

# Tijdelijk project RegioTram

*Een historisch overzicht van het project RegioTram  
en wat daaraan vooraf ging*



Eerste versie: 9 september 2012

Auteur: O.R. Kars

# Inhoudsopgave

Inleiding.....	2
Vóór het project RegioTram.....	3
Trolleybus, vliegwielbus, aardgasbus of toch een tram? .....	3
De jaren 80 .....	3
De jaren 90 .....	4
Van STOV tot Kolibri.....	5
1996 .....	5
1997 .....	5
1998 .....	6
1999 .....	6
2000 .....	7
2001 .....	7
2002 .....	8
2003 .....	9
2004 .....	10
2005 .....	11
2006 .....	11
2007 .....	12
De RegioTram .....	13
De start van het project .....	13
2007 .....	13
2008 .....	14
2009 .....	17
2010 .....	19
2011 .....	22
2012 .....	24
Nawoord .....	28

## Inleiding

*"De als gevolg van de explosieve groei van het particuliere autobezit en het toenemend gebruik hiervan sterk gestegen en nog steeds stijgende verkeersintensiteit en parkeernood veroorzaken veel hinder voor het stedelijk openbaar vervoer in Groningen. De regelmaat der [bus]diensten en de reissnelheid nemen af, waardoor de stadbus een groot deel van zijn aantrekkelijkheid verliest.  
(...)*

*Het gevolg is, dat de stad wordt bedreigd met een verstikkingsdood door particuliere auto's en zijn aantrekkingskracht op de bewoners verliest.  
(...)*

*Wil het openbaar vervoer in Groningen de hem toegedachte taak goed kunnen vervullen en een bijdrage kunnen leveren aan het leefbaar houden van de binnenstad, dan zullen ingrijpende maatregelen en kostbare voorzieningen moeten worden getroffen om het attractief te maken.  
(...)*

*De vervoersstromen zijn nog niet zo massaal, dat [de bus] het niet meer kan bolwerken. Of in de toekomst de passagiersstroom zo sterk zal worden, dat railvervoermiddelen moeten worden ingezet, zal afhangen van de aantrekkingskracht van de binnenstad op de bewoners en van de mogelijkheid tot realisering van eigen vrije banen voor het openbaar vervoer."*

-- J. Mulder, "Tram en bus rond de Martini", in 1969

Op het moment van schrijven, september 2012, is het project RegioTram, na vijf jaar plannenmaken, nog maar twee stappen verwijderd van realisatie. De aanbesteding moet slagen en de gemeente- en Provinciale Staten van Groningen moeten akkoord gaan met de beste offerte. Als dat is gebeurd, dan wordt er in het voorjaar van 2013 begonnen met het aanleggen van de tramlijnen en rijdt er in 2016 eindelijk weer een tram in de Stad, 56 jaar na de laatste uit het straatbeeld verdween.

Hoe is het zover gekomen? Waarom heeft men besloten tot het introduceren van een nieuw OV-netwerk met een regiotram? Hoe kwam men op het idee om een tram te laten doorrijden over bestaand spoor? Waarom geen superbuss of trolleybus? Het antwoord op deze vragen, en meer, ligt in de geschiedenis van de Groninger tramplannen. Het project RegioTram begon in februari 2007 maar het idee om de tram te (her-)introduceren is in werkelijkheid veel ouder. Er werd in Groningen al tientallen jaren gesproken over wat er moest gebeuren met de binnenstad en hoe deze qua verkeer en openbaar vervoer aantrekkelijk en bereikbaar moest worden gehouden. Deze discussie begon feitelijk al toen de laatste trolleybus in november 1965 uit het Groninger straatbeeld verdween en de autobus overbleef. In 1977 werd er een eerste grote stap genomen om de aantrekkelijkheid van de binnenstad te vergroten, met de introductie van het Verkeerscirculatieplan dat de auto van de Grote Markt verjoeg naar de Diepenring. Hoe het verder ging, kunt u lezen in deze tijdlijn.

## Vóór het project RegioTram

### Trolleybus, vliegwielbus, aardgasbus of toch een tram?

#### De jaren 80

**5 juni 1981:** Reizigersorganisatie ROVER bepleit bij de gemeente de herinvoering van de trolleybus. Wethouder Rein Zunderdorp (PvdA) zegt toe te gaan onderzoeken of dat uit kan. Reden voor het verzoek van ROVER is de aanleg van het Oosterhamriktracé. Die kan volgens de reizigersorganisatie direct van bovenleiding worden voorzien.

*De laatste trolleybus verdween in november 1965 uit de Groninger straten; zestien jaar na de laatste passagierstram. Sinds die tijd hadden motorvoertuigen het voor het zeggen in de Stad. De bewustwording omtrent milieuvervuiling begon echter in de jaren zestig en zeventig toe te nemen en daarmee de wens op een beter leefmilieu in de binnenstad. In 1977 werd daarom het Verkeerscirculatieplan ingevoerd. Daarmee werd de auto uit de binnenstad verbannen. Bussen reden echter nog wel door het centrum, waardoor het begon op te vallen hoeveel geluids- en stankoverlast die eigenlijk opleverden. Daarnaast raakte de Westerse wereld door de oliecrisis van de jaren zeventig geïnteresseerd in alternatieven voor oliegestookte voertuigen.*

**1 maart 1982:** B&W wil liever een vliegwielbus dan een trolleybus en brengen de nota “**Groningen vliegwielstad?**” uit. Een vliegwielbus gebruikt een kleine dieselmotor om een vliegwiel aan te drijven. Het vliegwiel neemt ook energie op die verloren gaat bij remmen, waardoor het brandstofverbruik lager is dan bij een conventionele motor.

*Deze technologie staat dan nog in de kinderschoenen en blijkt uiteindelijk niet betrouwbaar genoeg om een dienstregeling mee uit te voeren. Een van de basisideeën achter het vliegwielprincipe, het terugwinnen van energie bij het remmen, zal jaren later worden toegepast in elektrische en hybridevoertuigen, zoals de Toyota Prius, de Translohr en de SWIMO-tram. Het vliegwiel wordt hierbij vervangen door supercondensatoren, die veel efficiënter zijn in het opslaan en afgeven van energie.*

**17 november 1988:** De gemeente komt met een plan voor een totaalaanpak van het openbaar vervoer. Trams, trolleybussen ‘of elektrische bussen’ moeten het stadsbeeld gaan bepalen. Aardgasbussen worden ook overwogen, maar die veroorzaken volgens B&W nog steeds teveel lawaai en stankoverlast. Dit wordt gemeld in het nieuwe totaalconcept voor OV in Groningen. Grootste leidraad voor deze koers is het milieu. Men wil graag de stank, het lawaai en de uitlaatgassen in de binnenstad verder terugdringen.

**21 maart 1989:** B&W presenteren een plan van aanpak voor de Groninger binnenstad. Hierin staat dat de trolleybus terug zal keren in Groningen. De wethouder voor verkeer, Hans Morssink (CDA), wil geld van het Rijk om de trolleybus (of een “hybride” bus) in Groningen in te voeren.

**8 mei 1989:** Ondernemers in de Oosterstraat en Gelkingestraat verzetten zich tegen de plannen om de trolleybus opnieuw in te voeren en grendelen hun straat een paar uur af. Ze willen de straten geheel auto- en busvrij, net als de Heerestraat.

*De trolleybusplannen zijn op dat moment nog niet in behandeling bij de gemeenteraad.*

## De jaren 90

**17 november 1990:** Het Nieuwsblad van het Noorden meldt dat de terugkeer van de trolleybus vrijwel verkeken is. Tot een subsidie-aanvraag voor het plan van 21 maart 1989 is het nooit gekomen.

**27 december 1990:** Voor het eerst wordt het idee geopperd voor een **tram die ook de regio in rijdt**. Het systeem wordt met “sneltram of stadstrein” aangeduid. Ook zijn er zogenaamde “voorstadstations” gepland, onder meer bij Kempkensberg. De korte-termijnmaatregelen die zijn voorgesteld om de verstopping van de binnenstad tegen te gaan, zoals de eerder genoemde trolleybus, worden onvoldoende geacht voor de lange termijn. De gemeente Groningen wil onderzoeken of dit plan een alternatief kan zijn.

**5 maart 1993: Nota “Binnenstad Beter”.** In deze nota staat o.a. dat de Oosterstraat wel auto-, maar niet busvrij wordt. De Oosterstraat blijft dus een openbaar-vervoerstraat; een rol die het al vanaf 1914 heeft. Alternatieve routen zijn te duur, of leiden tot verlenging van de rijtijd van bussen. Verkeerswethouder Hasselaar (D'66) ziet een stadstram als lange termijnoplossing voor het Groninger bereikbaarheidsprobleem: een noord-zuidroute en een oost-westroute, met parkeer- en pendelplekken aan de uiteinden waar regionale bussen zullen stoppen.

**1 juli 1993: plan “Openbaar vervoer met Visie”**, door de stuurgroep Vervoerregio Groningen. Er wordt 808 miljoen gulden begroot voor meerdere maatregelen in en om de stad Groningen tot 2025. De maatregelen zijn een stadstramnet in Groningen, zes nieuwe stations in Groningen, verdubbeling van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden en Groningen–Sauwerd en nieuwe sneltramlijnen tussen o.a. Groningen en Stadskanaal. Met deze plannen moet de groei van het autoverkeer worden afgeremd. De stuurgroep Vervoerregio Groningen bestaat uit de gemeente en provincie, omliggende gemeenten en openbaar vervoersbedrijven (GVB, GADO, DVM/NWH en FRAM).

**17 november 1993:** Er wordt een regiotram overwogen in plaats van een stadstram. De NS en de gemeente Groningen studeren op het idee om de geplande stadstrams door te laten rijden over spoorwegen. Ook wordt het vertrammen van drie nevenspoorlijnen (Delfzijl, Roodeschool en Nieuweschans) overwogen. Karlsruhe wordt hiervoor als voorbeeld genoemd; sinds 1992 rijden daar *Stadtbahn*-trams door over bestaand spoor. Een naam voor een dergelijk systeem is er dan nog niet. De termen *tramtrein* en *regiotram* komen pas later; op dat moment wordt het systeem als *lightrail* en soms als *sneltram* aangeduid. Karlsruhe zelf noemt het systeem *S-Bahn*. Het systeem komt echter vooral bekend te staan als het *Karlsruher Modell*.

**13 januari 1994:** De trolleybus is definitief van de baan. Invoering zou teveel geld kosten en de milieu-opbrengsten zouden te gering zijn. De in 1988 gestarte proef met aardgasbussen is eveneens ten einde. De blauwe aardgasbussen voldeden wel, maar hebben een te kleine actieradius en zijn te duur. Voorlopig kiest het GVB voor bussen op LPG. Voorlopig blijft de langetermijnvisie staan op “tramachtige constructies”.

*Overigens keerden de aardgasbussen in 2008 terug in het straatbeeld. De bussen onderhouden de pendeldiensten tussen de P+R's en de Stad, maar rijden ook in de normale dienst.*

**16 februari 1994:** De NS raadt integratie van trein en tram op dezelfde railinfrastructuur af. De capaciteit van de enkelsporige baanvakken zou onvoldoende zijn voor de “vele, relatief kleine trams”. Daarbovenop heeft volgens de NS de helft van de regioreizigers niet de stad als eindbestemming en profiteren zij dus niet van de integratie. Wel is de NS positief over een halte aan de Kempkensberg.

*De halte Kempkensberg zou er 18 jaar later ook komen, in de vorm van het station Europapark.*

**10 november 1995:** De Stad organiseert een grote verkeersenquête onder ondernemers en burgers. Het probleem van het toenemend autogebruik, de verkeersvoorzieningen en de bereikbaarheid worden aan de Stadgers voorgelegd. Aanleiding was de verwachting dat het autoverkeer tegen 2010 met 40% zou zijn gestegen. Deze manier van burgerparticipatie is dan een betrekkelijk nieuw verschijnsel.

## Van STOV tot Kolibri

### 1996

*Er vinden twee belangrijke gebeurtenissen plaats dit jaar: de oprichting van de Regio Groningen-Assen en het begin van het plan Stads­gewestelijk Openbaar Vervoer (STOV). Deze zullen aan de basis staan van het Project RegioTram, tien jaar later.*

**26 juni:** Studenten van de Noordelijke Hoogeschool Leeuwarden presenteren een scriptie over de oplossing van de verkeersproblemen in Groningen. De titel: *“Regiotram Groningen, dé verbinding tussen Stad en Ommeland”*. In deze scriptie onderzochten de studenten vier varianten van (snel)trams. Meest aantrekkelijk: een tram die grotendeels over bestaande spoorlijnen rijdt. Er moet in beginsel een stadsnet met drie lijnen komen. De studenten voorzien dagelijks 34.450 passagiers. De bus, metro en trein vielen al vroeg af als alternatief voor de auto.

**26 oktober: De noordelijke visie “Regio Groningen-Assen 2030” wordt bekendgemaakt.** Dit document dient als leidraad voor het nieuwe samenwerkingsverband Regio Groningen-Assen, die bestaat uit de provincies Groningen en Drenthe, de gemeenten Groningen en Assen plus tien aangrenzende gemeenten. Het samenwerkingsverband behelst onder meer de gezamenlijke ontwikkeling van woningbouw, bedrijventerreinen, infrastructuur en natuurgebieden. Het plan voorziet een investering van 5 miljard gulden (plm 2,2 miljard Euro) tot 2030.

Het samenwerkingsverband is opgesteld om de Regio Groningen-Assen *“sterker en slagvaardiger te laten worden”*, o.m. voor het verkrijgen van subsidies of leningen van de regering en van Europa. Eén van de onderdelen van de RegioVisie is het openbaar vervoer in en om Groningen. De Regio zou later het OV-bureau Groningen-Drenthe oprichten en weer later het Projectbureau RegioTram.

**29 oktober:** Start van de conferentie **STadsgewestelijk Openbaar Vervoer (STOV)**.

Inzet van de conferentie was de stelling *“Alleen snelle trams (lightrail), die gebruik kunnen maken van bestaande spoorlijnen waardoor de kosten worden gedrukt, kunnen de groter wordende drukte in en rond de stad Groningen op termijn bestrijden”*. De conferentie is een voortzetting van de het jaar daarvoor gestarte participatieproces. Het latere plan STOV zou de voorloper zijn van het RegioTram-plan.

### 1997

*Het jaar van het Langman-plan. Er werd jaarlijks geld beschikbaar gesteld voor de regionale ontwikkeling van Noord-Nederland. Die bleek economisch gezien achter te blijven bij de rest van het land. Harry Langman, aan het hoofd van een onderzoekscommissie, adviseerde ook om de de Zuiderzeelijn, die in de jaren 80 was gesneuveld, opnieuw in overweging te nemen. Minister Jorritsma ging hierin mee en reserveerde hier omgerekend 2,73 miljard Euro voor. Een groot deel van dit geld kwam tien jaar later, na het afschieten van de Zuiderzeelijn, ter beschikking van het Noorden in de vorm van de RSP-gelden.*

**11 februari: Publicatie van de notitie “De Bereikbare Stad Leefbaar”**, de verkeers- en voervoersnota waarin de verkeersplannen tot 2010 worden beschreven. De notitie is het resultaat van het participatieproces van 1995 en de conferentie STOV in 1996. Resultaat: qua openbaar vervoer is de tram het meest gewenste vervoermiddel voor de bereikbaarheid van de stad op de lange termijn. Verder bevat de notitie een aantal plannen voor o.a. transferia, parkeerbeleid en andere maatregelen om de verkeerssituatie te verbeteren.

In de notitie staat ook een voorstel voor de eerste tramlijn, van het Reitdiep via de Grote Markt en het Hoofdstation naar het Martini ziekenhuis.

*Hieruit ontstaat uiteindelijk het RegioTram-plan, vrijwel precies tien jaar later. Het plan zou echter eerst echter te maken krijgen metontzettend trage besluitvorming, voornamelijk vanwege de kosten en omdat de regering weinig interesse heeft in een financiële bijdrage aan het project.*

**06 juni:** Er zijn drie keuzen voor HOV overgebleven: een optimaal busnetwerk, een stadstram en een regiotram naar het Karlsruher Modell. Belangrijke overweging is een goede aansluiting op bestaande infrastructuur. Dit meldt het bureau Witteveen-Bos; een ingenieursbureau dat in opdracht van de gemeente onderzoekt of één en ander haalbaar is.

## 1998

**30 mei:** Het Nieuwsblad van het Noorden meldt dat er een tram komt op basis van het *Karlsruher Modell*, aangevuld met elementen van Caens HOV-busnetwerk en van het stadstramnet in Straatsburg. Financiëring moet komen van gemeentegeld, provinciegeld, regiogeld en de Langman-gelden. De stuurgroep Stadsbestuurlijk Openbaar Vervoer (STOV) besluit een dag eerder unaniem om deze tram centraal te stellen in hun plannen.

**06 juni:** Adviesbureau Witteveen en Bos maakt een studie genaamd “*Fase 2000*”. In de studie wordt een Noord-Zuidlijn genoemd: Zernike – Grote Markt – Hoofdstation – Corpus den Hoorn. Centraal staat een lightrailverbinding tussen Groningen en Assen via bestaand spoor. De aanlegkosten worden begroot op 85 miljoen gulden (nogal optimistisch), de exploitatie op 3,7 miljoen gulden per jaar. De omliggende spoorlijnen zouden lighttail-geschikt moeten worden gemaakt. Er zou materieel moeten komen dat op zowel tram- als spoorlijnen kan rijden, zoals in Karlsruhe. Er wordt voor het eerst gesproken over hybride materieel (elektrische- en dieselmotoren) en ook valt voor het eerst de term “*optimale doorkoppeling stad en regio*”.

De stuurgroep STOV, onder gedeputeerde E. Fennema, kan zich goed vinden in de uitkomst. Dit plan zou, samen met het plan voor de stadstramlijnen en de Zuidtangent, het niveau van autoverkeer in 2010 weer op het peil van 1994 moeten brengen.

*In die tijd verwacht men nog dat het autoverkeer daadwerkelijk kan worden teruggedrongen. In latere jaren dringt het besef door dat autoverkeer nooit zo ver zal krimpen en ligt de focus op het bieden van aantrekkelijke alternatieven zonder direct het autogebruik te demotiveren.*

**08 oktober:** Voor het eerst wordt er in het plan STOV gesproken over een tweede tramlijn. Deze zou Kardinge als eindpunt moeten krijgen. De tramlijn zou er kunnen komen als er van verdubbeling van een aantal regionale spoorlijnen wordt afgezien.

## 1999

**21 januari:** Gertjan de Wit, milieutechnicus, stelt een monorail voor als alternatief voor een tramsysteem. Als voorbeeld neemt hij de [H-Bahn van Dortmund](#). Voordelen zijn de ruimtelijke inpasbaarheid, veiligheid, zuinigheid, geruisloosheid, mogelijkheid tot automatische besturing en de goedkopere exploitatie.

**9 maart:** Wethouder Koen Schuiling (VVD) zegt dat een groot aantal forensen niet uit de auto te jagen is, maar dat dat niet betekent dat je het OV niet zou moeten optimaliseren.

*Inmiddels zijn de meeste deskundigen het hiermee eens. Het beleid omtrent openbaar vervoer en autoverkeer begon in de jaren negentig te veranderen, van het ontmoedigen van autogebruik plus stimuleren van openbaar vervoer naar het faciliteren van autogebruik plus het bieden van een zo aantrekkelijk mogelijk OV-alternatief. Dit is één van de redenen dat de tram zo'n opmars wist te maken,*

*aangezien die niet alleen een hoge vervoerscapaciteit heeft, maar ook veel aantrekkelijker is om mee te reizen dan de bus.*

**27 oktober:** De regio Groningen-Assen legt f80 miljoen op tafel voor de tram. De regio (12 gemeenten + provincies Groningen en Drenthe) investeert dit bedrag voor tramlijnen in en om Groningen. De schatting is op dat moment dat het project in totaal 500 miljoen gulden moet kosten. De 80 miljoen komt uit een fonds dat door gemeenten en regio is opgericht voor de Regiovisie Groningen-Assen 2030, die een jaar daarvoor was gelanceerd.

De reservering is ook bedoeld om de Rijksoverheid aan te sporen om ook in het plan te investeren.

*Pogingen daartoe hadden tot dat moment nog geen succes - en zouden dat in de komende jaren ook niet hebben.*

## 2000

**19 april:** Provincies en gemeenten willen een proef met lightrail; opnieuw om te laten zien aan de regering dat het menens is met de tramplannen. Ook meldt vervoerder Arriva zich; zij willen meebetalen aan de 'snelle tram' en zelfs aan 'de magneetweefbaan'. Gedeputeerde Tonnis Musschenga (CDA) prijst Arriva voor de intentie maar neemt het bod voorlopig voor kennisgeving aan.

*Er is in die tijd nog maar weinig ervaring in publiek-private samenwerking.*

**10 oktober:** Minister van Verkeer en Waterstaat Netelenbos geeft geen krimp. Er komt geen extra subsidie voor het Noorden. In de algemene beschouwing van de Provinciale Staten wordt nu gepleit voor meer geld vanuit de regio.

**30 oktober:** TU Delft onderzoekt haalbaarheid lightrail sneltram Groningen-Veendam-Musselkanaal-Emmen en acht het kansrijk.

**29 november:** Voortgangsnota Verkeersbeleid (B&W Groningen). Opnieuw alarm over de Stadse bereikbaarheid. Ringwegen moeten nu echt aangepakt worden omdat autoverkeer de laatste jaren explosief blijkt te zijn gegroeid. Over transferia en de tram (nog steeds "lightrail" genoemd) moeten de knopen nu ook doorgehakt worden, vindt B&W. Na drie jaar zit er namelijk nog steeds geen schot in het plan STOV.

## 2001

*In dit jaar wordt door de regering-Kok een bedrag van 2,7 miljard Euro gereserveerd voor de Zuiderzeelijn.*

*(Het kabinet Balkenende-I nam deze reservering een jaar later over, net als de twee regeringen die snel daarna zouden komen.)*

**29 maart:** Gedeputeerde Marc Calon (PvdA) maakt zich bij minister Pronk van VROM sterk voor extra geld voor de lightrail. De regio Assen-Groningen wordt als voorbeeldregio aangedragen qua samenwerking. De minister is het daar van harte mee eens – maar heeft er geen extra geld voor over.

**25 september:** Bij de nieuwbouw van het Martini Ziekenhuis wordt aan een lightrail gedacht. Deze wordt nu beschreven als een 'vlotte mengvorm tussen tram en trein'. Wethouder Schuiling (VVD) laat weten dat de besluitvorming omtrent de tram hem veel te sloom gaat.

**2 oktober:** De gemeente Delfzijl komt met het plan om de spoorlijn Groningen-Delfzijl te 'verlightrailen'. Wellicht vermindering of halt aan goederenvervoer per rail.

*Het plan zou onhaalbaar blijken, maar het geeft wel aan dat ook de rest van de provincie graag wil aanhaken op het lightrail-principe.*



**6 oktober:** In het Nieuwsblad van het Noorden komt verkeersexpert Harry Hondius voor het eerst (*maar zeker niet voor het laatst*) over de tram aan het woord. Hij noemt het plan voor de tram onhaalbaar, nauwelijks realistisch en veel te duur. Dat is volgens hem zijn ervaring met andere steden. Hij zegt dat tramlijnen fortuinen kosten om aan te leggen en nog meer om te exploiteren. *“Steden die kans zien om de helft van de kosten te dekken met de inkomsten, doen het uitzonderlijk goed”*. Wel zegt hij erbij het Groninger tramplan niet gelezen te hebben.

Wethouder Willem Smink (PvdA) vindt dat de rekensommen van het STOV en ministerie VW niet op “onhaalbaar” wijzen, integendeel. Ook gedeputeerde Musschenga vindt het verhaal van Hondius nogal voorbarig.

*Het verhaal van Hondius staat dan ook in schril contrast met de vele steden in het buitenland die in die tijd de tram aan het (her-)introduceren zijn.*

**18 oktober:** Minister Pronk (VROM) wijst Groningen-Assen aan als stedelijk netwerk. Dit levert toch nog miljoenen extra op, wat onder meer in STOV gestoken wordt.

**23 oktober:** Een domper voor STOV. De lokale overheden onderzoeken of de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer van invloed is op de groei of afname van het autoverkeer. De conclusie is: nauwelijks. Het onderzoek werd uitgevoerd voor de Zuidtangent. Het plan STOV had tot dan toe altijd gesproken van het terugdringen van het autoverkeer als één van de hoofddoelen.

Daarnaast is er gemopper over het uitblijven van beslissingen (van de regering), omdat de 80 miljoen gulden van de regio nog steeds op de plank ligt en in het buitenland de ene na de andere stad overheidssteun krijgt voor het invoeren van tramsystemen.

**05 november:** Raads- en statenleden gaan in november naar Karlsruhe, Straatsburg en Nancy om te zien hoe het OV in die steden functioneert. Bij terugkomst overheerst de mening dat de tram ook moet kunnen rijden over regionale spoorlijnen. Er wordt een tracé voorgesteld: Hoofdstation, Hereplein, Zuiderdiep, Oosterstraat, Grote Markt, Kreupelstraat, Turfsingel, Boterdiep, Noorderstation, Eikenlaan, Zonnelaan, Zernike. De terugweg zou via de Ebbingestraten en Gelkingestraat moeten leiden, net als bij de oude tram van 1926 tot 1949.

**08 december:** Oprichting Stadspartij. Hun wensen: geen zuidtangent, wel trams (of trolleys)!

**17 december:** D’66 wil een regiotram (“lightrail”) van Assen naar Kardinge.

*Het plan STOV rept nog niet over Kardinge. D’66 zou jaren later het standpunt innemen dat zij niet in het principe van een regiotram geloven...*

## 2002

*Ook dit jaar wordt weer geprobeerd geld los te krijgen van de regering en ook dit jaar gaat de regering daar niet in mee. Uiteindelijk wordt STOV omgedoopt in Kolibri om het imago van het plan, dat feitelijk al dik zeven jaar STOV ligt te verzamelen, op te poetsen.*

**04 januari:** Het kabinet geeft het Noorden geen extra geld; de claims van Groningen en Drenthe krijgen “lage prio”. Het gaat om 318 miljoen Euro uit ICES-middelen (ruimtelijk economische structuur van regio’s). Het besluit heeft een verwoestende uitwerking op het moraal omtrent de tramplannen. Er wordt tegelijkertijd stevig onderhandeld over de Zuiderzeelijn (die door het Noorden nog als magneetzweeftrein wordt gezien). Deze plannen worden wel door het Rijk gesteund.

**21 februari:** Karin Dekker (GroenLinks) treedt aan als wethouder, maar nog niet voor Verkeer. Ze wil in eerste instantie investeren in woningbouw en de bus(!).

**06 maart: Koersnota STOV. Het idee voor een regiotram wordt weer losgelaten;** dit wordt zonder rijksgeld te duur. De regiobestuurders denken ook dat een regiotram in verhouding tot de kosten te weinig extra reizigers oplevert. De lokale overheden geven hun pogingen om financiën los te krijgen van het Rijk echter niet op. Men pleit nu voor een pakket maatregelen, waaronder het aanleggen van **een stadstram in Groningen** en het verbeteren van het spoorvervoer in de Regio.

Er gaat een nieuwe wensenlijst van 320 miljoen Euro naar het kabinet:

- Aanleggen van twee tramverbindingen in Groningen
- Spoorlijn Groningen-Veendam-Wildervank weer open, met een aantal nieuwe stations
- Assen-Groningen opvoeren met een aantal extra lightraildiensten bovenop de bestaande intercity's
- Regionale spoorlijnen vanuit Noorden moeten doorrijden naar de richting Hoogezand v.v.
- Verbeterde regionale busverbindingen

**08 april:** Wethouder Schuiling bepleit dat de regio zelf maar moet beginnen met het aanleggen van lightrail, in plaats van de besluitvorming in Den Haag af te wachten. Voor de aanleg zouden de provincies en gemeenten meer kunnen bijdragen, of het rijk zou de aanleg kunnen voorfinanciëren. De geste is wederom bedoeld om Den Haag tot actie te motiveren.

**15 april:** Gedeputeerde Marc Calon geeft steun aan wethouder Schuiling om te starten met lightrail. Hij geeft aan dat ook hij zo langzamerhand gefrustreerd raakt wegens het uitblijven van STOV-actie en de gewenste rijksbijdrage.

**08 mei:** In de Groningse provinciale voorjaarsnota wordt melding gemaakt van extra geld van de provincie voor de tram, bedoeld voor nader onderzoek. Bekeken moet worden of private partijen als Arriva bij de investeringen kunnen worden betrokken; iets wat de vervoerder twee jaar daarvoor zelf al had voorgesteld.

**19 juni:** Er wordt opnieuw geopperd om zelf maar te beginnen met het aanpakken van het OV zonder op een rijksbijdrage te wachten. De regio heeft nog steeds de 80 miljoen gulden (36 miljoen Euro) in de pot zitten.

**22 oktober: STOV wordt hernoemd naar Kolibri.** Het OV zou moeten worden als het vogeltje: licht, dynamisch en snel. De plannen blijven verder hetzelfde. Gedeputeerde Musschenga presenteert de plannen aan de nieuwe minister De Boer. *(Het kabinet Balkenende-I viel eerder dat jaar)*. Die ziet de plannen wel zitten maar zegt, zoals gebruikelijk inmiddels, geen geld toe. De Boer geeft aan dat de regio voorstellen kan indienen welke zaken zij het eerste willen aanpakken...

**30 november: Publieke manifestatie Kolibri in Groningen en Assen.** Het "stovvige" imago van het openbaar vervoer-plan wordt met een grootse manifestatie en een nieuwe naam weggepoetst. Er wordt een tweetal trams en een Phileas-bus op de Grote Markt tentoongesteld. De trams zijn een Amsterdamse Siemens Combino en een Haagse Bombardier Flexity Swift A32, die een jaar later de proefritten op het spoorvak Gouda - Alphen aan de Rijn zou gaan uitvoeren. Die proeven zouden uiteindelijk bewijzen dat trams probleemloos op Nederlands spoor kunnen rijden. De Regio Groningen-Assen zegt op de manifestatie dat de aanleg van het nieuwe OV-netwerk binnen vijf jaar moet zijn begonnen.

## 2003

**20 januari:** De versnelde aanleg gaat niet door. Er komt vanuit de Regio Groningen-Assen geen extra geld bovenop de (al sinds 1999 aanwezige) 36 miljoen Euro. Die vindt dat het geld van het Rijk moet komen. De totale kosten worden nog steeds op 340 miljoen Euro geschat. Het is een tegenvaller voor Stad en Provincie Groningen; die wilden alvast beginnen en daarvoor hadden ze dit geld nodig. Er werd

inmiddels (*achteraf terecht*) rekening gehouden met de mogelijkheid dat het Rijk onvoldoende zou kunnen of willen bijspringen voor Kolibri.

**25 maart:** in Gouda gaat de lightrailproef RijnGouweLijn van start. Op het spoortraject Gouda – Alphen a/d Rijn worden de stoptreinen vervangen door trams van het type Bombardier Flexity Swift A32 (waarvan er één in november 2002 nog op de Grote Markt had gestaan). De proef werd genomen om twee redenen: ten eerste om te testen of heavyrail en lightrail van hetzelfde spoorvak gebruik konden maken en ten tweede om de bevolking voor te bereiden op de komst van de RijnGouweLijn.

*Anno 2012 is de RijnGouweLijn van de baan, maar aan de proef heeft het niet gelegen: die was geslaagd. De belangrijkste conclusie was dat, zowel technisch gezien als qua veiligheid, het gemengd verkeer van lightrail en heavyrail op het Nederlandse hoofdspoor geen onoverkomelijke problemen oplevert. De trams hebben tot 2009 op het baanvak gereden.*

**17 mei: Haags nee tegen Kolibri. Voorlopig einde aan de tramplannen.** Dit is een gevoelige slag voor de Stad en de provincie, maar ook voor de Regio Groningen-Assen, die zich zo langzamerhand begint af te vragen wat voor zin het samenwerkingsverband eigenlijk heeft als Den Haag toch niet wil meewerken.

Het kabinet is overigens net aangesteld; Minister De Boer is alweer weg (*Balkenende I viel na nog geen driekwart jaar*), minister Peijs is ervoor in de plaats gekomen.

**21 mei:** Verkeersverslaggever Frits Poelman plaatst een redactioneel opiniestuk in het Dagblad van het Noorden: *“Vergeet de tram en ga met de bus aan de slag”*. Poelman becommentarieert sceptisch de tramplannen en schampert dat de plannenmakers *“nu maar eens op moeten houden met dromen”* en dat ze het bereikbaarheidsprobleem met bussen aan moeten pakken.

**27 mei:** De Provincie Groningen neemt geen genoegen met het Haagse nee en stelt tot 2007 10 miljoen extra Euro beschikbaar voor Kolibri. De Provincie denkt dat als de regio 60 procent van de kosten voor haar rekening neemt, het Rijk de rest zal bijleggen. Ook noordelijke Kamerleden stellen vragen aan Peijs over het Haagse nee. Bovendien wordt er voor het eerst gesproken over het verkopen van de Essent-aandelen, ten behoeve van Kolibri.

*De verbolgenheid en vastberadenheid ten spijt gaan de openbaar vervoerplannen in de ijskast en komen daar de volgende twee jaar ook niet meer uit.*

## 2004

*Er wordt nauwelijks meer over Kolibri gepraat, maar des te meer over de Zuiderzeelijn. Het kabinet spreekt in eerste instantie expliciet zijn steun uit aan deze spoorlijn. De Tweede Kamer begint echter steeds harder te twijfelen. Daar gebeurt in eerste instantie niets mee, maar in december verschijnt het vernietigende rapport-Duivesteijn, die de Zuiderzeelijn niet rendabel noemt. Het zou nog drie jaar duren voor de lijn definitief wordt geschrapt en het geld in de vorm van het RegioSpecifiek Pakket alsnog naar het Noorden (en daarmee ook naar de RegioTram) zou gaan.*

*In 2004 wordt ook een onderzoek gehouden waaruit blijkt dat forensen wel degelijk zitten te wachten op de verbetering van het OV. Het zou leiden tot een studie die zou uitmonden in de revitalisering van Kolibri middels de visie “Een Drukke Van Belang” – het startpunt van het project RegioTram.*

**21 mei:** Actualisatie RegioVisie Groningen-Assen 2030. De Zernike-tramlijn blijft onderwerp van aandacht. De aanlegkosten worden geraamd op 95 miljoen Euro. Een nieuwe studie moet binnen een jaar duidelijk maken of een tram de beste oplossing is voor de enorme dagelijkse vervoersstromen op deze route.

*(Deze studie zal uiteindelijk resulteren in de nota “Een Drukke van Belang”).*

**6 juli:** De provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen richten samen het OV-Bureau Groningen-Drenthe op. Dit bureau verzorgt voortaan gezamenlijk het openbaar vervoer in de provincies Groningen en Drenthe. Het bestuur bestaat uit de wethouder van verkeer van de gemeente Groningen en de gedeputeerden van verkeer van de twee provincies.

## 2005

*De kabelbaan wordt voor het eerst genoemd, evenals Wubbo Ockels' superbuis (als alternatief voor de Zuiderzeelijn). In juni haalt de Tweede Kamer een streep door de ZZL, maar het zou nog anderhalf jaar duren voor het Noorden zich daarbij zou neerleggen.*

**2 april:** de kabelbaan maakt zijn entree als serieus alternatief. Het VCC (Vervoers- en Coördinatiecentrum) had het plan oorspronkelijk als 1-aprilgrap(!) uitgewerkt, maar begonnen er echt wat in te zien. De gondelbaan (aangeduid als "Martinibaan") zou voor 30 miljoen Euro aangelegd kunnen worden en wordt als alternatief van de tram in de markt gezet. Argumenten voor de kabelbaan zijn het positieve effect op het milieu, de goedkope aanleg en exploitatie, de geringe geluidsoverlast, de grote verkeersveiligheid en de hoge capaciteit.

**5 april:** de in april 2004 genoemde studie naar de tram/superbus gaat van start. Wethouder Schuiling vindt de kabelbaan geen serieus alternatief en wil weten welk vervoermiddel het beste op het Zernike-traject kan gaan rijden. Er wordt nu gesteld dat de aanleg pas in 2010 kan beginnen. De kosten van het onderzoek zullen 395.000 Euro bedragen.

*Opvallend: het is niet Karin Dekker die de term 'sexy tram' introduceerde, maar Koen Schuiling. In een interview met het Dagblad van het Noorden zegt hij over de tram: "... en het is ook een beetje sexier dan de bus."*

**6 juli:** Wethouder Smink heeft "warme aandacht" voor een busloze Grote Markt. Het referendum Grote Markt is net geweest en hieruit is duidelijk geworden dat veel Groningers af willen van de bus in het stadshart. GroenLinks is ervan overtuigd dat dat alleen kan met een tram.

**3 december:** B&W spreken expliciet hun steun uit voor de tram in plaats van een trolleybus. Dit op vragen van de Stadspartij, die om een onderzoek had gevraagd of de trolleybus geen alternatief is.

## 2006

**1 februari : het rapport Een drukte van Belang wordt gepresenteerd. Hierin staat een gedetailleerd plan voor het aanleggen van een hoogwaardig openbaar vervoer corridor door de binnenstad.** In het rapport worden drie kandidaat-systemen voor het bedienen van een dergelijke corridor vergeleken: de superbuis (dubbelgeleed), de bandentram en de (normale) stadstram. Het rapport spreekt de voorkeur uit voor een stadstram. Doorrijden over bestaand spoor wordt vooralsnog buiten beschouwing gelaten. De gemeente lanceert tevens de website <http://www.traminstad.nl> (inmiddels is dit domein gekaapt door een tramtegenstander). Deze site zou anderhalf jaar later vervangen worden door <http://www.regiotram.nl>.

**1 februari:** het ministerie van Economische Zaken tast in de buidel voor een onderzoek naar de kabelbaan. Het plan is inmiddels omarmd door tal van instellingen als de gemeente, Ikea, de GCC en de KvK.

**10 februari:** Opnieuw een negatief commentaar over de keuze voor een tram, afkomstig van de vaste verkeersredacteur van het Dagblad van het Noorden, Frits Poelman. Het stuk is getiteld "Tram in Stad: ouderwets, star en onnodig" en behandelt uitsluitend de nadelen van een tram en de voordelen van een bus. Het sceptische stuk is de opmaat hoe de krant zich zal houden tegenover de tram in het algemeen en het project RegioTram in het bijzonder.

*Poelman gelooft op dat moment heilig in de, toen al storingsgevoelige en inmiddels geflopte, superbuss Phileas.*

Twee weken later reageert wethouder Schuiling in dezelfde krant met de voordelen van de tram en de reden waarom het plan eigenlijk is ontstaan. Hij merkt daarbij op dat de tram twee soorten reacties oproept: of van fervente tramliefhebbers, of van notoire tramhaters.

*De lokale politiek is overigens nog lang niet zover dat zij zonder meer akkoord gaat. Zowel de SP als de PvdA vinden op dat moment nog dat er eerst de haalbaarheid moet worden aangetoond en dat er belangrijker projecten op til staan, zoals de zuidelijke ringweg.*

**23 maart:** Er zijn aanwijzingen dat de Tweede Kamer definitief een streep gaat zetten door de Zuiderzeelijn. Het Noorden probeert uit alle macht om het plan te redden en zegt toe maar liefst een miljard Euro bij te willen dragen.

**13 april:** het kabinet meldt te stoppen met de Zuiderzeelijn. Ook houdt ze de 2,73 miljard Euro, die anders naar het Noorden zou zijn gegaan, op zak. Het Noorden is woest en organiseert een demonstratie die in mei in Den Haag wordt gehouden. Deze maakt zoveel indruk dat de Zuiderzeelijn prompt weer terug op de agenda wordt gezet.

**1 september:** Het adviesrapport *“De Pragmatiek van Doorkoppeling”* wordt gepresenteerd door R. van der Bijl en A. Kuehn, lightrail-experts, in opdracht van de regio Groningen-Assen. Het rapport toont aan dat het concept van trams die doorrijden over bestaand spoor (inmiddels aangeduid met *regiotram*), zich in twintig jaar tijd sterk heeft ontwikkeld. De ervaringen met regiotrams in Karlsruhe en Saarbrücken zijn positief en ook Kassel, Alicante en Mulhouse zijn bezig met het introduceren van een regiotram. Het rapport toont ook aan dat Groningen een erg geschikte stad is om een regiotram te introduceren, door zijn centrale ligging, zijn status van regionaal centrum, zijn kleine binnenstad en zijn uitgebreide spoornetwerk van en naar de regio.

*Het oorspronkelijke idee van een tram die door kan rijden over bestaand spoor, al in 1996 geopperd, wordt met dit rapport nieuw leven ingeblazen.*

**7 november:** Wethouder van verkeer Dekker, die in dit jaar het stokje overnam van Koen Schuiling, stelt de raad voor om geen stadstram, maar een regiotram aan te leggen en daarmee het plan waar Schuiling jarenlang voor heeft gevochten, alsnog ten uitvoer te brengen. Dit naar aanleiding van een excursie van Groninger politici (van Stad en provincie) aan een aantal tramsteden, waaronder Valenciennes. De raad heeft overigens nog geen besluit genomen over de tram.

**15 december:** De Stuurgroep Regio Groningen-Assen wijst definitief het concept RegioTram aan als oplossing voor de binnenstadse bereikbaarheidsproblemen.

## 2007

**1 januari:** de notitie *De Eerste Lijn Moet Raak Zijn* wordt gepubliceerd. Dit stuk komt ook daadwerkelijk in de gemeenteraad – de eerste keer dat de gemeenteraad officieel een beslissing gaat nemen over het al dan niet aanleggen van een tramlijn!

**11 januari:** B&W besluit om door te gaan met de tram.

**24 januari:** de raadscommissie Beheer en Verkeer van de Stad wil drie miljoen Euro ter beschikking stellen aan de oprichting van het projectbureau RegioTram. De verwachting is dat de tramlijn Hoofdstation – Zernike in 2014 gaat rijden. De tramlijn zal 150 miljoen Euro kosten; de stad steekt er maximaal 50 miljoen Euro in, de regio 20 miljoen. De rest van het geld moet van het Rijk komen.

## De RegioTram

### De start van het project

#### 2007

**21 februari :** De definitieve begindatum van het project Regiotram: de gemeenteraad van Groningen gaat unaniem akkoord met het plan. Ook de provincie keurt het plan goed. Er wordt definitief drie miljoen Euro uitgetrokken voor het opstarten van het project (zie 24 januari).

De voorgestelde eerste lijn is van Zernike via een tal van nog nader te onderzoeken trajecten naar het Groninger Hoofdstation. Verder wil het project de lijnen Hoofdstation – Meerstad, Hoofdstation – Martinizekenhuis en Hoofdstation – Kardinge bestuderen. Later wordt er ook een tramlijn naar het Europapark aan toegevoegd, die echter eind 2008 wordt geschrapt wegens een vermeend tekort aan reizigers.

*Het is dan op de kop af tien(!) jaar geleden dat het tramplan het levenslicht zag met de notitie “De Bereikbare Stad Leefbaar”. Om aan te geven hoe lang het allemaal heeft geduurd: het was in tien jaar tijd **de eerste keer** dat er een officiële beslissing werd genomen over dit plan!*

**6 maart:** De Camera-bioscoop in Groningen wordt voorzien van miniatuurtrams en een levensgrote poster van een Brusselse lagevloertram.

**23 maart:** B&W geeft aan niets te zien in een kabelbaan voor de Stad.

**4 april:** Er komt tóch een vervolgonderzoek naar de kabelbaan, omdat de gemeenteraad de opstelling van B&W omtrent de kabelbaan te voorbarig vindt. GroenLinks en de SP nemen het kabelbaanidee niet serieus, maar de rest van de raad wel.

**14 mei:** De Partij voor het Noorden, bij monde van econoom Jan Oosterhuis, dient een alternatief in voor de RegioTram, namelijk een spoorlijn naar het Zernike-complex. De lijn moet ter hoogte van de noordelijke ringweg aftakken van de spoorlijn naar Sauwerd. Er zou 2,5 kilometer spoor moeten worden bijgebouwd en natuurlijk een station. Het provinciebestuur ziet er echter niets in; ze wijst erop dat in het vooronderzoek al een dergelijke spoorverbinding de revue heeft gepasseerd en is afgevalen als alternatief.

**9 juli:** De werkgroep Kabelbaan zet het plan voorlopig in de ijskast. De tegenwerking van B&W Groningen doet de planmakers afzien van verdere ontwikkeling.

**18 september:** Het Projectbureau RegioTram gaat officieel van start. Onder leiding van Menno Olman gaan de 12 projectmedewerkers en adviseurs aan de slag om het tramplan uit te werken.

**1 oktober:** Inmiddels is het duidelijk dat de Zuiderzeelijn toch zal worden afgeblazen. De drie provincies gaat met elkaar om de tafel om te bespreken hoe het geld wat ter compensatie van de Zuiderzeelijn verwacht wordt, zal worden aangewend. Deze bijeenkomst heet het “Pact van Joure”. In deze besprekingen wordt de RegioTram wel gesteund, een tramlijn tussen Groningen en Assen niet.

**12 oktober:** Het kabinet, onder minister Eurlings, trekt inderdaad de stekker uit de Zuiderzeelijn.

**12 oktober:** De gemeente heeft haar financiële aandeel in de RegioTram rond.

**29 november:** de Tweede Kamer haalt ook een streep door de Zuiderzeelijn, die per deze datum definitief van de baan is. De Tweede Kamer stelt ter compensatie 2,16 miljard Euro ter beschikking aan het Noorden in de vorm van het RegioSpecifiek Pakket (RSP).

*Het oorspronkelijke bedrag wat was gereserveerd voor de Zuiderzeelijn was 2,73 miljard Euro.*

## 2008

**1 januari:** de anti-tramwebsite [www.tramgroningen.nl](http://www.tramgroningen.nl) wordt gelanceerd door de in de Oosterstraat wonende ondernemer Björn Mulder. Deze zal zich later ook opwerpen als woordvoerder voor de bewoners en ondernemers van de Oosterstraat in hun gesprekken met het trambureau, die mede daardoor moeizaam zullen verlopen.

**8 februari:** het projectbureau RegioTram presenteert de mogelijke routes van het Hoofdstation naar Zernike. Er zijn drie tracé's uitgewerkt:

- **Binnenstadvariant(en):** Hoofdstation - Hereplein – Heerestraat/Gelkingestraat/Oosterstraat – Grote Markt – Ebbingestraten/Boterdiep/Bloemsingel – Noorderstation – Kastanjelaan – Eikenlaan – Zonnelaan – Zernike. Het is nog niet duidelijk via welke straten de tram in de binnenstad zal rijden. Ook is mogelijk dat de tram op de heenweg via een andere straat gaat dan terug; iets wat bij de vroegere Groninger tram (1926 – 1949) ook het geval was.
- **Diepenringtracé:** Hoofdstation – Hereplein – Zuiderdiep – Kattendiep – Schuitendiep - Turfsingel – Boterdiep - (de verdere route van de Binnenstadvariant)
- **Weststrandtracé:** Hoofdstation – (via het spoor naar Sauwerd) – Zonnelaan – Zernike. Deze variant wijkt af van het plan van de Partij voor het Noorden omdat de tram al bij de Zonnelaan aftakt en als tramlijn verder naar Zernike gaat.

Overigens blijft het plan van de PvhN ook in beeld als “vierde alternatief”.

De Partij voor het Noorden is blij verrast dat hun alternatief serieus wordt overwogen door het projectbureau. Het UMCG is niet tevreden; zij hadden graag als eerste een aansluiting op de tram gewild of dat er een route dichters langs het ziekenhuis was gegaan.

**20 april:** De Groninger City Club stelt voor om een tramstation onder de Grote Markt of het Groninger Forum te bouwen.

**23 april:** Provinciale Staten van Drenthe wil unaniem alsnog een ‘snelle tram’ tussen Assen en Groningen. Niet via bestaand spoor, maar via een nieuwe tramlijn via Vries en Eelde. De lijn zou kunnen aansluiten op de geprojecteerde lijn naar het Martini ziekenhuis. In de besprekingen voor het verdelen van de RSP-gelden kwam de regiotram naar Assen niet meer voor, maar de PvdA diende een motie in om deze terug op de agenda te krijgen. Deze aanleg zou in 2020 moeten beginnen.

*Het idee van een dergelijke tramlijn is niet bepaald nieuw; al in 1918 waren er vergevorderde plannen voor een stoomtramlijn tussen Assen en Groningen via Vries, Yde, Glimmen en Haren. De EDS (Eerste Drentsche Stoomtramwegmaatschappij) opende dat jaar de lijn Coevorden-Assen met het oog op een Drentse noord-zuid stoomtramlijn. Om onduidelijke redenen is de stoomtramlijn naar Groningen er nooit gekomen.*

*Het plan voor een regiotram naar Assen zou uiteindelijk in het Raamwerk Regiorail sneuvelen; de afstand bleek te groot en het aantal stopplaatsen te klein. Wel zou Assen een extra treinen krijgen; er is lange tijd zelfs sprake van een extra spoorlijn om ‘de andere kant van Assen heen’ (bij Kloosterveen).*

**1 mei: Het RegioTram Schetsboek verschijnt.** Dit is het eerste officiële document van het projectbureau RegioTram en geeft informatie over de RegioTram, aangevuld met de uitnodiging aan bevolking en bedrijfsleven om ideeën aan te dragen voor de uitvoering.

**23 mei:** De website [www.regiotram.nl](http://www.regiotram.nl) wordt gelanceerd als de officiële website van het Projectbureau RegioTram.

**28 mei:** De eerste tramkrant wordt huis-aan-huis verspreid. De krant legt uit wat de tramplannen zijn en waarom er voor de tram is gekozen.

**1 juni:** VVD-raadslid Joost van Keulen wil zich nog niet vastpinnen op een regiotram en draagt als alternatief het ULTRA vervoerssysteem aan dat op dat moment op het vliegveld London Heathrow wordt aangelegd. ULTRA, wat staat voor Urban Light TRANsport, is een systeem van onbemande gondels op een vaste betonnen baan. De voertuigjes kunnen vier passagiers dragen.

**5 juni: start van de driedaagse manifestatie “Stap in, denk mee” in de Martinikerk.** De bevolking wordt uitgenodigd om ideeën in te dienen over de RegioTram. Voor de manifestatie wordt de in groenzwart gestoken RandstadRail-tram 4025, een Alstom RegioCitadis, op de Grote Markt tentoongesteld. De manifestatie bestaat uit een tentoonstelling, een ideeënbord, een debat en een 3D-presentatie van de eerste tramlijnen. De manifestatie wordt bezocht door dik 3000 mensen, die in merendeel de regiotram wel zien zitten.

**23 juni:** De provinciale D’66 gooit een balletje op voor een waterbus in plaats van een tram naar Meerstad. Statenlid Piet de Vey Mestdagh benadrukt met het idee tevens het belang van alternatievenonderzoek.

**25 juni:** De VVD dient in de gemeenteraad een motie in voor nadeelcompensatie van middenstanders in straten waar een tram komt. De motie sneuvelt (het is op dat moment nog niet eens zeker waar de tram langs zal rijden) maar de nadeelcompensatie wordt later wel degelijk opgenomen in het project.

**12 juli:** De Fietsersbond laat weten kritisch de tramplannen te volgen (maar niet per definitie tegen te zijn). Ze richten wel hun pijlen op de Oosterstraat, die volgens hen ook zonder fietspaden erg gevaarlijk voor fietsers zal worden.

**22 juli:** Stadgers leveren 13 alternatieve routes aan voor de tram. De meeste routes gaan over de Grote Markt of er vlak langs. In de zomer van 2008 worden veel voorlichtings- en discussiebijeenkomsten gehouden om het publiek kennis te laten maken met de tramplannen.

**9 oktober:** Het UMCG presenteert het idee voor een tramlijn die langs het ziekenhuis voert:

Hoofdstation – Zuiderpark – Verlengde Oosterstraat – Rademarkt – Steentilstraat – Damsterdiep – Oostersingel (UMCG) – Vrydemalaan – Oosterhamrikkade – Kardingse

Dit plan zou later uitmonden in lijn 2 (die qua binnenstadroute nog zou wisselen met lijn 1).

**19 november:** Wethouder Dekker geeft aan dat er geen tramlijn komt tussen binnenstad, UMCG en station Europapark. De lijn zou te weinig reizigers opleveren. Een argument voor deze route was dat de tram vanuit de regio gemakkelijker de spoorweg had kunnen verlaten bij het Europapark dan bij het Hoofdstation.

**28 november:** De stichting Vrienden van de Stad keert zich tegen een tramtracé door de binnenstad. De stichting concludeert dat een tramlijn teveel ruimte zou innemen in de binnenstad en pleit in plaats daarvan voor meer bussen. De tramlijn naar het UMCG ziet de stichting daarentegen wel zitten.

*Het is dan nog niet algemeen bekend (en is dat nog steeds niet) dat bussen meer ruimte nodig hebben om te manoevreren dan trams.*



**1 december: Het Raamwerk RegioRail wordt uitgebracht.** Dit is het kerndocument voor het openbaar vervoersbeleid op de lange termijn in de Regio Groningen-Assen. Het legt de nadruk op de twee hoofdvervoersmiddelen: trein en tram. Basis voor het document is de rapportage **Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen 2030** uit 2006, die een maatregelenpakket voorstelt voor bereikbaarheid en (openbaar) vervoer binnen de regio.

Het Raamwerk RegioRail gaat uit van twee fasen. De eerste fase, van 2010 – 2020, bestaat uit het investeren in bestaand spoor, het uitbreiden van het spoornet (Groningen – Veendam, Groningen – Heerenveen), het doorkoppelen van de treindiensten bij het Hoofdstation, de aanleg van het station Europapark en de aanleg van de eerste twee tramlijnen. Tot grote vreugde van het UMCG wordt in het Raamwerk bekendgemaakt dat tramlijn 2 via het UMCG naar Kardinge zal gaan en zo snel mogelijk na lijn 1 zal worden aangelegd. *Later werd besloten om de twee tramlijnen tegelijkertijd aan te leggen, omdat het veel gunstiger bleek de twee lijnen direct aan te leggen dan na elkaar.*

De tweede fase is de doorkoppeling naar de regio. Trams moeten via het bestaande spoor de stations binnen de agglomeratie Groningen gaan bedienen. Zuidhorn, Bedum, Winsum, Hoogezand Sappemeer en Leek (mits de spoorlijn naar Heerenveen wordt aangelegd) zijn de plaatsen waar de Regiotram naartoe gaat rijden. Het Raamwerk laat het idee los van een regiotram naar Assen; de afstand is daarvoor te groot en de route kent te weinig tussenliggende haltes om rendabel te zijn. In plaats daarvan zullen er meer stoptreinen gaan rijden tussen Assen en Groningen.

*De notitie wordt pas op 11 februari 2009 gepubliceerd omdat men wou wachten tot ook het Voorkeustracé voor lijn 1 en (vooral) de eerste kostenraming voor de twee tramlijnen voltooid waren. Voor het eerst wordt het bedrag 300 miljoen voor twee tramlijnen genoemd met een jaarlijks tekort van 2,2 miljoen Euro op de exploitatie. Later zal dit bedrag kleiner worden en zelfs resulteren in een jaarlijks exploitatie-overschot.*

**10 december: het Voorkeustracé Eindrapport wordt uitgebracht, waarbij bekend wordt dat lijn 1 via de binnenstad zal gaan.** Het rapport behandelt de verschillende varianten en de voor- en nadelen van elke variant.

Het voorkeustracé:

Hoofdstation – Hereplein – Heerestraat – Zuiderdiep – Oosterstraat - Grote Markt – Kreupelstraat – Maagdenbrug – Turfsingel – Boterdiep - Nieuwe Ebbingestraat – Noorderstationsstraat – Kastanjelaan - Eikenlaan - Zonnelaan – Zernike Science Park.

Haltes worden voorzien aan het Zuiderdiep, de Grote Markt, het Boterdiep, de Korreweg, het Noorderstation, het Winkelcentrum Selwerd, het Winkelcentrum Paddepoel, de Ringweg en tweemaal op Zernike.

Voor de tramlijn moeten Glauvé aan de Hereweg en een deel van de Eikenlaanflat verdwijnen. Ook moet in eerste instantie het pand van sigarenboer Homan op de hoek van het Zuiderdiep sneuvelen, hoewel in latere uitwerkingen blijkt dat deze gespaard kan worden. Verder zijn er geen 'extreme' ingrepen of kunstwerken nodig, behalve een verbreding van de Maagdenbrug en een versteviging van de Turfsingel kadewand.

*Ook deze notitie zou pas op 11 februari 2009 worden gepubliceerd, omdat pas toen de kostenraming klaar was.*

**15 december:** De VVD organiseert een debat over de kabelbaan. Volgens de partij is de kabelbaan een prima aanvulling op de tram, vooral op plaatsen waar deze niet zal komen (zoals het Europapark).

## 2009

**12 januari:** De provincie Groningen verkoopt zijn aandelen Essent aan het Duitse RWE, waardoor de provincie in één klap ruim een half miljard Euro rijker is. Dit geld zal later onder meer worden gebruikt voor de bijdrage van de Provincie aan het project RegioTram.

**16 februari:** Er wordt een informatieavond georganiseerd in Huize Maas, speciaal voor ondernemers aan het voorkeustracé. De Oosterstraat maakt zich zorgen over het geplande dubbelspoor door hun straat en zou graag de fietsers, die in de plannen zouden verdwijnen en door de Gelkingestraat geleid zouden worden, behouden.

**23 februari:** Start inspraak lijn 1.

**24 februari:** Raadslid Brouwer van de gemeente Delfzijl geeft aan graag de regiotram te willen om de Eemsdelta goed te kunnen bedienen. Het argument dat de regiotram tot maximaal 15km buiten de Stad kan komen, vindt hij onzin.

**26 februari:** In het Dagblad van het Noorden verschijnt een opiniestuk van de directeur van het projectbureau RegioTram, Menno Olman. In het artikel weerspreekt hij enkele onwaarheden, overdrijvingen en suggestieve foto's die de krant een dag eerder had geplaatst en verzoekt de redactie om zich voortaan aan de juiste feiten te houden.

*Het is één van de weinige keren dat het projectbureau direct reageert op fouten of negativisme in de media. Vooral het Dagblad van het Noorden plaatst in die tijd opmerkelijk veel artikelen waar de tram er bekaaid vanaf komt. De krant zou dit in de toekomst ook blijven doen. Lezersbrieven, opiniestukken en interviews met experts hellen opvallend vaak (maar niet altijd) naar de negatieve kant over.*

**26 februari:** Twee ondernemers in de Oosterstraat trachten door middel van twee maquettes aan te tonen dat dubbelspoor in de straat niet past, of tenminste voor problemen kan zorgen voor (vooral) laad- en losverkeer. De eigenaren van meubelzaak Lade maken de maquettes 2,65m breed.

Andere ondernemers betogen dat de regiotram geen tram maar een trein is. In de Oosterstraat (en de rest van de Stad) zou dit idee lange tijd blijven leven, vaak gevoed en versterkt door de tegenstanders van de tram. Toch zijn de meeste ondernemers (inclusief de maquette-makers) niet per sé tegen de (regio-)tram. Wel is het merendeel van mening dat dubbelspoor niet gewenst is.

*Uiteindelijk zou het projectbureau overstag gaan om een deel van het tracé in de Oosterstraat in strengelspoor te leggen, zodat er meer ruimte ontstaat voor wandelaars en laad- en losverkeer. Daardoor verviel wel de halte in de Oosterstraat.*

**5 maart:** Het projectbureau RegioTram organiseert zeven wijkbijeenkomsten om de plannen te presenteren aan de bevolking.

**16 maart:** Inspraakavond voorkeustracé lijn 1. Een kleine 130 mensen wonen de bijeenkomst in de Oosterpoort bij.

**8 april:** De bewonersorganisatie Beijum stuurt een brief naar B&W waarin zij aangeeft liever de bus dan de tram te willen. De brief, die overigens lang niet door alle Beijumers gesteund wordt, stelt onder andere dat verplicht overstappen als een groot bezwaar wordt gezien.

**13 mei:** Publicatie inspraakrapport voor lijn 1. De versnelde aanleg van lijn 2 wordt in dit rapport genoemd en zal uiteindelijk leiden tot de beslissing de beide lijnen tegelijk aan te leggen. Ook wordt in dit rapport duidelijk dat een deel van de dubbele trambaan door de Oosterstraat wordt vervangen door strengelspoor.

**15 mei:** Winkeliers in de Oosterstraat voelen zich *“ernstig geschoffeerd”* omdat het projectbureau Regiotram geen aanpassingen heeft gedaan aan het tracé in de Oosterstraat. Woordvoerder Menno Drent schrijft dit in een boze brief aan B&W.

**16 mei:** De Stadspartij lanceert een alternatief voor de tram: een trein naar Zernike. Dit plan, een variant van het plan van de Partij voor het Noorden uit 2007, zou een stuk goedkoper moeten zijn dan de RegioTram.

*Om redenen ook al genoemd voor het PvhN-alternatief, werd dit plan uiteindelijk afgewezen. Het plan laat tevens zien dat de Stadspartij moeite heeft met de nut en noodzaak van de regiotram en het bereikbaarheidsprobleem van de Groninger binnenstad.*

**29 mei:** De ondernemers van de Oosterstraat organiseren een protestactie tegen de komst van de tram. Met huurbusjes en met afzettingen bezetten zij de straat.

**17 juni: de gemeenteraad gaat definitief akkoord met het tracé van tramlijn 1:** Hoofdstation – Glauvéterrein/Stationsstraat (via een lus) - Heereweg – Heerestraat – Zuiderdiep – Oosterstraat – Grote Markt – Kreupelstraat – Schuitendiep – Boterdiep – Nieuwe Ebbingestraat - Noorderstationsstraat - Kastanjelaan – Eikenlaan – Zonnelaan – Zernike. De raad gaat tevens akkoord met het ontwikkelen van tramlijn 2 naar Kardinge. De exacte route van die lijn is dan nog niet bekend. Op de Stadspartij na is het akkoord unaniem.

**17 juni: de VVD presenteert de Translohr als alternatief.** De partij gaat wel akkoord met het voorkeurstracé, maar wil daar een bandentram laten rijden omdat die volgens hen goedkoper is aan te leggen dan een *“brede regiotram”*. Doorrijden over bestaand spoor kan met een Translohr niet, maar dat hoeft geen beperking te zijn omdat de Translohr volgens de VVD goedkoop is in te passen in het bestaande wegennet.

**11 september:** Het projectbureau organiseert zeven buurtsessies over het Voorlopig Ontwerp van het tracé van lijn 1. De buurtsessies zijn voor de buurten waar de tram langs komt, hoewel iedereen welkom is. Ook deze bijeenkomsten worden maar matig bezocht.

**1 oktober: het schetsboek lijn 2 verschijnt.** In het document zijn de ins en outs van lijn 2 op een rij gezet. De bestemmingen waar de tram moet langsgaan, liggen vast: Van het Hoofdstation via UMCG naar Kardinge. Voor het tracé van het Hoofdstation naar het UMCG wordt gedacht aan een lijn die de route van lijn 1 volgt tot het Zuiderdiep en vanaf daar het volgende tracé volgt: Steentilstraat/Kattendiep (of beide) – Damsterdiep - Oostersingel/Petrus Camperssingel - UMCG. Voor de route van UMCG naar Kardinge wordt gedacht aan de Oostersingel of de Petrus Camperssingel en een route langs het Oosterhamriktracé of door de Oosterparkwijk, langs de nieuw aan te leggen Vrydemalaan.

**7 oktober:** De Stadspartij keert zich definitief tegen de tram. De partij meldt niet te geloven in de goede bedoelingen van het stadsbestuur en weet zeker dat de plannen gaan uitlopen op een mislukking, zonder daarbij aan te geven waarom.

*Deze nogal non-conformerende en wantrouwende houding heeft tot gevolg dat de Stadspartij actief weigert de gepubliceerde stukken serieus (tot zich) te nemen, waardoor ze qua projectkennis hopeloos*

*achterop zou raken bij de rest van de raad. Deze houding, die overigens lang niet alleen op de tram van toepassing is, zal de Stadspartij een jaar later vijf zetels opleveren in de gemeenteraad, maar het zal de partij tegelijkertijd in een politiek isolement brengen.*

**12 oktober:** Opnieuw wijkinformatiebijeenkomsten, deze keer voor lijn 2. Opnieuw worden de bijeenkomsten niet druk bezocht.

**13 oktober:** De manifestatie voor lijn 2 gaat van start in de Martinikerk. Ook worden er excursies langs het tracé georganiseerd. De manifestatie, waar o.a. een 3D-plattegrond en een film van lijn 2 zijn te zien, wordt door 2600 mensen bezocht. Ook gaat de inspraakperiode voor de tracékeuzes voor lijn 2 van start.

**19 oktober:** de bewoners van de Zonnelaan komt bijeen om de impact van de tram op hun straat te bespreken. De bijeenkomst, die feitelijk alleen voor de VVE's van de betreffende flats en appartementencomplexen aan de Zonnelaan is bedoeld, wordt overdreven breed uitgemeten in sommige media. Dit tot ergernis van de bewoners, die het gevoel hebben voor klagers en mopperaars te worden aangezien.

**29 oktober:** de Stadspartij lanceert een vragenbarrage over de tram. Ze gaan opzichtig in de fout door een opmerking over een, nooit verschenen, stuk in de krant over de instemming van Provinciale Staten die een formaliteit zou zijn. Voorman Robert Prummel biedt hier later zijn excuses voor aan.

**20 november:** *GroningerTram.Com wordt opgericht, als positief geluid tegenover de toenmalige onevenwichtig negatieve berichtgeving over de RegioTram op websites en (in mindere mate) de media.*

**26 november:** Goudappel Coffeng publiceert in opdracht van het Projectbureau RegioTram het rapport "*De bus als alternatief voor de tram in het Raamwerk RegioRail*" (kortweg het **Busknopenmodel**). Hierin wordt geprobeerd om een zo goed mogelijk openbaar vervoernetwerk met alleen bussen te realiseren. Hoewel de investeringen ongeveer de helft bedragen van de twee geplande tramlijnen in de Stad, liggen de exploitatiekosten aanzienlijk hoger.

## 2010

**12 januari:** De SP voert actie voor de tram. Met huis-aan-huisbrochures leggen zij uit waarom ze voorstander zijn van de RegioTram.

*2010 was een verkiezingsjaar voor de gemeenteraad.*

**13 januari:** De Stadspartij en de PvhN trekken de resultaten en de opbouw van het busknopenmodel in twijfel.

**25 januari:** De VVD presenteert opnieuw hun alternatief de Translohr, een bandentram met één geleiderail. De partij betoogt dat er geen of minder speciale fundering nodig is en dat de baan beter geschikt is voor fietsers.

*Beide argumenten zijn in de praktijk onwaar gebleken in de steden waar een Translohr rijdt. Bovendien blijken bandentrams vooral de nadelen van bus en tram te verenigen, in plaats van de voordelen. Het concept bandentram is inmiddels dan ook vrijwel mislukt: er zijn enkele steden waar het concept werkt, maar andere steden, zoals Caen in Frankrijk, vervangen hun bandentram door een gewone tram.*

**31 januari:** Er wordt besloten om het Voorlopig Ontwerp van lijn 1 alsnog ter inspraak voor te leggen aan de bevolking, evenals het voorkeurstracé van Lijn 2. Dit komt omdat er wat wijzigingen zijn ten opzichte van het originele voorkeurstraject. *(Zie 12 februari 2009)*

**12 februari: Het Voorlopig Ontwerp lijn 1 en het Voorkeurstracé lijn 2 worden gepresenteerd.** Hierbij wordt de **koppelingsvariant** van Stadler John Veldman (Bewonersorganisatie Beijum) geïntroduceerd: lijnen 1 en 2 gaan ten noorden van de binnenstad niet langer bij elkaar langs maar ontmoeten elkaar weer op de Bloemsingel. Hierdoor vervalt het traject over de Turfsingel, dat erg moeilijk inpasbaar zou zijn geweest wegens o.a. de ruime bocht, die een nieuwe brug en kadewand tot gevolg zou hebben gehad. Er komt een nieuw traject door de W.A. Scholtenstraat.

Ook wordt bekend gemaakt dat de tracés van de lijnen 1 en 2 worden omgedraaid voor het gedeelte Zuiderdiep - Bloemsingel. Lijn 1 zal het Kattendiep, het Damsterdiep, de Oostersingel en het UMCG aandoen; lijn 2 de Oosterstraat, de Grote Markt, de Kreupelstraat en de W.A. Scholtenstraat. Vanaf de Bloemsingel is er nog geen beslissing genomen of lijn 2 via het Oosterhamriktracé of via de Vrydemaweg zal gaan.

In de Oosterstraat komt strengelspoor vanaf de kruising Oosterstraat/Kleine Peperstraat tot de Grote Markt. Hierdoor vervalt wel de halte.

**15 februari:** VVD-fractievoorzitter Betty de Boer meldt dat ProRail nooit zal toestaan dat er een regiotram over bestaand spoor zal gaan rijden. Een dag later zegt de wethouder Dekker dat ProRail haar heeft verzekerd dat het wel kan. In tegenstelling tot De Boer heeft Dekker een brief van ProRail die haar standpunt ondersteunt.

**18 februari:** Manifestatie RegioTram in de Martinikerk. De laatste plannen voor lijnen 1 en 2 worden toegelicht. Opnieuw was er weinig belangstelling.

*De weinige bezoekers aan manifestaties en bijeenkomsten laten zien dat het projectbureau er weliswaar alles aan doet om de bevolking in te lichten, maar dat de RegioTram niet of nauwelijks leeft onder de Groningers. De tram bevindt zich dan ook nog slechts in de planfase.*

**22 februari:** inspraak voor het Voorlopig Ontwerp lijn 1, het voorkeurstracé voor lijn 2 en de koppelingsvariant begint.

**27 februari:** De Stadspartij “vindt” een interne RO/EZ notitie en verdenkt openlijk het projectbureau ervan een te rooskleurig beeld te schetsen over de RegioTram. Het stuk blijkt een concept te zijn van een advies van RO/EZ, dat al verwerkt is in de uiteindelijke rapporten.

**3 maart:** De Stadspartij dreigt naar de rechter te stappen om openbaarmaking van ambtelijke stukken omtrent de RegioTram af te dwingen. Enige dagen later doet B&W echter zelf aangifte wegens het lekken van een vertrouwelijk stuk naar de Stadspartij.

**3 maart:** Gemeenteraadsverkiezingen. Tram (en Forum) blijken maar weinig invloed te hebben gehad op het stembeeld, die voornamelijk wordt bepaald door de landelijke trend. De traditionele partijen leveren in, de SP verliest, de VVD en lokale partijen winnen. Er blijft ruime steun voor de RegioTram.

**8 maart:** Er wordt een reeks informatiebijeenkomsten georganiseerd over het tracé van lijn 2.

**12 maart: Railvisie Drenthe 2040 wordt gepresenteerd door de Provinciale Staten van Drenthe.** In deze visie wordt opnieuw gepleit voor een RegioTram Groningen-Eelde-De Punt-Vries-Assen. Verder wil de provincie een regiotram naar Roden en een regiotram naar Gieten, over een nieuw aan te leggen spoorweg van Groningen naar Emmen langs de N34.

**7 april:** Het VVD-alternatief voor de RegioTram, de Translohr, wordt op het provinciehuis gepresenteerd.

**18 mei:** Besluiten over de tram in colleges B&W en GS van Groningen worden uitgesteld tot na de vakantie; de stukken zijn nog niet klaar omdat de koppelingsvariant wordt geïmplementeerd in de tramplannen en omdat er een extra risicoanalyse wordt uitgevoerd.

**25 mei:** Gedeputeerde Staten van de Provincie Groningen wijst de Translohr af.

**12 juli:** Opnieuw uitstel beslisvorming. Het definitieve plan komt niet op tijd af.

**30 juli:** De Stadspartij neemt het voor de Ramblas op het Kattendiep op; deze mag niet verdwijnen door de komst van de tram.

*In 2011 zal blijken dat voor de Ramblas genoeg plek overblijft.*

**23 augustus:** Stadje Kevin vd Laan schrijft eigenhandig een alternatief busplan. Hij stelt een nieuwe vervoersas voor van het Hoofdstation via de ringweg naar het Zernikecomplex.

**14 september: Publicatie “Second Opinion Risicoanalyse” en het rapport “De mogelijkheden van inzet van dubbelgelede bussen in het Raamwerk RegioRail” door het onderzoeksbureau Goudappel Coffeng.** De inzet van dubbelgelede bussen in plaats van trams op de geprojecteerde tramlijnen blijkt verbetering te bieden ten opzichte van voortzetting van de huidige situatie. Tegelijkertijd heeft het een stukken minder positief effect op de binnenstad dan de tram en blijkt ook de exploitatie duurder te zijn.

**15 september: Presentatie tramplannen. Publicatie Business Case, rapport “De RegioTram op Hoofdlijnen”, het inspraakrapport, de investeringsramingen en de exploitatieramingen.** Verder wordt het rapport “Doorrijden de Regio in”, de aanbestedingsmethode en een herzien kaartenboek (incl. koppelingsvariant) uitgebracht.

**24 september:** Zernike maakt zich zorgen om de trillingen en het elektromagnetisme van de tramlijn. Vooral het laboratorium SRON van het Zernike Institute for Advanced Materials vreest voor z'n meetapparatuur.

**9 oktober:** UMCG en enkele bewonersorganisaties maken protest tegen de keuze voor de Oosterhamrikbaan als voorkeustracé. Zij willen dat deze baan voor autoverkeer wordt opengesteld, zoals in de notitie “De Radiaal Wakker Gekust” uit 2003 werd voorgesteld. Een klein half jaar later zou de Professorenbuurt eenzelfde protest maken.

**9 oktober:** De provincie Drenthe en de stad Emmen gaan onderzoeken of een tramverbinding tussen Emmen en Groningen (die ook al in de Railvisie 2040 werd genoemd) tot de mogelijkheden behoort.

**13 oktober:** De Bewonersorganisatie Beijum pleit voor uitstel van de tram. De BOB, bij woorden van John Veldman (opvallend genoeg de ontwerper van de koppelingsvariant), benadrukt de nadelen voor de Beijumers en pleit voor het wachten met aanleggen tot de tram daadwerkelijk de regio inrijdt in 2020.

**13 oktober:** er ontstaat beroering omdat er een gat van 17,5 miljoen Euro in de financiering zit. Wethouder Dekker noemt het "een haar in de soep". Een 'rijkspot' die als gegarandeerd werd beschouwd, blijkt dat niet te zijn, waardoor de 17,5 miljoen Euro niet bij de inkomsten gerekend kan worden.

**20 oktober: De Groninger gemeenteraad gaat akkoord met de aanbesteding van het tramproject.** De VVD probeert de Translohr nog te promoten. Het ontdekte financiële tekort van 17,5 miljoen Euro is

reden voor de gemeenteraad om een tijdelijke commissie in te stellen die de voortgang van het project zal controleren.

**26 oktober:** Wethouder Dekker laat weten dat Groningen geen extra geld over heeft voor de spoorlijn naar Heerenveen. Er blijken enkele honderden miljoenen Euro's tekort te zijn op de begroting. De wethouder zegt tevens wel te weten waar het Stad-Groninger geld heen kan als de spoorlijn niet door mocht gaan: de tram.

*De gemeente zit in financieel zwaar weer. De spoorlijn naar Heerenveen wordt op een laag pitje gezet; ook wordt gehint op het totaal schrappen van deze lijn. Het geld dat dan vrijkomt, kan worden gebruikt om andere projecten mee te financieren en/of financiële tekorten mee af te dekken. In 2012 wordt de spoorlijn ook daadwerkelijk geschrapt.*

**3 november:** de provincie Drenthe onderzoekt of er weer een station bij De Punt moet komen op de plek waar tot 1936 ook een station heeft gestaan (het stationsgebouw tot 1970). Dit in verband met een eventuele RegioTram van en naar Assen.

**17 november:** Er wordt een burgerinitiatief opgericht, het "*Burgerinitiatief Groningen*", dat tegen de RegioTram is. Het initiatief wil opnieuw een serieus onderzoek naar alternatieven.

*Later zal Stadjer Arthur Kamminga vanuit dit Burgerinitiatief het tram-alternatief "Plan B" lanceren.*

**7 december: Ook de Provinciale Staten van Groningen gaan akkoord met de aanbesteding.**

**16 december:** de aanbesteding wordt gepresenteerd tijdens een startbijeenkomst voor marktpartijen.

## 2011

**1 februari:** Er verschijnen nieuwe schetsontwerpen voor de tramstraten. Inloopavonden voor deze ontwerpen worden georganiseerd in begin februari. In deze plannen wordt voor het eerst het deksel over het Schuitendiep genoemd.

**4 februari:** Stadjer Arthur Kamminga lanceert "*Plan B*" als alternatief voor de RegioTram. Het plan bestaat uit ruwweg de spoorlijn naar Zernike van de Partij van het Noorden uit 2007, plus aanvullende spoor- en busdiensten en een anders ingericht stadsbusnet.

**3 maart: de drie consortia voor de aanbesteding worden bekend.** Het **Tramteam Groningen** (Ballast Nedam, Strukton, Arriva), de **Poort van Groningen** (BAM, Alstom, Connexion) en **LinQ** (Heijmans, Macquarie) gaan de strijd met elkaar aan. In november zal LinQ afhaken wegens gebrek aan vervoerder met voldoende tramervaring.

**16 maart:** Het College reageert op Plan B en toont de tekortkomingen van het plan aan; vooral de door Kamminga gebruikte broncijfers en berekeningen blijken niet te kloppen.

**16 maart:** De Professorenbuurt uit zorgen over de bereikbaarheid van de Oosterhamrikbuurt i.c.m. de komst van de tram.

**15 april:** in Drenthe is men kwaad over de passage "een eventueel besluit om met de tram de regio in te rijden wordt pas na 2015 genomen" in het Groningse provinciale bestuursakkoord. De Provincie Drenthe interpreteert dat als een mogelijkheid dat het regiodeel optioneel is.

*Het blijkt hier om een interpretatie-misverstand te gaan. Fase 2 van de RegioTram is nooit in twijfel geweest.*

**18 april:** De fietsersbond is tegen het opheffen van fietspaden voor tramtracé (specifiek Kattendiep en noordzijde Zuiderdiep). De bond wil ook een aparte fietsbrug over het Van Starckenborghkanaal naast het bus/tramviaduct.

**22 april:** Het projectbureau lanceert het Voorlopig Ontwerp van de laatste tramtracédelen (incl kaartenboek en inspraakaankondiging). Het blijkt dat de Ramblas kan blijven.

*En passant wordt het terras in het kaartenboek herdoopt in Tramblas...*

**25 april:** PvdA suggereert uitstel van de regiotram. Groningen kent flinke financiële tegenvallers: de verkoop van grond voor bedrijfspanden levert erg weinig op, het project Meerstad loopt financieel gezien uit de hand en er worden miljoenen verloren door vertraging bij het Damsterdiep en bij de verzelfstandiging van de basisscholen onder O2G2.

**17 mei:** Inspraakavond Voorlopig Ontwerp lijnen 1 en 2.

**27 mei:** Discussie in gemeenteraad over “Plan B”. B&W wijzen het alternatief definitief af.

**10 juni:** Het bestemmingsplan voor de tracédelen lijn 1 en 2 worden gepresenteerd.

**18 juni:** De kabelbaan keert terug op agenda. GCC wil deze ontwikkelen met financiering door bedrijfswereld.

**30 juni:** Ook de SP meldt dat de tram wat hen betreft niet heilig is als het op bezuinigen aankomt.

**25 juli: De bijgewerkte businesscase van het project RegioTram wordt uitgebracht.**

**30 juli:** Ondernemers (en enkele politieke partijen) vinden dat de tram meer haltes moet krijgen. In ieder geval aan het Damsterdiep, maar ook aan de Zonnelaan.

**12 augustus:** De Oosterstraat wil duidelijkheid over de tram, de Stadspartij over de kabelbaan.

**9 september: De definitieve inrichtingsplannen voor de tramstraten worden opgeleverd.** Ook het inspraakrapport van de inspraakavond op 17 mei verschijnt.

**10 september:** Er wordt besloten om voorlopig geen auto's op de Oosterhamrikbaan toe te laten.

**18 september:** De RuG meldt opnieuw dat zij geen tram op Zernike willen, wegens stralingsgevaar voor het onderzoekslaboratorium.

**21 september:** De PvdA twijfelt niet langer over de tram. De financiering tram blijkt niet in gevaar wegens o.a. de Enexis-deal. De VVD trekt hun alternatief (de Translohr) in, maar steunt de RegioTram nog steeds niet. De VVD blijft de RegioTram “te groot” vinden, maar zal geen overtuigende argumentatie aanleveren waarom zij dat vinden.

**28 september: Het Voorlopig Ontwerp voor tracédelen 3 en 4 worden goedgekeurd in gemeenteraad.** De parkeerplaatsen aan de Zonnelaan blijven mogelijk behouden; de bewoners zijn bereid een stukje tuin af te staan. Later blijkt het toch niet wenselijk om de parkeerplaats te behouden, met het oog op verkeersveiligheid. Vooral de fietsers zouden te weinig ruimte krijgen als er ook parkeerhavens aanwezig zijn.



**4 november: De aanbestedingsdocumenten worden gepubliceerd.** Hierin staat o.a. dat er trams moeten komen van 2,65m breed met een minimum capaciteit van 290 passagiers (waarvan minimaal 97 zittend).

*Later worden de dimensies weer aangepast, omdat de minimale breedte wordt teruggebracht.*

**23 november:** LinQ trekt zich terug uit de aanbesteding omdat het consortium geen goede vervoerder kan vinden. Tramteam Groningen en Poort van Groningen blijven over.

**25 november:** Opening van het Informatiecentrum op de Grote Markt, waarin ook info over het tramproject wordt gegeven.

## 2012

**3 januari:** De Groninger City Club roept B&W op om de tram uit te stellen. De vereniging vindt dat het onverantwoord is om zoveel gemeenschapsgeld uit te geven in tijden van crisis en dat Groningen de onbereikbaarheid tijdens de aanleg, nu niet kan hebben.

**18 januari:** Het conflict tussen RUG en gemeente over het Zerniketerrein is weer voorbij, volgens wethouder Dekker.

**10 januari:** Stadjer Arthur Kamminga, die eerder het alternatief "Plan B" ontwikkelde, stelt nu dat de bus goedkoper is te exploiteren dan de tram. De Stadspartij duikt hier bovenop en maakt de brief aanhangig in de gemeenteraad, die ontkennend reageert.

**25 januari:** De gemeenteraad beslist definitief dat er geen parkeerplaatsen behouden zullen blijven op de Zonnelaan.

**30 januari:** Het college stuurt een brief aan de Gemeenteraad met het voorstel om een fietspad voor het Stadhuis te leggen, van Gelkingestraat naar de Ebbingestraat, om zo de fiets te scheiden van de trambaan. Ook wordt voorgesteld de taxi's te verplaatsen van de Grote Markt naar het Kwinkenplein, behalve in de avonduren.

**2 februari:** Het college laat nu ook in een schriftelijke reactie weten dat de bewering van dhr Kamminga (zie 10 januari) ongegrond is.

**2 februari:** Het projectbureau RegioTram brengt de **Checklist Edinburgh Vergelijking met Project RegioTram** uit, die een vergelijking maakt tussen het (rampzalig verlopende) tramproject van Edinburgh en de lessen die Groningen hieruit kan trekken.

**21 maart:** In de vergadering Beheer en Vekeer van de gemeenteraad komen opnieuw de brieven van Kamminga aan bod. Meerdere partijen willen een *second opinion* op de door het projectbureau gebruikte broncijfers en die van Kamminga, om voor eens en altijd duidelijk te krijgen of de broncijfers wel kloppen. Wethouder Dekker voelt hier niets voor, omdat de broncijfers al door drie verschillende onafhankelijke partijen gecheckt zijn in het verleden. Later gaat ze hier toch mee akkoord.

**2 april:** Er wordt een alternatief voorgesteld voor de tramlijnen bij het Hoofdstation. In eerste instantie zou de tramlijn met een lus over het Stationsplein en via de Stationsstraat lopen, maar nu wordt er voorgesteld om een dubbel kopspoor aan te leggen achter het Hunzehuys. Dit is eenvoudiger en goedkoper te realiseren. Ook wordt er een overkluizing van het Schuitendiep voorgesteld tussen de Steentilbrug en het Kattendiep. De tramlijn kan over de overkluizing worden gelegd, zodat scherpe bochten voorkomen kunnen worden en er een veiliger verkeerssituatie ontstaat. Rondvaartboten en kleine bootjes kunnen onder de overkluizing door varen.

**3 april:** Stadler Johan Mostertman, gepensioneerd psycholoog, begint een posteractie tegen de tram. Zijn slogan luidt "Tram No Way".

**4 april:** Het projectbureau RegioTram publiceert een geactualiseerde Business Case en een grote hoeveelheid bijbehorende documenten voor de aanbesteding. Met deze documenten worden er meer details bekend over de tramplannen. De datums worden iets vooruit geschoven: de politieke beslissing zal niet in september, maar pas eind oktober plaatsvinden.

Een van de opvallendste wijzigingen is het vastleggen van de eisen aan de tramstellen. De breedte van 2,65 meter wordt losgelaten, trams mogen nu 2,55 tot 2,66 meter breed zijn. Er wordt tevens als eis gesteld dat de trams 290 passagiers moeten kunnen meenemen, waarvan minimaal 97 zitplaatsen. Trams die daaraan voldoen zijn over het algemeen 40 tot 45 meter lang.

Ook worden de bonussen voor bovenleidingsloze tracédelen geherstructureerd, waardoor het voor de aannemers aantrekkelijker wordt om korte delen van het traject bovenleidingsloos te maken (bijvoorbeeld de Oosterstraat en Grote Markt).

*De media meldt vrijwel uitsluitend de plafondprijs (dat is de prijs voor het aanleggen van de tram + 22,5 jaar exploitatie), die op 452,5 miljoen Euro wordt gesteld.*

**6 april:** In reactie op de posteractie "Tram No Way" lanceren ook de auteurs van Groningertram.com een posteractie: "Yes wetTram". De twee slogans krijgen een grote naamsbekendheid in Groningen.

**17 april:** Het onderzoeksbureau Inno-V publiceert de resultaten van de *second opinion* op de briefwisseling tussen het college B&W en Arthur Kamminga. De conclusie is dat de broncijfers en schattingen van Kamminga niet kloppen en dat de door het projectbureau gehanteerde cijfermateriaal solide is en zelfs aardig aan de conservatieve kant. Hiermee komt een einde aan de in de raad heersende onzekerheid over deze cijfers.

**17 april:** De Rijksuniversiteit en de gemeente Groningen bereiken een akkoord over de inpassing van de RegioTram op het Zernike Science Park. Er worden afspraken tussen gemeente en RUG op papier gezet.

**18 april:** Er wordt een demonstratie tegen de tram georganiseerd op de Grote Markt, voorafgaand aan de gemeenteraadsvergadering. De demonstratie is geen succes; er komen nog geen dertig mensen opdagen.

**25 april: De gemeenteraad stelt de voorwaarden voor de tram definitief vast.** De raad heeft wel twijfels over fase 2, het doorrijden de regio in. Ze wil graag weten of dit definitief doorgaat of niet. Volgens wethouder Dekker is er geen reden om aan te nemen dat fase 2 in gevaar is.

*Later in het jaar wordt gestart met de voorverkenning van Fase 2, het onderzoeken van mogelijke eindpunten voor de regiotrams.*

**25 april:** In de bibliotheek wordt een ForumFlitsDebat gehouden over de RegioTram.

**27 april:** De website van het project RegioTram toont voor het eerst een Artist Impression van de regiotram op de Grote Markt. Er worden met enige regelmaat nieuwe Artist Impressions geplaatst, die laten zien hoe de huidige en toekomstige situatie van tramstraten eruit zien.

**3 mei:** De voorzitters van de JOVD en het CDJA (de jongerenorganisaties van het VVD en CDA) verklaren gezamenlijk dat de tram een groot financieel risico is, met name als de OV-studentenkaart vervalt, of

wordt beperkt. Een dag later meldt het trambureau dat in zo'n geval het aantal reizigers op lijn 1 met 20 a 25% zou dalen, maar dan blijven er nog steeds ruim voldoende reizigers over om een tramlijn gunstig te kunnen exploiteren.

**7 mei:** De VVD organiseert een debat waarbij kamerlid Charlie Aptroot aanwezig is. Het debat wordt vooral door Oosterstraat-ondernemers en bewoners bezocht.

**15 mei:** Stadsdichter Stefan Nieuwenhuis schrijft samen met andere Groningse dichters gedichten die op de lokatie van toekomstige tramhaltes komen te hangen. De gedichten worden uiteindelijk verzameld in een dichtbundel "Vertrek & Aankomst" die in augustus 2012 wordt uitgebracht.

**16 mei:** De voorjaarsnota van de Provincie wordt gepubliceerd. Hieruit blijkt dat de Provincie wil doorgaan met investeringen en niet wil bezuinigen op grote projecten als de RegioTram.

**25 mei:** Het Breed Bestuurlijk Overleg besluit te stoppen met de spoorlijn Groningen-Heerenveen. De spoorlijn kan niet voor het geld dat beschikbaar is worden aangelegd. Bovendien hebben de gezamenlijke gemeenten geen geld (en zin) om de jaarlijkse exploitatiekosten (plm 6 miljoen Euro) op te hoesten. Door dit besluit krijgt de provincie Groningen 130 miljoen Euro uit het RSP-fonds om te besteden aan andere projecten.

**26 mei:** In een interview met het Dagblad van het Noorden zegt wethouder Frank de Vries (PvdA) dat de provincie te weinig de regie in de handen heeft van projecten als de RegioTram. Hij zegt dit, omdat de gemeente op de vooravond van zware bezuinigingen staat en er vanuit de Provincie geen geluiden klinken dat het geld van de (inmiddels geschrapte) spoorlijn Groningen - Heerenveen wordt geïnvesteerd in de RegioTram. De lokale politiek let echter vooral op de uitspraak "het nemen van een positief besluit over de RegioTram is momenteel onverantwoord" en meent daardoor dat de PvdA zich tegen het project heeft gekeerd.

Het is de start van een nieuwe discussie rondom de RegioTram: die over de financiële haalbaarheid ten opzichte van de huidige financiële situatie van de gemeente Groningen. Er wordt 65 miljoen Euro gezocht om de begroting dekkend te krijgen en het gereserveerde geld voor de RegioTram wordt als eerste genoemd in politiek en media om dit gat op te vullen. De SP en D'66 melden dat alleen een wonder de tram nog kan redden, omdat zij de tram zullen schrappen als dat nodig is om de begroting op orde te krijgen.

*Volgens de media is het hierdoor opnieuw oorlog tussen het bestuur van de Stad en de provincie.*

**30 mei:** De statenfractie van de VVD in Drenthe vindt, nogal prematuur, dat het geld dat gereserveerd is voor de RegioTram in andere vervoersprojecten gestoken moet worden.

**31 mei:** De Hanzehogeschool pleit voor de komst van de tram. Voorzitter Henk Pijlman wijst op de gevolgen op middellange en lange termijn als de tram wordt afgeblazen.

**1 juni:** In plaats van een trambrug komt er een dam in het Oosterhamrikkanaal. De rest van het kanaal (ter hoogte van de Bloemsingel) wordt gedempt en omgevormd tot een parkje. Hierdoor worden de kosten voor de aanleg iets teruggebracht.

**3 juni:** In de voorjaarsbrief van het college B&W staat dat de financiering voor de RegioTram gedekt is, maar dat er in de gemeentebegroting een gat zit van plm 60 miljoen. Als de financiële situatie van de gemeente niet verandert, dan is stopzetten van het project RegioTram aan de orde. Van de 110 miljoen Euro die voor het project gereserveerd zijn, blijft dan 67,4 miljoen Euro over.

*In dit debat ontstaat ook ophef in het gemeente- en provinciebestuur door de suggestie van B&W om met de reconstructie van de Zuidelijke Ringweg te stoppen, hoewel de passage niets meer was dan één van de vele bezuinigingsmogelijkheden.*

**5 juni:** Het provinciebestuur laat weten dat de gemeente Groningen niet moet stoppen met de tram, maar deze juist moet doorzetten en bovendien doortrekken naar Leek en Roden. Gedeputeerde Boumans benadrukt dat niet alleen de gemeente Groningen het voor het zeggen heeft over het project RegioTram.

**11 juni:** Ook het UMCG meldt dat de gemeente de tram moet laten doorgaan. Korte-termijnbeslissingen leiden volgens het ziekenhuis tot langetermijn-problemen. *“Voor ons is bereikbaarheid letterlijk van levensbelang”.*

**15 juni:** De Hanzehogeschool mengt zich in de discussie en vindt dat er snel duidelijkheid moet komen over het al dan niet doorgaan van de tram.

**27 juni:** Het CDA trekt zijn steun voor de RegioTram in. De fractie gelooft niet meer dat het project gefinancierd kan worden. Ook wordt er in de gemeenteraad een motie aangenomen: *“Bij de huidige stand van de financiën kan de RegioTram niet doorgaan.”*

**11 juli:** De ouderenbond SOOG schrijft aan de gemeente dat de komst van de tram *“niet in het belang van de ouderen van de Stad is”*. Volgens de brieven-schrijvers hebben ouderen relatief meer last van de bouwwerkzaamheden en verslechteren de verbindingen met bijvoorbeeld het ziekenhuis.

**13 juli:** de stuurgroep Regio Groningen-Assen stemt in met de voorstellen van het portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer (POVV) over fase 2 van het project Regiotram 'Doorrijden de regio in'. Dit betekent onder andere dat twee studies worden gestart naar de trajecten Hoogezand-Sappemeer en Zuidhorn, die als eerste in aanmerking komen voor een tramverbinding met de stad Groningen.

*Hiermee wordt tevens antwoord gegeven aan enkele fracties in de gemeenteraad die zich afvroegen of Fase 2 nog wel van de grond zou komen.*

**25 juli:** De tramplannen blijken voor 12 miljoen Euro minder te kunnen worden uitgevoerd. Dit blijkt uit de actualisatie van de Business Case. Andere veranderingen ten opzichte van daarvoor zijn dat het toegestaan wordt om reclame aan te brengen op trams en dat het trambedrijf 8 handhavers in dienst neemt tegen zwartrijders.

**20 augustus:** De dichtbundel Vertrek & Aankomst wordt uitgebracht. Negentien Groningse dichters, onder leiding van stadsdichter Stefan Nieuwenhuis, maakten gedichten voor elke halte van de twee tramlijnen. Het eerste exemplaar werd overhandigd aan wethouder Karin Dekker.

## Nawoord

Voor dit document heb ik me gebaseerd op talloze bronnen: boeken, documenten, krantenknipsels, websites, internet-forums en al wat dies meer zij. De belangrijkste zijn:

Websites:

[www.archiefleeuwardercourant.nl](http://www.archiefleeuwardercourant.nl) voor de onuitputtelijke hoeveelheid krantenartikelen

[gemeente.groningen.nl](http://gemeente.groningen.nl) voor de raadsbesluiten, -documenten en –verslagen

[www.provinciegroningen.nl](http://www.provinciegroningen.nl) idem

[www.regiotram.nl](http://www.regiotram.nl) voor hun bibliotheek

[www.groningertram.com](http://www.groningertram.com) en natuurlijk specifiek mijn medeschrijvers aldaar

[www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com) waar al vanaf 2006 ononderbroken de tramplannen worden gevolgd

[www.dvhn.nl](http://www.dvhn.nl), [www.rtvnoord.nl](http://www.rtvnoord.nl), [www.oogtv.nl](http://www.oogtv.nl), [www.gic.nl](http://www.gic.nl), [www.groningergezinsbode.nl](http://www.groningergezinsbode.nl) en nog veel meer mediasites

Literatuur:

**Tram en bus rond de Martini. De ontwikkeling van het openbaar vervoer in en om de stad Groningen**, J. Mulder, uitgegeven door E.J. Brill, Leiden, 1970, nr. 5 van de boekenreeks van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

**Op de rails**, maandblad van de Nederlandsche Vereeniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen

Hoe uitgebreid ik ook heb geprobeerd te zoeken, het kan altijd zijn dat ik zaken ben vergeten, over het hoofd heb gezien of verkeerd heb geïnterpreteerd. Mocht u een op- of aanmerking hebben, schroom dan niet om contact met mij op te nemen. Ik ben te bereiken via [karrs@groningertram.com](mailto:karrs@groningertram.com).