnen belang hebben bij een doorgaande regiotramlijn omdat men verzekerd is dat deze er 50 jaar blijft liggen en ze bereikbaar blijven. Straten in het stadshart moeten het juist hebben van straten waar men ongestoord kan funshoppen en rondwandelen. De vernieuwing van de Oostwand, de nieuwe Damsterdiep garage en invulling van het Kattendiep (die ze weer moeten uitgraven) als Ramblas, moeten juist de impuls geven om het winkel en wandelgebied uit te breiden. De Groningen City Club lijkt dus in een spagaat te belanden als ze de mening van alle ondernemers willen uitdragen. In ieder geval is er 1 ding wat alle ondernemers

willen, goede betaalbare parkeervoorzieningen en goede verbindingswegen omdat voor veel mensen het openbaar vervoer geen optie is als ze willen winkelen en tassen vol boodschappen moeten meedragen. Zo comfortabel als eigen vervoer zal een tram nooit worden terwijl toekomstige auto's zeker schoner zullen zijn dan een regiotram.

Steeds meer tegenstanders tram

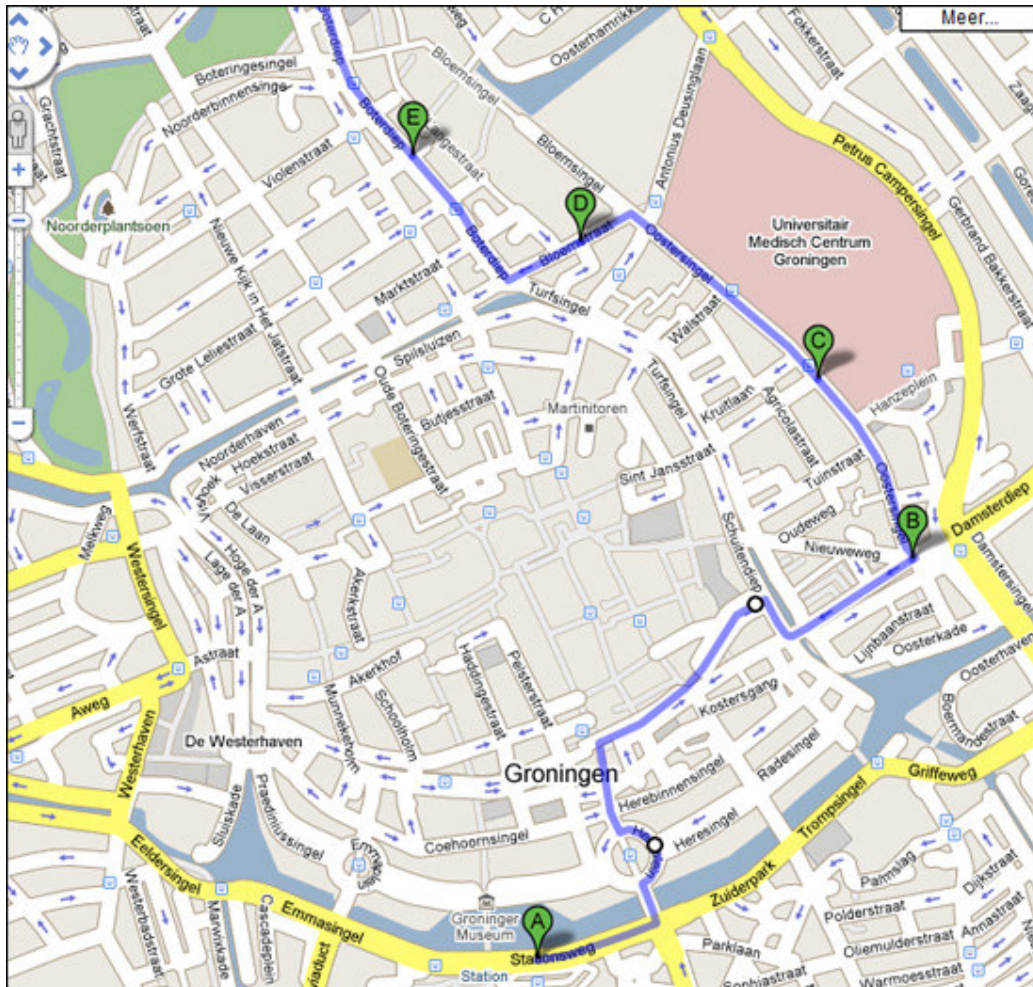
Afgelopen week heeft alleen de [Stadspartij Groningen](#) zich tijdens een raadsvergadering daadwerkelijk uitgesproken tegen de tramplannen, de rest kon zich voorlopig nog wel vinden in de route of willen pas een standpunt innemen als de inspraakperiode voor de regiotram is geweest of als dekking voor de enorme exploitatietekorten ergens in januari 2010 bekend zijn. De winkeliers in de Oosterstraat hebben zich al uitgesproken tegen de regiotrambaan door de straat en overall zijn [anti-regiotram posters opgehangen](#). Bij de opening van de nieuwe parkeergarage aan het boterdiep werd wethouder Karin Dekker geconfronteerd met [gejoel en boe geroep](#) toen ze de tramplannen aanhaalde. Max van den Berg heeft zich eerder al laten ontvallen dat de gemeente een [groot risico](#) neemt door alle tramrisico's in de stad op zich te nemen en dat de regiotrams toch wel [heel groot](#) zijn voor een Stad als Groningen, het is geen Straatsburg.

Kosten afwentelen op passagiers of winkeliers?

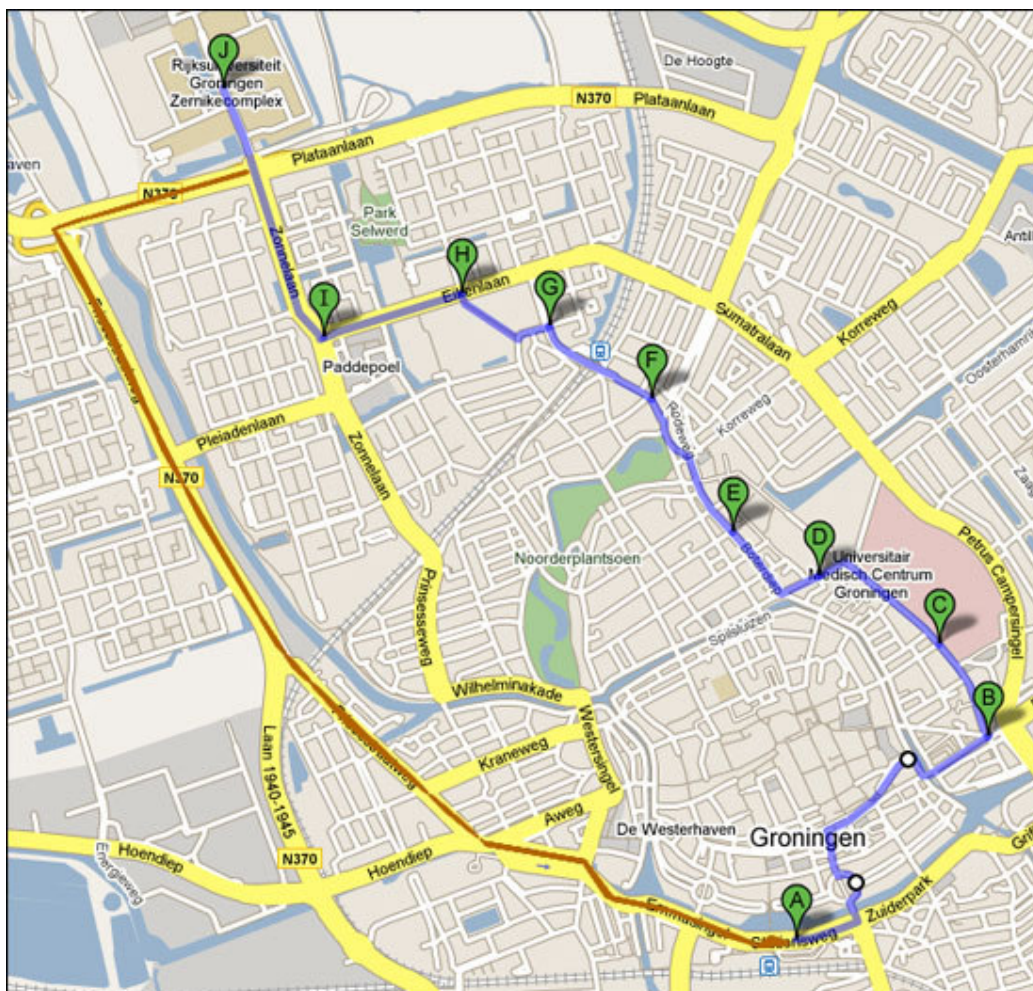
Over de kosten is nog geeneens gesproken. De ondernemers zijn in ieder geval tegen de, door wethouder Karin Dekker voorgestelde, [trambelasting](#). Voor de Rijnbouwetramlijn van Katwijk naar Noordwijk heeft men al becijferd dat de consument 50% meer '[comfortbelasting](#)' zou moeten betalen voor een tram om exploitatietekorten op te vangen. In Groningen heeft men na twee jaar onderzoek nog steeds geen oplossing gevonden voor de grote [exploitatietekorten](#) en aanlegkosten. Naast Zuiderzeelijngelden zullen waarschijnlijk ook de opbrengsten van de verkoop van aandelen Essent er aan moeten geloven. Uiteindelijk zijn het de belastingbetalers, automobilisten en stadsbuspassagiers voor de tekorten opdraaien door hogere OZB tarieven, hogere parkeertarieven, duurdere ov kaartjes, en het wegvallen van buslijnen in de buurt.

De regio in??

Over de toekomst van een daadwerkelijke regiotram die de regio ingaat kon men nog niets zeggen. Wel was duidelijk dat een verbinding op treinspoor een zeer kostbare zaak is en pas na 2020 aan de orde is. Men heeft bewust Randstadrail niet aangesloten op het treinennet omdat dit teveel problemen zou opleveren op het gebied van verkeersveiligheid en regelgeving. Veel extra opstappunten zal zo'n regiotram niet opleveren en verder dan 15 kilometer zal deze niet de regio ingaan, dan gaat men liever met de trein.



Als men een regiotram wil, dan is er zat ruimte buiten het Stadshart, maar nagenoeg in het centrum. Via deze route zijn vrije regiotrambanen mogelijk. Tevens kan men met 1,5 lijn Zernike en het UMCG ontsluiten wat veel goedkoper zal zijn. Mensen met de tram kunnen op het Gedempte Zuiderdiep uitstappen. (City)Bussen kunnen op het Kwinkenplein en Munnekeholm stoppen.



Rondje enkelspoor, aangegeven in bruine lijn. Een enkelspoor door de Oosterstraat naar het Boterdiep zou ook mogelijk zijn, dan nemen alleen mensen die echt in het centrum moeten zijn deze route.

Maar eigenlijk kan men beter naar andere alternatieven zoeken, bijvoorbeeld op het Noorderstation. trams zullen onvoldoende capaciteit hebben in de spits waardoor er toch nog bussen moeten rijden of men moet elke minuut een regiotram door de straat willen laten rijden.

Hoogachtend,

B. Mulder