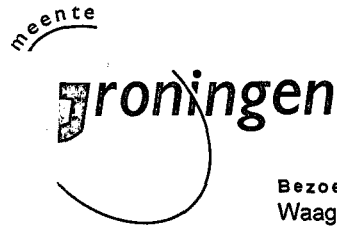


Bestuursdienst



Afdeling RO/EZ / BEL / van Duren
Onderwerp Informatie RegioTram

Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
Groningen

Wij zijn met het openbaar
vervoer bereikbaar, buslijnen
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over vertrektijden
krijgt u via 0900-92 92

In uw antwoord graag datum
en kenmerk vermelden.

Telefoon (050) 367 8774 Bijlage(n) 1
Datum 01-03-2010 Uw brief
van

Ons kenmerk BD 10.2193690
Uw kenmerk

E-mailadres
bestuursdienst@bsd.groningen
n.nl

Website
www.groningen.nl

Geachte heer / mevrouw,

Onlangs hebben wij u geïnformeerd over de laatste stand van zaken met betrekking tot het project RegioTram. Wij hebben u hiervoor het Voorlopig Ontwerp tramtracé Lijn 1 op hoofdlijnen, het Voorkeustracé Lijn 2 en de zogenaamde koppelingsvariant toegezonden, e.e.a. vergezeld van een toelichtende brief.

De Stadspartij heeft ons via de media laten weten een brief te hebben gestuurd waarin wordt ingegaan op een conceptsignalement die zij zouden hebben ontvangen. Op basis daarvan concludeert de Stadspartij dat wij u niet volledig hebben geïnformeerd. Dit is een ernstige beschuldiging, die wij niet lichtzinnig opvatten. Vandaar dat wij u met deze brief onze reactie geven.

Wij delen de opvatting van de Stadspartij dat wij u niet volledig geïnformeerd hebben niet. In ons college hebben we de stukken over de tram die we naar uw raad hebben gestuurd meerdere keren besproken. De dienst ROEZ heeft hiertoe alle voorliggende stukken uitgebreid bestudeerd en van een reactie voorzien. In deze reactie, die de Stadspartij blijkbaar in het bezit heeft, is een aantal aandachtspunten en risico's gesignaleerd. Deze aandachtspunten en risico's hebben wij vervolgens met de dienst en de projectorganisatie RegioTram besproken. Onze bevindingen hebben wij vervolgens verwoord in de u op 12 februari 2010 toegezonden brief.

Met betrekking tot de investeringskosten hebben we aangegeven dat deze nog onvoldoende scherp zijn. Het maken van het Voorlopig Ontwerp van lijn 1 heeft meer tijd heeft gekost dan gedacht, waardoor het niet mogelijk was op dit moment een complete raming van de investeringskosten te maken, met het Voorlopig Ontwerp als basis. Ook uit de toetsing door een extern bureau kwam naar voren dat een behoorlijk aantal kostenposten nog nader dient te worden onderzocht en onderbouwd. Voor een complete raming van de



investeringskosten zal de komende maanden een verdiepingsslag gemaakt moeten worden. In de brief aan uw raad hebben we daarom aangegeven dat, op grond van de huidige informatie, we uitgaan van een bandbreedte van de investering tussen de €270 miljoen en €370 miljoen. Dit staat ook in de brief van de directeur van het project RegioTram, die we u met de brief aan de raad van 12 februari hebben toegezonden.

Ook hebben wij u geïnformeerd over de aandachtspunten bij uitwerking van het Voorlopig Ontwerp van lijn 1. Hierin hebben we verschillende punten op de route tussen hoofdstation en Zernike benoemd. We zijn onder andere uitgebreid ingegaan op het stationsgebied, Zonnelaan, Zernike en het Noorderstation. We hebben bijvoorbeeld aangegeven dat bij het Noorderstation de inpassing van de tram een lastige opgave is en we de ontwikkelmogelijkheden in beeld gaan brengen. Over hoek Eikenlaan-Kastanjelaan hebben we in de brief gezegd, dat we de ontwikkelingsmogelijkheden in beeld brengen en indien haalbaar in een afzonderlijk project uitwerken.

We koersen erop dat de eerste lijn van de tram eind 2014 kan rijden. Hierbij houden we rekening met een aanbestedingstraject van anderhalf jaar en een aanlegperiode van drie jaar.

Wij zijn van mening dat wij uw raad adequaat en transparant hebben geïnformeerd. In de volgende fase van het project dienen de onzekerheden verder verminderd te worden. De definitieve besluitvorming over de aanleg van tram vindt in juni 2010 in uw raad plaats. Tot die tijd worden geen onomkeerbare stappen gezet. In onze brief van 12 februari 2010 hebben we aangegeven dat we de komende periode een verdiepingsslag moeten maken om de berekening van de investeringskosten op het juiste niveau te brengen. Op basis daarvan kunt u in juni 2010 een verantwoord besluit nemen.

Voor de volledigheid hebben we onze brief van 12 februari 2010 bijgevoegd. Hierin hebben we de onderwerpen gearceerd waarin we volgens de Stadspartij niet zijn ingegaan.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,



Afdeling Projectbureau RegioTram
Onderwerp Regiotram Voorlopig Ontwerp lijn 1, voorkeurstracé
lijn 2 en koppelingsvariant

Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

Wij zijn met het openbaar
vervoer bereikbaar, buslijnen
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over vertrektijden
krijgt u via 0900-92 92

In uw antwoord graag datum
en kenmerk vermelden.

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
Groningen

E-mailadres
bestuursdienst@bsd.groninge
n.nl

Website
www.groningen.nl

Telefoon (050) 367 76 76 Bijlage(n) 6

Ons kenmerk RO 10.2172781

Datum 12-02-2010 Uw brief
van

Uw kenmerk

Geachte heer / mevrouw,

De afgelopen maanden is veel energie gestoken in de verdere uitwerking van de geplande tramlijnen tussen Hoofdstation en Zernike / Karding. Er is vooral naar gestreefd uw Raad nog deze bestuursperiode te informeren over de laatste stand van zaken.

Voor de uitwerking van de plannen maken wij al ruim twee jaar dankbaar gebruik van de opmerkingen en suggesties die tijdens de participatie en inspraak worden gemaakt. Mede dankzij de inbreng van inwoners en ondernemers liggen we op koers. Er ligt nu een Voorlopig Ontwerp voor de eerste tramlijn, en een voorstel voor de tracékeuze voor de tweede lijn, tussen Hoofdstation, UMCG en sport- en recreatiegebied Karding. In februari is gepland de inspraak over beide deelplannen te starten. Daarmee nodigen we inwoners opnieuw uit hun mening te geven over het project. Na de inspraak zullen we de stukken ter besluitvorming voorleggen aan uw Raad.

Om u te informeren over de voortgang van de beide tramlijnen leggen we u enkele notities voor die zijn vrijgegeven voor inspraak. Concreet betreft het de volgende notities:

- Voorlopig Ontwerp tramtracé Lijn 1 op hoofdlijnen (Hoofdstation – Grote Markt – Zernike);
- Voorkeurstracé Lijn 2 (Hoofdstation – UMCG – Karding);
- De koppelingsvariant : Lijn 1 en Lijn 2 verbonden (Het voorstel van de Bewonersorganisatie Beijum).

Daarnaast hebben wij twee brieven toegevoegd. De eerste brief betreft de aanbestedingsbrief van het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen aan Provinciale Staten. De tweede brief is van de projectdirecteur RegioTram aan ons College en het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen, waarin de huidige stand van zaken met betrekking tot



de raming van de investeringskosten en de exploitatie van de twee tramlijnen wordt aangegeven.

De genoemde notities worden in deze brief nader toegelicht.

In gesprek met de Stad!

Ook in het najaar van 2009 is intensief van gedachten gewisseld met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden over de RegioTram. Vanaf juli 2009 is hard gewerkt aan de uitwerking van het tracé van tramlijn 1 tot een zogenaamd Voorlopig Ontwerp. Het Voorlopig Ontwerp is gemaakt door het project RegioTram, mede op basis van een reeks bijeenkomsten met inwoners, ondernemers en organisaties langs de route. Er zijn in het najaar van 2009 twee, en in sommige buurten drie, rondes van buurtsessies gehouden. Met de aanwezigen zijn de schetsen uitgebreid besproken. Op- en aanmerkingen zijn genoteerd en in veel gevallen betrokken bij het maken van het Voorlopig Ontwerp.

De participatieperiode voor lijn 2 heeft honderden reacties opgeleverd op de vraag wat het beste tracé is voor Lijn 2. Mede aan de hand van die reacties kiezen wij voor een tracé over het Kattendiep, het Damsterdiep, de Oostersingel en de Bloemsingel. Voor het deel tussen de Bloemsingel en de Ulgersmaborg is de keuze nog open. Op basis van stedenbouwkundige argumenten heeft de variant door de E. Thomassen à Thuessinklaan – Vinkenstraat de voorkeur van de gemeente. De variant over de Oosterhamrikkade Noordzijde is een goed alternatief en is goedkoper. Om een definitieve keuze te kunnen maken is nog nadere studie vereist. Dat gebeurt de komende maanden.

Van de vele bijdragen in de discussie over het beste tracé voor Lijn 2 willen we er één met nadruk noemen. Dat is het voorstel van de Bewonersorganisatie Beijum (BOB). De BOB stelt voor Lijn 1 en Lijn 2 aan elkaar te koppelen, via een gezamenlijke halte ter hoogte van de Bloemsingel. De BOB suggereert verder om tramlijn 1 met bestemming Zernike via de Oostersingel/UMCG te laten rijden, en Lijn 2 naar Kardingge via de binnenstad. Met andere woorden: precies andersom als in de plannen die nu op tafel liggen.

Ons college vindt, net als de stuurgroep RegioTram, het BOB-voorstel de moeite van het onderzoeken waard. In het BOB-voorstel blijven immers de eindpunten van de beide tramlijnen dezelfde. De lijnen 1 en 2 bedienen de belangrijkste regionale publiekstrekkers onderweg, nl. de binnenstad van Groningen en het UMCG. Doordat ze elkaar kruisen ontstaat bovendien een extra, derde tramverbinding, tussen Zernike en Kardingge, met een overstap bij de Bloemsingel. Dat is aantrekkelijk voor reizigers, die voor een belangrijk



deel ook van buiten de stad komen. Het Hoofdstation en Kardingse, met zijn transferium en zijn busknooppunt, zijn onmisbare schakels tussen stad en ommeland. Zernike, UMCG en binnenstad zijn grote publiekstrekkingen voor de gehele regio. Daardoor is de RegioTram er straks voor de stad en de regio. En dat is steeds het uitgangspunt geweest: in regionaal verband werken aan duurzame oplossingen voor gezamenlijke problemen. Tot 2020 rijden de trams alleen in de stad Groningen. Daarna kunnen ze doorrijden naar plaatsen in de omgeving van de stad, over het bestaande spoor. Het Hoofdstation wordt daar de komende jaren voor gereed gemaakt.

Omdat alle belangrijke bestemmingen een tramhalte krijgen, er nieuwe verbindingen ontstaan en het regionale karakter van de RegioTram overeind blijft, vraagt de stuurgroep RegioTram bij de inspraak over het Voorlopig Ontwerp voor Lijn 1 en het voorkeurstracé voor Lijn 2 in het bijzonder aandacht voor het BOB-voorstel (de koppelingsvariant). Wat zijn daarvan de voordelen en nadelen? We horen graag de mening van stad en ommeland! De resultaten van de inspraak leggen we voor aan uw Raad en Provinciale Staten van Groningen, en aan de andere deelnemers in de Regio Groningen - Assen.

Voorlopig ontwerp tramlijn 1

In juni 2009 heeft uw Raad het tracé van de eerste lijn van de RegioTram vastgesteld. Volgens plan zal Lijn 1 het Groninger Hoofdstation eind 2014 verbinden met de Grote Markt en Zernike, het centrum voor hbo en universiteit, aan de noordkant van de stad.

Na de zomervakantie is hard gewerkt aan de uitwerking van dit tracé in een zogenaamd Voorlopig Ontwerp. Het laat zien waar rails komen te liggen, waar groen en waar parkeerplaatsen, en waar ruimte is voor laden en lossen. Het geeft aan hoe de tram naast auto's, fietsers en voetgangers een plaats krijgt in de inrichting van straten en pleinen, en het laat zien waar de haltes komen. Het Voorlopig Ontwerp is gemaakt door het projectbureau RegioTram, mede op basis van een reeks intensieve gesprekken met inwoners, bedrijven en organisaties langs de route.

Het Voorlopig Ontwerp bestaat uit twee delen. Het eerste deel bevat een beschrijving van het gehele tracé tussen Hoofdstation en Zernike, voorzien van enkele kaarten. Het tweede deel is een uitgebreid kaartenboek, met meer gedetailleerde kaarten en tekeningen, die samenhangen met de teksten van deel 1.



Ontwerpuitgangspunten traminfrastructuur

Bij het ontwerp van de traminfrastructuur is uitgegaan van een complete herinrichting van de straten of ruimtes waar de tramlijn doorheen gaat. Van gevel tot gevel zal de bestaande straat of ruimte opnieuw worden ingericht om de tramlijn goed in te passen en de overige verkeers- en verblijfsfuncties een goede plek te geven. Niet alleen het maaiveld krijgt een andere inrichting, ook ondergronds zal er het een en ander moeten gebeuren. In vrijwel alle straten moet de riolering vervangen worden en moeten kabels en leidingen worden verlegd om ruimte te bieden voor de fundering van de trambaan. Een stevige fundering is nodig om de tram rustig en comfortabel te laten rijden, onder die fundering is geen ruimte voor riolering, kabels en leidingen, waardoor de ondergrondse infrastructuur vrijwel overal opnieuw geordend moet worden.

Er is onderzoek gedaan naar tal van zaken. Deze onderzoeken zijn noodzakelijk voor o.a. een goed ontwerp van de traminfrastructuur en de inrichting van de openbare ruimte van de straten. Hieronder worden de belangrijkste genoemd:

- bestaande ondergrondse infrastructuur, kabels en leidingen;
- bodemgesteldheid en -vervuiling;
- parkeergelegenheid, parkeervakken en bezettingsgraad;
- verkeersbewegingen, autostromen, fietsstromen, voetgangers loopstromen;
- inventarisatie laad- en losplaatsen in de Oosterstraat;
- inventarisatie routes taxi's, hulpdiensten;
- geluid, trillingen, fijnstof, luchtkwaliteit;
- verkeersveiligheid, omleidingsroutes bussen en autoverkeer, verkeersafwikkeling, verkeersmodellen;
- straling, elektromagnetische velden, zwerfstroom;
- stroomvoorzieningen;
- bomen, ecologie, water;
- externe veiligheid.

De resultaten van de verschillende onderzoeken zijn gebruikt voor het opstellen van dit Voorlopig Ontwerp.

Onderzocht is bijvoorbeeld welke delen van het tracé gevoelig zijn voor trillingen. Door die berekening kan de fundering van de tram zo worden gemaakt dat trillingen goed worden opgevangen. Door aanpassingen in de verkeersstromen worden sommige straten drukker. Die straten krijgen te maken met meer geluid van autoverkeer. Voor die straten geldt dat in het Voorlopig Ontwerp maatregelen zijn opgenomen om de extra



geluidsbelasting tegen te gaan. Dat kan zijn door het gebruik van geluidsreducerend asfalt of door het aanbrengen van gevelisolatie.

Geconstateerde bodemvervuiling onder het tramtracé wordt gesaneerd. Als er archeologisch waardevolle elementen aangetroffen worden onder het tramtracé, dan zullen deze zorgvuldig uitgegraven, onderzocht en opgeslagen worden.

In de stad Groningen zal met de aanleg van de tram veel veranderen. De overlast die de veranderingen met zich mee kunnen brengen wordt zoveel mogelijk beperkt door:

- er voor te zorgen dat woningen, winkels en bedrijven zo goed mogelijk bereikbaar blijven;
- te zorgen voor goede communicatie over de werkzaamheden;
- de werkzaamheden per straat zo snel en efficiënt mogelijk uit te voeren.
- te zorgen voor alternatieve routes voor bussen, auto's, fietsers en voetgangers tijdens de werkzaamheden;
- te zorgen voor vergoeding van planschade, schade aan panden en omzetverlies.

De aanleg van de tramlijn in een straat heeft gevolgen voor de bewoners en de gevestigde bedrijven. Alle bewoners en bedrijven zijn in het najaar van 2009 uitgenodigd om de inrichting van de straat te bespreken. Belangrijke gespreksonderwerpen tijdens deze bewoners- en bedrijvenbijeenkomsten waren onder andere:

- het verdwijnen van parkeerplaatsen;
- de verkeerscirculatie;
- het verdwijnen van bushaltes;
- de kap van bomen;
- de verkeersveiligheid;
- lawaai;
- trillingen;
- laad- en losgelegenheden;
- inrichting van de straat in zijn algemeenheid.

Veel van deze zaken komen aan de orde in deze brief. Hieronder worden per deelgebied de belangrijkste gesprekstema's en discussiepunten behandeld die door inwoners en ondernemers naar voren zijn gebracht. Deze thema's en discussiepunten zijn veelal verwerkt in het Voorlopig Ontwerp of hebben aanleiding gegeven tot nader onderzoek.



Zernike

Bij het ontwerp van de tramlijn heeft intensief overleg plaatsgevonden met de RUG en Hanzehogeschool. Beide partijen kunnen met het voorgestelde ontwerp instemmen. Een belangrijk gesprekspunt was het combineren van bus en tram op de centrale as door de campus. De wens tot een optimale ontsluiting voor openbaar vervoer, ook voor de nog resterende buslijnen, heeft geleid tot de keuze voor een gecombineerde tram-/busbaan (OV-as) in de groene setting van de campus.

Een punt van bespreking is nog wel de vormgeving, locatie en ontsluiting van de P&R locatie bij de Noordelijke Ringweg. Op dat punt vindt nog bestuurlijk overleg plaats met de RUG. Ook vindt er nog nader onderzoek plaats naar de effecten van magnetische straling en zwerfstromen op de gevoelige apparatuur in de laboratoria op de Zernike Campus.

De locatie van de remise is ook een belangrijk gesprekspunt. In het kader van de visieontwikkeling voor Zernike Science Park (als uitwerking van het Akkoord van Groningen) is de in het Voorlopig Ontwerp opgenomen locatie met de betrokken partijen (RUG, Hanzehogeschool, provincie Groningen en gemeente Groningen) besproken. Hierbij is een voorkeur uitgesproken voor een meer noordelijke ligging van de remise. Hierdoor zou het overgangsgebied tussen de campus en het science park hoogwaardiger ingevuld kunnen worden, en wordt het science park eveneens met de tram ontsloten. Een meer noordelijke locatie vraagt echter aanleg van extra rails, en er moet een groter gebied opnieuw worden ingericht, waardoor deze ligging duurder is. De dekking voor de meerkosten van een meer noordelijk gelegen remise dient binnen de grondexploitatie van het Zernike Science Park te worden gevonden.

Paddepoel en Selwerd

De buurtbewoners hebben gedurende het ontwerptraject hun zorgen uitgesproken over het mogelijk verdwijnen van parkeerplaatsen. Uit onderzoek is een overzicht gekomen van de huidige parkeerdruk overdag (op werkdagen) en gedurende de nachtelijke uren. Uit dit onderzoek blijkt dat de huidige parkeergelegenheid ruim voldoende is voor zowel bewoners als winkelend publiek (er is een maximale parkeerdruk van 65%). Uit onderzoek blijkt dat bij het verdwijnen van de parkeerplaatsen op het noordelijke deel van de Zonnelaan er een hogere parkeerdruk zou kunnen ontstaan in de omliggende straten, met name in de Meteorstraat. Daarvoor worden compenserende maatregelen in de directe omgeving getroffen.

De wijkbewoners vroegen zich af of men wel dicht bij de supermarkt en de viskraam kon blijven parkeren. Er is in dit Voorlopig Ontwerp zoveel mogelijk rekening gehouden met deze wensen en er zijn in het voorlopig



ontwerp dan ook parkeerplaatsen toegevoegd (t.o.v. het schetsontwerp). Hieronder wordt weergegeven wat de huidige situatie is en wat de situatie is na aanleg van de tramlijn.

Deel Zonnelaan	Aantal parkeerplaatsen		Compensatieregeling
	Huidige situatie	Na aanleg tramlijn	
Ringweg - Meteorstraat	23	9	+ 11 plaatsen in Meteorstraat
Meteorstraat - Saturnuslaan	30	30	n.v.t.
Saturnuslaan - Eikenlaan	5	0	+ 6 plaatsen in Algollaan

De extra parkeerplaatsen in de Meteorstraat compenseren de verdwenen parkeerplaatsen in het noordelijk deel van de Zonnelaan (Ringweg – Meteorstraat) en voorzien in de vraag naar parkeermogelijkheden dicht bij de supermarkt. Het parkeren nabij de viskraam kan op de Algollaan. Dit betekent dat de gehele parkeerbalans voor de Zonnelaan lager is. Het parkeeronderzoek stelt echter dat dit aantal parkeerplaatsen voldoende is om aan de parkeervraag te kunnen voldoen.

In de Zonnelaan ligt de trambaan in een groenstrook in het midden van de weg. De keuze voor dit profiel heeft een aantal gevolgen. Zo is er geen ruimte voor een vrijliggend fietspad, zal een aantal parkeerplaatsen verdwijnen, en worden alleen rechtsafslaanende bewegingen toegestaan.

Het Voorlopig Ontwerp voorziet in een fietsstrook, en een rijbaan met een beperkte breedte tussen trambaan en fietsstrook. Vanuit het belang van een veilige fietsroute is dit geen optimale oplossing, maar binnen het gekozen profiel is dit het meest haalbare. Gedurende de inspraakperiode zal nogmaals een uiterste inspanning worden verricht om binnen de beschikbare ruimte een vrijliggend fietspad in het profiel mogelijk te maken. Hierbij zullen eerder in het ontwerpproces gemaakte keuzes worden heroverwogen.

Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen wordt op de Zonnelaan alleen een rechtsafslaanende beweging toegestaan. Buurtbewoners hebben aangegeven hier moeite mee te hebben. Het is onhandig om eerst rechtsaf te moeten slaan, dan te moeten keren op een rotonde om vervolgens aan de andere kant van de trambaan terug te kunnen rijden in de goede richting. De ruimte langs de trambaan blijkt echter helaas onvoldoende om een veilige doorsteek mogelijk te maken voor auto's. Bij doorsteekmogelijkheden (waar men dus linksaf kan slaan) kan namelijk de situatie ontstaan dat auto's niet snel genoeg kunnen doorrijden en dus op de trambaan blijven staan en een opstopping vormen. Dit is een te groot veiligheidsrisico. Een auto kan dan niet voor- of achteruit



(door andere auto's) en de tram kan niet uitwijken. Om deze situaties te voorkomen wordt zoveel mogelijk gezorgd voor een vrije trambaan, zonder onnodige risico's en belemmeringen.

Voor fietsers en voetgangers zijn wel mogelijkheden om de straat en de trambaan over te steken. Deze oversteekplaatsen worden goed beveiligd door Tram Waarschuwing Installaties.

De op te heffen parkeerplaatsen worden elders gecompenseerd. Overigens blijkt uit onderzoek dat in de huidige situatie ruim voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.

Er is door de bewoners om een extra tramhalte op het midden van de Zonnelaan gevraagd. De verwachting is echter dat slechts een relatief klein aantal in- en uitstappers van deze halte gebruik zal maken. Een extra halte betekent ook toename in rijtijd en extra exploitatiekosten. Beide argumenten hebben ertoe geleid dat er voor gekozen is om geen extra halte voor de Zonnelaan op te nemen in het ontwerp. Indien bij de verdere uitwerking van Lijn 1 en Lijn 2 'ruimte' ontstaat in de exploitatie kan deze keuze worden heroverwogen.

Voor de aanleg van de tramlijn is grond nodig. Aan de oostzijde van de Zonnelaan zal ongeveer 1.10 meter van de privé-tuintjes nodig zijn. Deze grond is eigendom van de gemeente, en in bruikleen gegeven aan de bewoners. Het projectteam RegioTram neemt hierover contact op met de gebruikers van de tuinen.

Kruising Zonnelaan – Eikenlaan

Tijdens de wijkbijeenkomsten hebben buurtbewoners aangegeven dat zij een directe oversteek ter hoogte van de ingang van het winkelcentrum Paddepoel wenselijk vinden. Dit maakt de route vanaf de Castor-, Pollux- en Morgensterflat tot het winkelcentrum namelijk korter. In het ontwerp wordt deze oversteekplaats zo vormgegeven dat er door een verlengde middenberm een veilige oversteek is voor voetgangers.

Eikenlaan

Er worden plannen gemaakt voor de ontwikkeling van het winkelcentrum Paddepoel en de Trefkoel. Het is belangrijk dat deze plannen goed aansluiten op de aanleg van het tramtracé om onnodige overlast te voorkomen.

Voor de Eikenlaan is gekozen voor een asymmetrisch profiel. Door deze keuze is het o.a. mogelijk om veilige en comfortabele fietsroutes te creëren (d.m.v. een vrijliggend fietspad in twee richtingen), veilige oversteken voor fietsers naar de aan de zuidkant van de Eikenlaan gelegen voorzieningen te realiseren en een goede en veilige autobereikbaarheid van deze voorzieningen te garanderen, doordat het kruisen van de trambaan wordt vermeden. Voor



een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde ontbreekt de ruimte. Om de bereikbaarheid van de voorzieningen aldaar te waarborgen is in het Voorlopig Ontwerp gezorgd voor een goede aansluiting van de hoofdfietsroutes naar de scholen met veilige oversteekplaatsen. Ten behoeve van de bereikbaarheid van de scholen aan de zuidzijde van de Eikenlaan zal gedurende de inspraakperiode nogmaals een uiterste inspanning worden verricht om binnen de beschikbare ruimte een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde in het profiel mogelijk te maken. Hierbij zullen eerder in het ontwerpproces gemaakte keuzes worden heroverwogen.

Uit onderzoek blijkt dat er voor bewoners tussen de Zonnelaan en de Morgensterlaan voldoende parkeergelegenheid is in de zijstraten. De parkeerdruk is daar namelijk erg laag (maximaal 25%). Het winkelende publiek krijgt door het vervallen van de parkeerplaatsen in de Eikenlaan te maken met een verhoogde (maar acceptabele) parkeerdruk op het parkeerterrein van het winkelcentrum en de Dierenriemstraat. Het vervallen van de parkeerplaatsen tussen het Sleedoornpad en de Kastanjelaan kan leiden tot een verhoging van de parkeerdruk in de achterliggende straten (waar overigens voldoende parkeerplaatsen zijn). De parkeerbehoefte kan aan de achterzijde van de woningen (op redelijke loopafstand) opgelost worden. Daarbij komt dat de (gedeeltelijke) sloop van de portiekflat op de hoek van Eiken- en Kastanjelaan een verlaging van de parkeerdruk als gevolg heeft. Het verminderen van het aantal verbindingen met de Eikenlaan is nodig voor een goede verkeersdoorstroming en exploitatie van de tram. Er is daarom gekozen voor het afsluiten van de verbindingen tussen de Eikenlaan en de Esdoornlaan. In het schetsontwerp was ook de Morgensterlaan afgesloten voor verkeer vanaf de Eikenlaan. Door de buurtbewoners zijn echter zorgen geuit over de beperkte auto-ontsluiting van de wijk, en mogelijke overlast door sluipverkeer over de Morgensterlaan richting de Zonnelaan. Om sluipverkeer tegen te gaan en te zorgen voor een goede ontsluiting van de wijk, is gekozen voor een uitrit van de Morgensterlaan op de Eikenlaan. Deze uitrit wordt voorzien van verkeerslichten. Autoverkeer kan alleen in de richting van de Eikenlaan, terwijl fietsers wel in twee richtingen door de Morgensterlaan kunnen. Om de drukte op de Saturnuslaan te verminderen en daarmee de ontsluiting te bevorderen, zal de Algollaan worden aangesloten op de Zonnelaan.

Kruising Eikenlaan – Kastanjelaan

Op de locatie van de appartementen die gesloopt worden ontstaan nieuwe ontwikkelingskansen. De ontwikkelingsmogelijkheden van deze locatie worden in beeld gebracht, en indien haalbaar, in een afzonderlijk project nader uitgewerkt. Er is overwogen om de ruimte te gebruiken voor parkeerplaatsen. Hiervan is echter afgezien vanwege de nabijheid van de



ovale rotonde. Daarbij komt dat er voldoende parkeerplaatsen op andere plaatsen gecompenseerd worden.

Kastanjelaan

In het Voorlopige Ontwerp zijn 25 parkeerplaatsen opgenomen, dit vraagt ruimte aan beide zijden van de Kastanjelaan. Dit betekent dat een gedeelte van de tuintjes aan de oost- en westzijde van de Kastanjelaan nodig is voor het brede wegprofiel met parkeerplaatsen. Concreet betekent dit dat aan beide zijden van de weg tussen de Eikenlaan en de Magnoliastraat twee meter van de tuinen nodig is om dit profiel te realiseren. Het projectteam RegioTram neemt hiervoor contact op met de gebruikers van de tuinen.

Tijdens de wijkbijeenkomsten hebben bewoners aangegeven veel waarde te hechten aan de mogelijkheid om voor de deur te kunnen parkeren. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk in de Kastanjelaan hoger is dan gemiddeld. Het opheffen van alle 63 parkeerplaatsen zou daarom tot problemen leiden. In het Voorlopig Ontwerp worden daarom 25 parkeerplaatsen gerealiseerd langs de Kastanjelaan. Tevens worden 62 parkeerplaatsen gecompenseerd op het (braakliggende) terrein ten noorden van het appartementencomplex aan de Moesstraat, op loopafstand van de Kastanjelaan. Hierdoor blijft er voldoende parkeergelegenheid voor de bewoners.

Noorderstation tot Binnenstad

Het Noorderstation is de grens tussen het uitleggebied (de naoorlogse stad) en de binnenstad. Stedenbouwkundig gezien zou het moeten functioneren als poort de binnenstad in en uit.

De komst van de tram bij het Noorderstation biedt de mogelijkheid dit station en zijn omgeving op te waarderen, zoals door het verbeteren van de sociale veiligheid, het creëren van overzichtelijke routes, het ontwikkelen van het Noorderstation als vervoersknooppunt, etc.

De inpassing van de tram in dit gebied is echter een lastige opgave. Om de benodigde doorrijhoogte te verkrijgen onder het spoorviaduct dient het bestaande viaduct te worden opgetild of de tram verdiept te worden aangelegd. Uit kostenoverweging is gekozen voor de laatste mogelijkheid. Tijdens het aanbestedingsproces zullen marktpartijen worden gestimuleerd innovatieve oplossingen voor deze problematiek aan te dragen.

Inpassing en herontwikkeling van het Noorderstationsgebied vraagt dan ook een integrale benadering. Deze integrale benadering valt echter buiten de scope van het project RegioTram.

De ontwikkelingsmogelijkheden van deze locatie zullen door ons in beeld gebracht worden, en indien haalbaar, in een afzonderlijk project nader uitgewerkt.



Boterdiep

Het Ebbingekwartier is een geconcentreerd stedelijk gebied met veel voorzieningen dicht bij elkaar. Het gebied kenmerkt zich door een scala aan opleidingen in kunst, wetenschap en cultuur, onderzoeksinstituten, een jonge bevolking, een tolerante sfeer en mensen met initiatief.

Het CiBoGa-terrein vormt de oostzijde van het Ebbingekwartier. Hier wordt een variëteit aan woningbouw en voorzieningen ontwikkeld, met daaronder een grote parkeergarage. De Nieuwe Ebbingestraat is de aanlooproute en verbinding met de binnenstad.

Momenteel laat de fysieke kwaliteit van het Ebbingekwartier te wensen over. Ook is er sprake van veel leegstand. Bewoners en belanghebbenden in het Ebbingekwartier hebben de wens een kwaliteitssprong te maken. Het Boterdiep wordt hierin gezien als een langgerekte verblijfsruimte die te gebruiken is voor uiteenlopende activiteiten, passend in de sfeer van het gebied (uitdagend en innovatief). Het ontwerp voor het Boterdiep met straatspoor wordt ondersteund door de diverse belangengroepen in het gebied. De dwarsstraten van het Boterdiep zijn van belang als verbinding tussen de verschillende functies in het Ebbingekwartier.

Turfsingel en Maagdenbrug

Een wezenlijk knelpunt in het ontwerp van dit deel van het tracé is het verplaatsen van de monumentale kademuur. Hierbij gaat het om het verplaatsen van een eeuwenoude historische lijn, waardoor de ruimtelijke verhoudingen tussen breedte van de kade en breedte van het water sterk worden gewijzigd. Daarnaast wordt de ruimtelijke beleving van de brug sterk gewijzigd en is een natuurlijke inpassing van het geheel niet goed mogelijk. Dat vraagt om een zorgvuldig ontwerp en zorgvuldige inpassing.

Hiervoor dient nog onderzocht te worden op welke manier de kademuur verplaatst kan worden, waarbij de monumentale waarde zoveel mogelijk in stand kan worden gehouden. Een mogelijkheid hiervoor is om de kade te hergebruiken met een knipoog naar de historie. De kade zou dan horizontaal geplaatst worden op de nieuwe wandelpaden aan het water (bijvoorbeeld een mozaïek). Voetgangers lopen dan als het ware op de monumentale kade.

Gedurende het ontwerpproces zijn meerdere alternatieven naar voren gekomen voor de inrichting van de autostructuur op de Turfsingel en in de aangrenzende straten. De voorgestelde structuur vergroot de overzichtelijkheid van het kruispunt Turfsingel – Boterdiep, wat de veiligheid en doorstroming ten goede zal komen.



St. Walburgstraat en Kreupelstraat

Op dit deel van het tracé wordt de weg gedeeld door tram, auto en fiets. Het gedeelte Kattenhage tot en met Kwinkenplein is het enige deel van het tramtraject waar voor fietsers geen aparte voorzieningen zijn. Hiervoor ontbreekt namelijk de ruimte. De ruimte tussen trottoir en tramrails is echter voldoende om veilig (achter elkaar) te fietsen (min. 1.50 meter).

Kwinkenplein tot Grote Markt

De halte 'Grote Markt' komt in de Kreupelstraat naast het ABN/Amro-gebouw. Op deze manier wordt het open profiel van het marktplein behouden. Gevolg is dat de halte dicht bij een flauwe bocht komt te liggen. Dit maakt de halte minder toegankelijk. De afstand tussen perron en tram loopt over een lengte van 15 meter op van 5 cm tot ongeveer 30 cm. Daarmee is de toegankelijkheid voor vooral mindervaliden niet optimaal. Dit aspect vereist nadere specifieke aandacht.

Oosterstraat en Gelkingestraat

In het Voorkeurstracé van Lijn 1 werd uitgegaan van een dubbelspoor door de Oosterstraat. Winkeliers en bewoners geven echter de voorkeur aan een strengelspoor in vrijwel de gehele straat en een halte in het midden van de straat. Er is uitvoerig gekeken naar de exploitatiemogelijkheden van een strengelspoor door de Oosterstraat. Uiteindelijk blijkt dat een lang strengelspoor mogelijk is in de straat. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met de toekomstvastheid van dit strengelspoor. Immers, de uitvoering van dit strengelspoor moet zich goed gaan verhouden met de introductie van trams uit en naar de regio na 2020.

Bijkomend voordeel is dat dit ook meer ruimte geeft voor laad- en losverkeer in de Oosterstraat. Voor de Oosterstraat is geen halte in het ontwerp opgenomen. Een halte in de Oosterstraat is uitgebreid overwogen, maar is vanwege de directe nabijheid van een andere halte niet noodzakelijk. Op het Zuiderdiep, pal om de hoek, komt wel een halte. De halte komt aan het begin van het voetgangersgebied te liggen en nodigt bezoekers van de binnenstad uit het kernwinkelgebied te bezoeken. Ook de Oosterstraat en de Gelkingestraat zullen hiervan profiteren. Voordeel van deze oplossing is dat ook de bevoorrading in de Oosterstraat eenvoudiger is in te passen.

Gedempte Zuiderdiep

Het aanleggen van het tramspoor in het midden van de huidige hoofdrijbaan is op de hoek Herestraat – Gedempte Zuiderdiep en Oosterstraat – Zuiderdiep niet mogelijk zonder sloop van een aantal panden en verkleining van de voetgangersruimte. Om dat te voorkomen is gekozen voor een meer noordelijke ligging van het tramspoor.

Het profiel wordt zo aangepast dat de zuidelijke rijbaan voor fietsen in twee richtingen berijdbaar is en tegelijkertijd ook voor ontsluitingsverkeer in één



richting. Bijkomend voordeel is dat de noordzijde (tevens zonzijde) veel meer dan voorheen als voetgangerszone (boulevard) gebruikt kan worden. Consequentie is wel dat voor de helderheid en continuïteit het wenselijk is het straatprofiel over de volle lengte van het Zuiderdiep aan te passen. Er wordt nu onderzocht of er dekking is voor de meerkosten van een aanpassing van het straatprofiel over de volle lengte.

Herebrug

Ten behoeve van een goede doorstroming van de tram wordt de Herebrug afgesloten voor autoverkeer. Om de binnenstad-zuid en de parkeergarages bereikbaar te houden wijzigt daarmee de autostructuur. Kort samengevat betekent dit dat voor het westelijk deel (met de parkeergarages City Zuid en Bios) de route Emmabrug-Stationsweg-Zuiderdiep de aan- en afvoerroute wordt.

De Oosterbrug is dan de aan- en afvoerroute voor het oostelijk deel (met de parkeergarage Rademarkt). Voor de bereikbaarheid van de singels in dit deel van de binnenstad verdwijnt de knip ter hoogte van de Verlengde Oosterstraat. De knip in de Ubbo Emmiussingel ter hoogte van de Werkmanbrug blijft bestaan.

De uitgebreide verkeerskundige doorverkenning voor de gevolgen voor deze maatregelen is nog niet afgerond. De indruk is wel dat het afsluiten van de Hereweg geen belemmering is voor een goede verkeersafwikkeling. We komen hier in mei 2010 nader op terug.

Stationsgebied

De inpassing van de tram in het stationsgebied is uitermate complex. De voorgestelde lus kent een aantal belangrijke aandachtspunten. Zo zijn de fietsenstalling en het busstation ten tijde van de aanleg en ingebruikneming van de tram op het maximum van hun capaciteit. Verdere groei kan hier niet meer worden opgevangen, althans niet op een toekomstvaste manier. Ook zal de verkeersveiligheid in het gebied bij de verdere uitwerking van de aanlanding in het stationsgebied bijzondere aandacht moeten krijgen.

De tram kan echter een mooie aanjager zijn om de verkeersproblematiek in het stationsgebied op te lossen en de (her)ontwikkeling van het stationsgebied te stimuleren.

Bij de bewonersbijeenkomsten vormde de mogelijke sloop van de vooroorlogse panden op het GlauDéterrein het voornaamste gespreksthema. Handhaving van deze panden door de aanleg van de tramlijn is echter niet mogelijk.

Het gespreksthema met ProRail betreft vooral het gebruik van perron 1B voor de tram. Technisch is het mogelijk dit perron te gebruiken met de nodige aanpassingen. De beschikbaarheid van het perron is nog een wordt nader



onderzocht en is afhankelijk van de mogelijkheid de treinen naar Hoogezand op een ander spoor te laten stoppen. ProRail bestudeert de mogelijkheden en rapporteert daarover in april 2010.

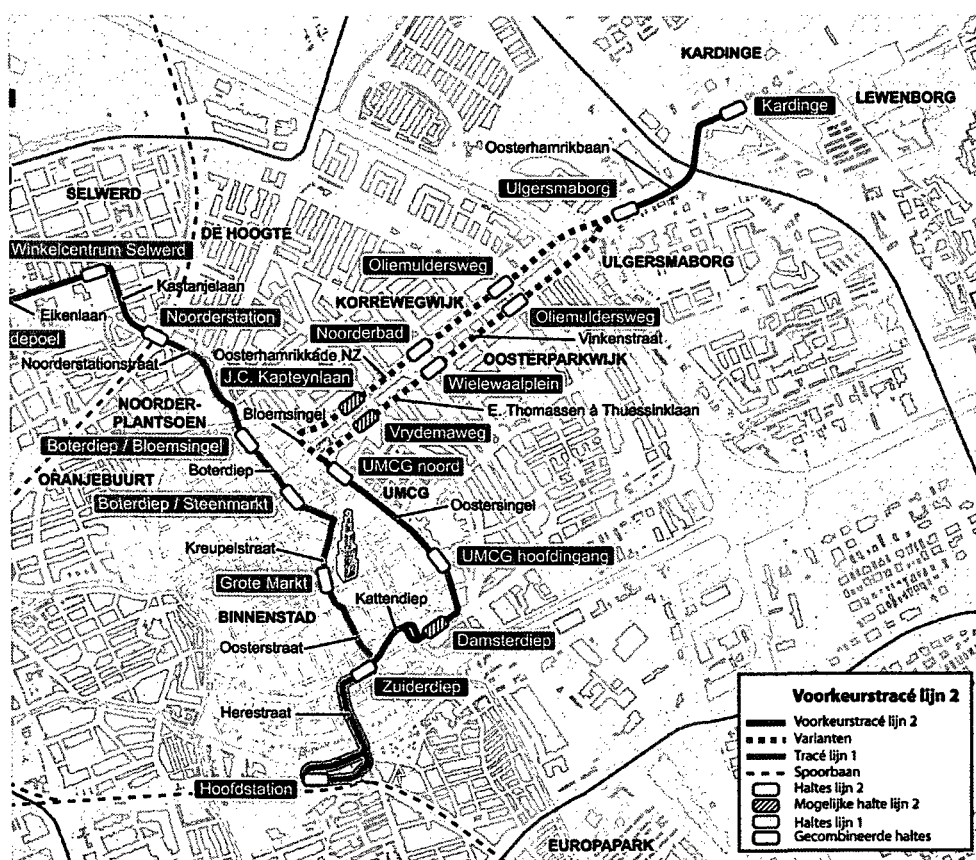
Met NS-Poort is gesproken over de mogelijkheden voor de aanpassing van de onderdoorgang van het Hunzehuis (UWV). Met ProRail, NS-Poort, gemeente Groningen en de provincie Groningen heeft daarnaast overleg plaatsgevonden over de afstemming met overige projecten in het Stationsgebied, de positionering van de spoorpassage en een mogelijke nieuwe stationshal op de plaats van de NS-fietsenstalling. Met het OV-bureau Groningen – Drenthe is overlegd over de inrichting van het busstation en de busroutes in het Stationsgebied.

Voorkeurstracé tramlijn 2

Het voorkeurstracé voor tramlijn 2 Hoofdstation – UMCG – Kardingeloopt via het Hereplein, Zuiderdiep, Kattendiep, Schuitendiep, Damsterdiep, Oostersingel, Bloemsingel, en eindigt op de busbaan naar Kardingel. Wat betreft het tracé tussen de Bloemsingel en de busbaan in Ulgersmaborg is nog geen keuze gemaakt. Zowel de Oosterhamrikkade Noordzijde en de E. Thomassen à Thuessinklaan – Vinkenstraat zijn nog in beeld. Stedenbouwkundig heeft de E. Thomassen à Thuessinklaan – Vinkenstraat de voorkeur van de gemeente, maar deze is duurder dan het tracé over de Oosterhamrikkade Noordzijde. Voor deze kosten is binnen het budget geen dekking. Voor deze kosten wordt buiten het budget dekking gezocht.

Het Voorkeurstracé van Lijn 2 ziet er in kaart als volgt uit:

Figuur 1: het Voorkeurstracé van Lijn 2





Tracédeel 1: Hoofdstation – Zuiderdiep

Tramlijn 2 loopt net als tramlijn 1 met een lus vanaf het stationsgebied via Hereplein en Herestraat naar het Zuiderdiep.

Tracédeel 2: Zuiderdiep – Bloemsingel / Vrydemaweg

Voor tracédeel 2 waren in het *Schetsboek Lijn 2* varianten geschetst via de binnenstad, Oostersingel en Petrus Campersingel. Op basis van de participatie is bij de afweging ook een variant door de Oosterparkwijk betrokken, via Hanzeplein, Dirk Huizingastraat en Zaagmuldersweg. Uiteindelijk zijn een aantal criteria hier bepalend geweest voor de keuze voor de Oostersingelvariant, namelijk:

- goede bereikbaarheid en ontsluiting van dé regionale zorgvoorziening, het UMCG;
- het creëren van een robuust en betrouwbaar tramnetwerk;
- kansen voor stedelijke ontwikkeling aan de oostkant van de binnenstad;
- geen zwaardere belasting van de binnenstad.

Positief is verder dat de Oostersingelvariant ook de voorkeur had van 45 % van de ongeveer 850 mensen die in de participatieperiode hebben gereageerd. Dit geldt óók voor bewoners van Beijum en Lewenborg. Daarnaast was 27% voor de binnenstad en 27% voor de Petrus Campersingel.

De tracévariant via de Oostersingel is de enige variant die zowel UMCG hoofdingang (Hanzeplein) als UMCG noord (Bloemsingel) aan doet. De huidige hoofdingang blijft ook in de toekomst de belangrijkste ingang voor patiënten en bezoekers van het UMCG. De noordkant is vooral van belang voor studenten van de RuG en werknemers. Zowel voor reizigers uit de stad als uit de regio is goede bereikbaarheid van deze voorziening van groot belang. Aan de noordkant is veel ontwikkeling in gang gezet. Naast uitbreiding van het UMCG en de RuG is er op het Boden- en Gasfabriekterrein veel woningbouw voorzien die door de aanleg van de tramlijn een stimulans kan krijgen.

Door de keuze voor de variant via de Oostersingel wordt ook een betrouwbaar OV-netwerk gecreëerd. Aan de noordkant zijn mogelijkheden om een koppeling te maken met tramlijn 1. Hierdoor kan vanaf Zernike ook via de Oostersingel worden gereden. In geval van calamiteiten of evenementen in de binnenstad is er een uitwijkmogelijkheid. De variant ontsluit de oostkant van het centrum met de tram. In dit gebied ontstaan kansen voor stedelijke ontwikkeling. Daarbij zijn er vooral mogelijkheden in de buurt van het Damsterdiep en aan de noordkant van het UMCG. In de omgeving van de Oostersingel ontstaan ook kansen, tegelijkertijd wordt de binnenstad niet verder belast met de tram. De combinatie van twee tramlijnen, strengelspoor, en laden en lossen in de Oosterstraat zou de betrouwbaarheid van de dienstregeling onder druk kunnen zetten. Ook zou een tweede tramlijn



weinig toevoegen aan de kansen voor stedelijke ontwikkeling, die immers al door Lijn 1 worden gegenereerd.

De bereikbaarheid van de binnenstad per tram is voor veel reizigers uit stad en regio door de aanleg van Lijn 1 al geregeld. Voor reizigers uit de Noordoostelijke wijken die naar de Grote Markt willen, geldt dat ze naar de Bloemsingel of het Zuiderdiep kunnen reizen en vanaf daar lopend of met tramlijn 1 de Grote Markt kunnen bereiken.

In de uitwerking van het voorkeustracé zal aandacht worden besteed aan een optimale inpassing van de tramlijn in de straten en aan de locatie van de haltes. Bijzondere aandacht vraagt de omgeving van het Kattendiep. In de notitie wordt voorgesteld een nieuwe brug aan te leggen in het verlengde van het Kattendiep. Dit creëert mogelijkheden voor het herstellen van het éénrichtingsverkeer aan de binnenstadszijde van het Schuitendiep. De verkeerssituatie wordt daardoor overzichtelijker en sluit aan bij de situatie op de rest van de Diepenring. De Steentilstraat krijgt vooral een functie als doorgaande fietsverbinding en looproute vanaf het Damsterdiep naar de binnenstad.

Op het Damsterdiep moet een keuze worden gemaakt voor wel of geen halte. In het *Schetsboek Lijn 2* is op deze locatie niet in een halte voorzien. In de participatieperiode is de wens naar voren gebracht om hier een halte te maken. Deze halte zou dan erg dicht op de halte Oostersingel / UMCG-zuid komen. In overleg met het UMCG is de hoek Hanzeplein - Oostersingel (nu parkeerterrein, toekomstige huisartsenpost) als mogelijke haltelocatie uitgewerkt. De haltecombinatie Damsterdiep en UMCG hoofdingang geeft niet alleen een betere verdeling over de lijn, ook sluiten de haltes beter aan bij de herkomst en bestemming van reizigers. De effecten op de exploitatie moeten nader worden onderzocht. De tweede halte ligt aan de Bloemsingel (UMCG-noord).

Op de Oostersingel zal aandacht worden besteed aan de combinatie tramlijn, parkeerplaatsen en boomstructuur. Ook moet er mogelijk een pand (deels) gesloopt worden op de hoek met de Nieuweweg. Positief is de mogelijkheid van het creëren van fietsstroken, die de veiligheid van de fietser bevorderen.

Tracédeel 3: Vrydemaweg – Ulgersmaborg

Voor tracédeel 3 zijn in het *Schetsboek Lijn 2* twee mogelijke varianten uitgewerkt; via de nieuwe Vrydemaweg – E. Thomassen á Thuessinklaan - Wielewaalplein – Vinkenstraat óf via de Oosterhamrikkade Noordzijde (huidige busbaan). In de Vinkenstraat zijn vervolgens schetsontwerpen uitgewerkt mét sloop en zonder sloop van een deel van de noordzijde van de bebouwing.



Oosterhamrikkade Noordzijde

Het belangrijkste argument voor de Oosterhamrikkade Noordzijde (de busbaan) is dat er zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur, de busbaan en de bestaande brug over het Van Starckenborghkanaal. Daardoor is de aanleg goedkoper, eenvoudiger en zijn er minder risico's op kostenoverschrijdingen en vertragingen. Daarnaast grijpt deze variant het minst in op de bestaande autoverkeerstructuur. De variant scoort goed voor wat betreft de vervoerwaarde en exploitatie, en sluit goed aan bij de voorkeur die is uitgesproken in de participatieperiode. Tweederde van de mensen die een variant heeft gekozen, gaf immers de Oosterhamrikkade aan als voorkeur. De brug over het van Starckenborghkanaal voldoet qua maximale doorvaarhoogte niet aan de aan de vaarwegverruiming Lemmer-Delfzijl gestelde normen. Gegeven deze afwijking en de resterende technische levensduur van de brug, lijkt het onwaarschijnlijk dat de eerste decennia vanuit andere (lees:Rijks-)bronnen middelen beschikbaar zullen komen voor een eventuele vervanging. In fase 2 voor deze vaarwegverruiming is vervanging van deze brug ook niet opgenomen. In het kader van de MIRT besprekingen wordt dit mogelijk heroverwogen. Daarnaast vragen we in het kader van de regeling Onorthodoxe Maatregelen medewerking van het Rijk voor de aanpak van de bruggen over het van Starckenborghkanaal in het kader van de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl.

De variant loopt via de Bloemsingel richting de CiBoGa-boot die in het Oosterhamrikkanaal ligt. Vervolgens gaat het tracé met een nieuwe brug over het kanaal verder over de Oosterhamrikkade Noordzijde. De Oosterhamrikkade kan een positieve impuls krijgen voor ontwikkeling. Het alternatief is om via de Kapteynbrug via het Wouter van Doeverenplein naar de Vrydemaweg te gaan. Voordeel van de variant via de Oosterhamrikkade west – Bloemsingel is dat de scherpe s-bocht over de Kapteynbrug naar de Vrydemaweg kan worden vermeden. Hierdoor wordt ook de drukke autoroute J.C. Kapteynlaan - S.S. Rosensteinlaan zoveel mogelijk ontzien.

Vinkenstraat met sloop bebouwing

De variant via de E. Thomassen à Thuessinklaan – Vinkenstraat scoort net als de variant via de Oosterhamrikkade Noordzijde goed op de vervoeraspecten. Pluspunt van die variant is de betere mogelijkheden die het biedt voor stedelijke ontwikkeling. De variant met sloop van de bebouwing van de Vinkenstraat aan de noordzijde heeft duidelijk meer voordelen dan zonder sloop. Er zijn veel ontwikkellocaties waar met de komst van de tram kansen ontstaan. Ook kan de visie *De radiaal wakker gekust*, met onder meer het realiseren van een nieuwe autoverbinding via de Oosterhamrikkade beter uitgevoerd worden.



Om deze variant te realiseren moet een nieuwe hoge vaste brug (9,10 meter) in het verlengde van de Vinkenstraat – Paradijvogelstraat aangelegd worden. De busbaan en de busbaanbrug moeten dan gesloopt worden. Dit is een kostbare zaak. Een groot deel van de middelen zou door het Rijk opgebracht moeten worden, die immers daarmee de doelstellingen van verruiming van de vaarweg realiseert. Op dit moment is zoals gezegd daar nog onvoldoende zicht op. De meerkosten van dat deel van de variant vergeleken met de busbaan (kosten brug ongeveer 30 miljoen euro) zijn daarmee niet gedekt. Daarnaast zal prioriteit gegeven moeten worden aan de herontwikkeling van de Vinkenstraat noordzijde. Wanneer voor deze punten een oplossing wordt gevonden, heeft dit tracé de voorkeur doordat het de meeste stedenbouwkundige meerwaarde biedt.

In de participatieperiode is aandacht gevraagd voor een extra halte ter hoogte van de Kapteynbrug. De halteafstand tussen de Bloemsingel en de halte Noorderbad of Wielewaalplein is inderdaad groot. Het is mogelijk om een extra halte ruimtelijk in te passen, afhankelijk van de variant op de Oosterhamrikkade of Vrydemaweg. Wel moeten de consequenties voor de exploitatie van het inpassen van zowel een halte Damsterdiep als een halte Kapteynbrug nog in beeld worden gebracht.

Tracédeel 4: Ulgersmaborg – Kardinge

Het trace gaat via de busbaan, over de oostelijke ringweg naar Kardinge. Op Kardinge is in het *Schetsboek Lijn 2* rekening gehouden met een grote lus. Naast haltes bij het Kardingerveerplein (busoverstap) zijn haltes voorzien op het nieuw aan te leggen centrale plein van Kardinge. In de komende maanden wordt nog onderzocht of een variant waarbij alles wordt geconcentreerd rond het centrale plein meerwaarde oplevert.

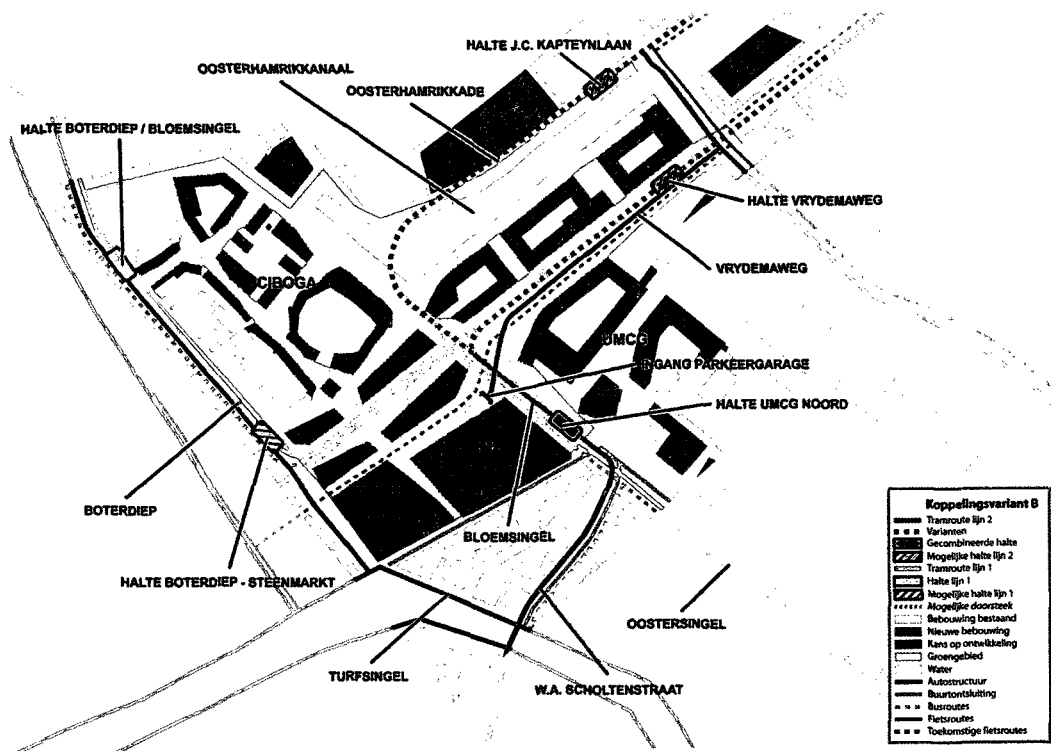
Koppelingsvariant

In de participatieperiode is door de BOB (Bewonersorganisatie Beijum) een voorstel ingediend wat zowel een wijziging van Lijn 1 als Lijn 2 betreft. De afgelopen periode is door het Project RegioTram onderzocht wat de voor- en nadelen zijn van dit model.

De essentie van het model is dat door Zernike en Kardinge niet te koppelen aan respectievelijk de Grote Markt en de Oostersingel, maar dit om te draaien, er een overstaphalte bij de Bloemsingel gemaakt kan worden. Met het maken van deze overstaphalte ontstaat een tramnetwerk, en dus meer mogelijkheden om via één overstap andere bestemmingen te bereiken. Dit blijkt ook uit de reizigersaantallen. Deze zijn met de voorgestelde koppelingsvariant van alle onderzochte tracévarianten en combinaties voor

Lijn 2 het grootst. De exploitatie is gunstiger, en er ontstaan mogelijkheden om bij stremmingen/evenementen tramlijnen uit te wisselen. De rijtijd naar Zernike wordt korter en er is een betere inpassing van Lijn 1 mogelijk. Bij de Maagdenbrug gaat de tram in deze variant immers rechtdoor, waardoor de brug niet verbreed hoeft te worden en verplaatsing van de monumentale kademuur op de Turfsingel niet nodig is. Ook is het dan niet nodig de daar gelegen woonboten te verplaatsen. Daarnaast blijft het BIM Tankstation ongemoeid. Dit historische tankstation zal bij het nu geldende tracé voor lijn 1 moeten worden verplaatst.

Figuur 2: één van de vier mogelijke koppelingsvarianten



Er zijn echter ook nadelen. Het tracé voor Lijn 1 dient gedeeltelijk te worden aangepast. Dit brengt vertragsrisico's met zich mee. Daarnaast heeft de koppelingsvariant, afhankelijk van de diverse voorgestelde varianten, gevolgen voor het CiBoGa-project. Het benodigde ruimtegebruik voor het tramtracé heeft gevolgen voor de grondexploitatie. Hierover zullen we nader overleg voeren met de ontwikkelende partijen. Ook zal één en ander effect hebben op de programmering van het OpenLab, de aanleg van een derde ingang van de parkeergarage (met mogelijke effecten op de exploitatie ervan), en het ontwerp van de Vrydemalaan. De komende periode benutten we om deze effecten nauwkeuriger in beeld te brengen.



Tegenover deze nadelen staat dat reacties en ideeën uit participatie en inspraak ook echt leiden tot heroverweging van het eerder genomen besluit.

De koppelingsvariant heeft dusdanig veel voordelen dat het de moeite waard is deze variant verder uit te werken. De komende maanden zal deze variant worden besproken met de direct belanghebbenden zoals omwonenden, ondernemers en de initiatiefnemers van het Open Lab. In mei 2010 kunnen dan de uitkomsten van dit nader onderzoek worden betrokken bij de definitieve vaststelling van het tracé van Lijn 2 en kan eventueel (een gedeelte van) de tracékeuze voor Lijn 1 worden heroverwogen.

Exploitatie en investeringskosten

De directeur van het Project RegioTram heeft ons per brief van 10 februari 2010 een update gegeven van de berekeningen van de exploitatie en de investeringskosten voor de RegioTram. Bedoelde brief is als bijlage gevoegd.

Met betrekking tot de exploitatie wordt aangegeven dat in het Raamwerk Regiorail (december 2008) werd uitgegaan van een voorlopig exploitatietekort van €2.2 miljoen. Inmiddels is nader onderzoek gedaan naar de exploitatiecijfers. Op grond daarvan wordt ervan uit gegaan dat de exploitatie sluitend zal zijn. Daarbij moet worden aangetekend dat eventuele aanpassingen aan de tracés of haltes nog van invloed kunnen zijn op de exploitatie.

De investeringskosten zijn nog onvoldoende scherp, omdat het maken van het Voorlopig Ontwerp van lijn 1 meer tijd heeft gekost dan gedacht. Daarnaast is aan het opstellen van het Voorlopig Ontwerp intensief overleg met betrokken bewoners en bedrijven voorafgegaan. Ook dit heeft meer tijd gekost dan oorspronkelijk was voorzien. Het was dan ook niet mogelijk nu een complete raming van de investeringskosten te maken, met het Voorlopig Ontwerp als basis.

Met het oog op de zorgvuldigheid is een extern bureau gevraagd de tot nu toe gemaakte berekeningen te voorzien van een second opinion. Ook uit deze toetsing komt naar voren dat een behoorlijk aantal kostenposten nog nader dient te worden onderzocht en onderbouwd. Om de berekening van de investeringskosten op het juiste niveau te brengen zal er dus nog een verdiepingsslag moeten worden gemaakt. Deze verdiepingsslag zal de komende maanden worden gemaakt door een werkgroep bestaande uit medewerkers van het Project RegioTram, gemeente Groningen, provincie Groningen en de bureaus PRC en Arcadis. Daar waar nodig zal nog verdere externe expertise worden ingehuurd.



Wel is het mogelijk om op basis van de huidige gegevens een ondergrens en een bovengrens aan te geven. Op grond van de huidige informatie gaan we voorlopig uit van een bandbreedte van de investering tussen de €270 miljoen en €370 miljoen.

De verdere aanscherping en uitwerking zal plaatsvinden in de periode tot 1 mei 2010. Op deze manier kan een adequate en voldoende betrouwbare raming worden gemaakt, die kan worden betrokken bij de besluitvorming over de RegioTram die is voorzien in juni/juli 2010.

Besluitvormingsproces

Zoals eerder vermeld zullen we in februari 2010 de inspraak starten op het Voorlopig Ontwerp van Lijn 1 en het voorkeurstracé van Lijn 2. Tevens zullen we tijdens deze inspraak de koppelingsvariant betrekken en voorleggen aan de inwoners en ondernemers van deze stad.

In mei 2010 zal ons College vervolgens kunnen besluiten over het definitief Voorlopig Ontwerp van Lijn 1 en de definitieve keuze voor het tracé van Lijn 2. Daarnaast zal het college ook besluiten kunnen nemen over de exploitatie en de investeringskosten, een Publiek Publieke Overeenkomst (tussen publieke partijen), een algemene risicoanalyse, een dekkingsvoorstel van de investeringskosten en de wijze waarop de aanbesteding zal plaatsvinden. Naar verwachting kunnen deze onderwerpen in juni/juli 2010 aan uw raad worden voorgelegd.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,