

Verslag inspraakbijeenkomst Voorlopig Ontwerp RegioTram Lijn 1

Datum:	22 maart 2010
Plaats:	Martinikerk
Tijd:	20.00 – 22.15 uur
Aanwezig:	circa 60 belangstellenden
Ambtshalve aanwezig:	Mw. K. Dekker (wethouder Verkeer); dhr. R. van Vliet (projectleider RegioTram)
Voorzitter (onafh.):	dhr. A. Woudstra
Verslag (onafh.):	dhr. B. Hidding, Folio, tekst en uitleg

1. Opening

De voorzitter heet de aanwezigen welkom en schetst kort het programma van de avond. Voorafgaand aan het inspraakgedeelte zullen wethouder Karin Dekker en projectleider Rob van Vliet een korte inleiding houden. Ter discussie staat het Voorlopig Ontwerp tramtracé Lijn 1 van de Regiotram. Daarnaast vraagt B. en W. de aanwezigen te reageren op de vier uitwerkingen van de koppelingsvariant, die in een aparte notitie, Koppeling Lijn 1 en Lijn 2, worden gepresenteerd.

2. Inleiding door wethouder Karin Dekker

In haar inleiding wijst wethouder Dekker op de waarde die het college van B. en W. hecht aan de inbreng van de burger bij het project RegioTram. Het project kost veel geld en gaat gepaard met grote belangen. Het college meent met de regiotram een goede oplossing te hebben gevonden om het dagelijks personenverkeer naar de stad te kunnen opvangen. Maar voor de juiste invoering van het nieuwe vervoerssysteem zijn de commentaren en adviezen van de bewoners van de stad onontbeerlijk.

3. Toelichting door projectleider Rob van Vliet van het project RegioTram

Vervolgens licht projectleider Rob van Vliet het voorlopig ontwerp in grote lijnen toe. De regiotram is onderdeel van de modernisering van de bestaande openbaarvervoersstructuur in en om de regio Groningen-Assen. In de stad zullen in de toekomst vijf tramlijnen lopen, waarvan de eerste twee momenteel in voorbereiding zijn. Na 2020 zullen deze tramlijnen over de bestaande treinsporen worden uitgebreid tot plaatsen in de omgeving, waaronder Assen-Noord, Hoogezand, Zuidhorn en Bedum.

Bij de totstandkoming van het Voorlopig Ontwerp van Lijn 1 is intensief overleg gevoerd met bewoners en andere belanghebbenden rondom de verschillende delen van het tracé. De heer Van Vliet gaat de verschillende punten bijlans die tot discussie hebben geleid of aanleiding gaven tot min of meer complexe oplossingen. Hij noemt het Hoofdstation, de Oosterstraat, de Maagdenbrug, het Noorderstation, de Kastanjelaan, Eikenlaan en Zonnelaan. Aan verschillende bezwaren van de kant van de bewoners kon in het Voorlopig Ontwerp worden tegemoetgekomen, in het bijzonder ten aanzien van verkeerskundige inpassingen (parkeren). Overleg met bewoners en winkeliers aan de Oosterstraat heeft geresulteerd in het besluit in deze straat een (versmald) strengelspoor aan te leggen. Aan het verzoek om een extra halte aan de Zonnelaan kon in het Voorlopig Ontwerp niet worden voldaan in verband met de hogere exploitatiekosten.

Het Voorlopig Ontwerp ligt nog tot 2 april ter inspraak. Tot het einde van deze termijn kan men zich schriftelijk (per brief of inspraakformulier) of mondeling (tijdens deze inspraakbijeenkomst of op afspraak) tot het college van B. en W. wenden met reacties. Van de reacties wordt een inspraakverslag gemaakt dat met het collegebesluit aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. De besluitvorming in de gemeenteraad en in de Provinciale Staten van Groningen zal naar verwachting in juni of juli plaatsvinden. De aanleg van lijn 1 is gepland in

de periode tussen 2012 en 2014.

4. Vragenronde

De voorzitter geeft de aanwezigen gelegenheid tot het stellen van informatieve vragen. Er zijn geen vragen.

5. Inspraakreacties

De voorzitter geeft om te beginnen het woord aan de mensen die zich op de insprekerslijst hebben laten plaatsen. Daarna krijgen de overige aanwezigen gelegenheid om in te spreken.

Dhr. W. Haak, Morgensterlaan, spreekt zich uit tegen de aanleg van de tram. Hij vindt de gevolgen - afbraak van straten, sloop van gebouwen, bomenkap, aantasting van tuinen, afsluiting van straten en de vermindering van parkeergelegenheid - niet opwegen tegen de voordelen. Hij wijst er voorts op dat de vermindering van het aantal opstapplaatsen voor het openbaar vervoer een grote handicap voor ouderen is. Hij vreest ook dat de burger door een hoger geprijsd tramkaartje straks duurder uit is. Hij roept het stadsbestuur op het regiotramproject op te geven en de toename van reizigers met de inzet van extra (gelede) bussen op te vangen. Aan de wethouder richt hij zich met het verzoek een referendum over de aanleg van de tram toe te staan.

Reactie Dekker: Een referendum over de regiotram is niet meer mogelijk. De spelregels die de gemeente hiervoor hanteert, bieden alleen in de voorfase van een project (bij de startnotitie) de mogelijkheid van een referendum.

Reactie Van Vliet: De inzet van meer bussen zal op termijn de groeiende stroom mensen uit de regio naar de stad niet kunnen opvangen. Bovendien kiest de gemeente met de regiotram voor een hogere kwaliteit van het openbaar vervoer, met de bedoeling om meer mensen uit de auto en in het openbaar vervoer te lokken. Van een duurder tramkaartje in vergelijking met de bus is geen sprake.

Aanvulling dhr. Haak: Hoe rijmt de gemeente haar verwachting van meer bezoekers uit de regio met de voorspelde bevolkingskrimp?

Antwoord Van Vliet: Als gevolg van de terugloop van voorzieningen op het platteland, zullen steeds mensen meer op de stad aangewezen zijn.

Dhr. R.P. Loois, Agricolastraat, complimenteert de gemeente met de oplossing die is gevonden voor het Noorderstation en ook heeft hij waardering voor de keuze voor een groene campus Zernike. Hij maakt bezwaar tegen de koppelingsvariant. Hij noemt de wijze waarop, vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen en aan het eind van de inspraaktermijn, het idee voor een koppelingsvariant is gepresenteerd, 'bestuurlijk onbeschoft'. Mocht voor de koppelingsvariant worden gekozen dan vreest hij dat de huidige lijn 1 (de verbinding tussen het hoofdstation en Zernike) op een onverantwoorde wijze aan kwaliteit zal inboeten.

Dhr. R. Woudstra, tramcommissie VVE Zonnelaan, betreurt de tendentieuze berichtgeving in het Dagblad van het Noorden over niet gehonoreerde wensen van de omwonenden van de Zonnelaan. Ten aanzien de verlichting en compensatie van parkeerplaatsen heeft het projectbureau gehoor gegeven aan de wensen van de omwonenden. De bedenkingen van spreker betreffen het ontbreken van een halte aan de Zonnelaan en de breedte van de middenberm. Hij vraagt de breedte van de middenberm te beperken ten behoeve van een bredere rijbaan voor autoverkeer of voor het behoud van de voortuintjes voor de woningen. Tot slot spreekt hij zijn voorkeur uit voor de Translohr, het eenvoudiger en goedkoper alternatief voor de regiotram dat door de VVD is ingebracht. De heer Woudstra heeft de inspraakreactie van de tramcommissie Zonnelaan op schrift gesteld en bij de gemeente afgegeven.

Reactie Dekker: De discussie over de Zonnelaan is bij het college van B. en W. bekend. Naar aanleiding hiervan is aan de diensten verzocht de inrichting nogmaals te bekijken en te onderzoeken of de rijbaan breder kan worden gemaakt. Met name de ruimte voor de fietsers baart de wethouder zorgen. Het college heeft niettemin besloten het plan in zijn huidige vorm in de inspraak te brengen en de reacties van het publiek te verzamelen, alvorens alternatieven te beoordelen. De wethouder zegt zich in de kritiek te herkennen.

Ten aanzien van de Translohr verklaart de wethouder dat deze beperkt is tot het vervoer in de stad. Het grote voordeel van de regiotram is dat deze via bestaand spoor ook plaats in de omgeving van de stad kan aandoen en bijdraagt aan de verbetering van de ov-structuur in de hele regio. Het college is van oordeel dat de Translohr niet kan voldoen aan de ov-opgave die geldt voor de hele regio.

Dhr. K. Stad, wijkraad Paddepoel, bepleit een doorsteek naar de Meteorstraat vanaf de Zonnelaan om de verkeersdruk op de rotonde te verminderen. De wijkraad Paddepoel spreekt zich uit voor een halte aan de Zonnelaan en voor een smallere trambaan. Ten aanzien van het traject Eikenlaan vraagt spreker aandacht voor de bereikbaarheid van de woonflats aan de noordzijde (tussen Fonteinkerk en kruising Zonnelaan); daarnaast bepleit hij een betere toegankelijkheid van de ventweg voor de Fonteinkerk. Tot slot vraagt de heer Stad of men inzage kan krijgen in het commentaar dat de hulpdiensten op de ontwerpen geven.

Reactie Van Vliet: Om veiligheidsredenen is de doorsteek bij de Meteorstraat alleen toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Links afslaand autoverkeer zou zowel het overige autoverkeer als de tram kunnen hinderen, met een grotere kans op ongelukken. Het autoverkeer naar de Meteorstraat zal nu via de rotonde moeten rijden, een keus die omwille van de verkeersveiligheid wordt gemaakt. Computermodellen geven aan dat de rotonde, ondanks de voorrangssituatie van fietsers ten opzichte van auto's, de grotere verkeersstroom goed aan kan.

Een halte aan de Zonnelaan heeft een langere reistijd op het tracé van lijn 1 tot gevolg (ongeveer één minuut langer over het hele traject). Om hetzelfde rijschema aan te kunnen houden, zou een extra tramstel moeten worden ingezet, waardoor de jaarlijkse exploitatiekosten met ongeveer 300 duizend euro zouden toenemen. Overigens pakken de rijtijden in de koppelingsvariant gunstiger uit waardoor in dat geval ruimte kan ontstaan voor een extra halte. Op deze mogelijkheid wordt nog gestudeerd.

De breedte van de trambaan van 12,5 meter is van belang om voldoende ruimte te bieden voor groen. De Zonnelaan vormt een belangrijke verbindende schakel in het groenstructuurplan van de stad. Daarnaast is ruimte nodig voor de aanleg van elektrische leidingen onder de grond en voor overstekende fietsers om zich op te stellen. Overigens wordt nog gestudeerd op andere mogelijkheden om de beschikbare breedte te verdelen.

Ten aanzien van de bereikbaarheid per auto van de woonflats aan de Eikenlaan zijn twee mogelijkheden in studie, die met de bewoners zullen worden besproken. Bureau Regiotram heeft al eerder toegezegd de mogelijkheid van een zuidelijke verbinding met de ventweg voor de Fonteinkerk te onderzoeken.

De ontwerpen van het projectbureau worden voortdurend aan de hulpdiensten voorgelegd en aangepast op grond van de reacties die zij geven. Dit heeft bijvoorbeeld geleid tot een verbreding van het fietspad aan de noordkant van de Eikenlaan zodat deze voor de hulpdiensten in een noodgeval toegankelijk zijn. Er bestaan geen aparte rapporten van de hulpverleningsdiensten over het ontwerp van de tramlijn.

Dhr. Enschede, Elzenlaan, vraagt of het verkeerslicht op de kruising Zonnelaan-Elzenlaan bij de aanleg van de trambaan kan worden opgeheven. Omwonenden ondervinden veel overlast van verkeerslawaaï door optrekkende bussen. Verder geeft hij de gemeente in overweging een fiets- en voetgangerstunnel aan te leggen ter hoogte van De Parrel, ter vervanging van de drie geplande oversteken op het traject Eikenlaan. Hiermee zou de verkeersveiligheid gediend zijn.

Dhr. H. Miedema, voorzitter Fietsersbond afdeling Groningen, constateert met voldoening dat de gemeente gehoor heeft gegeven aan de wens van de Fietsersbond de trambaan en fietsvoorzieningen zoveel mogelijk te scheiden. Niettemin vreest hij dat in het algemeen de fietsvoorzieningen er met de komst van de tram op achteruit zullen gaan. In het bijzonder maakt hij zich zorgen over de aanleg van een fietsstrook aan de Zonnelaan, waar nu nog gescheiden fietspaden liggen. Onveilig, gelet op het feit dat deze fietsroute de op één na drukste van de stad is. Door de drukte op de fietsstrook zullen fietsers op de autorijstrook gaan fietsen, waarschuwt spreker. Een tweede knelpunt noemt hij het traject Kattenhage-Kreupelstraat waar geen fietsvoorzieningen worden aangelegd. Dat de tram hier op de fietsers moet wachten, noemt hij 'tricky'. Een gescheiden fietsbaan van de Maagdenbrug naar de Grote Markt (heuvel op), zal de onveilige situatie enigszins kunnen ondervangen. Tot slot heeft de Fietsersbond een voorkeur voor de koppelingsvariant, omdat daarmee de diepenring wordt ontzien.

Dhr. T.H. Dijkhuis, Euvelgunne, spreekt zich uit tegen de Translohr. Hij is het eens met de wethouder dat de regiotram als enige een adequate oplossing biedt voor een vervoerssysteem dat niet alleen de stad maar de hele regio bedient.

Dhr. R. Schermer, Elzenlaan, herinnert aan een toezegging van het projectbureau om de aanleg van het fietspad aan zuidzijde van de Eikenlaan nader te onderzoeken. Hij vraagt of het projectbureau zich aan deze toezegging zal houden, gezien de vergaande gevolgen die dit kan hebben voor de inrichting van de straat.

Reactie Dekker: Een fietspad aan de zuidzijde van de Eikenlaan lijkt logischer aangezien hier de meeste bestemmingen liggen. Daarom heeft het college van B. en W. besloten, weliswaar het huidige plan in de inspraak te brengen, maar daarnaast ook te onderzoeken of een fietspad aan de zuidzijde mogelijk is.

Dhr. Loois, Agricolastraat, vraagt de wethouder of in het college is gesproken over de gebrekkige opstap van de tram bij de halte naast de Grote Markt.

Reactie Dekker: Daar is in het college over gesproken. Bij de halte tegenover het DIA ontstaat enige ruimte tussen de tram en de halte, een minpuntje dat het college niettemin verantwoord acht.

Mw. E. Struiving, Marsstraat, vraagt aandacht voor het feit dat ouderen in Paddepoel-Noord straks naar de halte bij het winkelcentrum aan de Eikenlaan moeten lopen om het openbaar vervoer te bereiken. Zij pleit voor een halte aan de Zonnelaan. Zij voert daarbij aan dat door de veranderende bevolkingssamenstelling (meer jongeren, studenten en forenzen) ook het aantal tramklanten in de toekomst snel zal toenemen. Ze laakt de wijze waarop de Zonnelaan in het voorlopig ontwerp wordt voorgesteld als 'oprijlaan naar Zernike' en waarschuwt dat deze beeldvorming de psychologische afstand tussen de gewone burgers en de studenten in de stad zal vergroten.

Dhr. Hartman, Zonnelaan, maakt zich zorgen over de veiligheid van de fietsers op de Zonnelaan, die zich tussen het autoverkeer en de auto's op de parkeerstrook door moet wurmen. Naar het voorbeeld van de Prinsesseweg stelt hij gescheiden rijstroken voor auto's en fietsers voor, een oplossing die haalbaar is door de middenstrook te versmallen. Verder merkt hij op dat de bewoners niet zijn ingelicht over het voornemen de voortuinen met 1,5 meter in te korten, noch dat hierover overleg met hun is gevoerd.

Reactie Van Vliet: De bewoners zijn schriftelijk geïnformeerd over de verkleining van de voortuinen. Bij navraag is echter vast komen te staan dat bij één woningblok de brieven niet bezorgd zijn. Het projectbureau zal dit corrigeren en tevens de bewoners uitnodigen voor een

toelichting van de plannen.

Aanvulling dhr. Hartman: Het gaat om twee woningblokken.

Reactie Van Vliet: We zullen bij beide blokken alsnog een brief bezorgen.

Mw. M. Jansen, Planetenlaan, vindt het onbegrijpelijk dat haar buurt (Paddepoel-Noord) een tramhalte moet missen. De halte bij de rondweg vindt ze niet volwaardig omdat deze in verband met sociale onveiligheid 's avonds zal worden gemeden. Ze waarschuwt voor het beeld dat met de regiotram wordt opgeroepen, dat de stadjes moeten wijken voor de belangen van de regio en de studenten.

Dhr. J. Swart, Zonnelaan, uit zijn ergernis over de tendentieuze berichtgeving in het Dagblad van het Noorden. In plaats van inhoudelijk in te gaan op de kwesties die in de Zonnelaan spelen, worden de omwonenden ten onrechte neergezet als 'zeurders'.

Mw. M. Jansen, Planetenlaan, zegt niet overtuigd te zijn van het argument van het projectbureau dat een halte aan de Zonnelaan tot een onoverkomelijke kostenverhoging zal leiden. Hoe kan een minuut extra rijtijd 300 duizend euro kosten?

Dhr. J. Bokma, Vlasstraat, roept de gemeente op te kiezen voor de koppelingsvariant. Daarmee is een van de grootste knelpunten op het tracé van lijn 1 de wereld uit, meent hij. De aanpassing van de Maagdenbrug en de verplaatsing van de kade van de Turfsingel vereist kostbare en betwistbare ingrepen die dan niet nodig zullen zijn.

Mw. A. de Wijk, bewonersorganisatie Binnenstad-oost, is het met de vorige spreker eens. Ook zij meent dat de koppelingsvariant een elegante oplossing biedt voor de problemen die gepaard gaan met de aanpassing van het Turfsingeltraject.

Mw. Kepler, Marsstraat, wijst er op dat als gevolg van het opheffen van de buslijnen 11 en 15 haar buurt in de toekomst 12 bussen per uur zal missen. Zij vraagt om de frequentie van buslijn 5 weer op te voeren om dit verlies te compenseren. Verder vraagt ze bij de aanleg van de trambaan er op toe te zien dat de aanplant van bomen en struiken niet ten koste gaat van de overzichtelijkheid van de oversteeken. Dit probleem doet zich nu voor bij de oversteek van de Zonnelaan, zodra de bomen in het blad zitten, en dit leidt tot gevaarlijke situaties.

Dhr. H. Elzinga, Snip, vindt het aantal haltes op zowel lijn 1 als 2 aan de lage kant. Hij pleit er voor meer haltes aan te leggen en de langere rijtijd voor lief te nemen. Met meer haltes op de route verklein je de loopafstand en kun je meer passagiers bedienen, meent hij.

Reactie R. van Vliet: De tram is een kwalitatief hoogwaardig vervoerssysteem met een hoge frequentie. Dit verantwoordt een iets grotere loopafstand tot de haltes in vergelijking met de buslijnen. De ontwerpers menen een goede balans te hebben gevonden tussen afstand tussen de haltes en een optimale rijtijd op de lijnen.

Voor wat betreft een halte Zonnelaan ligt dit iets minder duidelijk. Daarom heeft het college van B. en W. het projectbureau gevraagd een halte aan de Zonnelaan nog eens te onderzoeken, en ook nadrukkelijk de koppelingsvariant bij deze heroverweging te betrekken. Ook met ontwikkelingen in de toekomst zoals een veranderende bevolkingssamenstelling, zal rekening worden gehouden. Met het oog op de vele stemmen die opgaan voor een halte aan de Zonnelaan, zal het projectbureau dus een nieuwe afweging maken. De uitkomst daarvan zal, vergezeld van een duidelijke kostenberekening, aan het college worden voorgelegd.

Ook tijdens de informatiebijeenkomsten werd al duidelijk dat er bezorgdheid heerst over de breedte van de rijweg en de fietsstrook en over de afwezigheid van een scheiding tussen het auto- en fietsverkeer op de Zonnelaan. Het projectbureau zal voor zowel de Zonnelaan als de

Eikenlaan opnieuw het ruimtebeslag van de stroken voor de tram, auto en fiets tegen elkaar afwegen.

Het projectbureau onderkent het voordeel van de koppelingsvariant, dat ingrepen bij de Maagdenbrug en de Turfsingel achterwege kunnen blijven, en zal dit voordeel ook mee laten wegen bij het onderzoek naar de haalbaarheid van de koppelingsvariant.

Gelet op het matige gebruik van lijn 5 ligt het niet voor de hand dat de frequentie van deze buslijn zal worden opgevoerd.

Dhr. Haak, Morgensterlaan, stelt voor de tram om de tien minuten (in plaats van om de acht minuten) te laten rijden, zoals op de meeste buslijnen in de stad gebruikelijk is. Daarmee ontstaat ruimte om het aantal haltes op de tramlijnen uit te breiden. Verder vreest hij dat de ophaaldienst van de Milieudienst na de herinrichting van de Eikenlaan niet meer in staat zal zijn de afvalcontainers van zijn wooncomplex aan de Morgensterlaan te bereiken.

6. Sluiting

De voorzitter stuurt aan op een afronding en verzekert dat op alle vragen die deze avond niet uitputtend zijn behandeld, in het inspraakverslag zal worden ingegaan. Hij verzoekt de sprekers die een verslag van de bijeenkomst willen ontvangen, hun naam en adres bij de ontvangstbalie achter te laten. Hij dankt de aanwezigen voor hun belangstellingen en hun inbreng en sluit de vergadering.