

Sporen naar de toekomst

Tram en trein in de regio Groningen - Assen



INHOUDSOPGAVE

Programma RegioRail 2010 – 2020	flap voor
Inleiding	7
Leeswijzer	10
Deel I: Raamwerk RegioRail: de regio blijvend vitaal en bereikbaar	11
1 Onze ambitie: de regio Groningen – Assen blijvend vitaal en bereikbaar	11
2 Groeiende mobiliteit in stad en regio	15
3 Bestemming Groningen	18
4 Onze keuze: hoogwaardig openbaar vervoer	21
Deel II: De tram in de stad Groningen	25
5 Groningen kiest voor de RegioTram	25
6 Lijn 1: Hoofdstation – Zernike	30
7 De route door de binnenstad: tracé, knelpunten en oplossingen	30
8 Lijn 2: Hoofdstation - UMCG – Kardinge	39
Deel III: Financiën, samenwerking en besluitvorming	41
9 Investerings	41
10 Exploitatie	42
11 Hoe verder? Het vervolg.	43
Colofon	44
RegioRail 2020 – 2040	flap achter

INLEIDING

In september 2007 gaven de besturen van de twee provincies en twaalf gemeenten van de Regio Groningen - Assen een speciaal projectbureau de opdracht om plannen voor het openbaar vervoer in de regio uit te werken, met de tram als belangrijk onderdeel. De eerste tramverbinding stond al vast: van Groningen Hoofdstation naar Zernike, het regionale centrum voor hoger onderwijs. Lijn 1 zou ook de binnenstad moeten ontsluiten, een van de grootste publiekstrekkingen

Van schets tot plan

Eind 2007 begon het project RegioTram aan een halfjaar van onderzoek, schetsen en overleg, gebruikmakend van studiemateriaal dat al eerder was ontwikkeld voor de Regio Groningen - Assen. Dat resulteerde in mei 2008 in de presentatie van het *Schetsboek RegioTram*. Het *Schetsboek* bevatte drie mogelijke tracés van Hoofdstation naar Zernike, ingepast in ideeën voor een sterk vernieuwd en verbeterd stelsel van regionaal openbaar vervoer. We presenteerden deze schetsen en ideeën ook op een driedaagse manifestatie in en rond de Martinikerk in de stad Groningen en in een publiekskrant die we in de hele regio lieten bezorgen. Over het *Schetsboek* is sinds mei 2008 intensief gesproken. Bestuurders van gemeenten en provincies, inwoners, ondernemers, volksvertegenwoordigers en deskundigen bogen zich erover en zetten hun eigen opvattingen en wensen daarnaast. De projectorganisatie ging door met onderzoek, werkte de beste ideeën verder uit en voerde overleg in de regio. Resultaat van deze dialoog is dit plan: *Sporen naar de toekomst*.

van de regio. De vraag daarbij was wat de beste route is voor deze eerste tramverbinding. Op de volgende bladzijden vindt u het antwoord op die vraag, en meer dan dat. We stellen voor de eerste tram door de binnenstad van Groningen te laten rijden, over de Grote Markt. Meteen erna volgt de aanleg van de tweede tramlijn, die Hoofdstation Groningen verbindt met het UMCG en Kardinge. Daarnaast presenteren we een reeks ingrijpende verbeteringen aan de regionale spoorverbindingen: van Veendam tot Zuidhorn en Leeuwarden, en van Noord-Groningen tot Assen.

Nog eens honderd jaar

Al meer dan honderd jaar beschikt onze regio over een van de dichtste spoornetwerken van ons land. Dat waardevolle bezit gaan we moderniseren en uitbreiden, zodat we er nog eens honderd jaar plezier van zullen hebben. We gaan losse treindiensten aan elkaar koppelen, treinfrequenties verhogen, nieuwe stations aanleggen en de aansluiting van spoorvervoer op vervoer per bus, auto en fiets ingrijpend verbeteren. In het plan past ook de herintroductie van de trein tussen Groningen en Veendam, waarover de provincie al eerder heeft besloten. Hiermee ontstaan voor de hele regio uitstekende nieuwe verbindingen met belangrijke plekken in de stad Groningen, en tussen die plekken.

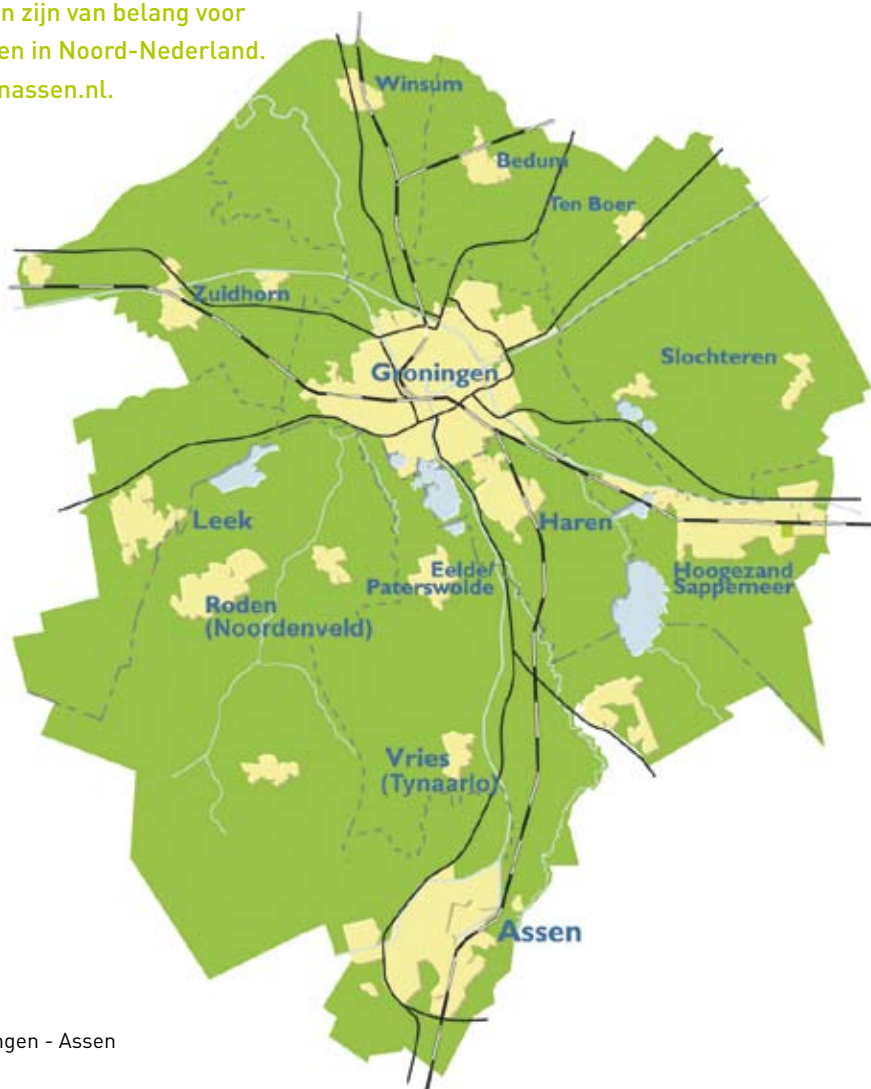
Geen onderdeel van het Project RegioTram, maar wel geheel in lijn ermee, is de geplande treinverbinding Groningen - Heerenveen. Hiermee

Samenwerken in de Regio Groningen - Assen

Samen bereik je meer dan in je eentje. Onder dat motto werken de provincies Groningen en Drenthe en twaalf gemeenten samen in de Regio Groningen - Assen. Een belangrijk doel van de regionale samenwerking is om gezamenlijk goede oplossingen te vinden voor economische ontwikkeling en de bouw van voldoende aantrekkelijke woningen, met behoud en versterking van de kwaliteiten van het landschap. De Regiovisie 2030 is het resultaat van deze samenwerking. Deelnemers zijn de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Assen, Bedum, Groningen, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Noordenveld, Slochteren, Ten Boer, Tynaarlo, Winsum en Zuidhorn. De Regio Groningen - Assen telt ongeveer 450.000 inwoners en 223.000 banen. De voorzieningen in de regio Groningen - Assen zijn van belang voor meer dan één miljoen mensen in Noord-Nederland. Zie ook: www.regiogroningenasen.nl.

krijgen ook Zuidwest-Groningen, Noordwest-Drenthe en Friesland beter openbaar vervoer van en naar de stad Groningen.

Toekomstverkenningen laten zien dat het in de komende jaren in de Regio Groningen - Assen voller en drukker zal worden. Dat willen we graag, want de Regio Groningen - Assen moet de economische motor en het culturele hart van Noord-Nederland blijven. Maar tegelijk streven we nog iets na. We willen dat onze regio zich ook in de toekomst blijft onderscheiden door haar uitstekende leefklimaat. Met een prachtig open landschap, een royaal aanbod van



Figuur 1: De twaalf gemeenten en twee provincies in de Regio Groningen - Assen

betaalbare woningen en goed bereikbare steden met alle belangrijke voorzieningen: winkels, markten, ziekenhuizen, sportaccommodaties, uitgaansgebieden, theaters en concertpodia. Een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk is een voorwaarde om beide ambities te realiseren: bereikbaarheid én leefbaarheid, economische ontwikkeling én het behoud van ons prachtige landschap. Het netwerk wordt aangevuld met lokale en regionale busverbindingen, eigentijdse parkeervoorzieningen (P&R) en veilige en comfortabele fietsroutes naar de opstapplaatsen voor tram, trein en bus. Ook de auto heeft een volwaardige rol in het

Waarom trams in de stad?

Waarom zijn trams in de toekomst beter geschikt voor het openbaar vervoer door de stad Groningen dan bussen?

Twee argumenten springen eruit:

Het eerste argument is de gewenste kwaliteit van het openbaar vervoer. Reizigers kiezen alleen voor openbaar vervoer als dat snel en comfortabel is. Dat is de tram in combinatie met de trein: de trein voor de langere afstand, en de tram voor het laatste stukje van de reis. Ervaringen in steden die al een tram hebben wijzen uit dat het gebruik van het openbaar vervoer daardoor sterk toeneemt. Wat weer een gunstig effect heeft op de bereikbaarheid van de stad, en daarmee voor de economie en leefbaarheid van de hele regio.

Het tweede argument is de grote toename van het aantal reizigers dat vanuit de regio naar zijn bestemming in de stad Groningen wil. Dat zijn er in 2020 dagelijks 215.000: 55.000 meer dan nu. Van de reizigers uit de regio komt een kwart met het openbaar vervoer. Maar dat kan in de toekomst niet meer: het is onmogelijk al die reizigers per bus door de stad te vervoeren. Nu al loopt het busverkeer geregeld vast in de buurt van het Hoofdstation, met alle overlast van dien: vertraging voor de reizigers, lawaai en stank voor omwonenden. Dat wordt de komende jaren steeds erger. Maar niet als er trams gaan rijden: die kunnen veel meer passagiers vervoeren. Zo nemen de files af en verbetert de leefbaarheid van de binnenstad. Meer hierover in hoofdstuk 5 vanaf pagina 25.

vervoerssysteem van de toekomst. Juist in de dunbevolkte gebieden van Noord-Nederland is de auto onmisbaar. Daarom is het zo belangrijk dat noodzakelijk autoverkeer niet stagneert in de stedelijke gebieden, maar vlot kan doorrijden.

Sporen naar de toekomst bestaat uit twee inhoudelijke delen, en een derde deel over financiën en organisatie. Het eerste deel is het *Raamwerk RegioRail*. Dit bevat een samenhangende visie op openbaar vervoer, met een reeks verbeteringsmaatregelen, waarvan de eerste al in 2009 en 2010 op stapel staan. Het tweede deel bevat de tracékeuze voor Lijn 1 door de stad Groningen, én een aanzet voor een voorstel voor de tweede tramlijn, naar UMCG en Karding. Uitwerking hiervan volgt in 2009.

Inspraak voor hele regio

Over het *Raamwerk RegioRail* zullen alle twaalf gemeenteraden en provinciale staten van Drenthe en Groningen zich buigen. Over de tracékeuze voor Lijn 1 besluiten de gemeenteraad en provinciale staten van Groningen en de Regio Groningen – Assen in het voorjaar van 2009. Aan het besluit over het tracé gaat een officiële inspraakperiode vooraf. Daarbij krijgt iedereen in de stad én de regio de gelegenheid een reactie te geven. Al die reacties zullen een rol spelen in het uiteindelijk besluit.

We hopen op veel, en weloverwogen reacties. In deze brochure vindt u de hoofdlijnen van het plan. Wie behoefte heeft aan meer informatie en achtergronden kan die vinden in de afzonderlijke rapporten *Raamwerk RegioRail* en *Voorkeurstracé 1e lijn* en op www.regiotram.nl.

De Stuurgroep RegioTram

Marc Calon en Henk Bleker
(gedeputeerden provincie Groningen)
Karin Dekker en Frank de Vries
(wethouders gemeente Groningen)

Deel I: Raamwerk RegioRail: de regio blijvend vitaal en bereikbaar

Dit deel gaat over de ambities van de regio Groningen - Assen en over de ontwikkelingen die de komende jaren op ons af komen; kansen én bedreigingen. Om de regio blijvend vitaal en bereikbaar te houden kiezen we voor de ontwikkeling van een hoogwaardig regionaal openbaar vervoernetwerk met het spoor als ruggengraat: RegioRail Groningen - Assen.

Voor de periode tot 2020 is dit uitgewerkt in voor iedereen zichtbare en merkbare maatregelen in het hele gebied tussen Assen en Groningen: van Veendam en Hoogezand tot Zuidhorn, Grijskerk, Roden en Leek, van Assen-Zuid tot Bedum en Winsum. In deze periode ligt het accent op het spoor in de regio en de tram in de stad Groningen. In de regio gaan meer treinen rijden, komen er nieuwe stations en nieuwe verbindingen tussen Groningen en Veendam en Groningen en Heerenveen. Treinen die nu nog Hoofdstation Groningen als eindstation hebben gaan doorrijden de regio in. De stad Groningen krijgt twee tramlijnen: Lijn 1 van het Hoofdstation naar Zernike en Lijn 2 naar UMCG en Kardinge.

Na 2020 gaan de trams doorrijden naar de stations van de dorpen en steden vlak buiten de stad: Hoogezand-Sappemeer, Winsum, Bedum en Zuidhorn. En er komt een tramlijn van Hoofdstation Groningen naar Martinizekenhuis, Eelde-Paterswolde, Groningen Airport Eelde en De Punt. De trams stoppen op alle tussenliggende stations. Dat heeft als voordeel dat de treinen, die over langere afstanden rijden, stations kunnen overslaan, en tijdwinst boeken. De plannen voor de periode 2020 – 2040 hebben het karakter van een schets: het beeld is duidelijk, maar moet nog worden aangescherpt en ingekleurd.

Deel II: De tram in de stad Groningen

Het tweede deel zoomt in op de stad Groningen. We zetten uiteen waarom het tracé door de

binnenstad van Groningen het beste tracé is voor de lijn Hoofdstation - Zernike. Dit tracé doet het Universitair Medisch Centrum Groningen niet aan, terwijl het UMCG, stad én regio veel baat hebben bij een tramverbinding. Vandaar dat we voorstellen om binnen een jaar na aanleg van Lijn 1 te beginnen met de aanleg van een tweede, van het Hoofdstation via het UMCG naar Kardinge. Beide trams rijden de eerste jaren alleen door de stad Groningen. Zoals in deel 1 is uiteengezet gaan de trams na 2020 ook in de regio rijden. Bij de aanleg van de infrastructuur en aanschaf van de tramvoertuigen houden we daar rekening mee.

Deel III: Financiën, samenwerking en besluitvorming

Het derde deel gaat over de financiering van het project: de investeringen en de exploitatiekosten. Ten slotte beschrijven we welke besluiten er nodig zijn voor de realisatie van het project, wanneer die worden genomen, en hoe de inwoners van stad en regio daar invloed op kunnen uitoefenen.

DEEL I

RAAMWERK REGIORAIL: DE REGIO BLIJVEND VITAAL EN BEREIKBAAR

1. ONZE AMBITIE: DE REGIO GRONINGEN - ASSEN BLIJVEND VITAAL EN BEREIKBAAR

Economische motor en kloppend hart

De Regio Groningen - Assen is de economische motor van Noord-Nederland. De regio biedt in totaal 220 duizend banen, dat is meer dan eenderde van alle werkgelegenheid in Noord-Nederland. De meeste banen zijn te vinden in de stad Groningen: 120.000.

Behalve de economische motor is de Regio Groningen - Assen ook in andere opzichten het kloppend hart van Noord-Nederland. Een miljoen mensen zijn aangewezen op de voorzieningen in de Regio Groningen - Assen, vooral in de stad Groningen, met zijn universiteit en hogescholen, het Universitair Medisch Centrum, het Martiniziekenhuis en zijn bruisende binnenstad.

Leefbare regio

De Regio Groningen - Assen heeft ongeveer 450 duizend inwoners. Meer dan de helft daarvan woont in de steden Groningen of Assen.

Als geheel heeft de regio een landelijk karakter. Die combinatie van enerzijds grote steden en anderzijds de kleinere woonkerken in een open landschap maakt de Regio Groningen - Assen als leefomgeving zo aantrekkelijk. Te meer omdat ons eeuwenoude landschap van zo'n bijzondere kwaliteit is. Daar zijn we dus zuinig op.

Regiovisie Groningen - Assen

De Regio Groningen - Assen bestaat uit twaalf gemeenten en twee provincies. Al sinds 1996 werken deze partijen nauw met elkaar samen. Het gezamenlijke doel is tweeledig: de economische positie van de regio versterken en tegelijk het prachtige open landschap en de andere unieke kwaliteiten van de regio als woon- en leefgebied behouden. Economische ontwikkeling vindt plaats op gezamenlijk gekozen locaties. De gezamenlijke ambities en de concrete afspraken staan op papier in de Regiovisie



Kenmerkend voor de Regio Groningen - Assen: het prachtige landschap. Hierboven het beschermde natuurgebied van de Drentsche Aa. Concentratie van economische activiteiten maakt het mogelijk de schoonheid van het landschap te behouden en te versterken.

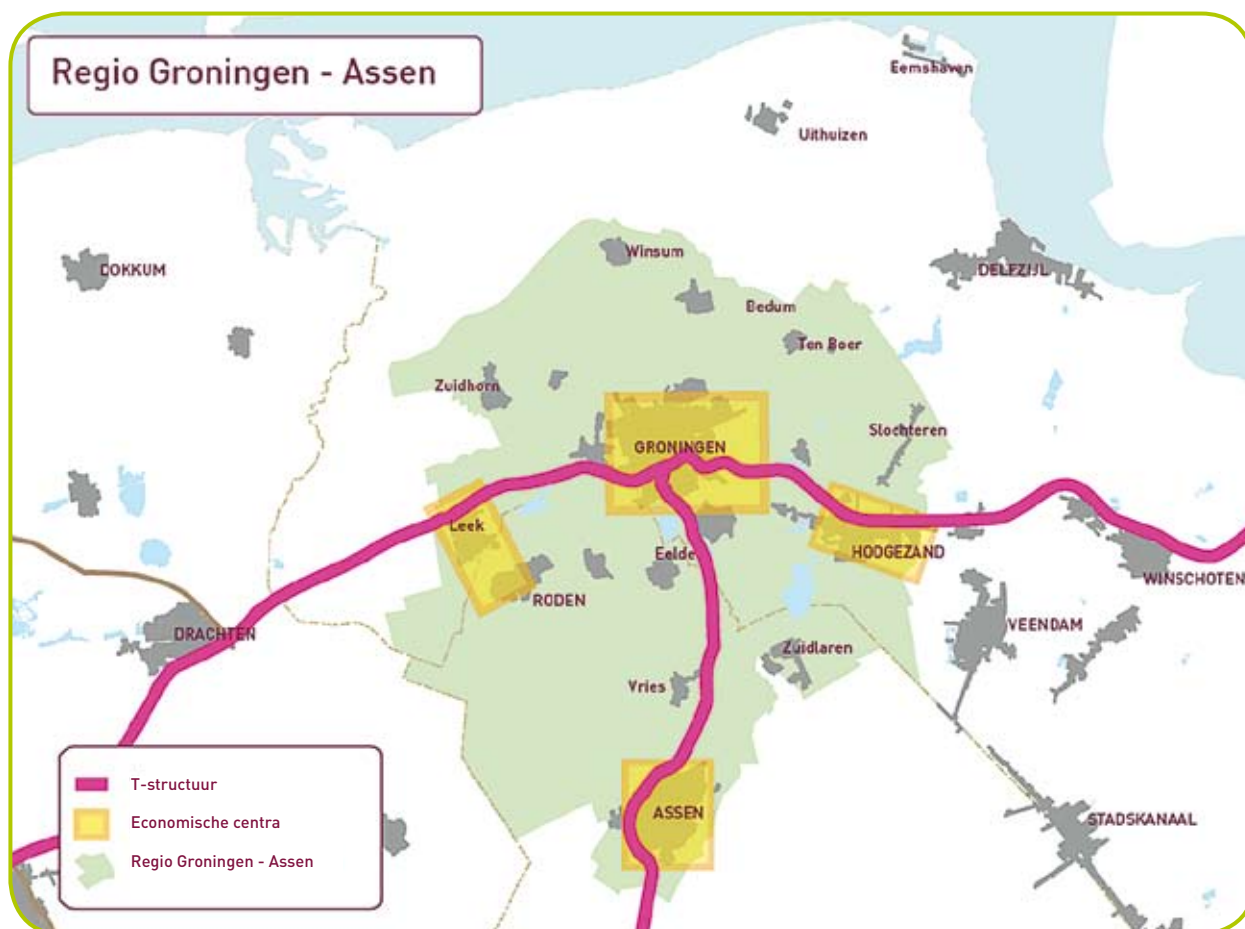
Groningen - Assen. Dit document wordt periodiek door de betrokken gemeenten en provincies geactualiseerd. Het *Raamwerk RegioRail* bouwt verder op de uitgangspunten van de Regiovisie.

T-structuur

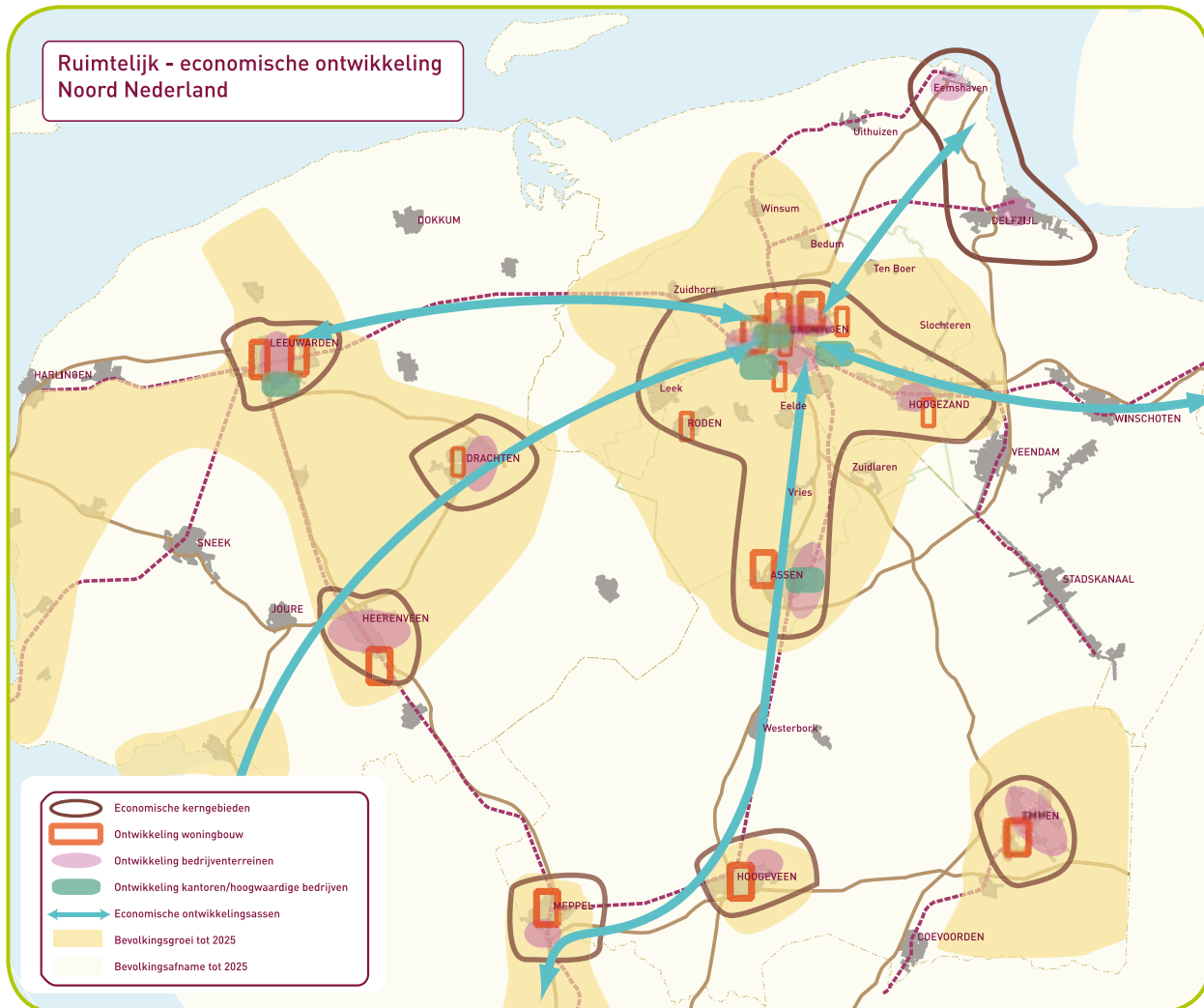
Om de twee centrale doelen (economische ontwikkeling én behoud van de landschappelijke kwaliteiten) beide te bereiken heeft de Regio Groningen - Assen ervoor gekozen om werken en wonen te bundelen rondom de hoofdwegen A7 en A28 en de spoorlijnen die samenkomen in de stad Groningen. Dit gebied heeft de vorm van een T en omvat de economische centra Groningen, Assen, Leek/Roden en Hoozezand-Sappemeer. Zie figuur 2.

Kansen voor economische ontwikkeling

De economie van de Regio Groningen - Assen ontwikkelt zich voorspoedig. De verwachting is dat dat de komende jaren zo zal blijven. Vooral in de kennissector, de energiesector, de regionale voorzieningen, de overheidsdiensten en de medische verzorging liggen er kansen. Ook in de directe omgeving van de Regio Groningen - Assen zien we gunstige ontwikkelingen: de industrie in de Eemshaven en Delfzijl trekt flink aan, Drachten en Heerenveen ontwikkelen zich positief, evenals de steden in Noord-Duitsland. We zien ook een sterke groei van economische activiteiten in Zwolle, dat steeds meer bedrijven met een oriëntatie op de noordelijke markt aantrekt. Dit is verbeeld in figuur 3.



Figuur 2: De T-structuur van de Regio Groningen - Assen



Figuur 3: Ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Noord Nederland. De groeiende economie en het aantrekkelijke woonklimaat leiden tot een grotere behoefte aan ruimte voor bedrijven en woningbouw. Om de landschappelijke kwaliteiten zo veel mogelijk te sparen is gekozen die ruimte vooral te zoeken in de T-structuur. Bundeling heeft ook een keerzijde. Het wordt er in de toekomst steeds drukker. Dat brengt de bereikbaarheid in gevaar.

Groeiende afhankelijkheid van de stad

Het aantal inwoners van de Regio Groningen - Assen zal in de komende jaren groeien. Tegelijk echter zal het inwonertal van de noordelijke regio als geheel afnemen. Dit beeld past in een overal zichtbare ontwikkeling van schaalvergroting en concentratie in de grote steden op tal van terreinen: scholen, winkels, voorzieningen, kantoren, bedrijventerreinen, enz. Deze ontwikkeling leidt tot een groeiende afhankelijkheid van de regio van de stad. Voor de inwoners van de regio worden goede

verbindingen met de stedelijke kernen van steeds groter belang.

Bereikbaarheid essentieel

De vooruitzichten voor de Regio Groningen - Assen zijn prima. We zien volop kansen voor economische ontwikkeling in combinatie met een groeiend aanbod aan aantrekkelijke woonmilieus, waarbij we tegelijk de unieke landschappelijke kwaliteiten kunnen behouden. Maar dat kunnen we alleen voor elkaar krijgen als we erin slagen de regio bereikbaar te houden. Dat is essentieel.



De nieuwe wijk Kloosterveen bij Assen. Veel inwoners werken in Groningen en pendelen dagelijks op en neer.

Onze ambities en de ontwikkelingen in de wijdere regio leiden allemaal tot dezelfde twee conclusies:

1. het wordt drukker in de Regio Groningen
– Assen, en

2. zonder goede verbindingen gaat het mis.

Want alleen een bereikbare regio kan ook een vitale regio zijn. De vraag is dus: hoe houden we de Regio Groningen - Assen bereikbaar? Meer hierover in het volgende hoofdstuk.

Kolibri

De Regio Groningen - Assen heeft al in 2000 onder de naam Kolibri een samenhangend plan voor een hoogwaardig openbaar vervoersysteem gemaakt. Kolibri gaat over het beter benutten van de bestaande infrastructuur, het verbeteren van de regionale busverbindingen (Q-liners), het verbeteren van het (regionale) spoor, de aanleg van RegioTramlijnen door de stad Groningen en een groot aantal vervoerknooppunten (P&R) in de regio en rond de steden. Het Kolibri-concept is volop in ontwikkeling. Er is al veel verbeterd in het Q-liner-netwerk, er zijn transferia en busbanen aangelegd. Er wordt gewerkt aan nieuwe transferia (Hoogkerk, Europapark, Zernike, Assen-Noord en Assen-West) en nog meer vrije busbanen. De plannen voor het nieuwe hoogwaardige regionale spoornetwerk, zoals we die in nu presenteren, maken deel uit van Kolibri.

2. GROEIENDE MOBILITEIT IN STAD EN REGIO

Bereikbaarheid onder druk

In 2006 heeft de Regio Groningen - Assen onderzoek laten uitvoeren naar de bereikbaarheid in de toekomst. Dat onderzoek toonde aan dat de kerngebieden en de voorzieningen die voor het economisch functioneren van de regio van belang zijn, steeds slechter bereikbaar worden voor autoverkeer. De knelpunten in de bereikbaarheid doen zich vooral voor in de zone van de Zuidelijke Ringweg Groningen, het Zernikecomplex, het UMCG, Assen-Zuid en de binnensteden van Groningen en Assen. In andere woorden: voor het kloppend hart van de Regio dreigt een infarct. Dat willen we voorkomen.

Forse groei mobiliteit

Om de goede maatregelen te nemen tegen het dreigende infarct en de regio ook op langere termijn bereikbaar te houden, heeft de Regio Groningen - Assen een regionaal verkeersmodel ontwikkeld. Dat model voorspelt een groei van de mobiliteit van en naar de Regio Groningen - Assen van maar liefst 40% tot 2020. Vooral de stad Groningen krijgt te maken met een forse groei van de regionale mobiliteit. Zowel het gebruik van

personenauto's als het openbaarvervoergebruik zal rond en in de stad met ruim een derde toenemen.

Onze keuze: hoogwaardig regionaal openbaar vervoer

Het regionaal verkeersmodel voorspelt een forse groei van de mobiliteit op alle belangrijke verbindingen vanuit, naar en binnen de Regio Groningen - Assen. Om deze toenemende mobiliteit in goede banen te leiden en verstopping te voorkomen moeten we iets doen. We kiezen voor een samenhangend pakket maatregelen gericht op het autoverkeer (zie kader op de volgende pagina), de fiets en vooral het openbaar vervoer.

Aansluitend op de kernkwaliteiten van de regio en onze keuze voor de T-structuur kiezen we ervoor zoveel mogelijk van de toekomstige mobiliteitsvraag op te vangen met hoogwaardig openbaar vervoer. De belangrijkste argumenten:

- de capaciteit van het wegennet in de T-structuur is beperkt; ook als we de huidige capaciteit volgens plan flink vergroten



Steeds meer reizigers pendelen op en neer tussen de stad Groningen en het omringende gebied. Een verkeersinfarct dreigt.

Autostructuur - Stad Groningen 2020



Figuur 4: De autostructuur in de stad Groningen in 2020. In geel de autowegen die worden verbeterd. De rode P+R-voorzieningen zijn nieuw. Ze zorgen voor betere aansluiting van autoverkeer en openbaar vervoer.

- het wegennet moet maximaal toegankelijk blijven voor noodzakelijk autoverkeer
- voor alle niet-noodzakelijk autoverkeer moeten er dus goede alternatieven zijn
- railvervoer is snel, comfortabel, kost relatief weinig ruimte en heeft een grote vervoercapaciteit
- onze regio beschikt al over een spoorwegnet in (bijna) alle richtingen; de basis ligt er al
- daarom ontwikkelen we een hoogwaardig regionaal openbaar vervoernetwerk met het spoor als ruggengraat
- het spoornetwerk trekken we door tot in de stad Groningen: er komen twee tramlijnen voor regiotrams. Daarmee ontstaan rechtstreekse verbindingen vanuit de regio naar de belangrijkste voorzieningen in de stad (binnenstad, UMCG, Zernike)

Blijven werken aan goede bereikbaarheid per auto

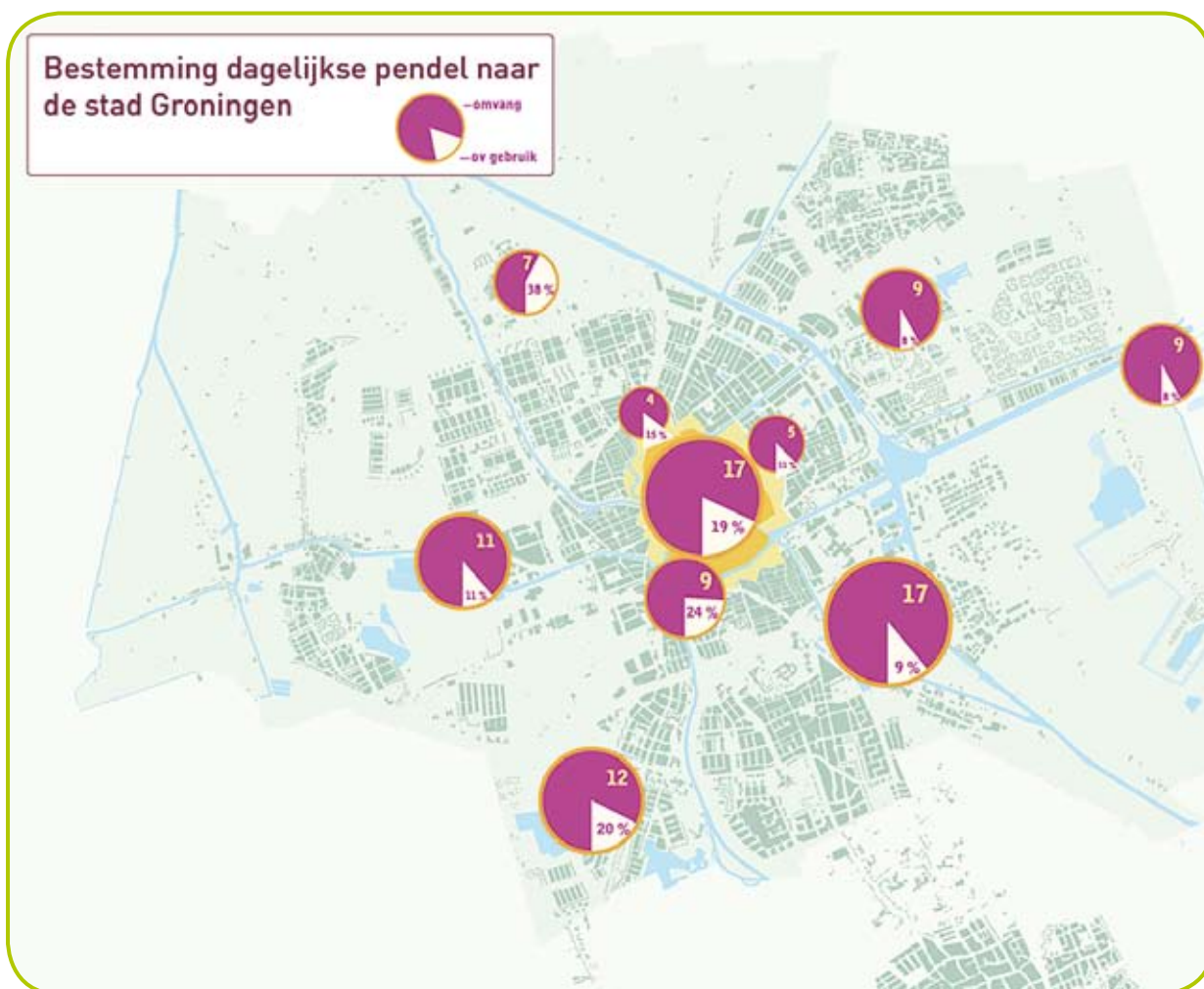
Veel mensen in de Regio Groningen - Assen zijn afhankelijk van de auto. Daarom is het belangrijk dat de regio met de auto goed bereikbaar blijft. Daar blijven we aan werken. De komende jaren staan er veel projecten op stapel. Veel maatregelen hebben betrekking op de ringweg van Groningen. Die kan in 2020 veel meer autoverkeer verwerken dan nu. Maar niet genoeg om het complete reizigersaanbod tussen stad en regio te verwerken. Daarom moet de capaciteit van het openbaar vervoer fors worden vergroot.

3. BESTEMMING GRONINGEN

De stad Groningen heeft in de Regio Groningen - Assen en in Noord-Nederland als geheel een centrale positie. Op allerlei manieren zijn stad en regio met elkaar verbonden en van elkaar afhankelijk. Groningen biedt voorzieningen voor de gehele regio en draagt zodoende bij aan de kwaliteit van leven in heel Noord-Nederland. Maar het is ook omgekeerd: zonder al die duizenden regiobezoekers zou de stad niet kunnen bieden wat ze nu te bieden heeft. De voorspelde groei van de mobiliteit in de regio concentreert zich voor een belangrijk deel rond en in de stad. Daar is het gevaar van stagnatie het grootst. Vanwege de belangrijke functie van Groningen moeten we er alles aan doen de stad goed bereikbaar te houden.

430.000 verkeersbewegingen per dag

Dagelijks reizen er momenteel ca. 160.000 mensen vanuit de regio naar de stad Groningen. Heen en weer zorgen de bezoekers voor 320.000 verkeersbewegingen per dag. Dit aantal zal tot 2020 fors groeien: met ca. 35% tot 430.000 verkeersbewegingen per dag. Driekwart van de bezoekers komt met de auto, ongeveer 15% met het openbaar vervoer. Het dagelijks aantal bezoekers van de binnenstad, het UMCG en het Zernike bedraagt in 2020 respectievelijk 34.000, 12.000 en 15.000 bezoekers. Respectievelijk 22%, 11% en 38% daarvan maakt gebruik van het openbaar vervoer.



Figuur 5: De dagelijkse pendel uit de regio naar diverse bestemmingen in de stad Groningen in duizenden reizigers per dag. In de witte taartpunt het percentage openbaar vervoer.



Drukke op en rond Hoofdstation Groningen in 2008. In 2020 zal het aantal reizigers bijna zijn verdubbeld.

Dreigende verstopping rond de binnenstad

De groei van het autogebruik levert problemen op. 75% van de 215.000 dagelijkse bezoekers komt in 2020 per auto. Op het drukste deel van de Zuidelijke Ringweg passeren straks meer dan honderdduizend auto's per etmaal. Na de geplande verbeteringen kunnen de ringwegen deze verkeersstroom nog wel aan, maar de wegen die de stad inlopen en zeker de wegen rond de binnenstad niet. In de compacte stad is er geen ruimte voor meer of bredere wegen. Daarom willen we de groei van de mobiliteit zo veel mogelijk opvangen met het openbaar vervoer.

Dubbele drukte op Hoofdstation Groningen

Het Hoofdstation telde in 2004 ruim 29.000 in- en uitstappers per dag. Bij een ongewijzigd openbaar-ervoeraanbod verwachten we dat het aantal dagelijkse treinreizigers in 2020 stijgt tot ruim 41.000. Met de maatregelen die we van plan zijn wordt het openbaar vervoer veel aantrekkelijker en stijgt het aantal in- en uitstappers op het Hoofdstation in 2020 naar ca. 50.000 per dag. Dat is bijna een verdubbeling ten opzichte van het huidige aantal. Om al deze mensen snel en comfortabel naar de plaats van bestemming in de stad te brengen is de introductie van de tram noodzakelijk.

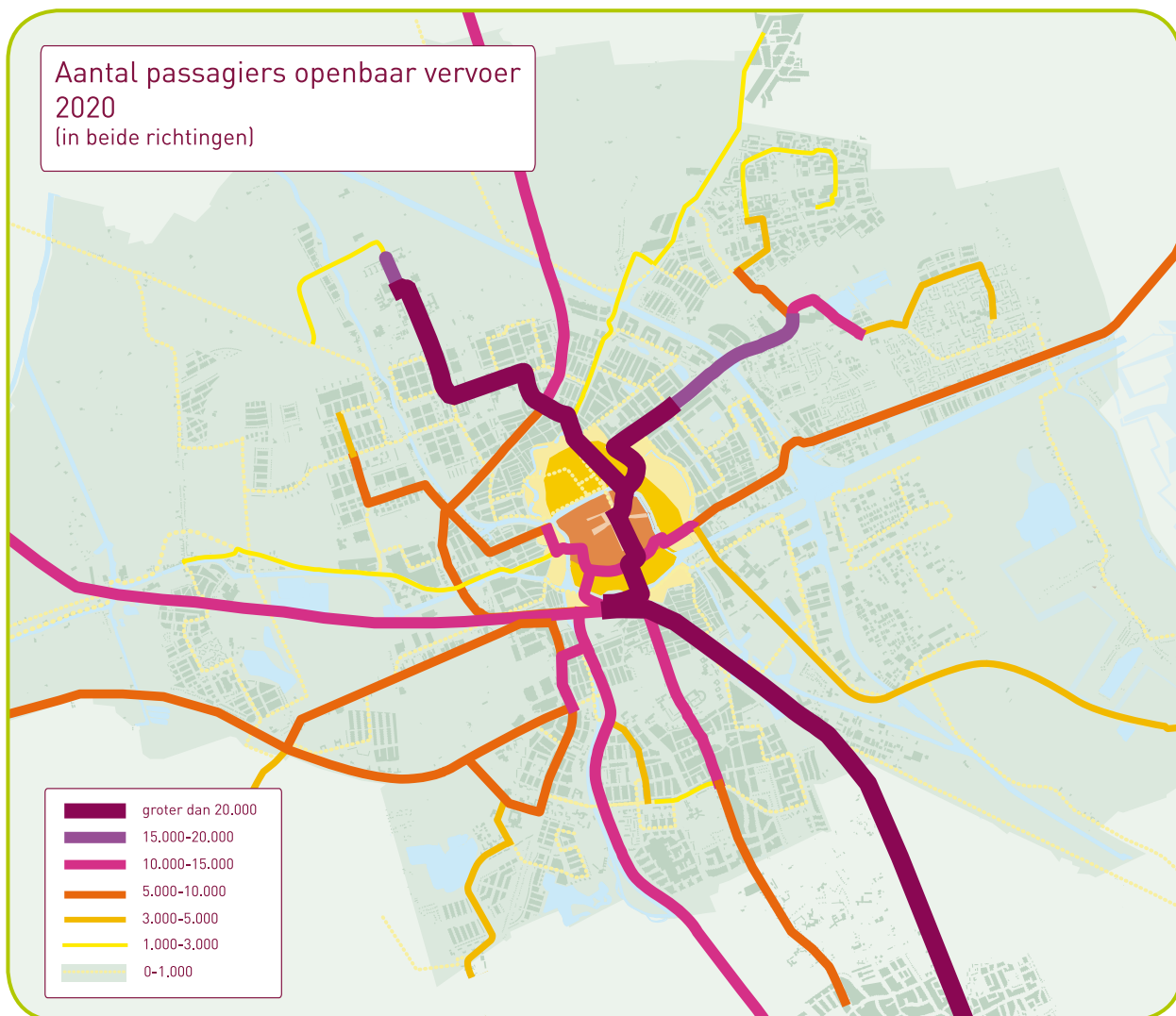
Veel volle bussen

Momenteel loopt het busverkeer tijdens de spitsuren rond het Hoofdstation al regelmatig

De tram en de auto

Sporen naar de toekomst zal een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de stad Groningen vanuit de regio. De automobilist vanuit de regio kan kiezen. Het totale gebruik van het openbaar vervoer zal verdubbelen. Twee keer zoveel reizigers in het openbaar vervoer betekent 25% minder groei van het autoverkeer, oftewel dagelijks 10.000 auto's minder.

Daarnaast bieden we voor alle automobilisten die nog wel dagelijks met de auto naar de stad reizen de mogelijkheid om de auto aan de rand van de stad te parkeren en met hoogwaardig openbaar vervoer naar de plaats van bestemming in de stad te reizen. Op P&R-locaties zullen in 2020 7.500 parkeerplaatsen beschikbaar zijn, tegen meer dan 10.000 in 2040. Daarmee wordt een flink deel van het autoverkeer naar de stad Groningen aan de rand van de stad opgevangen. Zo voorkomen we dat de verkeersmachine vastloopt en blijft het economisch hart van de regio bereikbaar voor alle vormen van vervoer. Maar *Sporen naar de toekomst* biedt meer: het is een investering die ook op de lange termijn stand houdt. Het meer dan honderd jaar oude railnetwerk in de regio kan weer tientallen jaren vooruit. Voor inwoners van de plaatsen in de omgeving van Groningen blijft het mogelijk in de regio te wonen en in de stad te werken, zonder onnodig veel tijd en geld te besteden aan autoreizen en parkeren.



Figuur 6: Het openbaar vervoer in de stad Groningen; prognose reizigersaanbod 2020. De drukste lijnen zijn die naar Zernike en naar Karding.

vast. De regionale buslijnen ondervinden door de drukte vaak vertraging, waardoor reizigers hun aansluitingen missen. Niet alleen bij het Hoofdstation, maar ook op het Zuiderdiep, de Grote Markt, de Oosterstraat, de Gelkingestraat, het A-Kerkhof en vele andere straten staan bussen steeds vaker stil. Op gezette tijden zijn er meer bussen dan er plaats is bij de haltes. De verwachte reizigersgroei opvangen met nog meer bussen wordt daarom moeilijk (zie figuur 6). Bovendien doen al die bussen een aanslag op de leefbaarheid en de kwaliteit van de binnenstad. Intensief busverkeer in winkelstraten, zoals de

Oosterstraat, de Gelkingestraat en de Brugstraat, is om allerlei redenen ongewenst.

Op de Grote Markt komt er nog een probleem bij: de plannen voor een nieuwe Oostzijde van de Grote Markt resulteren in een kleiner plein, waardoor er straks minder ruimte is voor bussen.

Samen werken aan een bereikbare stad

De stad bereikbaar houden, van buiten en van binnen. Dat is een gezamenlijk opgave voor de stad Groningen en de Regio Groningen - Assen. De verkeersmodellen wijzen uit dat stad en regio steeds hechter met elkaar verbonden raken.

Tienduizenden reizigers vanuit de regio reizen dagelijks heen en weer vanuit hun woonplaats naar de binnenstad, het UMCG, Zernike of een andere bestemming in de stad. Daarom is een samenhangende benadering nodig van het vervoer van deur-tot-deur, met snelle comfortabele verbindingen naar de stad en vervolgens ook in de stad.

We kiezen voor een aanpak langs drie sporen:

1. Zorgen voor goede en aantrekkelijke alternatieven voor de auto door een forse verbetering van het openbaar vervoer naar de stad; zo veel mogelijk autoreizigers vanuit de regio opvangen op stations en goede P&R-locaties rond de stad, met een snelle verbinding met de binnenstad.
2. Een forse capaciteits- en kwaliteitsvergroting in het openbaar vervoer in de stad door de herintroductie van de tram in Groningen.
3. Concentratie van voorzieningen en werkgelegenheid vlakbij de knooppunten van openbaar vervoer.

4. ONZE KEUZE: HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOER

Als geheel is Noord-Nederland relatief dunbevolkt. Daarom zal de auto hier onmisbaar blijven. Dat betekent dat we ervoor moeten zorgen dat het noodzakelijk autoverkeer vlot kan doorrijden. Dat doen we door knelpunten in de auto-infrastructuur op te lossen en op de drukste verbindingen te zorgen voor een uitstekend alternatief: hoogwaardig openbaar vervoer. Onze keuze voor openbaar vervoer is daardoor tegelijk een keuze voor optimale bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer.

Sterke schakels met goede verbindingen

Openbaar vervoer gaat zelden van deur tot deur. ov-reizen zijn meestal samengestelde reizen: stukje lopen of fietsen, dan de bus of de trein, eventueel overstappen en tot slot opnieuw een stukje lopen of fietsen. De kwaliteit van het reizen per openbaar vervoer wordt zodoende bepaald door enerzijds de kwaliteit van de afzonderlijke schakels en anderzijds door de verbindingen tussen die schakels. In het *Raamwerk* krijgen beide elementen aandacht. Dat betekent dus comfortabele bussen, treinen en trams, toegankelijke en veilige overstapvoorzieningen (transferia, stations) en goed op elkaar aansluitende dienstregelingen. Zo gaan we ervoor zorgen dat een samengestelde reis in de beleving één comfortabel geheel wordt. Voor het laatste deel van de reis is de tram een uitstekend

alternatief voor de auto: snel en comfortabel. De voorgestelde tramlijnen zijn dan ook van groot belang voor de dagelijkse pendel tussen stad en regio. In 2020 komt meer dan 75% van de reizigers op de lijnen in de stad uit de regio.

Aanpak in twee fasen

Om dat te bereiken kiezen we voor een aanpak in twee fasen. De eerste fase duurt tot 2020, de tweede duurt van 2020 tot 2040. In fase 1 ligt het accent op de tram in de stad Groningen, en op het spoor in de regio (zie figuur 7). In de regio gaan meer treinen rijden, komen er nieuwe stations en nieuwe verbindingen tussen Groningen en Veendam en Groningen en Heerenveen. Door op Hoofdstation Groningen bestaande treinverbindingen aan elkaar te koppelen kunnen treinen daar doorrijden, en hebben ze Groningen niet meer als eindstation. Zo wordt het mogelijk zonder overstap van Roodeschool of Delfzijl door te rijden naar station Europapark, of Hoogezand-Sappemeer. En de trein van Leeuwaren naar Groningen rijdt in de toekomst door naar Assen en Zwolle. De stad Groningen krijgt twee tramlijnen: vanaf het Hoofdstation naar Zernike en Karding.

In de tweede fase kunnen de trams doorrijden naar de stations van de dorpen en steden vlak buiten de stad: Hoogezand-Sappemeer, Winsum, Bedum en Zuidhorn. En er komt een tramlijn

van Hoofdstation naar Martiniziekenhuis, Eelde-Paterswolde, Groningen Airport Eelde en De Punt. De trams stoppen op alle tussenliggende stations. Dat heeft als voordeel dat de treinen, die over langere afstanden rijden, stations kunnen overslaan, en tijdwinst boeken (zie de figuur op de flap achter).

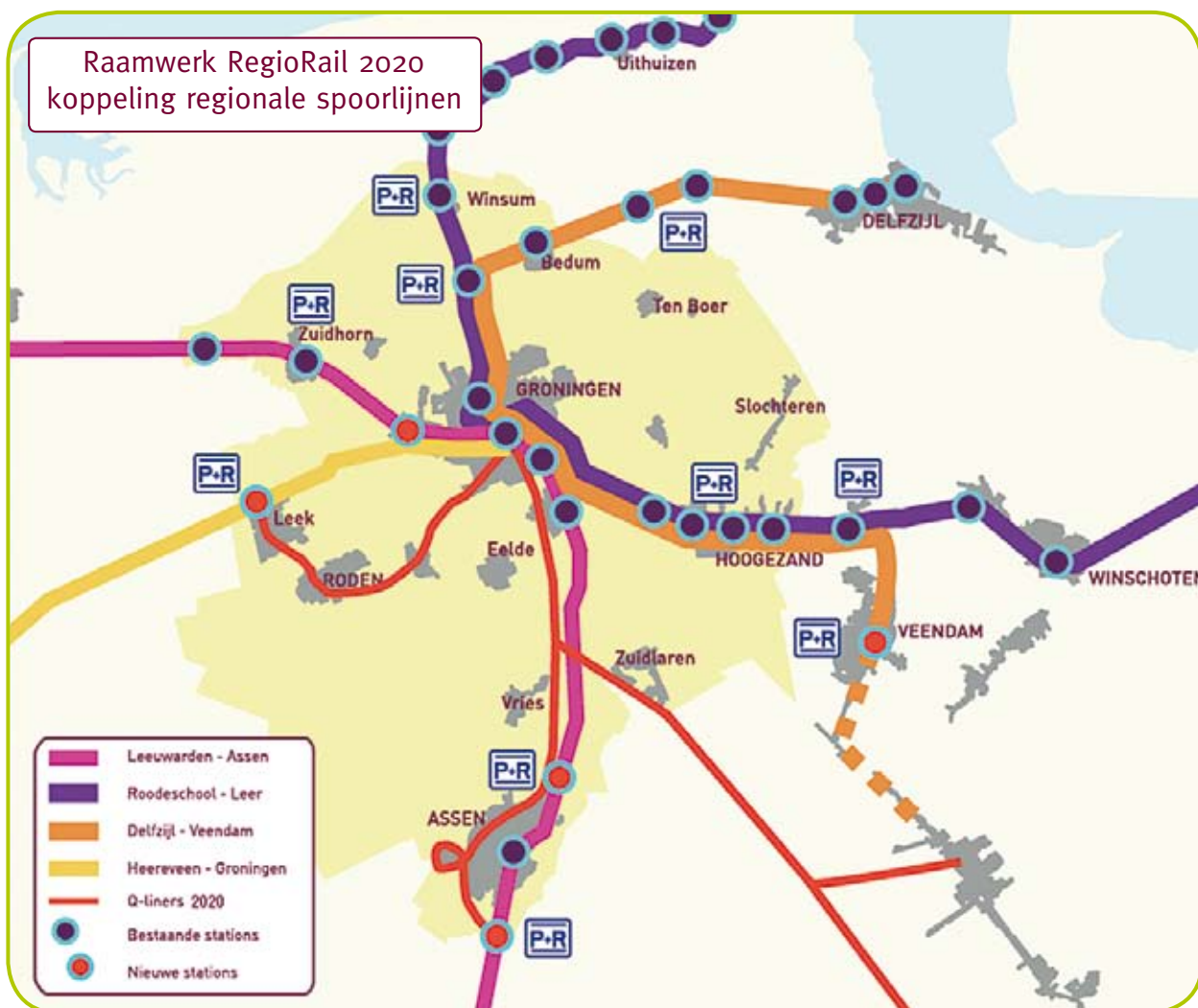
Rails als ruggengraat

Zo kan het regionaal openbaar vervoer in 2020 twee keer zoveel passagiers vervoeren als nu. Openbaar vervoer per spoor (treinen en trams) heeft belangrijke voordelen vergeleken met openbaar vervoer over de weg (bussen). Treinen zijn snel, comfortabel en rijden zonder files door tot in het hart van stad en dorp. Treinen

hebben ook een grote vervoerscapaciteit. En er is nog een belangrijk argument om in onze regio voor het spoor te kiezen: veel spoor ligt er al. Vanuit de stad Groningen lopen spoorlijnen in alle richtingen: naar Assen, Leeuwarden, Roodeschool, Delfzijl en Nieuweschans. We moeten dat uitgebreide netwerk alleen aanpassen aan de eisen van de 21e eeuw, uitbreiden met nieuwe verbindingen naar Veendam en Stadskanaal en naar Leek en Heerenveen en doortrekken tot in de stad Groningen.

Vervoerknooppunten

Om de voordelen van het spoorvervoer maximaal te benutten is het essentieel dat de stations en opstapplaatsen vlot en goed bereikbaar zijn. Dan



Figuur 7: In 2020 zijn de spoorverbindingen tussen Delfzijl en Roodeschool gekoppeld aan die naar Hoogezand-Sappemeer en verder. Hetzelfde geldt voor de Zwolle-Groningen-verbinding en Groningen-Leeuwarden.

Een spoornetwerk met voor elke reiziger het juiste vervoer

In Nederland rijden alle railvoertuigen over rails met dezelfde spoorbreedte. Dat maakt het mogelijk het spoornetwerk te benutten voor verschillende vervoersystemen: lokaal, regionaal, en bovenregionaal.

RegioTrams

Voor de kortere afstanden (< 15 km), gemiddelde snelheid 25 tot 40 km per uur, veel haltes, frequentie minstens 4x per uur, zitplaats is gewenst, in de spits is staan acceptabel. RegioTrams zijn iets groter en iets breder dan stadstrams. Ze kunnen worden uitgevoerd met een elektro- en een dieselmotor. Daardoor zijn ze geschikt voor regionaal én stadsvervoer.

RegioTreinen

Voor de middenlange afstand (15-60 km), bijvoorbeeld van Assen naar Groningen, gemiddelde snelheid 60 km per uur, enkele stops, zitplaats is uitgangspunt, frequentie 4x per uur.

Intercity's

Voor de langere afstanden (> 50 km), snelheid > 100 km per uur, weinig stops, alleen bij de grote plaatsen, een zitplaats is het uitgangspunt, frequentie 2x per uur.

gaat het om voldoende parkeerplaatsen en fietsenstallingen. Ook belangrijk zijn de sociale veiligheid en de kwaliteit van de voorzieningen. Stations worden in deze visie vervoerknooppunten, knooppunten waar alle vormen van vervoer samen komen en reizigers gemakkelijk kunnen overstappen. Vervoerknooppunten zijn er in verschillende groottes en uitvoeringen. Van grote transferia aan de rand van de stad tot aan kleine stationnetjes in de provincie; steeds afgestemd op de specifieke behoefte ter plaatse.

Bovenregionaal vervoerknooppunt:

Hoofdstation Groningen

Hier komen alle vormen van regionaal en nationaal vervoer samen. Aan de zuidzijde is ruimte voor een grote parkeergarage, met daar bovenop stedelijke voorzieningen, kantoren en woonfuncties.

Regionale vervoerknooppunten

Hierbij onderscheiden we drie soorten:

1. Spoorwegstations of transferia waar verschillende buslijnen samenkomen: Assen-Centraal, Assen-Zuid, Hoogezand-Centrum, Kardinge, Groningen-Europapark, Groningen-Noord. Er is voldoende parkeergelegenheid voor auto's en een fietsenstalling. Bij het regionale vervoerknooppunt zijn ontwikkelingen met regionale functies mogelijk: wonen, voorzieningen, kantoren.
2. Spoorwegstations waar eveneens trein, bus, auto en fiets samen komen, maar waar het accent ligt op vervoer, met beperkte lokale ruimtelijke ontwikkeling: Veendam, Zuidhorn, Winsum, Bedum, Haren, Assen-Noord, Leek.
3. Transferia of P&R-locaties aan de rand van de steden: Hoogkerk, Haren-Nesciolaan, Europapark/P3, Driebond, Zernike, Assen-Messchenveld, Assen-Kloosterveen, De Punt. Hier ligt het accent op parkeren. Snelle en frequente bussen, trams of treinen brengen de reizigers naar de binnenstad.

Lokale vervoerknooppunten

Spoorwegstations of busstations met een belangrijke overstapfunctie en met beperkt auto-/fietsparkeren: Roden, kern Leek, Grijskerk, Hoogkerk, Vinkhuizen, Ten Boer, Sappemeer, Kropswolde, Maartenshoek, Sauwerd, Adorp, Zuidlaren, Gieten, Borger. De figuur op de achterflap brengt het toekomstige regionaal spoornetwerk en de vervoerknooppunten in beeld. De maatregelen tot 2020 zijn inmiddels concreet uitgewerkt, begroot en gepland. De maatregelen voor de periode 2020 - 2040 moeten beschouwd worden als ideeën en schetsen. De concrete uitwerking volgt later.

Q-liner

Het regionale spoorwegennet vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer in de regio. Maar de trein komt niet overal. Daarom is een aanvullend systeem van hoogwaardige



Transferium Kardinges: in 2020 opstaphalte voor de tram naar het UMCG en Hoofdstation

busverbindingen ontwikkeld, de zogenaamde Q-liners. Deze buslijnen ontsluiten de gebieden waar niet voldoende spoorverbinding beschikbaar is. Voor de toekomst voorzien we een verdere versterking van het Q-liner-concept op plaatsen waar de trein niet komt, zoals van Groningen naar: Zuidlaren - Gieten - Stadskanaal - Emmen, Assen - Kloosterveen en Peize - Roden - Leek.

Goed voorbereid sporen naar de toekomst

Met het *Raamwerk RegioRail* is de Regio Groningen - Assen goed voorbereid op de toekomst. Een toekomst met een gezonde economische ontwikkeling in een goed bereikbare en leefbare regio, met goede verbindingen tussen de grote steden, middelgrote kernen en kleinere dorpen, met keus voor iedereen om te wonen en te leven waar hij of zij dat het liefste doet. En met een

bovenregionaal centrum - de stad Groningen - waar alle belangrijke voorzieningen met moderne en comfortabele regiotrams uitstekend bereikbaar zijn, voor alle inwoners uit de wijde regio.

Doorrijden in Groningen

Tot 2020 moet dat leiden tot een verdubbeling van het aantal reizigers met het openbaar vervoer. Om te beginnen door de frequentie van treinen te verhogen. Daarnaast door rails door te trekken waar ze nu ophouden: op het Hoofdstation Groningen. Zo worden de treinen van en naar Delfzijl en Roodeschool verbonden met die naar Veendam en Nieuweschans. Wie opstapt in Noord-Groningen kan daardoor straks zonder overstap doorrijden naar station Europapark, of Hoogezand-Sappemeer. En wie instapt in Oost-Groningen kan uitstappen op station Groningen Noord.

Stad en regio

In dezelfde periode worden de tramlijnen naar Zernike en UMCG/Kardinge aangelegd. Die houden tot 2020 op bij de rand van de stad. Na 2020 gaan de trams ook in de regio rijden en volgt de aanleg van nog eens twee tramlijnen: van Hoofdstation naar Europapark en naar het Martiniziekenhuis. De lijn naar het Martiniziekenhuis loopt door naar Eelde-Paterwolde, Groningen Airport Eelde en De Punt. Ook in andere windrichtingen rijdt de tram dan de regio in: naar Hoogezand-Sappemeer, Zuidhorn, Bedum en Winsum, tot een straal van ongeveer vijftien kilometer rond de stad.

In en rond Assen

Ook in het gebied rond Assen wordt na 2020 hard gewerkt aan verbetering van de railverbindingen. Ten westen van Assen komt een nieuwe spoorlijn, die de nieuwe stations Assen-Zuid en Assen-Noord gaat verbinden en de wijk Kloosterveen ontsluit. Vanaf Assen-Zuid gaan twee tot vier keer per uur stoptreinen rijden naar Groningen en Leeuwarden.

DEEL II

DE TRAM IN DE STAD GRONINGEN

5. GRONINGEN KIEST VOOR DE REGIOTRAM

De conclusie uit de vorige hoofdstukken is duidelijk: de kwaliteit en de capaciteit van het openbaar vervoer in de stad Groningen moeten omhoog. De tram speelt daarbij een belangrijke rol. Vooral op zeer drukke trajecten, waar onvoldoende ruimte is voor nog meer bussen, en afstanden moeten worden overbrugd die de meeste mensen te ver vinden om te lopen of fietsen.

Waarom kiezen voor de tram?

Groningen kiest voor de herinstructie van de tram in de stad. Dat doen we omdat een tram in vergelijking met de bus een aantal belangrijke voordelen heeft, vooral in een compacte stad als Groningen:

Veel grotere capaciteit

In een standaard tramstel kunnen ongeveer 230 mensen. In een enkele bus ongeveer 75, in een gelede bus 105. De tram heeft dus een flink grotere capaciteit. Met minder voertuigen kunnen we zodoende meer mensen vervoeren. Dat is erg belangrijk, want we verwachten in de toekomst veel meer reizigers.

Geen bussen meer op de Grote Markt

Met de komst van de tram kunnen de bussen van de Grote Markt af. Momenteel rijden er per dag zo'n 900 bussen over de Grote Markt. Dat zijn er bij ongewijzigd beleid 1.200 in 2020. Met de komst

van de tram verdwijnen de bussen van de Grote Markt. Voor een groot deel doordat ze worden vervangen door trams, en daarnaast doordat met de komst van de tram sommige busroutes zullen veranderen. Al met al zullen straks 300 à 400 RegioTrams de Grote Markt passeren. Dat is meteen het antwoord op de vraag waarom de tram wel geschikt is voor de binnenstad van Groningen, en de bus niet meer: in de nabije toekomst loopt de bus daar vast, gezien de groeiende reizigersaantallen. Dat geldt ook voor trolleybussen. De tram kan beter worden ingepast en neemt minder ruimte in.

Een tram rijdt prettiger

Mensen reizen liever per tram dan met de bus. Ze vinden trams prettiger en comfortabeler. In buitenlandse steden blijken trams tien tot twintig procent meer reizigers te trekken dan bussen. Een onderzoek dat in 2002 in Den Haag is gedaan wijst in dezelfde richting. Daarbij zijn reizigers op tramlijn 6 en buslijn 25 ondervraagd. Twee goed vergelijkbare lijnen, omdat snelheid, frequentie, betrouwbaarheid en halte kwaliteit gelijk opgaan en ze vier gezamenlijke haltes hebben. Maar liefst 72 procent van de reizigers kiest voor de tram.

Tram is acceptabel voor autoreizigers

Omdat de tram zoveel prettiger wordt gevonden dan de bus, is de tram voor veel automobilisten een acceptabele laatste schakel in hun reis van

deur tot deur. Tram en auto kunnen elkaar goed aanvullen. Als de aansluiting goed is en er goede P&R-voorzieningen zijn, wordt het voor veel mensen aantrekkelijk het laatste deel van hun rit naar een bestemming in de stad per tram te maken.

Een tram maakt de stad mooier

Tramverbindingen bieden ook de kans wegen en pleinen beter in te richten en mooier te maken. Tramrails passen in elk wegdek. De Grote Markt bijvoorbeeld zal daarvan profiteren. Wie de bussen wegdenkt en daar de tram voor in de plaats denkt, kan zich daar een voorstelling van maken: asfalt en beton kan plaatsmaken voor veel fraaiere bestrating. In Duitse steden als Kassel, Bremen en Saarbrücken en in de Franse steden Grenoble, Valenciennes en Montpellier, is gebleken dat door de komst van tram en de afname van het aantal bussen de binnensteden aantrekkelijker zijn geworden en veel meer bezoekers trekken. In buitenwijken kan het tramtracé als groenstrook worden uitgevoerd, zodat de omgeving daar er eveneens op vooruit gaat.

Een tram is milieuvriendelijker

Ook voor het milieu is een tram een aantrekkelijk vervoermiddel. Een tram produceert geen uitlaatgassen. Dat is in een drukke binnenstad een belangrijk voordeel. Bovendien is het energiegebruik van een tram per reizigerskilometer lager dan van een bus. Trams zijn ook stiller dan bussen, en veroorzaken minder trillingen.

En de minpunten?

Natuurlijk, een tram heeft ook minpunten. De rails in het wegdek zijn niet prettig voor voetgangers en dwingen fietsers tot oplettendheid. Bij een botsing lopen tramreizigers weinig gevaar, maar voetgangers en fietsers des te meer. Een ander nadeel is dat een tram niet kan uitwijken. Even uitwijken voor een obstakel is niet mogelijk (maar onverwachte zwiepbewegingen komen ook niet voor). En trams piepen in de bocht.

Wat is een RegioTram?

In de meeste steden met een tram, rijden stadstrams. In de regio Groningen - Assen kiezen we voor een ander voertuig: de RegioTram. Het verschil is dat deze tram ook geschikt is voor wat langere afstanden. Vergeleken met een stadstram zijn de voertuigen langer (maximaal 40 meter) en iets breder (2,65 meter), met meer zitplaatsen en een hogere maximum snelheid. Die hogere snelheid bereiken ze natuurlijk niet in de stad; alleen erbuiten.

Deze nadelen zijn reëel, maar ze wegen niet op tegen de voordelen. En al helemaal niet als we de nadelen zo klein mogelijk maken. Dat doen we door:

- de straten en pleinen waar de tram rijdt overzichtelijk in te richten;
- tram- en fietsroutes zo veel mogelijk te scheiden;
- de snelheid van de tram in elke situatie zo aan te passen dat het veilig blijft;
- ruime bochten aan te leggen, waardoor de wielen niet piepen.



De tram die in juni 2008 op de Grote Markt stond, was een RegioTram van HTM uit Den Haag

6. LIJN 1: HOOFDSTATION – ZERNIKE

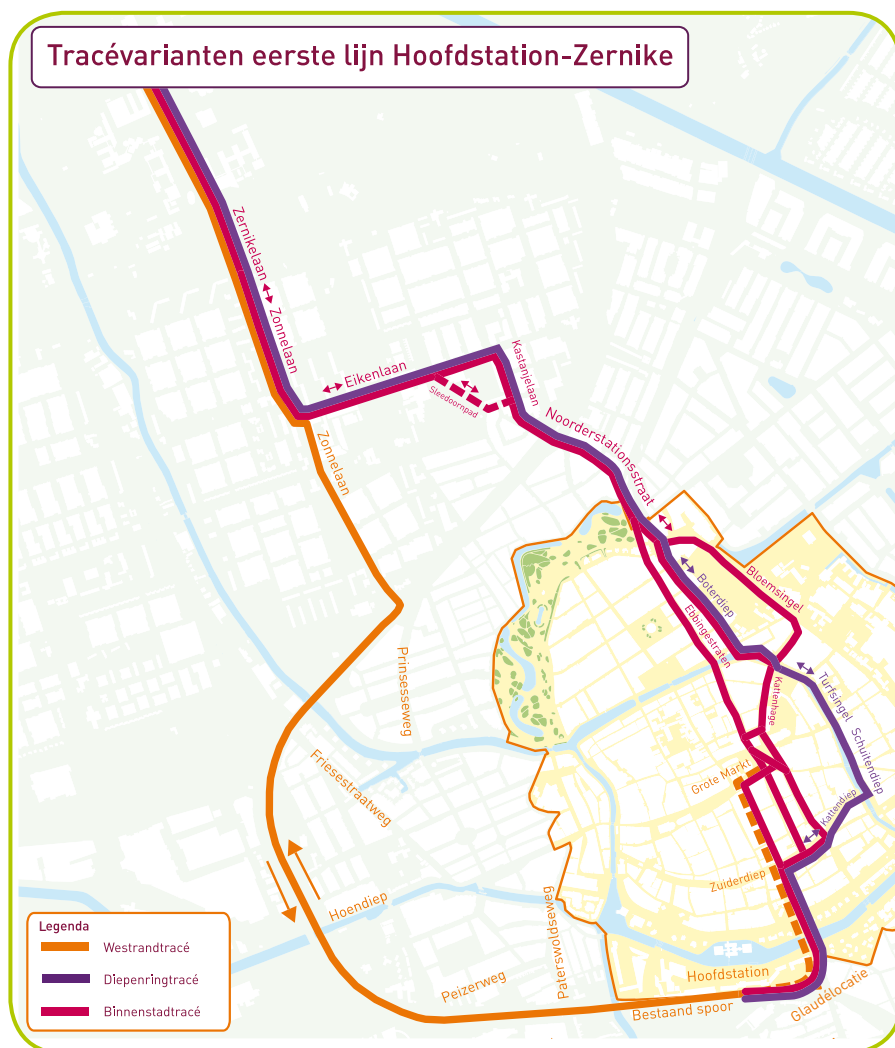
In het vorige hoofdstukken is uiteengezet waarom Groningen kiest voor de tram. Eerder al is besloten de eerste tramlijn aan te leggen van het Hoofdstation naar Zernike, de drukste ov-verbinding in de stad Groningen. Uitgangspunt daarbij was dat ook de binnenstad zou moeten worden ontsloten, een van de grootste publiekstrekkingen. De vraag die nu voorligt, is welk tracé we kiezen voor deze eerste lijn: linksom, rechtsom of over de Grote Markt?

Drie tracés

In het *Schetsboek* van mei 2008 zijn drie mogelijke tracés aangegeven voor de eerste lijn:

1. het Binnenstadtracé, via de Grote Markt
2. het Diepenringtracé, over het Kattendiep, Schuitendiep en de Turfsingel
3. het Weststrandtracé, vanaf het Hoofdstation over bestaand spoor naar de Prinsesseweg en dan verder over de Zonnelaan. Bij dit tracé hoort ook een verbinding tussen Hoofdstation en Grote Markt.

Van de drie tracés zijn in het *Schetsboek* verschillende varianten uitgewerkt. Vooral het tracé door de binnenstad kan op diverse manieren – door verschillende straten – worden aangelegd. Zie figuur 8.



Figuur 8: De drie mogelijke tracés voor de eerste lijn Hoofdstation - Zernike

Onderzoek en discussie

De afgelopen maanden zijn de drie tracés en de afzonderlijke varianten van alle kanten onderzocht en tegen het licht gehouden. Ook veel inwoners, bedrijven, instellingen en maatschappelijke

organisaties hebben hun mening naar voren gebracht en meegedacht over nog weer andere alternatieven.

Zo leverden ze een belangrijke bijdrage aan de uiteindelijke afweging. Tabel 1 geeft een

Tabel 1: **Tracévergelijking**

Thema	Criterium	Binnenstad-tracé	Diepenring-tracé	Westrand-tracé*
Sociaal-economisch	Stedenbouwkundige structuur	++	+	-
	Stedelijke ontwikkeling	++	+	-
	Middenstand/voorzieningen	++	+	+/-
Vervoer	Exploitatie	+	+	+
	Regionalisering	+	+	+
	ov-netwerk	+	+	+/-
	Betrouwbaarheid	+	+/-	++
	Ritduur	+	+	+
	Reizigersaantal	+	+	+
	Beheer, onderhoud, vervanging	-	-	==
Verkeer	Autonetwerk	-	==	+/-
	Fietsnetwerk	+/-	==	+/-
	Parkeren	==	==	-
	Laden en lossen	+/-	-	+/-
	Barrièrewerking	+/-	+/-	+/-
	Verkeersveiligheid	+/-	++	+
Ruimtelijke inpassing (in relatie tot)	Beeldkwaliteit	-	-	+/-
	Hoofdstation	+	+	+/-
	Overige gebruikers	-	==	-
	Evenementen, markten, etc.	+	++	+
	Sloop	==	-	+/-
Milieu en gezondheid	Luchtkwaliteit	+/-	+/-	+/-
	Geluid	+	+	+/-
	Kans op trillingen	-	-	+/-
	Externe veiligheid	+/-	+/-	-
Ecologie	Natuur/ecologie	+	+	==
	Groenstructuur	-	==	-
	Bodem en water	+/-	+/-	+/-
Archeologie	Archeologie	==	-	+/-
Kosten	Kosten aanleg	-	-	==

Legenda	
++	Goed
+	Redelijk
+/-	Neutraal
-	Matig
==	Slecht

* Bij het Westrandtracé is uitgegaan van een tram die van het Hoofdstation doorrijdt naar de Grote Markt.

samenvattend overzicht van de bevindingen uit het nader onderzoek en de discussie over de drie tracés uit het *Schetsboek*.

Keuze voor het Binnenstadtracé

Een tracé door de binnenstad scoort het best. Tabel 1 maakt dat duidelijk. In het rapport *Voorkeurstracé 1e lijn* wordt dat uitvoerig beargumenteerd. Enkele argumenten lichten we er uit:

Impuls voor economie en leefbaarheid

Een sterk argument is dat de economie en leefbaarheid van de binnenstad veel baat hebben bij een tram die het stadscentrum aandoet. Elders in de wereld, vooral in Duitsland en Frankrijk, is dat al overtuigend aangetoond. Prognoses voorspellen voor Groningen dezelfde ontwikkeling. Voor ondernemers langs de route zal de komst van de tram een belangrijke impuls zijn; immers een tramlijn blijft tientallen jaren liggen en geeft ondernemers zodoende zekerheid. Langs de tramroute zal nieuwe bedrijvigheid ontstaan. Zo heeft de komst van de tram ook een structurerend en ordenend effect op de inrichting van de ruimte. Omwonenden plukken daar de vruchten van: hun woonomgeving gaat erop vooruit.

Vanuit de regio rechtstreeks naar het hart van de stad

Door de tram door de binnenstad te voeren brengen we bovendien in praktijk wat we beogen met het vervoerconcept dat in het eerste deel van dit boekje is uiteengezet: het wordt mogelijk om over de rails vanuit de hele regio snel en comfortabel het middelpunt van de stad Groningen te bereiken.

Binnenstad en Zernike verbonden

Een tram door de binnenstad doet meer dan Hoofdstation en Zernike verbinden: het verbindt

ook de binnenstad met Zernike. Dat traject is zeer in trek bij iedereen die daar studeert of werkt.

Ook verkeerskundig de beste keus

Een vierde argument dat eruit springt is dat het tracé door de binnenstad de beste kansen biedt het autoverkeer in goede banen te leiden en fietsroutes verder te verbeteren.

Voorkeur bevolking en ondernemers

Last but not least: de voorkeur voor een tracé door de binnenstad sluit op veel punten goed aan bij de maatschappelijke dialoog die sinds mei is gevoerd in de stad Groningen. Het idee de tram opnieuw in te voeren in Groningen kreeg een warme ontvangst. De meeste Groningers zien de tram wel zitten. En als ze kunnen kiezen willen ze het liefst een tram die door de binnenstad rijdt, over de Grote Markt. Dat bleek uit reacties van de bezoekers van de manifestatie in de Martinikerk, uit een enquête van het Dagblad van het Noorden, en dat klonk ook door op de informatiebijeenkomsten in de stad. Het bleek ook uit onderzoek van de Hanzehogeschool Groningen, waarin ondernemers in de binnenstad naar hun mening werd gevraagd. Groningse ondernemers zijn enthousiast over de tram, en hebben een uitgesproken voorkeur voor een tracé door de binnenstad.

De tram door de binnenstad heeft ook nadelen. Ten opzichte van Weststrandtracé en Diepenringtracé een wat langere reistijd naar Zernike bijvoorbeeld, doordat de tram langzamer rijdt in drukke straten. Ook zullen enkele panden moeten worden gesloopt in Selwerd. Maar deze nadelen wegen niet op tegen de vele voordelen van een tram door de binnenstad. Zoals gezegd, door de binnenstad zijn allerlei varianten mogelijk. Welke is de beste? Daarover gaat het volgende hoofdstuk.

7. DE ROUTE DOOR DE BINNENSTAD: TRACÉ, KNELPUNTEN EN OPLOSSINGEN

De keuze voor een tracé door de binnenstad betekent een impuls voor de economie en de leefbaarheid van het stadshart, en kan bijdragen aan het mooier maken van de vernieuwde Grote Markt. Maar een tram in de binnenstad roept ook vragen op. Allereerst de vraag naar de exacte route: welke van de eerder geschetste varianten voldoet het best? Of zijn er andere, betere mogelijkheden voor een tram door de binnenstad? Andere vragen hebben te maken met knelpunten

die ontstaan met de inrichting van historische straten, de bevoorrading van bedrijven en de veiligheid van voetgangers en fietsers.

De precieze route

Om te bepalen wat de beste route is door de binnenstad is uitvoerig onderzoek gedaan. De diverse varianten zijn zorgvuldig beoordeeld op sterke en zwakke punten. De onderstaande tabellen laten dat zien.

Tabel 2: **Conclusie binnenstad zuid**

Thema	Criterium	Diepenring	Herestraat en Gelkingestraat	Herestraat en Oosterstraat	Oosterstraat en Gelkingestraat	Oosterstraat dubbel
Sociaal-economisch	Stedenbouwkundige structuur	++	-	-	++	++
	Stedelijke ontwikkeling	++	++	++	++	++
	Middenstand/voorzieningen	+/-	++	++	++	++
Verkeer	Autonetwerk	-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Fietsnetwerk	+/-	++	++	-	++
	Parkeren	-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Laden en lossen	-	++	+/-	-	-
	Barrièrewerking	+/-	-	-	+/-	++
	Verkeersveiligheid	++	++	++	++	++
Ruimtelijke inpassing (in relatie tot)	Beeldkwaliteit profiel	-	-	-	-	++
	Overige gebruikers	-	-	-	+/-	+/-
	Evenementen, markten, etc.	++	+/-	+/-	+/-	++
	Sloop	-	-	-	-	-
Milieu en gezondheid	Luchtkwaliteit	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Geluid	++	++	++	++	++
Ecologie	Natuur/ecologie	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Groenstructuur	-	-	-	-	-
	Bodem en water	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
Archeologie	Archeologie	+/-	-	-	-	-
Kosten/uitvoering	Kosten aanleg	-	-	-	-	-

Legenda	
++	Goed
+	Redelijk
+/-	Neutraal
-	Matig
--	Slecht

Tabel 3: **Conclusie binnenstad noord**

Thema	Criterium	Ebbingestraten dubbel	Bloemsingel dubbel	Boterdiep dubbel	Ebbingestraten en Boterdiep
Sociaal-economisch	Stedenbouwkundige structuur	++	-	++	-
	Stedelijke ontwikkeling	++	++	++	++
	Middenstand/voorzieningen	++	+/-	++	++
Vervoer	Exploitatie	++	++	++	++
	Regionalisering	+/-	+/-	+/-	+/-
	ov-netwerk	++	+/-	+/-	+/-
	Betrouwbaarheid	++	++	++	+/-
	Ritduur	++	++	++	++
	Reizigersaantal	++	++	++	++
	Beheer, onderhoud, vervanging	-	-	-	--
Verkeer	Autonetwerk	--	+/-	+/-	+/-
	Fietsnetwerk	--	+/-	++	++
	Parkeren	-	-	+/-	-
	Laden en lossen	--	+/-	+/-	+/-
	Barrièrewerking	+/-	-	--	-
	Verkeersveiligheid	++	++	++	++
Ruimtelijke inpassing (in relatie tot)	Beeldkwaliteit profiel	-	-	++	++
	Overige gebruikers	++	++	++	++
	Evenementen, markten, etc.	+/-	+/-	+/-	+/-
	Sloop	+/-	+/-	+/-	+/-
Milieu en gezondheid	Luchtkwaliteit	+/-	+/-	+/-	+/-
	Geluid	++	++	++	++
Ecologie	Natuur/ecologie	+/-	+/-	+/-	+/-
	Groenstructuur	++	-	++	++
	Bodem en water	+/-	+/-	+/-	+/-
Archeologie	Archeologie	-	-	-	--
Kosten/uitvoering	Kosten aanleg	-	-	-	--

Legenda	
++	Goed
+	Redelijk
+/-	Neutraal
-	Matig
--	Slecht

De variant waarin de tram in beide richtingen door de Oosterstraat rijdt, komt als beste uit de bus. Beter ook dan de favoriete variant van de ondernemers in de winkelstraten tussen Grote Markt en Zuiderdiep: die waarin de tram in één richting door Oosterstraat en Gelkingestraat rijdt. Van groot belang daarbij is dat een dubbele route door de Oosterstraat de mogelijkheid biedt de Gelkingestraat in te richten als fietsstraat bij uitstek, in het verlengde van die andere fietsstraat: de Ebbingestraten. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is dat erg aantrekkelijk. De voorkeursvariant is ook voor voetgangers beter dan een variant waarin de tram door beide straten rijdt, vooral aan de zuidzijde van de Grote Markt. Een tram door de Gelkingestraat zou het plein van de Grote Markt doorsnijden, terwijl een route in beide richtingen door de Oosterstraat uitkomt aan de rand van het plein. Verkeersveiligheid, en met name die van voetgangers, is de belangrijkste reden voor het afvallen van de Herestraat. In de Herestraat, veruit de drukste voetgangersstraat van de stad, is de tram niet goed in te passen.

Verkeerskundige overwegingen geven de doorslag bij de keuze voor een dubbele trambaan over het Boterdiep. Zowel het autoverkeer als het fietsverkeer is in deze variant beter af dan in de op één na beste optie: een route door Ebbingestraat én over Boterdiep. Het Boterdiep is bij uitstek geschikt voor een fraaie ruimtelijke inpassing van de tram; dit vroegere vaarwater is veel breder dan andere toegangswegen naar de binnenstad. Dat maakt een vrijliggende trambaan mogelijk.

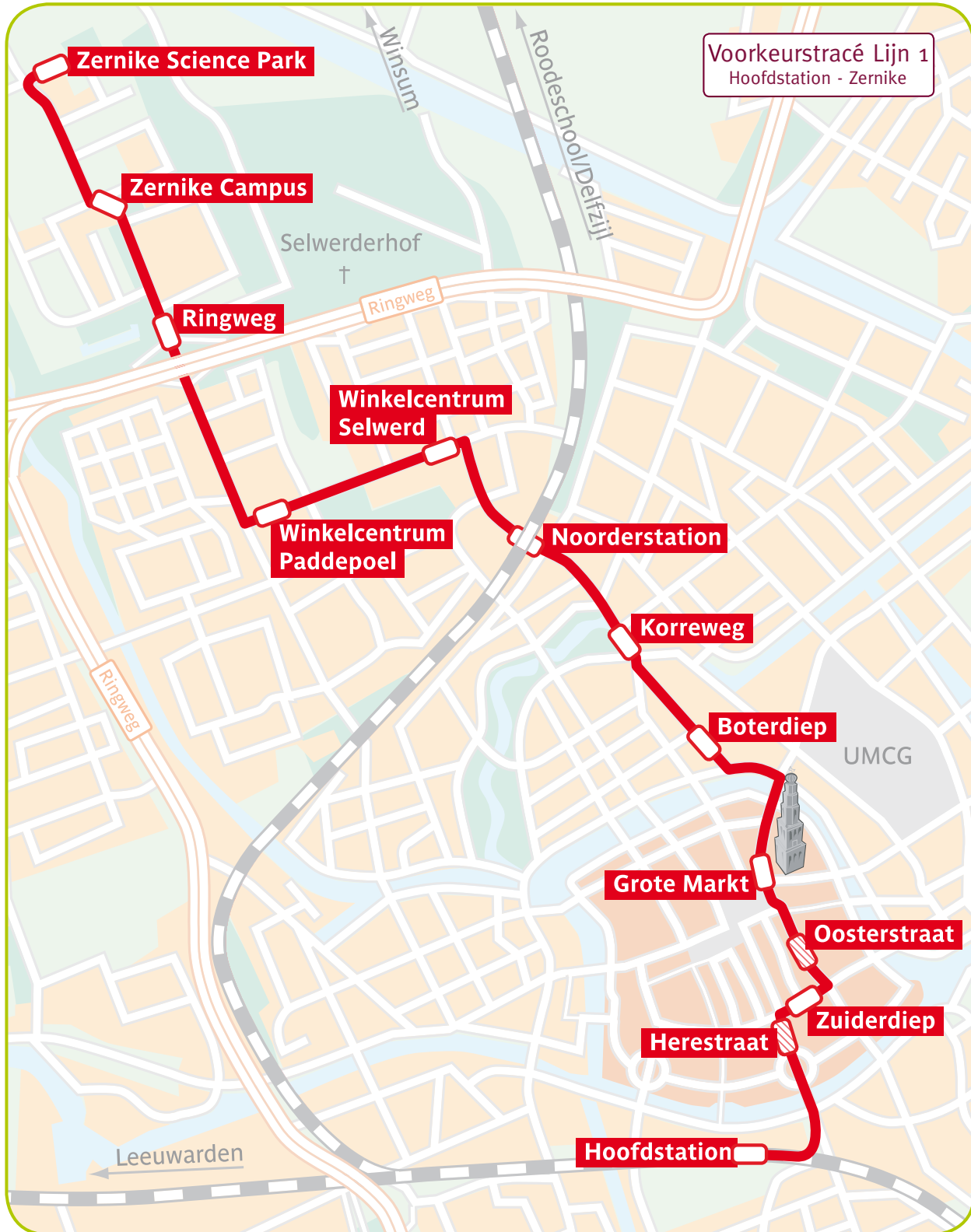
Tussen Boterdiep en Grote Markt rijdt de tram via de Kreupelstraat, het Kattenhage en de noordkant van de Turfsingel. Deze variant was niet opgenomen in de oorspronkelijke varianten van het binnenstadtracé, maar is door inwoners naar voren gebracht. De ondernemersvereniging Ebbingekwartier heeft ook gepleit voor deze oplossing. Verkeerskundig scoort de route over het Boterdiep hoog, voor fietsers en auto's. Een dubbele trambaan heeft nog twee voordelen: de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de tramroute wordt erdoor vergroot, en daarmee de veiligheid ervan. Doordat minder straten te hoeven worden opengebroken en onderhouden is dubbel spoor ook goedkoper: zowel in aanleg als in onderhoud. De vrijliggende trambaan verkleint bovendien de kans op vertragingen.

UMCG

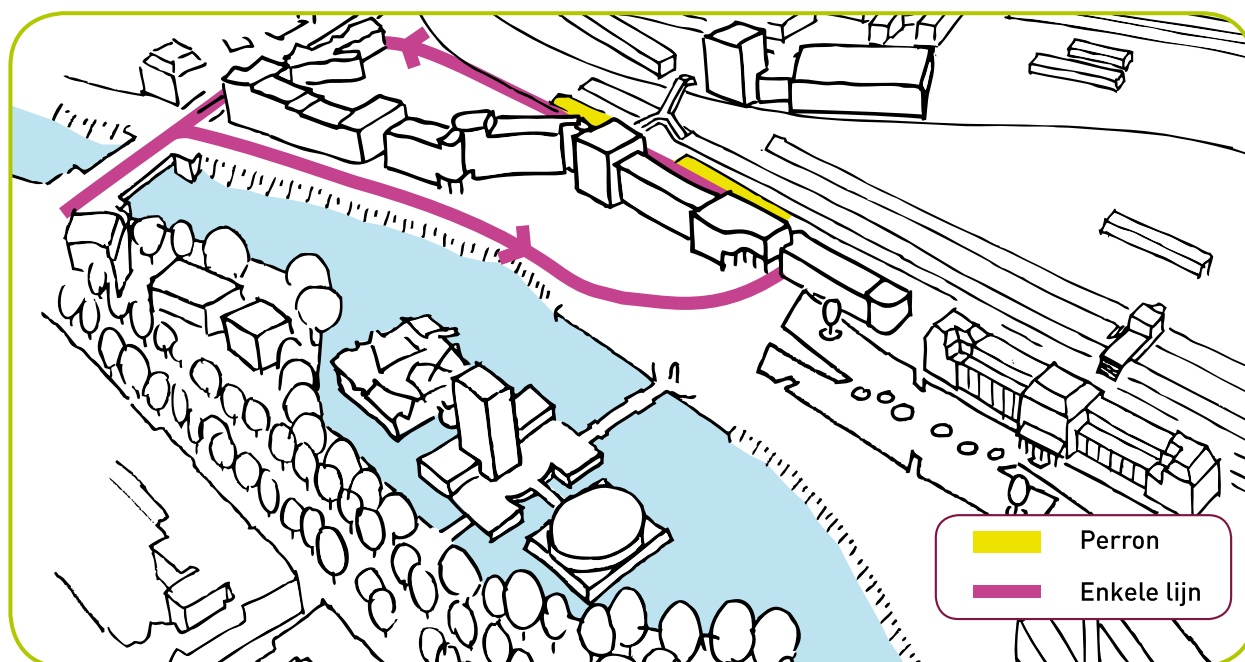
Een belangrijke vraag is wat de gevolgen van deze keuze zijn voor de bereikbaarheid van het UMCG, bij uitstek een voorziening voor de gehele regio Groningen - Assen. Wat het UMCG betreft: dat heeft niet veel aan een tram over de Grote Markt. Maar ook een tram over de diepenring of over de Bloemsingel draagt onvoldoende bij aan de bereikbaarheid van deze grote publiekstrekker. Dat zou een halfbakken oplossing zijn: niet goed genoeg voor het UMCG, en niet goed genoeg voor de binnenstad en haar bezoekers. Vandaar dat we voorstellen met voorrang een tweede tramlijn aan te leggen, die Hoofdstation en UMCG rechtstreeks verbindt en doorrijdt naar Kardingse. Meer hierover in hoofdstuk 8.

Conclusie

Het voorkeustracé voor Lijn 1 ziet er als volgt uit:



Figuur 9: Het voorkeustracé van de eerste tramlijn, Hoofdstation - Zernike, inclusief haltes



Figuur 10: De tramlus van Lijn 1 op het Hoofdstation

Knelpunten en oplossingen

Het in de vorige paragraaf beschreven voorkeurstracé voert in beide richtingen door de Oosterstraat, over de Grote Markt en over het Boterdiep. Dit is de beste route van Hoofdstation naar Zernike. Maar het is geen route zonder knelpunten. Hieronder zetten we die op een rijtje en geven we aan wat we kunnen doen om de hinder van de tram zo veel mogelijk te beperken. Daarbij gaan we ook in op suggesties die zijn genoemd tijdens de participatieronde in mei en juni 2008.

Kruispunt Herebrug

Het eerste knelpunt is het kruispunt Herebrug. Zowel de tram naar Zernike als die naar het UMCG en Kardingse zullen dat drukke kruispunt passeren. Voor Lijn 1 is een route over het Glauvéterrein een mogelijkheid. Dit gebied tussen het kantoor van ABN AMRO en het Herebrugviaduct biedt voldoende ruimte voor een dubbele tramlus, die uitkomt bij spoor 1 van het Hoofdstation. Zodra Lijn 2 gaat rijden leidt dat tot opstoppingen voor het perron en is een andere oplossing vereist. Een oplossing daarvoor is het aanleggen van een lus,

zoals aangegeven op het bovenstaande kaartje. De tram rijdt dan een rondje langs spoor 1.

Hoek Herestraat - Zuiderdiep

Tweede knelpunt is de hoek van Herestraat en Gedempte Zuiderdiep. De tram neemt daar de bocht van Herestraat naar Zuiderdiep, voor sigarenspecialzaak Homan langs. Dat kan nét, als een ruime bocht wordt gemaakt. Voor voetgangers blijft een strook over ter breedte van het huidige trottoir. Uit oogpunt van ruimtelijke inrichting is het wellicht fraaiër om de rails in het midden van Herestraat en Zuiderdiep aan te leggen. Maar dan is sloop van het pand van Homan onvermijdelijk.

Alternatief is een tram rechtuit door het voetgangersgebied van de Herestraat. Eerder is al aangegeven dat die mogelijkheid afvalt vanwege het karakter van de straat. Een ander alternatief is een route over de Radesingel, of langs het Zuiderpark en de Rademarkt. Beide mogelijkheden zijn minder aantrekkelijk dan het voorkeurstracé: bij een route over de Radesingel zouden tientallen waardevolle en deels monumentale bomen sneuvelen. De tram zou dan



Figuur 11: Artist impression van trams in de Oosterstraat. In goed overleg moet het mogelijk zijn de tram in twee richtingen door de Oosterstraat te laten rijden, en genoeg ruimte over te houden voor laden en lossen. Het project zal de ondernemers hier nauw bij betrekken.

bovendien de zuidkant van de Herestraat niet goed bedienen. Dat bezwaar geldt in nog sterkere mate voor een tracé langs Stationsweg en Zuiderpark, dat is voorgesteld tijdens de participatieronde. Het wegvak voor het Zuiderpark is bovendien zo druk dat daar onvoldoende ruimte is voor de tram.

Oosterstraat

Derde knelpunt is de Oosterstraat. Vooral aan de noordkant is de Oosterstraat smal. Dat betekent dat de ruimte voor voetgangers en fietsers beperkt is, en de bevoorrading van winkels lastig. Daarom hebben ondernemers in de Oosterstraat gezegd liever te zien dat de tram maar in één richting door hun straat rijdt. Tegen de tram op zich hebben zij geen bezwaar, integendeel, de meeste ondernemers zien deze graag komen. We nemen hun bezorgdheid zeer serieus. Tegelijk verwachten we dat we de problemen die de ondernemers vrezen kunnen voorkomen. Door voldoende ruimte te maken voor laden en lossen, en eventueel door de tram op sommige plaatsen in beide richtingen over enkel spoor te laten

rijden. En door het doorgaande fietsverkeer te verplaatsen naar de Gelkingestraat. Dat wordt de belangrijkste fietsroute aan de zuidkant van de Grote Markt. Door de Oosterstraat af te sluiten voor het doorgaande fietsverkeer krijgen voetgangers meer ruimte. Punt van nader onderzoek is hoe fietsers bij de Oosterstraat kunnen komen. Al met al verwachten we dat we deze ingewikkelde puzzel op een goede manier te kunnen oplossen, in nauw overleg met ondernemers en bewoners.

Betere voorlichting

Uit onderzoek van studenten van de Hanzehogeschool Groningen blijkt dat ondernemers enthousiast zijn over een tramroute door de binnenstad, maar de tram liever niet in twee richtingen door de Oosterstraat zien rijden. Zij zien liever een combinatie Oosterstraat – Gelkingestraat. Uit het onderzoek blijkt ook dat ondernemers behoefte hebben aan meer informatie over het project. Voor de projectorganisatie is dat reden om vaker met de ondernemers om tafel te gaan, en de voorlichting te verbeteren.

Grote Markt

Op en rond de Grote Markt verandert er nogal wat tussen 2010 en 2015. Belangrijkste wijziging is dat de nieuwe oostwand zeventien meter dichterbij het Stadhuis komt te staan. Daardoor wordt het plein behaaglijker en gezelliger. Voor de nieuwe oostwand komt de tram, met twee sporen en een halte bij de Martinitoren. Belangrijkste aandachtspunt daarbij is de veiligheid van voetgangers en fietsers. Door het aantal plaatsen dat zij de rails moeten kruisen te beperken en die kruispunten overzichtelijk en veilig in te richten zijn de risico's klein. Voor fietsers komt er een nieuwe, snelle en veilige noord-zuid-verbinding door de Gelkingestraat en de Ebbingestraten, over de westkant van de Grote Markt. Hoe dit er precies komt uit te zien is nog niet bekend: voor de inrichting van de vernieuwde Grote Markt zal de gemeente Groningen een plan maken.

Maagdenbrug

De route over het Boterdiep is om verschillende redenen aantrekkelijk: over enkele jaren is het

Boterdiep de centrale as tussen het gebied rond de Ebbingestraten en het nieuwe Ciboga-terrein. Op het Boterdiep is voldoende ruimte voor twee

Wat hebben we gedaan met de suggesties uit de participatieronde?

Tijdens de participatieronde in mei en juni 2008 hebben duizenden belangstellenden de manifestatie in de Martinikerk bezocht en de website bekeken. Op de informatiebijeenkomsten in de stad kwam een paar honderd mensen af. U leest hierover in het Participatieverslag. Naast vele tientallen, overwegend positieve reacties kreeg het project twaalf concrete suggesties voor de route van de eerste tram door de stad. Eén daarvan is overgenomen: de suggestie de tram door Kreupelstraat en Kattenhage te laten rijden, en van daaruit over Maagdenbrug en Turfsingel naar het Boterdiep.

Een tweede suggestie is overgenomen in de planning voor de langere termijn: het doortrekken van lijn 1 naar de wijk Reitdiep. Alle overige suggesties zijn wel onderzocht, maar niet overgenomen. Meer hierover in het aparte document over de tracékeuze en op www.regiotram.nl.



Figuur 12: De Maagdenbrug wordt verbreed



Figuur 13: Artist impression Boterdiep. Het Boterdiep biedt voldoende ruimte voor de tram in twee richtingen. De inrichting van het Boterdiep zal geheel worden vernieuwd.

tramrails, die prima kunnen ingepast in het straatbeeld, dat compleet zal worden vernieuwd. Het enige knelpunt in de route van Grote Markt naar Boterdiep is de Maagdenbrug, en de Turfsingel tussen Maagdenbrug en Boterdiep. De Maagdenbrug zal moeten worden verbreed om ruimte te kunnen bieden aan de tram (zie figuur 12). Vanwege het monumentale karakter van de brug vergt dat een zeer zorgvuldige aanpak. Fietsers en autoverkeer worden gescheiden, om de verkeersveiligheid te vergroten. Daarvoor wordt de noordkade van de Turfsingel vernieuwd. Het monumentale tankstation van architect Dudok kan gewoon blijven staan.

Door de tram in twee richtingen langs de oostkant van de Grote Markt te leiden, en door Kreupelstraat en Kattenhage, kan de noordkant van de Grote Markt verder worden verbeterd. Bijvoorbeeld door de gevelwand bij de Oude Ebbingestraat te versmallen, wat de Grote Markt een meer besloten en beschut karakter geeft. Door de tram over het Boterdiep te voeren krijgen fietsers in de Ebbingestraat meer dan nu de ruimte. In combinatie met de vernieuwde Gelkingestraat ontstaat een sterk verbeterde, snelle en veilige hoofdroute voor het steeds omvangrijker fietsverkeer.

Waarom dubbel over het Boterdiep en niet door de Ebbingestraat?

De meeste ondernemers willen geen dubbele tramrails in de Oude en Nieuwe Ebbingestraat. Maar een enkel spoor trekt velen van hen wél aan. Waarom geen enkel spoor door de Ebbingestraat? Omdat de kosten van aanleg en onderhoud aanzienlijk hoger zijn dan bij een dubbel spoor over het Boterdiep. Enkel spoor door de Ebbingestraat zou bovendien leiden tot toename van sluipverkeer van auto's in de Violenstraat en de Nieuwe Boteringestraat. Ten slotte: de Ebbingestraat is smaller dan het Boterdiep en biedt minder ruimte voor een goed gestructureerde indeling.

Kastanjelaan – Eikenlaan

In het *Schetsboek* is al aangegeven dat een vrije trambaan niet past in de bocht van de Kastanjelaan – Eikenlaan. De huizen op de hoek voorkomen dat. Hoeveel woningen moeten worden afgebroken is nog punt van nader onderzoek. Daar zal zorgvuldig over worden overlegd met huurders en eigenaren.



Figuur 14: Tram en fietsers op de Grote Markt. De dubbele stippellijn is de route van de tram, met voor de Martinitoren een halte. Oude Ebbingestraat en Gelkingestraat zijn de fietsstraten bij uitstek.

Voorkomen en vergoeden van schade

Voorafgaand aan de aanleg van de eerste lijn zal het Project RegioTram overleg voeren met individuele ondernemers en hun belangenvertegenwoordigers. Doel daarvan is te kijken hoe hinder valt te voorkomen. Ondanks alle voorzorgsmaatregelen zal dat niet altijd lukken en kunnen ondernemers schade lijden. Door omzetverlies bijvoorbeeld, of doordat de bevoorrading duurder uitvalt, tijdens werkzaamheden. In principe valt dit soort schade onder het normale ondernemersrisico. Maar als de schade onevenredig groot is kan de overheid een vergoeding geven. Wat daarvoor de precieze voorwaarden zijn, en hoe dat in zijn werk gaat zal het Project RegioTram nog verder uitwerken. In elk geval zal een speciaal schadeloket worden ingericht, waar iedereen terecht kan voor vragen hierover, en voor de afhandeling van schadeverzoeken. De ondernemers langs het tracé krijgen hierover uiterlijk 1 februari 2009 een brief.

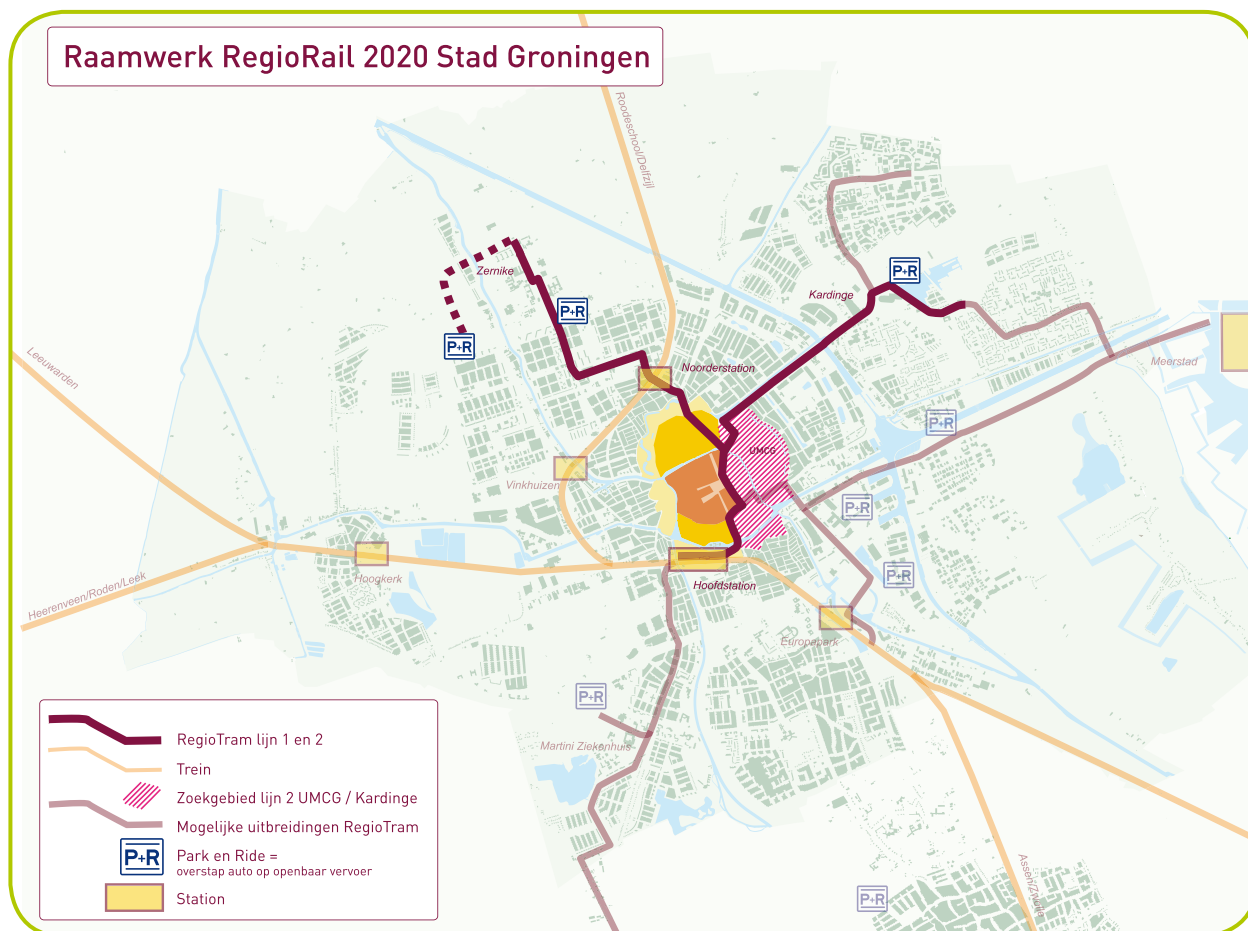
8. LIJN 2: HOOFDSTATION - UMCG - KARDINGE

De tramverbinding tussen Hoofdstation en Zernike is geen oplossing voor de bereikbaarheid van het UMCG. Daarom stellen we voor zo snel mogelijk na de aanleg van Lijn 1 een tweede lijn aan te leggen, die het UMCG wel goed ontsluit. Dat is van groot belang voor de 10.000 personeelsleden, bezoekers en studenten die dagelijks de reis naar het UMCG maken, en daarmee ook van de hele Regio Groningen - Assen. Want zo groot is het verzorgingsgebied van het UMCG.

Voldoende reizigers

De lijn van Hoofdstation naar UMCG en Kardinge trekt in 2020 naar schatting ruim 25.000 reizigers. Dat is voldoende voor een gezonde exploitatie. Een tram naar UMCG en Kardinge sluit goed

aan op het verdere netwerk van openbaar vervoer en autoroutes in de regio, onder meer door de aanwezigheid van het transferium Kardinge. Het traject zal ook meer reizigers trekken dan die op andere trajecten in de stad, of daarbuiten: naar Martiniziekenhuis, Europapark of Meerstad. Ook deze bestemmingen krijgen een tramverbinding met het Hoofdstation, maar pas na 2020. Veel eerder al krijgt het Europapark een volwaardig treinstation, en daarmee ook een uitstekende railverbinding met het zuiden en het oosten van de regio. En met het noorden: al voor 2020 gaan te treinen uit Delfzijl en Rodeschool doorrijden naar het Europapark, doordat op het Hoofdstation losse sporen aan elkaar worden gekoppeld.



Figuur 15: Lijn 2 Hoofdstation - UMCG - Kardinge met een zoekgebied rondom het UMCG

Tracékeuze pas in 2009

Voor de keuze van het tracé tussen Hoofdstation en het UMCG moeten we nog het nodige onderzoek verrichten. In de loop van 2009 wordt daar meer over bekend, en komt er ook duidelijkheid over de vraag hoe inwoners en organisaties kunnen bijdragen aan de planontwikkeling. Tussen UMCG en Kardinge zal de tram langs het Oosterhamrikkanaal rijden. Waar precies is nog niet duidelijk, omdat dit gehele gebied een grote opknapbeurt krijgt. Op figuur 15 is naast het voorkeurstracé van Lijn 1 een eerste schets van het zoekgebied te zien van Lijn 2, tussen Hoofdstation, UMCG en Kardinge.

Waarom trams aan de noordkant, en nog niet aan de zuidkant van de stad?

Het *Raamwerk RegioRail* is er tot 2020 op gericht het openbaar vervoer in de hele regio te verbeteren, zodat iedereen in of vlak bij zijn woonplaats de bus of trein kan pakken naar de stad Groningen. We zorgen ervoor dat de treinen naar het zuiden, westen en oosten minimaal vier keer per uur rijden. In de richting Assen/Zwolle zelfs zes keer per uur. Daarnaast komen er nieuwe spoorverbindingen met Veendam, Stadskanaal, Leek, Drachten en Heerenveen. In die delen van de regio waar geen trein rijdt, is hoogwaardig busvervoer beschikbaar in de vorm van de Q-liner.

Vervolgens zorgen we ervoor dat de reiziger vanuit de regio in de stad ook snel en comfortabel op zijn bestemming kan komen. De belangrijkste bestemmingen in de stad zijn de binnenstad, Zernike en UMCG/Kardinge. Vandaar dat we naar die bestemmingen in de eerste fase een tramlijn aanleggen. Ook het Europapark en omgeving is een belangrijke bestemming. Maar daar kun je met de trein uitstekend komen. Een andere belangrijke bestemming in de stad is het Martiniziekenhuis en omgeving. Naar deze bestemming gaat vanaf het Hoofdstation een snelle bus. Na 2020 komt ook hier een tramlijn. Voor 2020 zijn er voor een tramlijn naar het Martiniziekenhuis onvoldoende reizigers, zoals blijkt uit tabel 4.

Voor wie het openbaar vervoer vanuit de woonplaats onvoldoende aantrekkelijk vindt, bieden we de mogelijkheid de auto gratis te parkeren op een van de transferia langs de A28 (Haren) of A7 (Hoogkerk, Europapark, Driebond) en vervolgens met de bus verder te rijden naar de binnenstad of het UMCG: snel en goedkoop, en met een hoge frequentie.

Tabel 4: Aantallen reizigers in 2020

Tramlijnen	Aantal reizigers in 2020 (in beide richtingen)
Hoofdstation – Zernike	28.000
Hoofdstation – UMCG – Kardinge	25.400
Hoofdstation – Martiniziekenhuis	13.200
Hoofdstation – Europapark	6.000
Hoofdstation – Meerstad	8.000

DEEL III

FINANCIËN, SAMENWERKING EN BESLUITVORMING

9. INVESTERINGEN

Sporen naar de toekomst is een ambitieus plan, dat veel geld kost. Tot 2020 een bedrag van 702 miljoen euro. Circa 578 miljoen is al gereserveerd, zodat een tekort resteert van 144 miljoen.

Veel van de genoemde investeringen kunnen worden betaald uit de gelden die beschikbaar zijn gekomen vanuit het compensatiepakket Zuiderzeelijn. Zo is in dit pakket geld beschikbaar gesteld voor de nieuwe spoorlijn tussen Groningen en Heerenveen, de partiële verdubbeling van Groningen – Leeuwarden, de reactivering van de spoorlijn naar Veendam en de mogelijke

doortrekking daarvan naar Stadskanaal. Ook is geld beschikbaar gesteld ten behoeve van het station Assen-Zuid, de doorkoppeling van de regionale treindiensten en een tweede tramlijn in Groningen. Dit geld is echter niet voldoende om alle genoemde maatregelen te realiseren. De totale kosten voor de eerste fase van het *Raamwerk RegioRail* tot 2020 en de mogelijke dekking zijn aangegeven in onderstaand overzicht:

Tabel 5: Overzicht kosten en dekking eerste fase Raamwerk RegioRail 2020 (in mln. euro's per 2008)

Projecten	Kosten	Beschikbare middelen	Tekort
Tramlijn 1 - Zernike	167	100	67
Tramlijn 2 - Kardingse	132	117	15
Koppeling regionale treindiensten (Roodeschool/Delfzijl - Nieuweschans/Veendam)	13	12	1
Groningen - Veendam	29	29	-
Frequentieverhoging Groningen – Assen - Zwolle 3 -> 4 treinen per uur	163	163	-
Frequentieverhoging Groningen - Assen 4 -> 6 treinen per uur	4	0	4
Station Assen-Zuid	15	15	-
Frequentieverhoging Groningen - Leeuwarden	122	122	-
Aanpassing Hoofdstation / vier sporen Europapark	57	0	57
Totaal	702	558	144

Voor de bereikbaarheid en de economie van de Regio Groningen - Assen is het noodzakelijk dat het bovenstaande pakket aan maatregelen wordt getroffen. Hiervoor is al € 558 miljoen gereserveerd. Daarmee is zo'n 80% van het totale pakket gedekt. Dit geeft voldoende basis om ons als regio te committeren aan realisatie van het totale pakket. Verwacht wordt dat een deel van het tekort kan worden gedekt uit Publiek-Private

Samenwerking (PPS) en aanbestedingsvoordelen. Het andere deel zal gedekt moeten worden uit een extra regionale bijdrage van de verschillende overheden binnen de Regio Groningen - Assen. De komende maanden zullen de regionale overheden voorstellen voor een sluitende dekking uitwerken. Deze voorstellen worden voorgelegd bij de definitieve besluitvorming in gemeenteraden en Provinciale Staten.

10. EXPLOITATIE

Openbaar vervoer is zelden kostendekkend: van de opbrengsten van kaartverkoop kunnen bussen, trams en treinen niet rijden. Gemiddeld draait het openbaar vervoer voor de helft op subsidie van de overheid. Dat is ook in de regio Groningen-Assen het geval. Er zijn uitzonderingen: dat zijn de lijnen die de hele dag grote aantallen reizigers in twee richtingen vervoeren. De trein tussen Groningen en Zwolle bijvoorbeeld, en die tussen Groningen en Leeuwarden. Alle overige lijnen zijn goed bezet in één richting in de spits, maar trekken veel minder reizigers daarbuiten. Uitbreiding van het aantal ritten per uur kost geld op de kleine lijnen. Op de beide grote lijnen levert zo'n uitbreiding juist geld op. Maar dat komt niet ten goede aan de regio, omdat de NS de lijn Groningen - Zwolle exploiteert, en Arriva die tussen Groningen en Leeuwarden. Het contract voor Groningen - Zwolle loopt nog tot 2015, dat voor Groningen - Leeuwarden tot 2020. Pas na afloop van die contracten zijn andere verdeelsleutels mogelijk, maar daar moet nog over worden onderhandeld.

Tram

Voor de tram geldt hetzelfde: ook daar moet geld bij. De exploitatie van de tramlijnen naar Zernike en Karding is duurder dan die van bussen op hetzelfde tracé. Dat komt doordat de kosten van onderhoud aan rails en leidingen wel worden meegerekend bij de tram, maar die van busbanen niet bij de bus.

Twee lijnen aanleggen is relatief goedkoper dan één, omdat de trams naar Zernike en Karding voor een deel over hetzelfde spoor zullen rijden, zonder dat het onderhoud daardoor twee keer zo duur wordt. Ook hoeft voor twee lijnen niet twee keer zo veel reservematerieel beschikbaar te zijn als voor één. Voor deze berekeningen heeft het project gebruikgemaakt van de kennis en ervaring van het Haagse trambedrijf HTM.

Bus

De komst van de tram en de uitbreiding van treinverbindingen heeft ook gevolgen voor het busverkeer. Aanleg van een spoorverbinding Groningen - Heerenveen bijvoorbeeld, betekent dat er tussen die plaatsen minder bussen gaan rijden. De komst van de tram heeft grotere gevolgen, zowel voor stadsbussen als voor bussen die pendelen tussen de stad Groningen en de regio. Zo zullen in de stad de buslijnen 11 en 15 vervallen, zodra er trams rijden tussen Hoofdstation en Zernike. De lijnen 1 en 5 krijgen een andere route, en rijden niet meer langs de Grote Markt. Ook de aanleg van de tramlijn Hoofdstation - UMCG - Karding heeft ingrijpende gevolgen voor het busverkeer. Zo zullen reizigers uit Beijum en Lewenborg bijvoorbeeld moeten overstappen op Karding. In hoofdstuk 5 van het rapport Raamwerk RegioRail is dat verder uitgewerkt, maar nog niet tot in detail: er is nog nader onderzoek nodig.

Al met al een ingewikkelde puzzel, met elk jaar een andere uitkomst, als gevolg van voortdurende veranderingen in het OV-netwerk. Om te voorspellen hoe de exploitatiekosten zich de komende jaren zullen ontwikkelen zijn berekeningen gemaakt door en in samenwerking met het Haagse trambedrijf HTM, het OV Bureau Groningen Drenthe en de provincie Groningen.

Volgens deze berekeningen kan de exploitatie van de regionale treinverbindingen na 2016 goedkoper worden. Dat jaar loopt het huidige contract voor de exploitatie van de spoorlijn Groningen – Zwolle af. Die is winstgevend, maar de opbrengsten daarvan komen nu ten goede van de NS, die deze lijn exploiteert. Bij een nieuwe aanbesteding kan de regio hier zelf ook van profiteren.

11. HOE VERDER? HET VERVOLG

Over het *Raamwerk RegioRail* en de aanleg van de eerste lijn in de stad Groningen wordt medio 2009 besloten. Gemeente en provincie Groningen besluiten over het tracé van de tram tussen Hoofdstation en Zernike. Over de financiering besluit behalve de provincie en de gemeente Groningen ook de Regio Groningen - Assen. Onderdeel van de besluitvorming zal zijn de wijze waarop marktpartijen gaan meewerken aan de realisatie van de aanleg en de exploitatie van de tram. Het Project RegioTram laat daar momenteel onderzoek naar verrichten. De uitkomsten daarvan zijn in de eerste helft van 2009 bekend.

Zo blijft ook de komende jaren het motto voor het project *Stap in. Denk mee!*

Voorafgaand aan het tracébesluit kunnen inwoners van stad én regio een inspraakreactie geven over het tracé van de eerste tramlijn. Deze inspraakperiode is gepland in de eerste weken van 2009. Daarbij zal het Project RegioTram informatiebijeenkomsten organiseren en gesprekken voeren met betrokkenen, zoals de ondernemers langs de route van Lijn 1. Het doel daarvan is het plan dat nu op tafel ligt verder uit te werken en te verbeteren. Via onder meer een huis-aan-huis-krant en de website www.regiotram.nl zal het project daar aandacht voor vragen.

Aparte aandacht zal worden besteed aan het maken van het plan voor de aanleg van de tweede lijn, van Hoofdstation naar UMCG en Kardinge.

Sporen naar de toekomst is een uitgave van Project RegioTram. Het Project RegioTram is verbonden aan de Regio Groningen – Assen en wordt aangestuurd door de Stuurgroep RegioTram. Naast literatuuronderzoek is voor het opstellen van *Sporen naar de toekomst* gebruik gemaakt van ervaringscijfers, kennis en jaarcijfers van de gemeente Groningen, provincie Groningen, projectbureau Regio Groningen - Assen, Bureau Goudappel Coffeng en HTM-infra.

1e druk, december 2008

Redactie en uitgave

Project RegioTram
Oosterstraat 56a
9711 NX GRONINGEN
T. (050) 402 35 50
F (050) 402 35 60
info@regiotram.groningen.nl
www.regiotram.nl

Ontwerp en opmaak

La Compagnie

Kaartmateriaal

Renee Reijnders
ID-Media

Fotografie

Jeroen van Kooten
Jean Paul Yska
e.a.

Schetsen

@rt-Impression

Disclaimer

Het beeldmateriaal uit deze uitgave mag na voorafgaande schriftelijke toestemming van Project RegioTram gebruikt worden door derden. Aan de inhoud van *Sporen naar de toekomst* kunnen geen rechten worden ontleend. Veel onderdelen worden verder uitgewerkt.