



Kort verslag van de wijkinformatiebijeenkomst in Lewenborg over het Schetsboek Lijn 2

Datum: donderdag 29 oktober 2009
Locatie: Wijkcentrum Het Dok
Aanwezig: 21 belangstellenden, gespreksleider dhr. A. Woudstra, wethouder mw. K. Dekker, en enkele medewerkers van Project RegioTram
Tijd: 19.30 – 21.30 uur

De bijeenkomst start met een presentatie van Mariëtte de Visser, projectleider Lijn 2 RegioTram. Na de presentatie volgt een vragen -en discussieronde. Hieronder volgt een kort verslag van de vragen- en discussieronde waarin vragen en opmerkingen van bezoekers en antwoorden van projectmedewerkers zijn opgenomen.

Algemeen

- Vraag: Waarom is er gekozen om de 2^e tramlijn naar Kardinge te laten gaan en niet naar bv. Vinkhuizen? Immers in Beijum en Lewenborg ligt nu een goed OV-netwerk.
Antwoord: De 2 tramlijnen maken deel uit van een groter geheel, het Raamwerk Regiorail. Daarin staan in principe 5 tramlijnen genoemd. Op dit moment is er vanuit de andere richtingen (Martini, Euroborg en Meerstad) nog te weinig aanbod van reizigers. Kardinge biedt na Zernike de meeste kansen, daarnaast is de lijn vanwege het aantal passagiers exploitabel te maken.
Antwoord Karin Dekker: Er is door het college in het verleden bewust gekozen voor de aanleg van tramlijnen. Dagelijks reizen ongeveer 160.000 naar de stad, dit is op termijn met auto's en bussen niet meer te doen, terwijl we de stad, mede uit oogpunt van werkgelegenheid (50.000 arbeidsplaatsen) bereikbaar willen houden. Ook vanuit de regio noordoost komen vele reizigers naar de stad. Zij moeten worden gestimuleerd vanuit Kardinge de tram te nemen. Daarnaast is de tram een schoon, veilig en comfortabel vervoermiddel.
- Opmerking: Voor bewoners uit Lewenborg en Beijum – en vooral de ouderen – betekent de tram waarschijnlijk een verslechtering. Wanneer variant 2a niet gekozen wordt, verliezen de bewoners hun rechtstreekse verbinding met de Grote Markt (2x overstappen: op Kardinge en op het Zuiderdiep) en het Hoofdstation (1x overstappen: op Kardinge). Wanneer wel gekozen wordt voor variant 2a is het maar de vraag of de Oosterstraat dit allemaal aan kan.
Antwoord Karin Dekker: Met deze opmerking wordt precies het dilemma aangegeven waar ook het college en het projectbureau mee worstelen. Daarom wordt gekozen voor een zo comfortabel mogelijke overstap op Kardinge met een crossplatform en ook aanpassing van de frequentie van de bussen, zodat er een goede aansluiting is.
- Opmerking: Ouderen maken zich zorgen om de verbinding. Het gevolg zou kunnen zijn dat ouderen de wijk niet meer uitgaan en er dus meer voorzieningen in de wijken moeten komen.
Antwoord: Het is deels een kwestie van wennen. Ook hangt het er vanaf waar je heen moet. Er komt wel een rechtstreekse verbinding met het UMCG.
- Opmerking: We moeten aan de toekomst denken: de stad moet ook bereikbaar blijven voor onze kinderen en kleinkinderen. De tram is dan een goed plan.
- Opmerking: Ouderen kunnen geen zitplaats vinden als ze moeten overstappen op Kardinge.
Antwoord: De capaciteit van een tram is veel groter dan een bus. Een tram kan 230 mensen vervoeren (zit- en staanplaatsen).
- Vraag: Wat kost het om de tramlijn door te trekken naar de wijken Lewenborg en Beijum. Het gaat om slechts 3 à 4 kilometer naar beide richtingen.
Antwoord: Op termijn zal de 2^e lijn doorgetrokken kunnen worden via de scholengemeenschap aan de Kluiverboom naar Lewenborg en later naar Meerstad. En zou Beijum ook een tramverbinding kunnen krijgen. Op dit moment is er geen extra geld beschikbaar om de 2^e lijn door te trekken. Verlengen betekent extra investeringen, extra exploitatielasten en extra aanschaf van materieel

- Opmerking: de wijken worden beter bediend bij verlenging; maak de kosten inzichtelijk en laat het college een keuze maken.
Antwoord: Karin Dekker zegt toe dat de extra kosten inzichtelijk worden gemaakt.
- Vraag: Wat gaat een tramkaartje kosten?
Antwoord: uitgangspunt is dat het tramkaartje hetzelfde tarief als een buskaartje krijgt.
- Vraag: Is een tramlijn zonder bovenleiding een mogelijkheid?
Antwoord: In principe is op langere afstanden een tram zonder bovenleiding geen optie. Op kleine stukjes (te denken valt hierbij bijvoorbeeld aan de Grote Markt) is een tram zonder bovenleiding wellicht mogelijk. Dit zal in het aanbestedingstraject worden meegenomen.

Participatie

- *Mede op verzoek van de aanwezigen wordt ter plekke toegezegd dat de participatieperiode verlengd wordt tot a.s. maandag 2 november, 24.00 uur.*
- Opmerking: Wat heeft participatie voor zin. Het is immers toch allemaal al lang besloten.
Antwoord Karin Dekker: Nog niet alles is besloten. In de gemeenteraad heeft iedereen (op de Stadspartij na) ingestemd met het tracé van tramlijn 1 en met de tram als een goed vervoermiddel voor de toekomst. Begin 2010 zullen de besturen van de gemeente en de provincie Groningen over het voorkeustracé van Lijn 2 besluiten. Dit besluit leggen zij voor inspraak voor aan de inwoners van stad en regio. Na verwerking van de inspraak zullen de gemeenteraad en Provinciale Staten het tracé van Lijn 2 definitief vaststellen. Of niet. Ook Lijn 1 is nog onderwerp van gesprek: begin 2010 is het Voorlopig Ontwerp voor Lijn 1 gereed. Dan zal er meer bekend zijn over de precieze investeringskosten voor de aanleg. Ook de exploitatiekosten van de tram zijn dan nauwkeuriger te ramen. Deze ramingen worden ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad en Provinciale Staten van Groningen en aan het bestuur van de Regio Groningen - Assen. Kortom, er zijn nog diverse momenten waarop de gemeenteraad nee kan zeggen tegen de tram.

Deelgebied 1, Hoofdstation e.o.

- Opmerking: Een groot zorgpunt is de veiligheid van fietsers in het Stationsgebied.
Antwoord: uitgangspunt bij de aanleg van de tramlijn is dat fietsers een eigen plek krijgen. Ook bij het Station wordt nu aan een dergelijk ontwerp gewerkt.
- Vraag: Wat gebeurt er wanneer bijv. de Herewegbrug gestremd is? En tram is dan minder flexibel dan een bus.
Antwoord: Dan hebben we een probleem, waar nu nog geen oplossing voor is.
Suggestie: Maak een keerpunt bij het Hereplein.
De suggestie zal worden meegenomen.

Deelgebied 2, Binnenstad en UMCG

- Opmerking van een van de aanwezigen: Hier moet in principe een keuze worden gemaakt tussen de haltes UMCG-zuid (lopen van Zuiderdiep naar Grote Markt) of halte Grote Markt (overbelasting Oosterstraat). Een lastige keuze.
Suggestie: kan de tram niet 4 x per uur langs UMCG en 4 x per uur langs de Grote Markt?
Antwoord: Deze suggestie is eerder gehoord en zal worden onderzocht. Nadeel is dat men de dienstregeling dan als minder betrouwbaar gaat ervaren en dat leidt tot afname van vervoersaantallen.
- Opmerking: In de visie Diepenring is nergens terug te vinden dat er rekening moet worden gehouden met de tram.
Antwoord Karin Dekker: Bij de nadere uitwerking van de Diepenringvisie zal dit wel aan de orde komen. Het College heeft daarom onder meer besloten aan de andere kant te beginnen met de aanpak van de Diepenring, in afwachting van de tracékeuze lijn 2.
- Vraag: Is er bij de bouw van de parkeergarage aan het Damsterdiep rekening gehouden met de tram?
Antwoord: ja

- Vraag: Wat is het uitgangspunt van de tram: een snelle verbinding of groot aantal mensen vervoeren? Als het laatste geldt, is dan ook gekeken naar een alternatieve route, bv. langs de Dirk Huizingastraat en de Zaagmuldersweg. Dan wordt de Oosterpark ook ontsloten.
Antwoord: Dit alternatief is al meerdere keren genoemd tijdens bijeenkomsten en zal worden onderzocht.
- Vraag: Bij de variant 2c is de verkeersafwikkeling op de Petrus Campersingel een groot zorgpunt. Hoe wordt dit opgelost?
Antwoord Karin Dekker: dit klopt, om een goede doorstroming te bevorderen zullen maatregelen nodig zijn. Hoe en op welke wijze; daar wordt nu onderzoek naar verricht. Het onderzoek zal een breder karakter hebben dan alleen de bereikbaarheid van de Petrus Campersingel e.o. Gekeken zal worden hoe de autobereikbaarheid van de stad is, ook na 2020.

Deelgebied 3, Oosterhamrikzone

- De aanwezigen hebben over het algemeen een voorkeur voor het gebruik van de bestaande busbaan (3a) en niet de variant door de Vinkenstraat (3b).
- Vraag: Waarom is naast de aanleg van de tramlijn ook nog een auto-ontsluiting vanuit de richting Kardinge naar de binnenstad noodzakelijk?
Antwoord: In het verleden is door het college de visie “De radiaal wakker gekust” gemaakt. Daarin staat dat het UMCG bereikbaar moet worden vanuit de noordoostelijke richting. Hoe deze ontsluiting nu tot stand moet komen wordt mede bekeken in het licht van de aanleg van de tramlijnen.
- Opmerking: Bij de varianten 3a als 3b moet gekeken worden hoe de problematiek met de bruggen kan worden opgelost.
Antwoord: Het hangt samen met het Rijksbeleid t.a.v. de opwaardering van de vaarroute Lemmer – Delfzijl, het overleg met de Provincie over aanpassing van bruggen, en de eventuele heroverweging van de autobereikbaarheid van Groningen

Deelgebied 4, Kardinge

- Vraag: Gaat de aanleg van de tramlijn op het Kardingeterrein ten koste van huidige parkeerplaatsen?
Antwoord: Nee, er wordt verwacht dat er in de toekomst zelfs meer parkeerplaatsen bij moeten komen.
- Vraag: Komt er ook een remise op Kardinge? Of een opstelspoor?
Antwoord: Nee, de remise komt bij het Zernike en ook van een opstelspoor bij Kardinge zal geen sprake zijn. De exploitant wordt verantwoordelijk voor het tijdig ter plekke hebben van het materieel (vanuit Zernike).

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. Alle opties worden bekeken. Daarna zal gekeken worden wat het beste is. Waarbij zorgvuldige besluitvorming altijd zal worden verkozen boven snelle besluitvorming. Zij dankt iedereen voor zijn/haar positieve inbreng en aanwezigheid.