

## **Verslag inspraakbijeenkomst Voorlopig Ontwerp tracédelen 3 en 4**

<b>Datum:</b>	17 mei 2011
<b>Plaats:</b>	Het Paleis
<b>Tijd:</b>	19.30 - 22.00 uur
<b>Aanwezig:</b>	circa 60 belangstellenden
<b>Ambtshalve aanwezig:</b>	Mw. K. Dekker (wethouder van o.a. Verkeer en Vervoer); dhr. M. Olman (directeur project RegioTram); mw. M. de Visser (projectleider project RegioTram)
<b>Voorzitter (onafh.):</b>	dhr. A. Woudstra
<b>Verslag (onafh.):</b>	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 Mariëtte de Visser een korte inleiding houden. Ter discussie staat het Voorlopig Ontwerp (VO) van de tracédelen 3 en 4 van de RegioTram. Bij tracé 3 (onderdeel van lijn 1 naar Zernike) horen Kattendiep, Schuitendiep, Damsterdiep, Oostersingel, Bloemsingel en Kolendrift. Bij tracé 4 (onderdeel van Lijn 2 naar Kardinge) horen W.A. Scholtenstraat, Oosterhamrikkade, Ulgersmaborg en Kardinge. Belanghebbenden krijgen vanavond gelegenheid mondeling in te spreken waarbij men kan reageren op het VO en het bijbehorende Kaartenboek. Alle inspraakreacties worden van commentaar voorzien in het inspraakrapport dat met het collegevoorstel aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. Van de inspraakbijeenkomst zelf wordt een verslag gemaakt door een onafhankelijk notulist. Insprekers die hun adres achterlaten krijgen het verslag per post thuisgestuurd. Voor anderen is het verslag te downloaden via [www.regiotram.nl](http://www.regiotram.nl).

### **2. Inleiding door wethouder Karin Dekker**

In haar inleiding herinnert wethouder Dekker er aan dat de tram in de stad onderdeel moet worden van het veel grotere openbaar vervoerssysteem van de RegioTram. De RegioTram is van grote betekenis voor het hele gebied van de Regio Groningen-Assen, bestaande uit acht gemeenten en twee provincies. De RegioTram moet de bereikbaarheid van de stad Groningen vanuit de regio en vice versa voor de komende tientallen jaren waarborgen. De vele studies die in de afgelopen jaren zijn verricht naar het bereikbaarheidsprobleem wijzen unaniem uit dat de tram hiervoor de beste oplossing is.

Vanavond is waarschijnlijk de laatste inspraakavond in het kader van de politieke besluitvorming over de RegioTram, verklaart de wethouder. De afgelopen periode heeft aangetoond dat de inbreng van betrokken bewoners vruchten afwerpt en resulteert in een 'slimmer' plan. Ze nodigt daarom ook bij de resterende twee tracés de bewoners van harte uit hun ideeën en suggesties naar voren te brengen. Alle reacties worden zorgvuldig door de verantwoordelijke bestuurscolleges afgewogen alvorens het definitieve voorstel aan de gemeenteraad en Provinciale Staten zal worden aangeboden.

### **3. Toelichting door projectleider Mariëtte de Visser van het project RegioTram**

Vervolgens gaat projectleider Mariëtte de Visser kort in op de onderdelen in beide tracés die tijdens de twee informatieavonden als aandachtspunt naar voren kwamen. Ze noemt in dit verband de twee modellen die zijn uitgewerkt voor het traject Schuitendiep (wel of niet met een overkluizing). Ten aanzien van het Damsterdiep roepen de buslijnen 22 en 24 en de buslijn naar de Oosterparkwijk discussie op. Voor het traject Oosterhamrikkade zijn drie

modellen uitgewerkt die zich concentreren op de vraag of er een aansluiting moet komen met de oostelijke ringweg en wat de beste route is voor de hulpverleningsdiensten.

Mw. De Visser noemt tot slot de vermindering van het aantal parkeerplaatsen dat op verschillende plaatsen dreigt. Ze benadrukt dat de ontwerpers verschillende mogelijkheden tot hun beschikking hebben om wegvallende parkeerplaatsen te compenseren. Afhankelijk van de modellen die worden gekozen, zal bij de uitwerking van het ontwerp hier bijzondere aandacht aan worden gegeven.

#### **4. Inspraakreacties**

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

**Mw. M. van Winkel**, Fietsersbond, presenteert een zestal knelpunten die volgens de Fietsersbond voor verbetering vatbaar zijn:

- De afsluiting van de helft van het Kattendiep belemmert de doorgang van de diepenring naar het Zuiderdiep. Hierdoor dreigt een deel van de oostelijke binnenstad voor fietsers onbereikbaar te worden.
- De Fietsersbond betwijfelt het nut van een verkeerslicht bij de Steentilbrug. Voor fietsers vormt dit een extra belemmering. De Fietsersbond wil over de ingewikkelde verkeerssituatie rond de Steentilbrug graag in overleg met het project RegioTram.
- Ook over de geringe ruimte die naast de tramrails op de Oostersingel voor fietsers overblijft wil de Fietsersbond graag nader in overleg met het project RegioTram .
- Als gevolg van het fietspad in twee richtingen over de Bloemsingel zullen fietsers die van de Bloemsingel naar de Vrydemalaan willen drie keer de trambaan moeten passeren. Om dit te voorkomen stelt de Fietsersbond voor het fietspad achter de halte langs te leggen.
- Van de drie modellen die voor de Oosterhamrikkade worden gepresenteerd gaat de voorkeur van de Fietsersbond uit naar model 3. De modellen 1 en 2 zullen als gevolg van het eenrichtingsverkeer over de noordelijke kade de bereikbaarheid van de Professorenbuurt voor fietsers te veel bemoeilijken.
- De Fietsersbond wijst erop dat de door de gemeente toegezegde rechtstreekse fietsverbinding naar Kardingel langs het tramtracé moet worden aangelegd. Dit zou in de plannen voor het tramtracé moeten worden opgenomen.

**Dhr. J. Griffiths**, woonachtig aan het Schuitendiep, meent dat de voor het Schuitendiep gepresenteerde twee modellen het al beschadigde aanzien van de Steentilbrug nog verder zullen aantasten. Hij pleit ervoor de tramlijn alsnog door de Steentilstraat te leiden. Daarmee worden twee scherpe bochten in het tracé voorkomen en het biedt mogelijkheden voor vernieuwing van de Steentilbrug. Naar het voorbeeld van de Leidschestraat in Amsterdam kan de tramlijn met een strengelspoor probleemloos door de smalle Steentilstraat worden gelegd, meent spreker.

Mocht de gemeente toch kiezen voor een overkapping van het Schuitendiep dat vraagt spreker de garantie dat bij de aanleg van het plein een publieksfunctie wordt vermeden, dit in verband met geluidsoverlast.

**Dhr. J. Belgraver**, Woonschepencomité, tevens sprekend namens de bewoners van de woonschepen in het Oosterhamrikkanaal, is niet gelukkig met de keuze van de gemeente om de besluitvorming over het VO af te ronden voordat de herziene ontwikkelingsvisie Oosterhamriktracé is vastgesteld. Hij vreest dat daarmee de tramlijn leidend wordt bij de verdere ontwikkeling van het Oosterhamriktracé in plaats van de ontwikkelingsvisie. In het

kader van de Intense Stad zullen er langs het Oosterhamriktracé 1100 nieuwe woningen verschijnen en wordt 25000m<sup>2</sup> aan bedrijfsruimte gerealiseerd. Als gevolg hiervan zullen het aantal verkeersbewegingen en de parkeerdruk sterk toenemen in een gebied waar de woondichtheid nu al relatief groot is. Gelet hierop is een afname van de parkeermogelijkheden als gevolg van de aanleg van de tramlijn zeer ongewenst. Ook een autoverbinding met de oostelijke ringweg (verwachting 14000 extra auto's per etmaal) is in dit licht niet verstandig. Spreker meent dat de gevolgen die de drie modellen in het VO hebben voor de toekomstige verkeerssituatie in en om de Oosterhamrikkade te weinig zijn doordacht en onderzocht. Hij vraagt de gemeente voor elk model een berekening van de verwachte verkeersbewegingen te tonen.

Spreker heeft waardering voor het idee om van de Oosterhamrikkade een 'groene loper' te maken. De uitvoering heeft echter nogal wat nadelen waarvan enkele zwaarwegende. Dat het kanaal wordt geblokkeerd door de aanleg van een dam en vaste fietsbruggen, vinden de woonbootbewoners onaanvaardbaar. Het Oosterhamrikkanaal moet voor woonschepen en recreatievaart bevaarbaar blijven, vinden zij.

Spreker verklaart dat de bewoners van de woonschepen door het project RegioTram zijn uitgenodigd om hun bezwaren tegen de drie modellen in het VO en hun ideeën voor een alternatief binnenkort in een 'schetssessie' te presenteren. Hij noemt dit rijkelijk laat. Hij betreurt het dat het alternatief dat de woonbootbewoners hebben bedacht nu niet dezelfde publieke aandacht krijgt als de drie modellen in het VO.

Vooruitlopend op de schetssessie licht spreker het alternatief van de woonbootbewoners (genoemd model 0) toe in een aantal stellingen en uitgangspunten:

- De inzet moet zijn dat alle autoverkeer in het gebied wijkgerelateerd blijft;
- Voor het gebruik door de hulpdiensten wordt de trambaan verhard aangelegd;
- De groene loper kan worden aangelegd langs de randen van de trambaan en het talud naar het water;
- De wegen langs de noord- en zuidkade blijven bestemd voor alle verkeersdeelnemers in beide richtingen. Alle parkeerplaatsen blijven behouden;
- De aanleg van een dam en fietsbruggen is niet noodzakelijk. De historische Oliemuldersbrug blijft behouden.

Spreker besluit met de opmerking dat het model van de woonbootbewoners als bijkomend voordeel heeft dat het goedkoper is dan de modellen in het VO.

**Mw. N. Boter**, Professorenbuurt, vraagt waarom de optie om de tramlijn door de Vinkenstraat aan te leggen niet meer in beeld is. Ze zet vraagtekens bij de noodzaak van een auto-ontsluiting naar de oostelijke ringweg. Ze vreest dat de verkeerscongestie op de Petrus Campersingel zich zal uitbreiden naar de Oosterhamrikkade.

**De voorzitter** vraagt wethouder Dekker om een reactie op de eerste insprekers en in het bijzonder in te gaan op de vraag naar het waarom van een autoverbinding met de oostelijke ringweg. Voorts vraagt hij de wethouder uit te leggen hoe de door de bewoners ingediende alternatieven in de besluitvorming worden opgenomen.

*Reactie wethouder K. Dekker:* Wethouder Dekker legt uit dat in het oorspronkelijke plan voor het Oosterhamriktracé, neergelegd in de notitie 'De radiaal wakker gekust', de auto-ontsluiting naar de oostelijke ringweg en de tramlijn beide door de Vinkenstraat liepen. Het doel hiervan was om een verbeterde verbinding met het UMCG tot stand te brengen. Nadat het Vinkenstraattracé onhaalbaar bleek, heeft het UMCG nadrukkelijk de wens voor een auto-ontsluiting naar de oostelijke ringweg op tafel gelegd. Met het oog op de wens van het UMCG en in lijn met de gedachte van het oorspronkelijke plan is daarom in model 2 van het

VO een aansluiting met de oostelijke ringweg opgenomen. Het college heeft over de drie modellen nog geen standpunt ingenomen en wil eerst de opvattingen van alle belanghebbenden te horen alvorens tot een keuze voor één model te komen.

De wethouder verklaart verder dat alternatieve modellen van de bewoners binnen de reglementaire kaders van de inspraakprocedure zullen worden behandeld. Dit betekent dat zij in het inspraakrapport worden opgenomen en afgewogen. Wanneer dit leidt tot een aangepast VO dan biedt de behandeling in de gemeenteraad opnieuw mogelijkheden voor burgers om hierover de discussie met de gemeente aan te gaan. Een uitzondering is gemaakt voor het Woonschepencomité en de bewoners van de woonschepen in het Oosterhamrikkanaal. Zij hebben de gemeente er op gewezen dat het VO tot gevolg heeft dat 28 woonschepen niet meer over het water het Oosterhamrikkanaal uit kunnen varen. Aangezien ook de gemeente dit onwenselijk vindt, heeft zij alle woonbootbewoners uitgenodigd voor een ´schets sessie´ op donderdag 19 mei met de ontwerpers van het project RegioTram met het doel hiervoor een oplossing te vinden. De wethouder verklaart dat ook andere belangstellenden op de bijeenkomst welkom zijn om hun ideeën in te brengen.

Over het idee om de tram door de Steentilstraat te leiden zegt de wethouder dat dit grote nadelen heeft. De aanleg van een strengelspoor en de daarvoor noodzakelijke wachtruimte voor de tram kan waarschijnlijk niet zonder sloop van gebouwen worden gerealiseerd. Niettemin zegt ze toe dat de situatie aldaar nogmaals door de ontwerpers onder de loep zal worden genomen.

**Mw. M. van Hoek**, Professorenbuurt, vreest dat de aansluiting op de oostelijke ringweg voor autoverkeer zal leiden tot toenemende filevorming, met name op de Kapteijnlaan. Verder is ze bang dat het sluipverkeer door de Professorenbuurt zal toenemen, vooral wanneer de Gerrit Krolbrug voor autoverkeer wordt afgesloten. Ze vraagt of onderzoek is gedaan naar de verkeerskundige gevolgen van de aanleg van de tram en, zo ja, waarom de uitkomsten niet openbaar zijn gemaakt.

**Dhr. S. Koopmans**, Professorenbuurt, brengt in dat het tramtracé over de Oosterhamrikkade haaks staat op de plannen van de gemeente zoals verwoord in ´De radiaal wakker gekust´. Doel was om de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk een impuls te geven door van het Oosterhamriktracé een ecologische zone te maken met aan weerskanten twee nieuwe ´voorkanten´ die de wijken met elkaar verbinden. De aanleg van de trambaan en de ontsluiting van de oostelijke ringweg voor autoverkeer zullen een scherpe scheiding tussen beide wijken aanbrengen. Spreker vraagt zich af wat er na de aanleg van het tramtracé overblijft van het oorspronkelijke plan van de gemeente. Zal bijvoorbeeld, gezien het gewijzigde karakter van het tracé, de toegezegde bouw van gezinswoningen plaatsmaken voor appartementen? Het bevreemdt spreker dat de drie modellen in het VO al de inspraak ingaan voordat de onderbouwing ervan in een herziene ontwikkelingsvisie is neergelegd. Hij vraagt de gemeente, op welke argumenten de gekozen modellen feitelijk zijn gebaseerd. Verder uit spreker ernstige kritiek op de manier waarop de gemeente met het buurtoverleg Professorenbuurt over de trambaan heeft gecommuniceerd. Van bewonersparticipatie is zijns inziens geen sprake geweest, ondanks de toezegging van wethouder De Vries dat de bewoners over mogelijkheden van de auto-ontsluiting zouden mogen meepraten. Tot slot wijst spreker erop dat de tramlijn zal leiden tot een beter benutten van de transferia als alternatief voor een autorit naar de binnenstad. Het verbaast hem dat de gemeente nu overweegt om naast de trambaan een extra auto-ontsluiting aan te leggen. In plaats van beide verkeersstromen te bundelen zou de aanleg van de tramlijn de gemeente juist moeten brengen tot ´ontvlechting´ van het openbaar vervoer en autoverkeer.

*Reactie wethouder K. Dekker:* Wethouder Dekker verklaart dat het afblazen van het Vinkenstraattraject ook voor de gemeente een teleurstelling was. Het plan bleek te duur en de provincie was niet bereid aan de extra kosten van 22 miljoen euro mee te betalen. De gemeente staat nu voor de taak 'De radiaal wakker gekust' te actualiseren. De tijdsdruk staat echter niet toe om een herziene ontwikkelingsvisie af te wachten voordat de besluitvorming over de tram wordt afgerond. Dit zou teveel kosten met zich meebrengen.

De wethouder toont begrip voor het argument van ontvlechting van het openbaar vervoer en het autoverkeer. Maar oostelijke verbinding voor autoverkeer heeft ook betekenis voor de bereikbaarheid van het UMCG en de ontsluiting van het Oosterhamriktracé na de bouw van 1100 woningen.

Ze erkent dat het college zich geplaagd ziet voor een 'puzzel' waarvoor vooralsnog geen oplossing voorhanden is. Het college hoopt na bestudering van alle argumenten die in het inspraaktraject worden ingebracht een overtuigende keuze te kunnen maken.

**Dhr. J. van Buiten**, Professorenbuurt, verwijt de gemeente niet eerder te zijn begonnen met het opstellen van een integrale visie op het auto- en tramverkeer. Het gevolg is dat de gemeente bij het ontwerp van de tramlijn achter de feiten aanloopt en dat inspraak voor de burgers onmogelijk wordt gemaakt. Pas in maart heeft de gemeente geld aangevraagd voor een masterplan voor de ontsluiting van de Oosterhamrikzone. Spreker zegt echter te hebben vernomen dat de gemeente al anderhalf jaar studeert op de afwikkeling van het autoverkeer vanaf de ringweg en dat hiervoor vier modellen de ronde doen. Hij vraagt waarom in het VO maar één model (model 2) ter discussie wordt gesteld. Dit hadden volgens hem modellen 2a, 2b, 2c en 2d moeten zijn, waarom zijn deze niet in het VO opgenomen?

**Mw. T. Stenvert**, Professorenbuurt, vraagt zich af of het feit dat het college zelf nog geen keuze heeft gemaakt voor een van de modellen, betekent dat de bewoners zich politiek moeten mobiliseren om het college tot de gewenste keuze te bewegen.

*Reactie wethouder K. Dekker:* Wethouder Dekker legt uit dat het college met de presentatie van de drie modellen in de eerste plaats het dilemma wil schetsen waarvoor het zich geplaagd ziet. Er moet een afweging worden gemaakt waarbij de wensen van de raad van bestuur van het UMCG en de wensen van de bewoners van de omliggende buurten in het geding zijn. De wethouder zegt dat de drie modellen zijn bedoeld om tijdens de inspraak over die belangenafweging met alle belanghebbenden in gesprek te kunnen gaan. Ze hoopt daarmee zo veel mogelijk argumenten op tafel te krijgen die kunnen helpen om een afgewogen keuze te maken. Ze toont begrip voor de ontevreden reacties die dit bij sommige mensen losmaakt.

## **Pauze**

**Dhr. E. van Eijbergen**, FNV Bondgenoten, vraagt of de aanbestedingstermijn van 22,5 jaar die het project RegioTram wenst te gebruiken, geregeld is in de Nederlandse wetgeving. Verder wil FNV Bondgenoten dat bij de concessieverlening aan de drie consortia volgens de Wet Personenvervoer 2000 een evenredig deel van de buschauffeurs, die na de ingebruikname van de tram boventallig raken, de gelegenheid krijgt om over te stappen naar de tram. FNV Bondgenoten wenst verder in een convenant met het project RegioTram of de gemeente afspraken vast te leggen die garanties bieden dat de hoofdconcessiehouder verantwoordelijk blijft voor de CAO en Arbeidsvoorwaarden.

*Reactie M. Olman:* Dhr. Olman antwoordt dat met betrekking tot de concessie-termijn Europese regelgeving van kracht is die ook voor Nederland geldt. De Wet Personenvervoer

2000 is bij het project RegioTram bekend en bij de concessieverlening zal volgens de wet worden gehandeld. Ten aanzien het nakomen van de CAO en Arbeidsvoorwaarden is reglementair vastgelegd dat hiervoor de hoofdaannemer aanspreekbaar is.

De heer Olman nodigt FNV Bondgenoten uit voor een apart overleg over door de inspreker opgeworpen zaken, te meer daar deze buiten de orde van de huidige inspraakbijeenkomst vallen. Aldus wordt afgesproken.

**Mw. W. Naaijer**, ondernemingsvereniging Ebbingekwartier, verklaart dat het aanvankelijk enthousiasme voor de tram bij de ondernemersvereniging Ebbingekwartier bij de verdere uitwerking is weggeëbd. Door het schrappen van de halte aan de zuidkant van het Boterdiep is de waarde van de tram voor het Ebbingekwartier sterk verminderd. Ook betreurt de ondernemersvereniging de aanleg van de Singelbrug die bij een de keuze voor een lijn door de Vinkenstraat niet nodig was geweest. Met de aanleg van de brug wordt het onmogelijk gemaakt dit deel van de stad op een historisch waardevolle manier in ere te herstellen en ook zet dit een streep door de beoogde aanleg van een groene long in het Ebbingekwartier. Aangezien een autoverbinding met de oostelijke ringweg voor het Ebbingekwartier van groot belang wordt geacht kiest de ondernemersvereniging, bij gebrek aan beter, voor model 2 in het VO.

**Dhr. H. Bennik**, wijst er op dat fietsers vanuit het oosten van de stad naar het centrum en vice versa op het Damsterdiep tweemaal de tramlijn moeten oversteken. Hij stelt voor de fietsroute langs de zuidzijde van het Damsterdiep te leiden zodat het tramverkeer en het fietsverkeer elkaar niet in de weg zitten. Een veiliger oplossing, meent hij.

Verder vraagt hij aandacht voor problemen veroorzaakt door de zuigkracht van de tram. Vooral op trajecten waar het fietsverkeer dicht op de tram zit, zoals op het Damsterdiep en de Oostersingel, kan de zuigende werking van de tram wellicht een gevaar voor fietsers opleveren.

*Reactie E. van Heerde, verkeerskundige bij het project RegioTram:* Dhr. Van Heerde antwoordt dat het omleggen van de fietsroute bij het ontwerp van de tramlijn niet aan de orde is geweest aangezien de herinrichting van het Damsterdiep al eerder was bepaald. Bij een gewijzigde fietsstructuur zou het oorspronkelijke inrichtingsplan weer helemaal over de kop moeten, vreest hij.

**Dhr. H. Bennik (vervolg)**, stelt voor een directe verbinding van Kardinges naar Zernike aan te leggen. Dit zou slechts een kleine aanpassing van de koppeling op de Bloemsingel vereisen en de flexibiliteit van het gehele vervoersysteem wordt er mee bevorderd, meent hij.

Verder vraagt hij zich af of de verbinding met de oostelijke ringweg wel nodig is voor de ontsluiting van de Vrydemalaan. Volgens hem kan dit ook via de bestaande route over de Kapteijnlaan, Sumatralaan en Bedumerweg.

*Reactie M. Olman:* Dhr. Olman antwoordt dat de verbinding Kardinges-Zernike in het huidige systeem al bestaat, zij het met inbegrip van een overstap op de Bloemsingel.

**Dhr. F. Bianchi**, bewoner Oosterhamrikkade, spreekt zijn bezorgdheid uit over de toename van de verkeersdruk op de Oosterhamrikkade. Hij vreest dat dit vooral bij model 2 zal leiden tot een verminderde verkeersveiligheid. Nu geldt op de Oosterhamrikkade een 30km-regime en desondanks komen er veel ongelukken voor bij de Oliemuldersbrug. Hij vreest dat bij een verandering naar een 50km-regime het aantal ongelukken nog zal toenemen.

*Reactie E. van Heerde, verkeerskundige bij het project RegioTram:* Dhr. Van Heerde antwoordt dat de weg zal worden ingericht volgens de geldende standaarden en dat dit een optimale verkeersveiligheid waarborgt.

*Reactie wethouder K. Dekker:* Wethouder Dekker erkent dat de functie van de Oosterhamrikkade zal veranderen naar verbindingsweg met een maximum snelheid van 50km/h. Bij model 2 wordt ook het profiel van de weg aangepast. Dit zal leiden tot een ander straatbeeld. Toch hoeft dit niet ten koste te gaan van de veiligheid, benadrukt de wethouder, de weg wordt ingericht met aanvullende veiligheidsmaatregelen die horen bij de veranderde functie. Hierbij worden de normen van de brandweer en politie strikt opgevolgd.

**Mw. G. Jansma**, woonbootbewoner Oosterhamrikkanaal, wijst er op dat bij de aanleg van fietsbruggen over het Oosterhamrikkanaal de schepen achteruit door de brug moeten varen. Deze tijdrovende manoeuvre zal leiden tot veel oponthoud voor het verkeer. Ze vraagt zich af of voldoende rekening is gehouden met de technische aspecten van de aanleg van fietsbruggen.

Een van de aanwezigen vult aan dat de dam die in het Oosterhamrikkanaal wordt gelegd door de zuiging van het scheepvaartverkeer over het Van Starckenborghkanaal zal worden vernield. Alleen het plaatsen van een sluis in de dam zou dit kunnen voorkomen.

*Reactie M. Olman:* Dhr. Olman verklaart dat de zuiging en bevaarbaarheid van het Oosterhamrikkanaal in een recent overleg van het project RegioTram met het Woonschepencomité aan de orde is gekomen. Project RegioTram gaat hierover binnenkort opnieuw met de bewoners van de woonschepen in gesprek en daarbij zullen ook de fietsbruggen aan de orde komen.

*Reactie wethouder K. Dekker:* Wethouder Dekker verklaart dat de huidige modellen in het VO geen adequate oplossing bieden voor de bevaarbaarheid van het Oosterhamrikkanaal. Er zal een alternatief gevonden moeten worden waarbij de vaarverbinding met het Van Starckenborghkanaal in stand blijft.

**Dhr. W. J. Flokstra**, Professorenbuurt, stelt voor de discussie over een verbinding voor autoverkeer met de oostelijke ringweg los te koppelen van de besluitvorming over de tram. Dit biedt ruimte om de noordelijke verkeersontsluiting verder te onderzoeken, zonder dat de besluitvorming over het tramtracé wordt vertraagd. Voorwaarde is dat bij de planning van het tramtracé de mogelijkheid van een gekoppelde verbinding over de brug over het Van Starckenborghkanaal open blijft.

*Reactie wethouder K. Dekker:* Wethouder Dekker zegt toe dit voorstel in overweging te nemen.

**Mw. M. van Veen-de Haan**, wijst op een knelpunt in de W.A. Scholtenstraat bij het laden en lossen van vrachtwagens, met name aan het begin van de straat. Vrachtwagens zullen daarbij noodgedwongen gebruik moeten maken van de fietsstrook en dat levert voor het fietsverkeer een onveilige situatie op. Ze stelt voor de tramrails een klein stukje te verplaatsen zodat aan de wegzijde waar moet worden geladen en gelost meer ruimte ontstaat.

**Dhr. M. Althof**, Gratamastraat, voorziet bij een verbinding naar de oostelijke ringweg een verslechtering van de verkeersdoorstroming op de kruising van de Oosterhamrikkade en de Kapteijnlaan. Hij vreest als gevolg hiervan toenemend sluipverkeer door de Professorenbuurt.

**Dhr. M. Koldijk**, Gratamastraat, verwijt de gemeente dat de oostelijke ontsluitingsweg om oneigenlijke redenen in het ontwerp voor de tramlijn is 'gemoffeld'. De ontsluitingsweg houdt geen enkel verband met het tramtracé, meent hij, de tram zou juist aanleiding moeten zijn voor een vermindering van de verkeersstroom.

**Mw. T. Stenvert**, Professorenbuurt, merkt op dat met de opheffing van de Antonius Deusinglaan en de aanleg van de Vrydemalaan de verkeersverbinding van het oostelijk deel van de stad naar de binnenstad wordt afgesloten. Vanaf de Kapteijnbrug is autoverkeer naar de binnenstad en vice versa straks niet meer mogelijk. Dat zal ook gelden voor de hulpverleningsdiensten en de politie. Ze vraagt zich af hoe een taxi op de Grote Markt met een rit naar Lewenborg of Beijum op het Oosterhamriktracé terecht moet komen.

*Reactie wethouder K. Dekker:* Wethouder Dekker antwoordt dat de verbinding met de oostelijke ringweg een functie heeft voor de ontsluiting van de wijk na de bouw van de geplande 1100 woningen en voor de bereikbaarheid van het UMCG en de parkeergarage bij de Vrydemalaan. De verbinding is nadrukkelijk niet bedoeld om de binnenstad voor autoverkeer beter bereikbaar te maken. Integendeel, sinds acht jaar is steeds het uitgangspunt van het college geweest dat de ontsluiting naar de oostelijke ringweg niet mag leiden tot meer auto's in de binnenstad.

**Vragensteller (naam onbekend)**, vraagt of de gemeente onderzoek heeft gedaan naar de toename van de verkeersbewegingen bij model 2 uit het VO en naar de effecten voor de hoeveelheid fijnstof in de lucht en de geluidsoverlast. Spreker vraagt of het bestemmingsplan hierop is aangepast en of deze effecten gevolgen kunnen hebben voor de bouwplannen die er voor het gebied bestaan.

Naar aanleiding van enkele anonieme reacties in de zaal stelt de voorzitter vast dat verschillende aanwezigen de mening delen dat de koppeling van de twee kwesties van het tramtracé en de ontsluiting van de oostelijke ringweg inhoudelijk en procedureel niet gepast is. Men is van mening dat beide zaken los van elkaar beoordeeld en bediscussieerd dienen te worden. Dit wordt in het verslag opgenomen als een inspraakreactie.

## **5. Vervolgprocedure**

De voorzitter geeft een kort overzicht van de vervolgprocedure in de besluitvorming. Inspraakreacties kunnen nog tot en met 31 mei a.s. worden ingediend. Van alle inspraakreacties (schriftelijk en mondeling) wordt een inspraakrapport opgemaakt dat met het collegevoorstel aan de gemeenteraad wordt aangeboden. Naar verwachting wordt het definitieve VO in de zomer 2011 door het college van BenW en Gedeputeerde Staten vastgesteld en volgt behandeling in de gemeenteraad en in Provinciale Staten in september. Het finale besluit over de aanleg van de tram wordt genomen eind 2012 waarna de uitvoering in 2013 van start kan gaan. In dat geval zal de tram in 2016 in gebruik worden genomen.

## **6. Sluiting**

De voorzitter verklaart nogmaals dat degenen die hun adres hebben achtergelaten het verslag van de inspraakavond per post tegemoet kunnen zien. Hij dankt de aanwezigen voor hun belangstelling en hun inbreng en sluit de inspraakbijeenkomst.