



Kort verslag van de wijkinformatiebijeenkomst Ulgersmaborg over het Schetsboek Lijn 2

Datum: Dinsdag 27 oktober 2009
Locatie: Noorderpoortcollege, locatie Pop Dijkemaweg
Aanwezig: 10 belangstellenden, gespreksleider mw. S. van der Meulen, wethouder mw. K. Dekker en enkele medewerkers van Project RegioTram
Tijd: 19.30 – 21.30 uur

De bijeenkomst begint met een welkomstwoord door gespreksleider Simone van der Meulen. Vervolgens een presentatie over de tracévarianten van Rob van Vliet, projectleider RegioTram. Hierna volgt een levendige discussie over de varianten in het noordoosten van de stad. Hieronder volgt een kort verslag waarin vragen en opmerkingen van bezoekers en antwoorden van projectmedewerkers zijn opgenomen.

- Vraag: Wanneer gekozen wordt voor variant 2a door de binnenstad, blijft autoverkeer in de W.A. Scholtenstraat dan mogelijk?
Antwoord: Dit moet nog nader worden onderzocht.
- Vraag: Hoe verhoudt de in de visie “De radiaal wakker gekust” genoemde auto-ontsluiting over de busbaan zich tot aanleg van de tramlijn over de Oosterhamrikkade (variant 3a)?
Antwoord: Karin Dekker meldt dat met de komst van de tram en de tracékeuze ook de totale autobereikbaarheid van de stad opnieuw moet worden bekeken. De eerder genoemde visie zal hier en daar moeten worden heroverwogen. Hiervoor is een onderzoeksopdracht uitgezet.
- Vraag: Blijft de Kardingerweg bestaan? Dit is van groot belang voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Ulgersmaborg-Noord.
Antwoord: Ja.
Opmerking: Ook de bewonersorganisatie Ulgersmaborg pleit voor behoud Kardingerweg om zodoende de Pop Dijkemaweg te ontlasten.
- Vraag: Wanneer wordt de vaarroute opgewaardeerd naar klasse 5a en verdwijnt dan de Korrebrug?
Antwoord: Daar kunnen we nu nog niets over zeggen. Dit hangt samen met het Rijksbeleid t.a.v. opwaardering van de vaarweg Lemmer – Delfzijl (waar overigens nog weinig financiële middelen voor zijn), het overleg met de Provincie over aanpassing van bruggen en de uitkomsten van het onderzoek naar de autobereikbaarheid van Groningen.
- Vraag: Kan bij de Vinkenstraat-variant (3b) niet afgebogen worden naar het Oosterhamriktracé, zodat de aanlegkosten van een nieuwe brug kunnen worden bespaard?
Antwoord: Deze variant wordt meegenomen in ons onderzoek.
- Vraag: Kan de fiets straks mee in de tram?
Antwoord: In het kader van de aanbesteding en aanschaf van materieel wordt nagedacht over de eisen en wensen waaraan het materieel moet voldoen. Karin Dekker: ik zal mij sterk maken voor de wens dat fietsen mee mogen in de tram.
- Vraag: Als er een nieuwe brug komt, wordt deze dan ook gebruikt voor fietsontsluiting.
Antwoord: Hier kunnen we nog geen antwoord op geven, maar de wens zal worden meegenomen.
- Opmerking: Voor de aanleg van een tramtracé is een stevige ondergrond noodzakelijk. Is de grond in het Kardingengebied stevig genoeg?

Antwoord: Grondmetingen zullen moeten uitwijzen welke maatregelen nodig zijn. Daarbij wordt opgemerkt dat indien van toepassing ook riolering, kabels en leidingen etc. worden verlegd.

- Vraag: Welke consequenties heeft de aanleg van een tramtracé voor flora en fauna in het Kardingegebied (bv. ten aanzien van geluid)?
Antwoord: Dit moet nog nader worden onderzocht, maar indien nodig zullen er maatregelen worden getroffen. Overigens maken bussen op rechte stukken meer lawaai dan trams.
- Vraag: Gaat de aanleg van de tram ten koste van een stuk natuurgebied in Kardinge?
Antwoord: Nee, er wordt gebruik gemaakt van het huidige verharde deel.
- Vraag: Hoe breed is de trambaan?
Antwoord: De ruimte die per spoor nodig is (dus incl. de ruimte naast de tram) is 3 tot 3,5 meter.
- Vraag: Krijgt Ulgersmaborg een buslijn terug in de wijk?
Antwoord: Dit lijkt niet aannemelijk. Bij de aanbesteding van 6 jaar geleden is gebleken dat er te weinig aanbod van reizigers is. Dit maakt een buslijn niet exploitabel.
- Vraag: Waarom wordt de tramlijn niet doorgetrokken naar de nieuwe locatie van de scholengemeenschap in Lewenborg?
Antwoord: Wellicht is dit op termijn mogelijk. Zie het Schetsboek Lijn 2, pagina 52.
- Wat gaat een tramkaartje kosten?
Antwoord: Uitgangspunt is hetzelfde tarief als een buskaartje.
- Vraag: Hoe wordt de veiligheid van fietsers en voetgangers gegarandeerd?
Antwoord. In Groningen kiezen we er expliciet voor om tram en fietser van elkaar te scheiden; de situatie wordt er daarom hoogst waarschijnlijk veiliger op dan nu het geval is. Fietsers krijgen een eigen route of een eigen strook naast de trambaan en bij oversteken zorgen we voor een haakse kruising, zodat de kans om in de trambaan te blijven steken nihil is. Vooral in de binnenstad is al goed gekeken of en hoe voetgangers en tram veilig samen kunnen gaan. Daar zal geen vrije trambaan liggen, maar rails die voetgangers op veel plaatsen over kunnen steken. Buiten de binnenstad zal de tram voor het grootste deel op een vrije baan rijden. De voetgangers kunnen dan maar op een beperkt aantal plaatsen beveiligd oversteken.
- Suggestie: er zijn tegenwoordig nieuwe technieken die het mogelijk maken een soort van rubber strip in de rails te leggen die voorkomt dat men met de fiets in de rails kan komen.
Antwoord: Deze techniek is bij het Project RegioTram bekend.
- Vraag: Hoe wordt de bereikbaarheid van de dienstverlenende bedrijven in de binnenstad geregeld?
Antwoord: In overleg met ondernemers in de binnenstad zal gezocht worden naar een oplossing voor het laden en lossen. Voor bedrijven die werkzaamheden moeten verrichten in de binnenstad zal er net als nu met ontheffingen en vergunningen worden gewerkt.
- Vraag: Wanneer wordt het financiële besluit door de raad genomen?
Antwoord: Het college wil tempo maken; we koersen dus op voorjaar 2010. Het nadeel van besluitvorming na de verkiezingen is dat we dan een aantal maanden vertraging oplopen i.v.m. collegevorming etc. Wethouder Dekker zegt uitdrukkelijk dat zorgvuldigheid vóór snelheid gaat
- Opmerking: Het college wordt gecompimenteerd met de moed om een dergelijk omvangrijk project nu te starten.

Wethouder mevrouw Dekker besluit de avond met de opmerking dat het college de voorkeur heeft uitgesproken voor de tram als vervoermiddel. Het college heeft nog geen voorkeur voor een bepaald tracé van Lijn 2. Alle plussen en minnen van de varianten moeten nog op een rij gezet worden. Daarna zal gekeken worden wat het beste is. Waarbij zorgvuldige besluitvorming altijd zal worden verkozen boven snelle besluitvorming. Wanneer een voorkeurstracé is gekozen, wordt deze voor de inspraak vrij gegeven (circa januari 2010). Pas daarna neemt de raad een definitief besluit over het tracé. Zij dankt iedereen voor zijn/haar positieve inbreng en aanwezigheid.