

Verslag inspraakbijeenkomst voorkeustracé RegioTram Lijn 2

| | |
|-----------------------------|---|
| Datum: | 23 maart 2010 |
| Plaats: | Martinikerk |
| Tijd: | 20.00 – 22.00 uur |
| Aanwezig: | circa 40 belangstellenden |
| Ambtshalve aanwezig: | Mw. K. Dekker (wethouder Verkeer); mw. Mariëtte de Visser (projectleider RegioTram Lijn 2) |
| 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 voor lijn 2 Mariëtte de Visser een korte inleiding houden. Ter discussie staat het voorkeustracé voor lijn 2 van de Regiotram. Daarnaast vragen 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 Karin Dekker op het bijzondere karakter van het project Regiotram dat als een gezamenlijk initiatief van de stad en de regio wordt ontwikkeld. De discussie over het verkeer in de regio kent een jarenlange traditie en heeft uiteindelijk geleid tot in de keuze voor de regiotram. Nadat de kaders zijn aangegeven, hecht het college van B. en W. er aan dat ook de burgers zich mengen in de uitwerking van het ontwerp. Het college ziet de besluitvorming over de regiotram als een voorbeeld van geslaagde burgerparticipatie. Of de tramlijn langs de Oosterhamrikkade dan wel door de E Thomassen A Thuessinklaan-Vinkenstraat wordt aangelegd, wordt pas bepaald na consultatie van de burgers. Ook de uitwerking van de koppelingsvariant toont aan dat het college grote waarde hecht aan het oordeel van de burger. In het huidige voorstel liggen nog verschillende zaken open waarover na het verzamelen van de inspraakreacties besluiten worden genomen. Juni/juli mag men het definitieve voorstel verwachten.

3. Inleiding door projectleider Mariëtte de Visser van het project Regiotram Lijn 2

Projectleider Mariëtte de Visser steekt van wal met een korte schets van de rol die de regiotram in de toekomst zal spelen in de openbaarvervoersstructuur van de regio. Daarvoor zal het bestaande spoorweginnengrijpend worden opgewaardeerd, onder meer door een doorkoppeling van bestaande spoorlijnen, een hogere rijfrequentie, de bouw van nieuwe stations en de herinrichting van het Centraal Stationsgebied. Bijzonder aan de regiotram is dat deze over bestaand spoor kan rijden. De eerste twee tramlijnen in de stad zullen na 2020 worden uitgebreid naar plaatsen in de regio, waaronder Assen-Noord, Hoogezand, Zuidhorn en Bedum.

Vervolgens bespreekt mw. De Visser kort de meest in het oog springende punten in het voorkeustracé. Op het Kattendiep is gekozen voor een dubbelspoor in combinatie met de buslijnen, waardoor de Steentilstraat kan worden opgewaardeerd als fietsroute. Dit vereist de aanleg van een tweede brug over de Turfsingel. Of er een halte komt aan het Damsterdiep is nog in onderzoek en hangt tevens af van de haltes aan de Oostersingel. De keuze voor de Oostersingel als voorkeursroute is mede bepaald door de dubbele ontsluiting van het UMCG, de mogelijke economische stimulans voor de binnenstad-oost en de mogelijkheid met lijn 1 een netwerk te vormen door een verbinding via de Bloemstraat. Bovendien heeft de meerderheid van de bevolking zich tijdens de participatieperiode voor de Oosterstraat

uitgesproken. De keuze voor de Oosterhamrikkade of de E Thomassen A Thuessinklaan-Vinkenstraat is nog open. Bij Kardinge heeft de gedwongen overstap van bus op tram veel reacties opgeroepen bij de bewoners van Beijum en Lewenborg. Door de vertrektijden van de bus af te stemmen op de tram kunnen oponthoud en ongemak worden beperkt.

Tot slot gaat mw. De Visser kort in op de koppelingsvariant, ingebracht door de bewonersorganisatie Beijum (BOB). Het projectbureau heeft het voorstel van de BOB op vier manieren uitgewerkt in de notitie 'Koppeling Lijn 1 en Lijn 2' en stelt deze in de inspraakperiode eveneens ter discussie.

Na afloop van de inspraaktermijn op 12 april worden alle reacties geïnventariseerd en wordt het definitieve voorstel geschreven. Het college van B. en W. zullen dit voorstel naar verwachting in juni of juli, vergezeld van het inspraakverslag, aan de gemeenteraad voorleggen. Daarna begint in de tweede helft van 2010 het werk aan het voorlopig ontwerp dat in nauw overleg met de omwonenden zal worden gemaakt. De uitvoering van lijn 2 is gepland tussen 2013 en 2015.

4. Vragenronde

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

Dhr. Bakker vraagt uitleg over de ligging van de Antonius Deusinglaan en E Thomassen A Theussinklaan ten opzichte van de tramroute.

Antwoord M. de Visser: De Antonius Deusinglaan zal verdwijnen voor nieuwbouw op het uitgebreide UMCG-terrein. De tramverbinding vanaf de Bloemsingel zal lopen langs de nieuw aan te leggen Vrydemaweg, over het Wouter van Doeverenplein, naar de E Thomassen A Theussinklaan.

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. Loois, Agricolastraat, is teleurgesteld dat de gemeente heeft afgezien van een route door de binnenstad. Volgens informatie van de gemeente is het traject over de Oostersingel twee keer zo duur. Bovendien leidt de aanleg tot problemen bij de Turfsingel en het Damsterdiep, moeten panden worden gesloopt en is de bediening van het UMCG minder goed. Het argument van de gemeente dat twee lijnen door de Oosterstraat tot frictie zou leiden, noemt in strijd met het beeld dat de gemeente eerder heeft geschetst. Spreker wijst er verder op dat in de nota weliswaar veel aandacht wordt besteed aan het doorgaand fietsverkeer over de Oostersingel, maar hij mist aandacht voor een veilige oversteek voor fietsers, met name vanuit de Tuinstraat en de Nieuwe Sint Jansstraat, waar sprake is van druk fietsverkeer. Tot slot wijst hij de koppelingsvariant af. Een route door de binnenstad maakt de koppelingsvariant overbodig aangezien de problemen die er mee worden opgelost zich dan niet voordoen.

De voorzitter wijst er op dat wethouder Dekker en projectleider De Visser deze avond een eerste reactie zullen geven op de commentaren van de insprekers. In het inspraakverslag zal op alle inspraakreacties uitgebreid worden ingegaan.

Dhr. S. van der Pruijk, Sloep 18, introduceert zich als vertegenwoordiger van de taxibranche. Hij stelt tot zijn spijt vast dat in het vervoersconcept dat in de nota wordt uiteengezet, geen aandacht wordt besteed aan de functie van het taxivervoer.

Dhr. F. Nieuwenhuis, Fietsersbond, roept de gemeente op bij de aanleg van de tram optimale aandacht te geven aan goede fietsvoorzieningen en verkeersveiligheid voor de fietser. Met name in de Oostersingel vreest hij dat de verschillende weggebruikers elkaar als gevolg van

de geringe ruimte zullen hinderen. Hij wijst op een al langer bestaande behoefte aan een goede fietsverbinding over het Van Starckenborghkanaal. Deze kan gemakkelijk samen met de tramlijn, bijvoorbeeld over het traject van de huidige busbaan, worden gerealiseerd.

Dhr. T. H. Dijkhuis, Euvelgunne, bepleit de bouw van een nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal. De bestaande brug moet op termijn toch worden vervangen om een hogere doorvaart voor schepen mogelijk te maken. De brug kan dan zonder hinder voor het huidige busverkeer worden gesloopt.

Dhr. P. Kars, Damsterdiep, brengt naar voren dat een halte aan het Damsterdiep wenselijk is omdat het een stimulans biedt aan de toekomstige ontwikkeling van het gebied (bijvoorbeeld een warenmarkt). Bovendien sluit de halte goed aan bij de parkeergarage onder het Damsterdiep.

Mw. M. van Herk, Vinkenstraat, spreekt haar bezorgdheid uit over de gevolgen die de bewoners zullen ondervinden van de sloop van de noordzijde van de Vinkenstraat. Ze vraagt zich af of er voldoende vervangende woningen beschikbaar zijn voor bewoners die hun huis moeten verlaten en ze roept de gemeente op hier op toe te zien.

Mw. L. Nijlunsing, woonachtig op een woonboot aan de Oosterhamrikkade, maakt de gemeente er op attent dat deze het voor de burger lastig maakt een voorkeur uit te spreken door de vele onzekerheden in het voorstel. Indien wordt gekozen voor een tram door de Vinkenstraat spiegelt de gemeente de burger de aanleg van een ecologische zone langs het Oosterhamrikkanaal voor. Maar de aanleg van deze ecologische zone staat allesbehalve vast en kan om budgetaire redenen later zo maar weer worden afgeblazen. In dat geval is een keuze voor een tramlijn langs de huidige busbaan aantrekkelijker. In dit stadium van de besluitvorming een voorkeur uitspreken is voor de burger een gok, meent zij.

Dhr. Bakker roept de gemeente op alsnog van de aanleg van de regiotram af te zien. Het geringe aantal passagiers dat zich buiten de spijtijden aandient, maakt een kostbaar vervoerssysteem zijns inziens onverantwoord. Hij waarschuwt de gemeente voor een financieel fiasco. Bovendien vreest hij dat mensen de tram zullen mijden wanneer de prijs van een kaartje (onvermijdelijk) zal stijgen.

Mw. (naam onbekend) wijst op het braakliggende voormalige Resanterrein aan de Oosterhamriklaan. Dit terrein (rood ingekleurd op de kaart) wordt nadrukkelijk aangeduid als aantrekkelijk toekomstig ontwikkelingsgebied. Ze vreest echter dat met de aanleg van de tram het geld zal ontbreken om het vervuilde terrein te saneren en dat omwonenden er jarenlang mee blijven zitten. Ze roept de gemeente op tijdig geld te reserveren voor de sanering van het gebied.

Dhr. T. Ooimans, Ankemaheerd, Beijum, waarschuwt dat Kardinge zal uitgroeien tot een onaangename en kille verblijfplaats voor wachtende reizigers van het openbaar vervoer. Met een sfeer die vergelijkbaar is met het huidige stationsplein. Hij spreekt zich uit tegen de aanleg van de tramlijn en vindt dat de bussen gewoon moeten blijven rijden.

Dhr. Loois, Agricolastraat, stelt voor de halte aan de Oostersingel aan te leggen ter hoogte van de Nieuwe Sint Jansstraat vlak bij de vroegere hoofdingang van het ziekenhuis, die nu als personeelsingang dienst doet. De ligging van deze halte is gunstig voor zowel bezoekers van het ziekenhuis als voor bezoekers van de schouwburg. Bovendien kunnen hiermee bomen elders worden gespaard, meent hij.

De voorzitter geeft projectleider De Visser en wethouder Dekker gelegenheid te reageren op de commentaren en suggesties van de insprekers.

Reactie De Visser:

Het projectbureau werkt samen met de diensten ROEZ en OCSW aan de ontwikkeling van een visie op Kardinge. Daarbij wordt nadrukkelijk onderzocht hoe de fietsverbindingen tussen Kardinge en de binnenstad in combinatie met de aanleg van de tramlijn kunnen worden verbeterd. De verbinding via de huidige busbaan is daarvoor ook in beeld. Ook bij de aanleg van de ongelijkvloerse kruisingen van de oostelijke ringweg door de provincie wordt geanticiperd op een fietsverbinding.

Door de bussen een directe aansluiting te geven op de tram is een vlotte overstap op Kardinge verzekerd en blijven de wachttijden tot een minimum beperkt. Hiervoor wordt de frequentie van de bustijden overdag opgevoerd tot acht keer per uur (is nu vijf keer).

Ten aanzien van de veiligheid van het fietsverkeer op de Oostersingel zal in het voorlopig ontwerp worden uitgewerkt welke voorzieningen wenselijk zijn. Dit geldt zowel voor het fietsverkeer in de lengterichting als voor overstekende fietsers. De veiligheid kan onder meer worden verhoogd door de aanleg van rotondes of door gebruik te maken van tramwaarschuwingsinstallaties.

Het projectbureau wil graag met de taxivervoerders praten over de aanleg van taxistandplaatsen in aansluiting met de tramlijnen. Dit is met name aan de orde bij lijn 1 waarvan het voorlopig ontwerp momenteel ter discussie staat. Ook bij de uitwerking van lijn 2 wordt overleg met de taxibranche toegejuicht.

De brug voor de busbaan over het Van Starckenborghkanaal kan technisch nog zeker tot 2060 mee. Of de aanleg van een nieuwe brug doorgaat, hangt af van de prioriteiten die het Rijk stelt. De Rijksoverheid zal voor een flink deel aan de brug moeten meebetalen.

Een halte aan het Damsterdiep is bij het projectbureau in onderzoek. Vraagstukken die daarbij moeten worden opgelost zijn onder andere hoe het plein er in de toekomst uit gaat zien, hoe de aansluiting van de regionale buslijnen kan worden geregeld en hoeveel reizigers van de halte gebruik gaan maken.

De noodzaak van bodemsanering speelt op een aantal plekken langs het tracé. De aanleg van de regiotram is geen garantie dat deze terreinen worden aangepakt. Wel ziet de gemeente dit nadrukkelijk als een opdracht en hoopt zij dat de tram het proces van sanering en ontwikkeling zal versnellen.

Reactie Dekker:

Over de toekomst van de Vinkenstraat is nog niets met zekerheid te zeggen. Voor de ontwikkeling van het Oosterhamriktracé ligt al sinds enkele jaren een plan in de kast (De radiaal wakker gekust). Het plan beoogt een herinrichting van het gebied waarbij de woningen en andere gebouwen naar het water zijn gericht en er een aantrekkelijke waterkant ontstaat. Het plan is echter tot nu toe niet van de grond gekomen. Daarvoor is de medewerking vereist van andere partijen waaronder de woningcorporaties Nijestee en de Huismeesters. Een tramlijn door de Vinkenstraat zou een mooie aanvulling zijn op dit plan en een voorbeeldige integratie van de aanleg van de regiotram met een woningbouwopgave. Maar de financiering maakt deze optie vooralsnog onzeker. Het college hoopt vóór de presentatie van het raadsvoorstel de knoop door te kunnen hakken.

De wethouder toont begrip voor de bezorgdheid onder de bewoners van de Vinkenstraat. Bij de wijkvernieuwing van de afgelopen jaren is veel ervaring opgedaan met het herplaatsen van bewoners van sloopwoningen en is gebleken dat het vinden van vervangende woonruimte over het algemeen bevredigend is verlopen. Mocht de sloop aan de Vinkenstraat doorgaan, dan zal de gemeente er op toezien dat de corporaties hun plicht niet verzaken.

6. Sluiting

De voorzitter rondt de discussie af en licht kort de mogelijkheden van inspraak toe die voor de burger na deze avond nog open staan. Insprekers kunnen zich schriftelijk per brief tot de gemeente wenden, zij kunnen een inspraakformulier downloaden (www.regiotram.nl) en invullen en dit op de post doen, en zij kunnen na een afspraak met het projectbureau hun reactie alsnog mondeling geven.

Alle inspraakreacties worden in het inspraakverslag opgenomen en van een reactie voorzien. Het inspraakverslag wordt met het collegevoorstel naar de gemeenteraad gestuurd.

Wethouder Dekker zegt toe dat het college een wijzigingsvoorstel bij de raad zal indienen die het de burger mogelijk maakt een inspraakreactie volledig digitaal af te handelen.

Ze bedankt de aanwezigen voor hun bijdrage aan de discussie en kondigt aan dat het college bij de uitwerking van het tracé opnieuw een beroep zal doen op de inbreng van het publiek.

De voorzitter verzoekt de insprekers 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 commentaar en sluit de vergadering.