

RAADSVOORSTEL:

2011-2012

Ons kenmerk: RO 11.2724888

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: RegioTram - Voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4, inclusief inspraakrapport en aanpassingen tracédelen 1 en 2

Groningen, - 8 SEP 2011

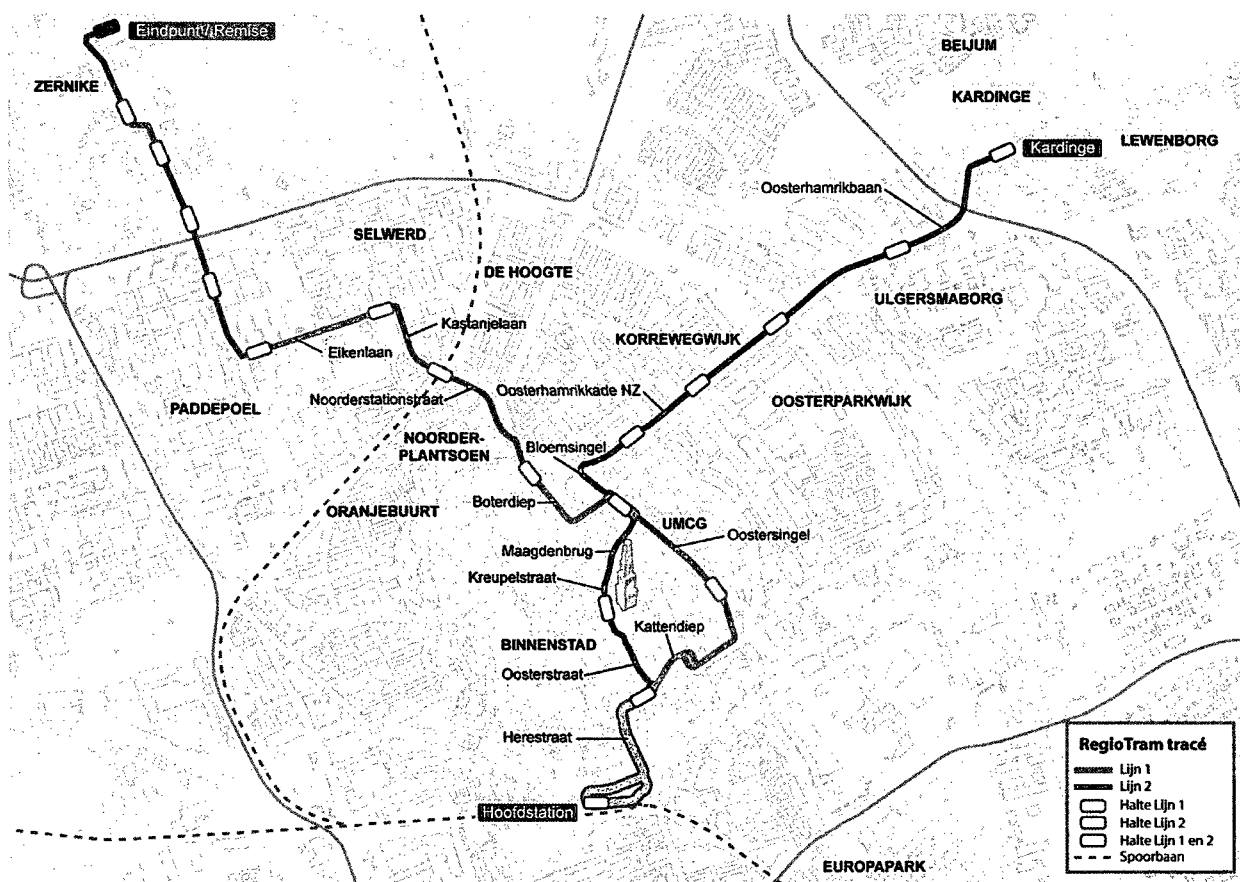
Aan de raad,

Inleiding.

In oktober 2010 heeft u, naast de aanbestedingsdocumenten, het voorlopig ontwerp van Lijn 1, het voorkeurstracé van Lijn 2 en de Koppelingsvariant vastgesteld. Daarbij zijn de routes van Lijn 1 en 2 anders gaan lopen: Lijn 1 rijdt nu via de Oostersingel naar Zernike en Lijn 2 gaat via de Grote Markt naar Kardinge. Beide lijnen kruisen elkaar op de Bloemsingel waar reizigers kunnen overstappen.

Het voorlopig ontwerp voor het tracédeel 1 (Hoofdstation - Zuiderdiep - Grote Markt - Maagdenbrug (behorend bij tramlijn 2)) en tracédeel 2 (Boterdiep - Noorderstation - Kastanjelaan - Eikenlaan - Zonnelaan - Zernike (behorend bij tramlijn 1)), heeft u in oktober 2010 vastgesteld.

De tracédelen 3 en 4 zijn vervolgens uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Dit voorlopig ontwerp heeft u in april 2011 ter kennisgeving ontvangen, en is in de periode van 26 april 2011 t/m 31 mei 2011 onderwerp van inspraak geweest. Dit betrof de tracédelen Kattendiep - Schuitendiep - Damsterdiep - Oostersingel - Bloemsingel - Kolendrift (tracédeel 3 behorende bij Lijn 1) en W.A. Scholtenstraat - Bloemsingel - Singelbrug - Oosterhamrikkade - Kardinge (tracédeel 4 behorende bij Lijn 2).



In dit raadsvoorstel ligt het inspraakrapport en het voorlopig ontwerp van de tracédelen 3 en 4 voor, evenals de uitwerking van een aantal punten voor wat betreft tracédelen 1 en 2. Onderstaand worden respectievelijk de aanpassingen op het voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4 en de nadere uitwerking van onderdelen van het voorlopig ontwerp van de tracédelen 1 en 2 toegelicht.

Voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4.

Het voorlopig ontwerp voor de tracédelen 3 en 4 van het project RegioTram is in april 2011 vrijgegeven voor inspraak. De inspraakreacties, de nadere uitwerking en het overleg hierover hebben geleid tot een aantal aanpassingen in het voorlopig ontwerp.

Dit betreft aanpassingen bij:

1. Kattendiep
2. Schuitendiep
3. Kruispunt Steentilbrug
4. Damsterdiep
5. Oostersingel
6. Parkeren Binnenstad-Oost
7. UMCG-Noord
8. Singelbrug
9. Oosterhamrikkade/busbaanbrug
 - Autoroute
 - Parkeren
10. Kardingesingel

1. Kattendiep.

Bij ondernemers en omwonenden is veel draagvlak voor het voorgestelde ontwerp, waarbij de Ramblas gehandhaafd kan blijven. Wel vraagt de bevoorrading van de horeca goede afspraken met vervoerders en ondernemers. Als gevolg van het voorgestelde ontwerp dient de bevoorrading via de parallelweg plaats te vinden, in de ochtend voordat de terrassen worden uitgezet.

Conclusie: het voorlopig ontwerp voor wat betreft het Kattendiep blijft gehandhaafd en er worden goede afspraken gemaakt met vervoerders en ondernemers over de bevoorrading van de horeca.

2. Schuitendiep.

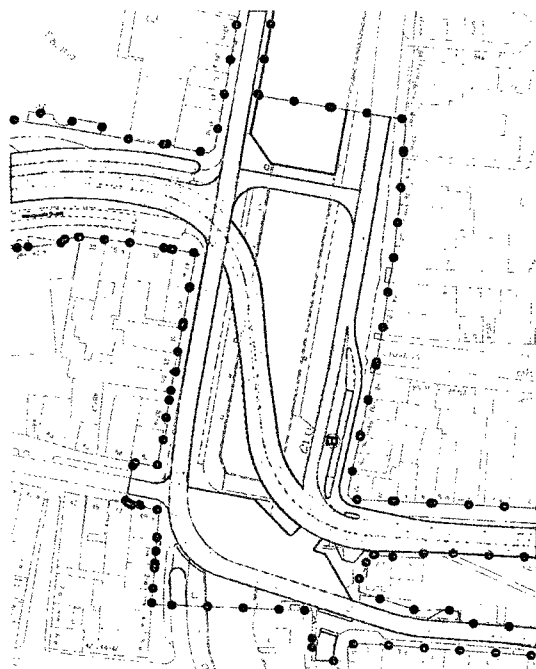
Voor het Schuitendiep lagen tijdens de inspraak twee modellen voor: overkluizing van het Schuitendiep of uitbouw van de westelijke kade. Voor beide varianten werden in de inspraak voor en tegen argumenten genoemd. De keuze voor overkluizing of uitbouwen van de westelijke kade is in een gewijzigd daglicht komen te staan door het gedetailleerde ontwerp van de traminfrastructuur dat nu voorhanden is. Om voldoende doorvaarthoogte te realiseren, moet de trambaan vanuit het Kattendiep opgetild worden tot een hoogte van ca. 80 cm boven de kade aan de westzijde van het Schuitendiep. Dit betekent dat het hele kruisingsvlak Kattendiep-Schuitendiep opgetild moet worden en de aansluitende wegen geleidelijk omhoog moeten worden gebracht. De belangrijkste knelpunten in het ontwerp vormen hierbij de hoekpanden op het kruispunt Kattendiep - Schuitendiep, hier ontstaat tussen de rijbaan en de panden een niveauverschil van 40 cm. Door deze ontwerpknelpunten wordt de variant met uitbouw van de westelijke kade lastiger te realiseren, aangezien dan over de volledige lengte van dit deel aan de westzijde van het Schuitendiep een niveauverschil tussen de panden en de rijweg ontstaat. Ook bij de aansluiting op de Steentilbrug en het Damsterdiep ontstaan niveauverschillen. Bij de overkluizingsvariant is dit goed op te lossen, maar bij de variant welke uitgaat van uitbouw van de westelijke kade is het niveauverschil niet oplosbaar. Naast het forse niveauverschil tussen de rijbaan en de bebouwing (ca. 40 cm), moet in deze variant ook ter plaatse van de aansluiting op de Steentilbrug het hele kruisingsvlak, inclusief de Steentilbrug zelf met ongeveer 80 cm worden opgetild. Dit maakt het vrijwel onmogelijk om tot een goede aansluiting tussen de verschillende routes op dit kruispunt te komen. Geconcludeerd is dan ook dat de variant die uitgaat van uitbouw van de westelijke kade niet haalbaar is.

Los van de genoemde onmogelijkheden geven wij de voorkeur aan de overkluizingsvariant. Met deze variant ontstaat een nieuwe stedelijke ruimte die aantrekkelijk ingericht kan worden met bijvoorbeeld terrassen, kunst en straatmeubilair. Met deze nieuwe pleinruimte ontstaat eveneens een aantrekkelijke wandelroute vanaf het Damsterdiep naar het Kattendiep. Voorwaarde is wel dat de historische, oostelijke kade zichtbaar blijft, in ieder geval vanaf het water, maar mogelijk ook van bovenaf, door middel van "kijkaten" in combinatie met aanlichting van de historische kade.

Conclusie: Op basis van bovenstaande hebben wij gekozen voor de overkluizingsvariant.

3. *Kruispunt Steentilbrug.*

Het in de inspraak gebrachte verkeerskundig en ruimtelijk ontwerp van het kruispunt Steentilbrug - Damsterdiep heeft de nodige vragen opgeroepen. Op dit punt komen namelijk enkele intensieve verkeersstromen bij elkaar: fiets, voetgangers, tram, bus en auto. Nader verkeerskundig onderzoek heeft geleid tot een aangepast ontwerp, met veel ruimte voor fietsers en voetgangers (zie onderstaande tekening). Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het opheffen van de doorgaande route van de Oude Winschoterkade naar de oostzijde van de Diepenring voor autoverkeer, een belangrijke voorwaarde is voor een verkeersveilige inrichting van het kruispunt. Hierbij moet het wel mogelijk blijven voor hulpverleningsdiensten de betreffende route te gebruiken. Autoverkeer vanaf de Winschoterkade kan nog wel rechtsaf richting de zuidzijde van het Damsterdiep.



Kaart 1: nieuw ontwerp kruising Steentilbrug

rood: fietsers
bruin: tram, bus, auto

Conclusie: op basis van de inspraakreacties en het verkeerskundig onderzoek is het voorlopig ontwerp van het kruispunt Steentilbrug aangepast, waarmee ook de doorgaande autoroute Oude Winschoterkade - Steentilbrug - Oostelijke Diepenring zal worden afgesloten. De hulpverleningsdiensten kunnen deze doorgaande route wel blijven volgen.

4. *Damsterdiep.*

Veel insprekers bepleiten een tramhalte op het Damsterplein. Helaas moeten we constateren dat de ruimte daartoe ontbreekt. Daarnaast heeft een extra stop van de tram negatieve effecten op de exploitatie van de tram.

Ook waren er diverse inspraakreacties op de busroutes in de omgeving van het Damsterdiep. Naar aanleiding hiervan zijn de mogelijkheden onderzocht om de buslijnen 22, 24 en 8 mee te laten rijden met de tram stad-uit, over de sierbestrating die voor het hele plein wordt toegepast.

Dit voorkomt onnodig omrijden voor deze buslijnen.

Conclusie: het voorlopig ontwerp voor wat betreft het Damsterdiep blijft gehandhaafd en de buslijnen 22, 24 en 8 gaan met de tram meerijden in oostelijke richting over de sierbestrating die voor het hele plein wordt toegepast.

5. Oostersingel.

De inspraakreacties over de inrichting van de Oostersingel betreffen met name het parkeren, het groen en afstemming met de bouwplannen bij het UMCG. Deze reacties geven geen aanleiding tot het aanpassen van het voorlopig ontwerp.

Conclusie: het voorlopig ontwerp voor wat betreft de Oostersingel blijft gehandhaafd en met het UMCG zal overleg plaatsvinden over het afstemmen van plannen.

6. Parkeren Binnenstad-Oost.

Door de herinrichting van de Oostersingel, de W.A. Scholtenstraat en de Bloemsingel ten behoeve van de tram, verdwijnen ca. 50 parkeerplaatsen. Dit betreft parkeerplaatsen voor vergunninghouders (bewoners en bezoekers van de bewoners) en parkeerplaatsen voor (binnen)stadbezoekers (parkeerautomaten). Bewoners willen compensatie van de vervallen parkeergelegenheid tegen de gangbare prijs. Een ruimtelijke inventarisatie heeft uitgewezen dat er binnen dit stadsdeel geen ruimte kan worden gecreëerd voor extra parkeerplaatsen, zonder dat dit ten koste gaat van trottoirs of de toch al schaarse groen- en speelvoorzieningen. Het parkeren op straat zal daarom worden beperkt en bewoners worden uitgenodigd hun auto in een van de parkeergarages te stallen. Om de bewoners van de Binnenstad-Oost tegemoet te komen wordt op dit moment een compensatievoorstel uitgewerkt.

Daarnaast zijn we van mening dat een beleidswijziging zou moeten plaatsvinden in het parkeerregiem dat geldt voor de wijken direct grenzend aan de binnenstad. Voor deze wijken met beperkte mogelijkheden tot parkeren op straat zou een vergelijkbaar parkeerregiem moeten gelden als in de binnenstad.

Tenslotte heeft het opheffen en wijzigen van parkeerplaatsen ook gevolgen voor de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Een voorstel hiertoe is nog in voorbereiding.

Daar een vergelijkbare situatie met betrekking tot compensatie van vervallen parkeerplaatsen op meerdere plaatsen langs het tramtracé aan de orde is (o.a. het Boterdiep) wordt een integraal voorstel uitgewerkt met betrekking tot de (financiële) compensatie van op te heffen parkeerplaatsen als gevolg van de realisatie van de tram.

Conclusie: voor de compensatie van vervallen bewonersparkeerplaatsen, wordt op dit moment een voorstel uitgewerkt. Ook wordt een integraal voorstel uitgewerkt met betrekking tot de (financiële) compensatie van op te heffen parkeerplaatsen als gevolg van de realisatie van de tram.

7. UMCG-Noord.

De inrichting van het nieuwe plein bij de Bloemsingel heeft bij veel insprekers tot reacties geleid. Deze betreffen vooral de ligging van de tramhalte en de fietsstructuur. Wat betreft dit laatste bestaat de wens aan elke zijde van de trambaan een fietspad te realiseren, in plaats van het eenzijdig in twee richtingen bereden fietspad zoals dat in

het voorlopig ontwerp is opgenomen.

Vanwege de ruime bochten die een tram moet maken en de ligging van zware ondergrondse leidingen is voor dit ontwerp gekozen. Met de keuze voor het concentreren van de beide fietsrichtingen aan één zijde wordt daarnaast het aantal kruisingen met de trambaan beperkt, wat de verkeersveiligheid bevordert.

Conclusie: in verband met de noodzakelijke boogstralen voor de tram, de ondergrondse infrastructuur en de verkeersveiligheid blijft het voorlopig ontwerp voor wat betreft het gedeelte UMCG-Noord gehandhaafd.

8. Singelbrug.

Uitgangspunt voor de Singelbrug is dat er alleen een tram over rijdt en geen ander verkeer of voetgangers. Autoverkeer en bussen volgen de route via de Vrydemalaan en voor fietsers zijn er straks routes langs de Vrydemalaan en parallel aan het Oosterhamrikkanaal (Bodenterrein). Er zijn verschillende varianten uitgewerkt: een korte en een lange brug en een dam. In het voorlopig ontwerp is uitgegaan van een korte betonnen brug. Deze heeft vanuit de ruimtelijke kwaliteit de voorkeur.

Conclusie: het voorlopig ontwerp voor wat betreft de Singelbrug blijft gehandhaafd.

9. Oosterhamrikkade/busbaanbrug.

Voor de inrichting van het Oosterhamriktracé zijn 3 modellen in de inspraak gebracht:

- model 1: trambaan in het groen, voor hulpverleningsdiensten aanrijroutes in zuid-noord-richting via de Oosterhamrikkade zuidzijde en in noord-zuid-richting via de Oosterhamrikkade noordzijde, in combinatie met vrijliggende fietsroutes, 2 nieuwe fietsbruggen en een nieuwe Oliemuldersdam;
- model 2: idem als model 1, maar dan met het inpassen van autoverkeer op de brug over het Van Starckenborghkanaal, waarvoor enkele verkeerskundige aanpassingen moeten plaatsvinden;
- model 3: tram in een groene baan en voor de hulpverleningsdiensten een tweezijdige route langs de Oosterhamrikkade zuidzijde. De noordzijde van de Oosterhamrikkade behoudt de huidige inrichting.

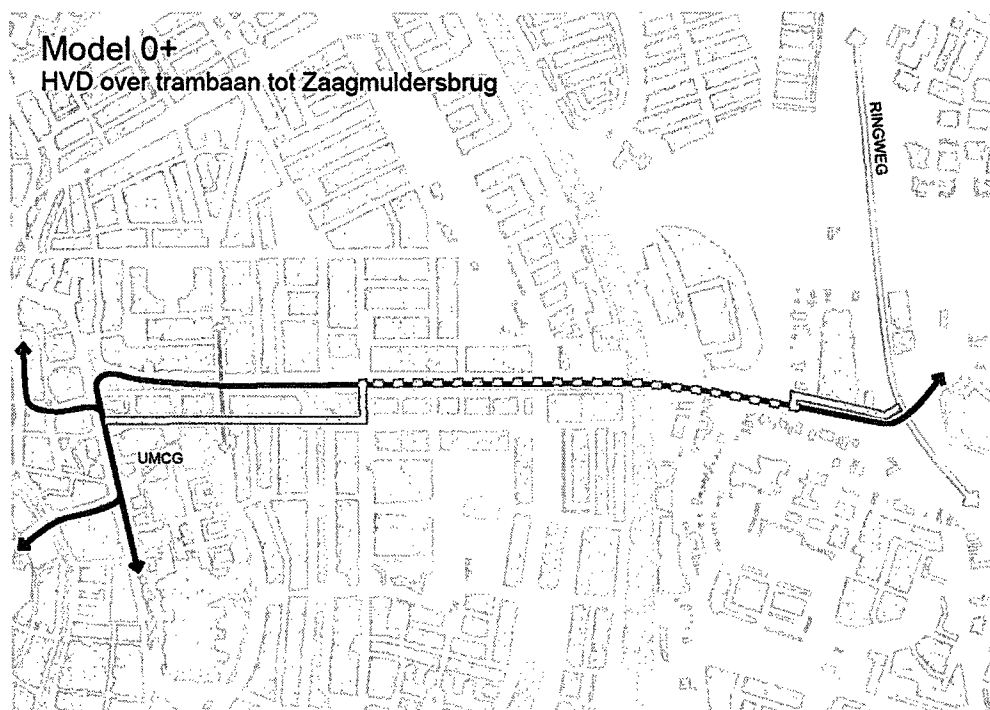
De reacties op deze modellen waren wisselend. Ondernemersorganisaties en UMCG hebben een voorkeur voor model 2, de Oosterparkbuurt voor model 3 en woonbootbewoners en bewoners van de Professorenbuurt zijn tegen alle modellen. Gezien de inspraakreacties is een nieuw model uitgewerkt dat tegemoet komt aan een deel van de bezwaren. Dit voorkeursmodel levert tevens een forse kostenbesparing op. Bijgevoegde tekeningen (kaart 2 t/m 4) brengen het nieuwe voorkeursalternatief in beeld.

Bij dit alternatief ligt de trambaan tussen de Singelbrug en de Zaagmuldersbrug in een grasbaan op de Oosterhamrikkade, deels aan de binnenzijde en deels op de bestaande busbaan (kaart 3). Van de Zaagmuldersbrug tot de brug over het Van Starckenborghkanaal ligt de trambaan in asfalt, op dit deel wordt de trambaan tevens gebruikt door de hulpverleningsdiensten (kaart 4). Het ontwerp past binnen de eisen van de hulpverleningsdiensten. Tevens kan dit traject in noodgevallen worden gebruikt door bussen.

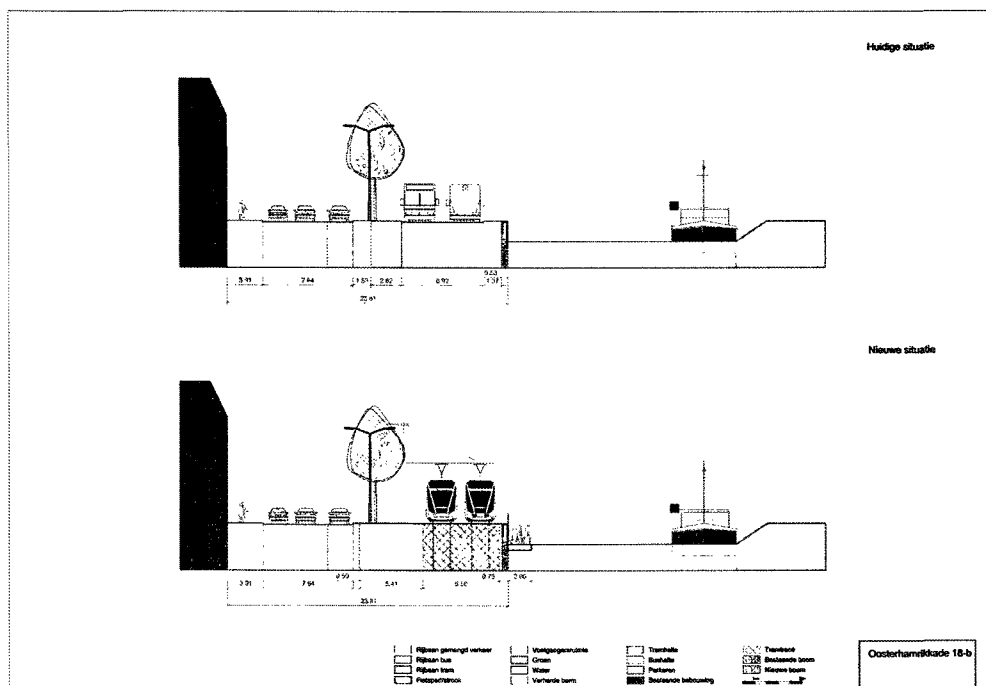
Om gestand te doen aan één van de uitgangspunten van de visie op de Oosterhamrikzone (De Radiaal Wakker Gekust) wordt de bestaande groenstructuur zoveel mogelijk gehandhaafd en plaatselijk versterkt. Tussen de nieuwe trambaan en het water komt een groenstrook. Daarmee wordt de Oosterhamrikzone als ecologische zone ondersteund. Tussen de trambaan en de gevel wordt het bestaande profiel gehandhaafd, de bestaande bomen kunnen blijven staan en er worden extra bomen toegevoegd. De rijbaan en de parkeergelegenheid blijven gehandhaafd. Gezien de vele bouwactiviteiten in deze zone is het niet gewenst de verharding te vervangen. Dit kan het beste worden uitgesteld tot het moment dat alle bouwactiviteiten zijn voltooid.

Bij het voorkeursmodel loopt de route voor de hulpverleningsdiensten vanaf het UMCG via de Vrydemalaan, de Thomassen à Thuessinklaan, het Wielewaalplein en de Zaagmuldersweg. Voor het Wielewaalplein is gekozen voor een pleinachtige inrichting, de centrale rijbaan (30 km/uur regiem) kan worden gebruikt door de hulpverleningsdiensten.

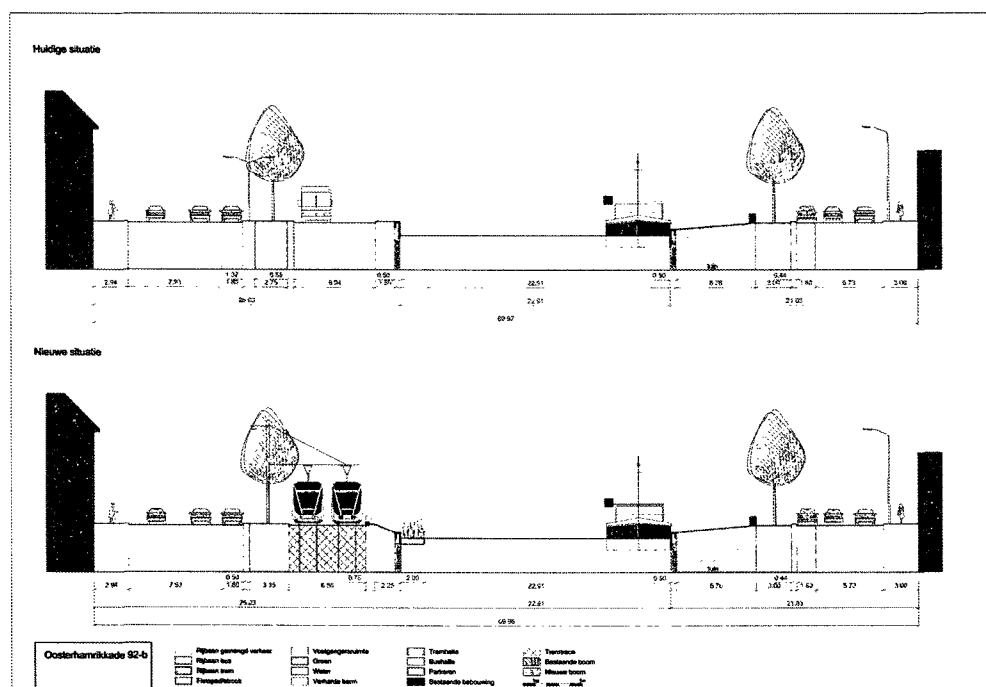
Conclusie: op basis van de inspraakreacties en het voorkeursalternatief is het voorlopig ontwerp aangepast, waarbij de trambaan op de Oosterhamrikkade, deels in het groen, deels in asfalt komt te liggen. Hulpverleningsdiensten gebruiken de route Vrydemalaan, Thomassen à Thuessinklaan, Zaagmuldersbrug en gaan vervolgens via de trambaan naar Kardinge. Het Wielewaalplein wordt zo ingericht dat de hulpverleningsdiensten er overheen kunnen.



Kaart 2. Route hulpverleningsdiensten in roze, trambaan in zwart.



Kaart 3. Oosterhamrikkade tussen Kapteynbrug en Zaagmuldersbrug (trambaan in het groen).



Kaart 4. Oosterhamrikkade tussen Zaagmuldersbrug en Oliemuldersbrug (trambaan in asfalt).

Autoroute.

De hiervoor uitgewerkte voorkeursvariant maakt het niet onmogelijk de brug over het Van Starckenborghkanaal te gebruiken voor autoverkeer. In het geval dat wordt gekozen voor het gebruik van de brug voor autoverkeer zullen wel nog maatregelen moeten worden getroffen zodat de brug deze verkeersbelasting kan dragen en het verkeer op een

goede manier verwerkt kan worden.

Met de keuze voor het voorkeursmodel zonder autoverbinding over de brug over het Van Starckenborghkanaal, kan de Oliemuldersbrug gehandhaafd blijven. Indien wel wordt gekozen voor een autoverbinding dan kan de Oliemuldersbrug in zijn huidige vorm niet gehandhaafd blijven en zal er een nieuwe brug, een extra brug of een dam moeten worden aangelegd om de aansluiting voor autoverkeer op de brug over het Van Starckenborghkanaal mogelijk te maken. Deze maatregelen vallen niet binnen de scope van het project en zullen apart gefinancierd moeten worden. Daarbij is het van belang te weten dat eertijds is gekozen voor een dam, vanuit het belang van een veilige vaarroute voor klasse Va scheepvaart in het kanaal en vanwege het beheersen van de waterkwaliteit (tegenhouden vuil water). Indien gekozen wordt voor een autoverbinding over het Van Starckenborghkanaal, dan zijn voor de autoroute verschillende opties denkbaar en mogelijk: Oosterhamrikkade noordzijde van noord naar zuid en Oosterhamrikkade zuidzijde van zuid naar noord. Ook kan worden gekozen voor tweerichtingverkeer op de beide zijden van het Oosterhamrikkanaal.

De discussie rond het gebruik van de brug over het Van Starckenborghkanaal als autoverbinding tussen de Oostelijke Ringweg en de binnenstad en het UMCG dient in een breder verband te worden gevoerd. Voor dit deel van de stad zal een uitgewerkt en goed onderbouwd integraal verkeersmodel moeten worden ontworpen dat:

- afgestemd is op de verwachte verkeersontwikkeling;
- afgestemd is op de ontwikkelingen in het gebied zoals de Oosterhamrikzone en de uitbreiding van het UMCG;
- zorgt voor een voldoende bereikbaarheid van het UMCG en het Ebbingekwartier/CiBoGa voor autoverkeer;
- inspeelt op de gedachten over een nieuw verkeerscirculatieplan voor de stad;
- rekening houdt met het sluiten van de Korrebrug voor autoverkeer.

Dit eisenpakket kan er toe leiden dat het van belang is een rechtstreekse autoverbinding aan te leggen tussen de Oostelijke Ringweg en het UMCG/CiBoGa. Door echter nu te kiezen voor een autoverbinding met de Oostelijke Ringweg is sprake van een ad hoc oplossing, die onvoldoende is ingekaderd in een totaalbeeld voor de verkeersafwikkeling. Om deze redenen wordt de discussie rond de auto-ontsluiting van het Oosterhamriktracé dan ook gekoppeld aan de herziening van de visie op de Oosterhamrikzone en niet aan de besluitvorming rond het voorlopig ontwerp van de tram.

In de stuurgroep RegioTram is met de provincie de afspraak gemaakt dat besluitvorming over een eventuele autoverbinding in gezamenlijkheid en consensus zal geschieden.

Wel is in het kader van het bestemmingsplan vereist dat er duidelijkheid is over de autoverbinding, ook binnen het tramproject de consequenties daarvan moeten worden meegenomen, bijvoorbeeld in de vorm van geluidsberekeningen. De maatregelen die vanwege de (negatieve) milieugevolgen van de eventuele autoverbinding nodig zijn, moeten in het bestemmingsplan worden geborgd. In het huidige bestemmingsplan is de autoroute opgenomen.

Conclusie: de discussie rond de auto-ontsluiting van het Oosterhamriktracé wordt gekoppeld aan de herziening van de visie op de Oosterhamrikzone en niet aan de

besluitvorming rond het voorlopig ontwerp van de tram. Het nieuwe voorkeursmodel voor het voorlopig ontwerp van de tram maakt een auto-ontsluiting via de brug over het Van Starckenborghkanaal niet onmogelijk.

Parkeren.

In het voorlopig ontwerp dat ter inspraak voorlag verdwenen ca. 100 parkeerplaatsen op de Oosterhamrikkade, omdat werd uitgegaan van een meer hoogwaardige invulling van de zone met ruimte voor een stevige bomenstructuur en andere groenvoorzieningen. Hierdoor werd het aantal parkeerplaatsen ingeperkt. Bewoners hebben daar grote problemen mee.

In het aangepaste ontwerp (op basis van het voorkeursalternatief) blijft het bestaande profiel over het grootste deel van de Oosterhamrikkade gehandhaafd en dus ook de parkeerplaatsen. Alleen op het gedeelte tussen de Singelbrug en de Kapteynbrug verdwijnen 42 parkeerplaatsen. Uit parkeeronderzoek is gebleken dat in dit gebied een ruim aanbod is aan parkeerplaatsen met een lage bezettingsgraad. Het weghalen van 42 parkeerplaatsen leidt dan ook niet tot knelpunten, waardoor compensatie voor de verdwenen parkeerplaatsen niet nodig is.

Daarnaast zijn we van mening dat ook hier een beleidswijziging zou moeten plaatsvinden in het parkeerregiem. Ook voor dit gebied zou een vergelijkbaar parkeerregiem moeten gelden als in de binnenstad.

Conclusie: vanwege het ruime aanbod en de beperkte parkeerdruk worden de te vervallen parkeerplaatsen in het deel van het Oosterhamriktracé tussen de Singelbrug en de Kapteynbrug niet gecompenseerd. De parkeerlocaties bij de Oliemuldersweg blijven gehandhaafd. Een eventuele beleidswijziging in het parkeerregiem wordt meegenomen in het reeds eerdergenoemde integrale voorstel met betrekking tot de (financiële) compensatie van op te heffen parkeerplaatsen als gevolg van de realisatie van de tram.

10. Kardinge.

Voor het voorlopig ontwerp van de tram op Kardinge is rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingsvisie Kardinge. De busdriehoek komt te vervallen en er komt een eindhalte die verder oostelijk ligt. De bushaltes worden aan de buitenzijde van dezelfde halte geplaatst, waardoor een crossplatform overstap ontstaat. De tramhalte sluit goed aan bij zowel de oude als de nieuwe ingang van het sportcomplex. De halte komt te liggen op een deel van het parkeerterrein. Hierdoor komen veel parkeerplaatsen (165) te vervallen die in de directe omgeving gecompenseerd moeten worden. Samen met het project Kardinge vindt nu een nadere uitwerking plaats voor de inpassing van de te compenseren parkeerplaatsen in het gebied.

Conclusie: als gevolg van het gedetailleerd inpassen van de tramhalte Kardinge is het voorlopig ontwerp aangepast/uitgewerkt. Voor de hierdoor vervallen parkeerplaatsen wordt samen met het project Kardinge onderzocht op welke wijze deze parkeerplaatsen in het gebied kunnen worden gecompenseerd.

Voorlopig ontwerp tracédelen 1 en 2.

Het voorlopig ontwerp van de tracédelen 1 en 2 heeft u in oktober 2010 vastgesteld. In het raadsvoorstel en tijdens de behandeling is destijds aangegeven dat op enkele onderdelen nog nader overleg of een nadere uitwerking nodig was. Dit heeft er toe

geleid dat het voorlopig ontwerp van de tracédelen 1 en 2 op enkele onderdelen aangepast wordt. Het betreft de volgende onderdelen:

1. aanlanding tram op spoor 1B van het Hoofdstation;
 - parkeerterrein UWV Hoofdstation
 - onderdoorgang UWV gebouw Hoofdstation
2. rijrichting Kleine Raamstraat
3. trambaan en fietspad Grote Markt
4. inrichting Kreupelstraat - Kattenhage
5. halte Boterdiep
6. kruispunt Boterdiep/Korreweg
7. Noorderstation en omgeving
8. Eikenlaan (ontsluiting Fonteinker)
9. Zonnelaan (parkeren en kruising Venuslaan)
10. Zernike

Onderstaand wordt kort ingegaan op de voorgestelde aanpassingen.

1. Hoofdstation.

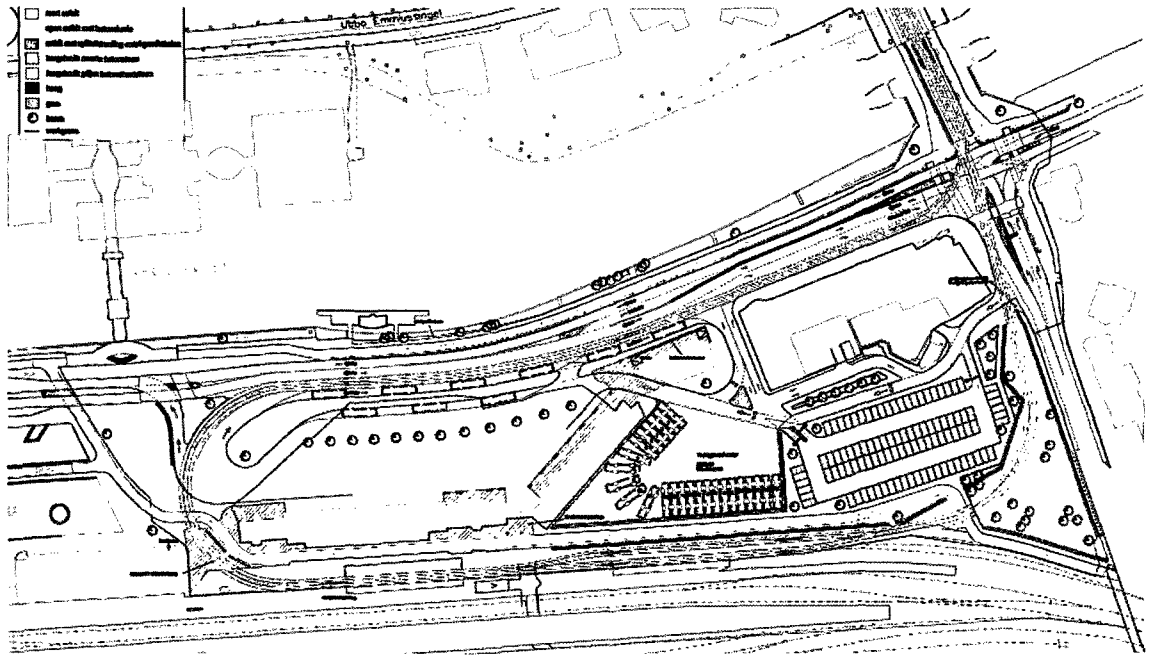
Het is vooralsnog niet gelukt spoor 1B volledig beschikbaar te krijgen voor de RegioTram per 1-1-2014. Door het groeiende aantal treindiensten (Veendam, Hanzelijn) is dat niet mogelijk. De geplande integrale aanpassing van het spoorwegknooppunt Groningen zal er toe leiden dat het spoor wel direct na 2020 beschikbaar komt, zodat het doorrijden met de tram in de regio mogelijk wordt.

Om aanlanding van de tram op het hoofdstation mogelijk te maken zonder beschikbaarheid van spoor 1B dient het voorlopig ontwerp aangepast te worden. Deze aanpassing betekent dat de trambaan direct ten noorden van het huidige treinspoor komt te liggen, op de plaats van het huidige fietspad. Het fietspad komt te liggen op de plaats van de huidige busbaan, overeenkomstig het voorlopig ontwerp. Het treinspoor van 1B wordt 50 meter ingekort en de Arriva-trein naar Veendam wordt 50 meter verplaatst. Het perron 1B wordt verbreed over het spoor heen, zodat de tram bij het verbrede spoor 1B zijn halte krijgt. Het verbrede gedeelte van 1B ligt lager dan het huidige perron, het nieuwe gedeelte sluit aan bij de hoogte van de tram (30 cm). Met een lichte helling en traptreden wordt aangesloten op het huidige perron.

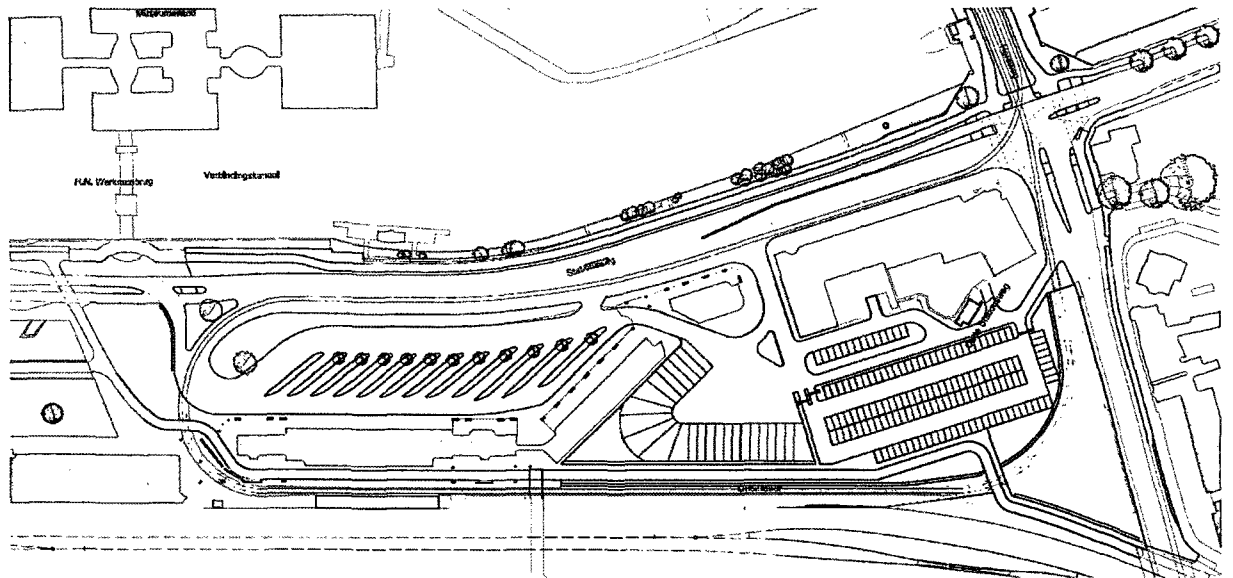
Met NS-Poort en UWV is afgesproken dat de onderdoorgang van het UWV-gebouw beschikbaar komt voor de tram door de luchtbrug te verwijderen. Wel zullen 1 of 2 kolommen verwijderd moeten worden en zal er een bouwkundige constructie moeten worden gemaakt om de kracht van het gebouw op te vangen. De hiervoor genoemde aangepaste ligging van het spoor bij 1B maakt het noodzakelijk dat de bocht van de trambaan naar het voorplein moet worden aangepast en iets krappert (nl. 27 meter) dan de wenselijk geachte bocht (minimaal 30 meter).

Met NS-Poort is verder afgesproken dat het huidige aantal parkeerplaatsen ten behoeve van UWV en de spoorwegpolitie gehandhaafd dient te blijven. Het voorlopig ontwerp is daarop aangepast. Er zijn enkele tientallen parkeerplaatsen extra ingetekend, ten koste van de geplande groenzone.

Conclusie: het voorlopig ontwerp van de aanlanding van de tram op spoor 1B is aangepast aan de ligging van de tramlus vlak ten noorden van spoor 1B en de handhaving van het huidige aantal parkeerplaatsen ten behoeve van het UWV en de spoorwegpolitie.



Kaart 5. Voorlopig ontwerp Stationsgebied, oud (2009).



Kaart 6. Voorlopig ontwerp Stationsgebied, aangepast.

2. Aanpassen rijrichting Kleine Raamstraat.

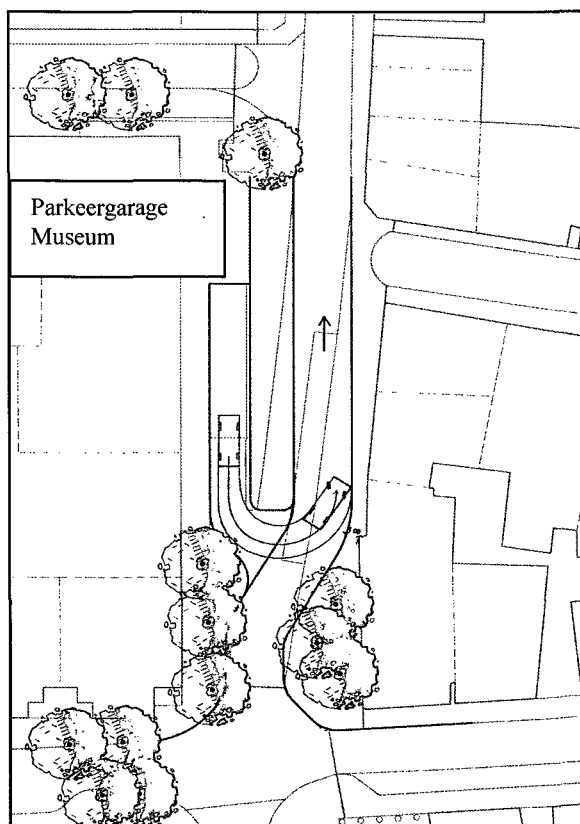
Vanwege de tram worden in het gebied Binnenstad-Zuid verkeersmaatregelen getroffen die consequenties hebben voor de verkeersafwikkeling in het gebied. Belangrijke verkeersmaatregel is dat de Herebrug straks niet meer toegankelijk is voor het

wegverkeer. In plaats daarvan zal het wegverkeer via het Emmaplein naar dit gedeelte van de binnenstad worden geleid. De parkeergarage Museum (ten zuiden van het Zuiderdiep) heeft een substantiële verkeersaanzuigende werking. De parkeergarage biedt plaats voor 225 voertuigen. Op basis van verkeersberekeningen wordt aangenomen dat per etmaal 700 voertuigbewegingen van en naar de garage plaatsvinden.

Uit de verkeers- en milieuberekeningen blijkt dat vanwege de afsluiting van de Herebrug de intensiteit van het wegverkeer op de Herepoortenmolendrift dusdanig toeneemt dat er geluidsisolerende maatregelen voor bebouwing langs deze en omliggende straten noodzakelijk zullen zijn. In het huidige verkeerskundig model voor de omgeving van de parkeergarage Museum is er vanuit gegaan dat het verkeer komende uit de parkeergarage Museum via de Coehoornsingel en de Ruitersstraat terug naar het Zuiderdiep wordt geleid. Dit houdt een aanzienlijke geluidsbelasting voor de betreffende straten in. Door middel van het omdraaien van de rijrichting vanuit de parkeergarage wordt dit omleiden voorkomen. Het verkeer kan dan direct vanuit de parkeergarage terug naar het Zuiderdiep. Voor het mogelijk maken van deze omleiding is een fysieke aanpassing aan de Raamstraat noodzakelijk. De kosten hiervoor zijn minder dan de geluidsisolerende maatregelen die anders voor woningen aan onder meer de Coehoornsingel en (gedeeltelijk) Ruitersstraat noodzakelijk waren geweest.

Doordat het aantal verkeersbewegingen in het gebied kan worden beperkt zijn er positieve gevolgen voor de leefkwaliteit. Er wordt minder geluid en uitlaatgassen geproduceerd door het wegverkeer dat op een efficiëntere wijze de omgeving van de parkeergarage zal verlaten. Er zijn wellicht nog wel geluidsisolerende maatregelen noodzakelijk voor een aantal woningen in de Ruitersstraat en Raamstraat.

Zowel de kosten van de geluidsisolerende maatregelen als de fysieke aanpassingen in de Raamstraat komen ten laste van het tramproject.



Kaart 7 Herinrichting Kleine Raamstraat.

Ruimtelijke consequenties omdraaien rijrichting Kleine Raamstraat.

Door het omdraaien van de rijrichting op de Kleine Raamstraat is een aantal aanvullende maatregelen nodig om het gebied bereikbaar te houden. Verkeer dat de parkeergarage uit komt rijden zal via de Kleine Raamstraat en het Zuiderdiep het gebied moeten verlaten. Vanaf de uitgang van de garage zullen zij een bocht moeten maken die met de huidige inrichting van de straat niet mogelijk is. De Kleine Raamstraat zal dus ter hoogte van de uitgang van de garage heringericht moeten worden zodat deze beweging wél mogelijk is. Om alle straten in het gebied bereikbaar te houden moet de rijrichting van de Coehoornsingel (Ruitersstraat - Kleine Raamstraat) en op de Ruitersstraat (Coehoornsingel - Herepoortenmolendrift) omgedraaid worden ten opzichte van het bestaande plan.

Conclusie: als gevolg van het omdraaien van de rijrichting op de Kleine Raamstraat wordt het voorlopig ontwerp uitgebreid met de hiervoor noodzakelijke aanvullende maatregelen.

3. Inrichting Grote Markt.

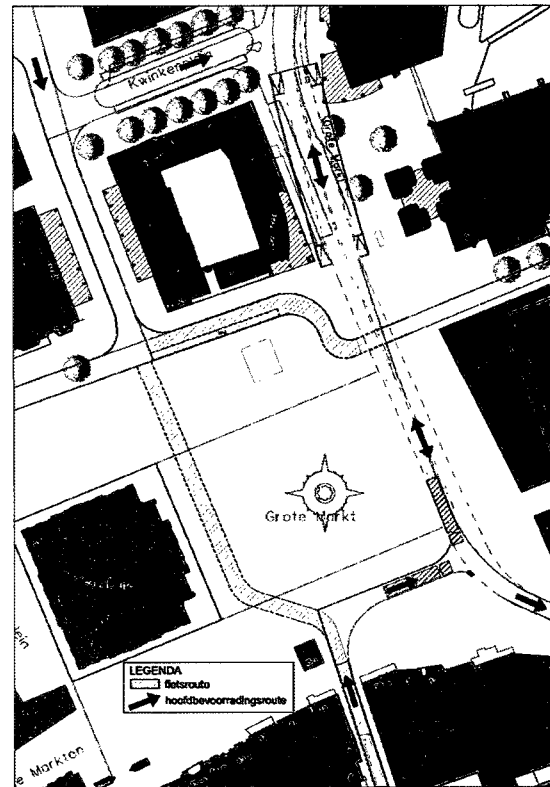
Bij de behandeling en vaststelling van het voorlopig ontwerp (kaart 8) in oktober 2010 is voorgesteld de trambaan zo dicht mogelijk tegen de (nieuwe) oostwand te leggen en is tevens verzocht de mogelijkheid van een fietsroute voor het stadhuis langs te onderzoeken. De bocht vanuit de Oosterstraat richting Grote Markt is wat krapper gemaakt, waardoor de trambaan dichterbij de oostwand komt te liggen en nu volledig parallel aan de nieuwbouw ligt (kaart 9).

Bij de behandeling en vaststelling van het voorlopig ontwerp (kaart 8) in oktober 2010 is voorgesteld de trambaan zo dicht mogelijk tegen de (nieuwe) oostwand te leggen en is tevens verzocht de mogelijkheid van een fietsroute voor het Stadhuis langs te onderzoeken. Op kaart 9 is te zien dat de bocht vanuit de Oosterstraat richting Grote Markt wat krapper is gemaakt, waardoor de trambaan dichterbij de oostwand komt te liggen en nu volledig parallel aan de nieuwbouw ligt.

De uitwerking met betrekking tot de fietsroute en de afwegingen die daarbij moeten worden gemaakt is lastig en vraagt vanwege de vele functies op en rond de Grote Markt op dit moment nog overleg met betrokkenen.



Kaart 8. VO Grote Markt (oud).



Kaart 9. Fietsroute Grote Markt en aangepaste trambaan (VO aangepast).

Conclusie: als gevolg van het verleggen van de trambaan in oostelijke richting is het voorlopig ontwerp aangepast.

4. Inrichting Kattenhage.

Het voorlopig ontwerp voor de inrichting van de Kattenhage is aangepast omdat het tracé niet meer afbuigt richting Turfsingel, maar rechtdoor gaat over de Maagdenbrug. Het effect van deze aanpassing is dat er op de Kattenhage meer ruimte ontstaat. Die ruimte kan worden gebruikt voor fietsstroken, waarmee een duidelijker en veiliger verkeerssituatie ontstaat. In het aangepaste voorlopig ontwerp zijn deze fietsstroken nu opgenomen. In de Kreupelstraat is onvoldoende ruimte voor fietsstroken. Wel is, ten koste van het trottoir, de rijbaan verbreed, waardoor meer ruimte ontstaat voor fietsers tussen het transpoor en de rand van het trottoir.

Conclusie: het voorlopig ontwerp ter plaatse van de Kattenhage is aangepast ten behoeve van een duidelijker en veiliger verkeerssituatie. Als gevolg van het gewijzigde tracé na het besluit over de Koppelingsvariant ontstond de ruimte voor deze aanpassingen.

5. Halte Boterdiep.

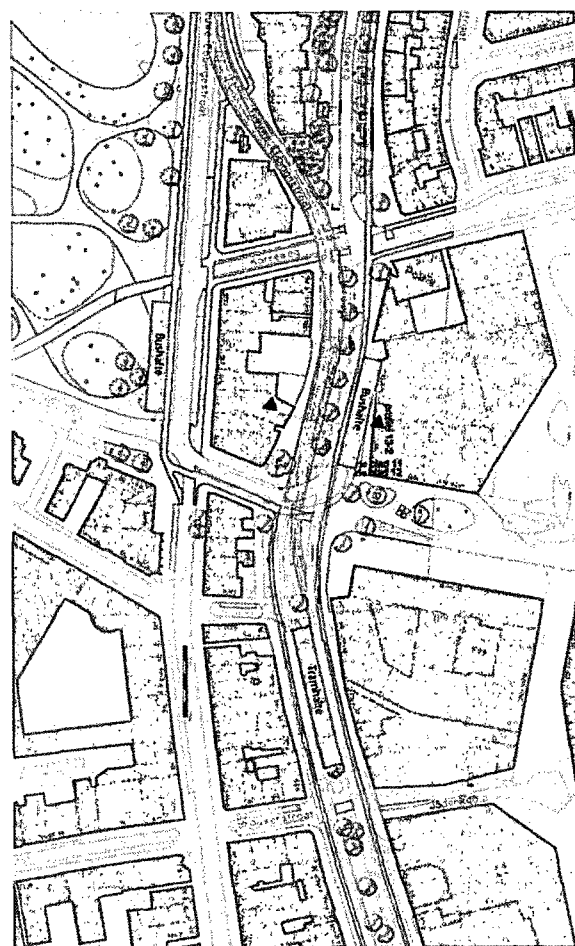
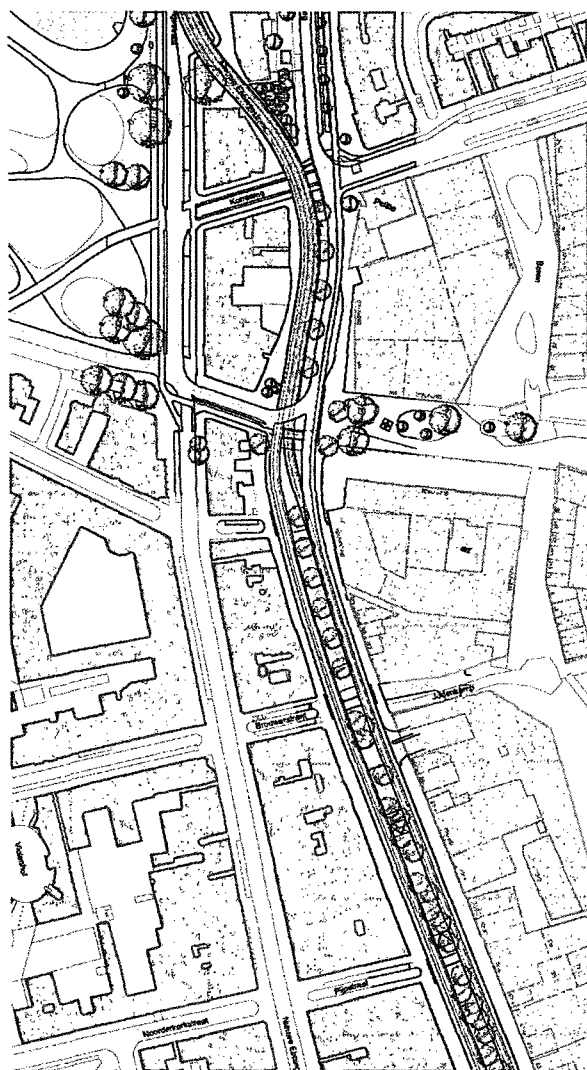
Met de introductie van de koppelingsvariant draait de tram halverwege het Boterdiep op, bij de Kolendrift. Voor het Boterdiep betekent dit o.a. dat er van de oorspronkelijke twee haltes er één overblijft. Over de locatie van de halte Boterdiep is overleg gevoerd met bewoners en ondernemersorganisaties in het Ebbingekwartier. Deze organisaties hebben de voorkeur voor een zo zuidelijk mogelijk gelegen halte, centraal gelegen

binnen het Ebbingekwartier. Nadeel van een te zuidelijke ligging is dat de grotere afstand tot het winkelcentrum De Beeren/Kop Korreweg, de aansluiting op buslijn 2 en de grotere afstand tot de volgende halte (Noorderstation). Om tegemoet te komen aan de wens van het Ebbingekwartier is het voorlopig ontwerp aangepast, waardoor de halte één bouwblok zuidelijker dan oorspronkelijk voorgesteld komt te liggen, namelijk tussen de Brouwerstraat en de Pijpstraat. Dit leidt tot een voldoende centrale ligging in het Ebbingekwartier en op een redelijke afstand ten opzichte van de haltes van lijn 2 en het winkelcentrum De Beeren.

Conclusie: aanpassing van het voorlopig ontwerp ter plaatse van het Boterdiep als gevolg van het één blok in zuidelijke richting verplaatsen van de tramhalte.

6. Kruispunt Boterdiep/Korreweg.

Naar aanleiding van de verkeersonveilige situatie op dit kruispunt is in overleg met bewoners en de politie gekeken naar maatregelen voor de korte termijn die passen in het voorlopig ontwerp voor de tram. Daarnaast worden ook kleinere aanpassingen in het voorlopig ontwerp voorgesteld, waarmee een overzichtelijkere situatie voor overstekende fietsers en voetgangers gerealiseerd wordt.



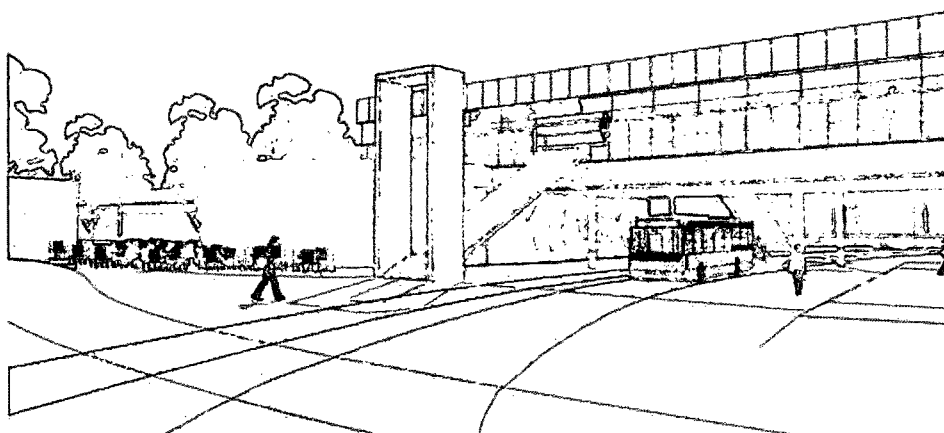
Kaart 10. Inrichting kruispunt Boterdiep/Korreweg en locatie halte Boterdiep, rechts het oorspronkelijke VO (oud) en links het aangepaste ontwerp. Haltes in blauw.

Conclusie: het voorlopig ontwerp van de kruising Boterdiep/Korreweg is aangepast ten behoeve van een overzichtelijkere situatie voor overstekende fietsers en voetgangers.

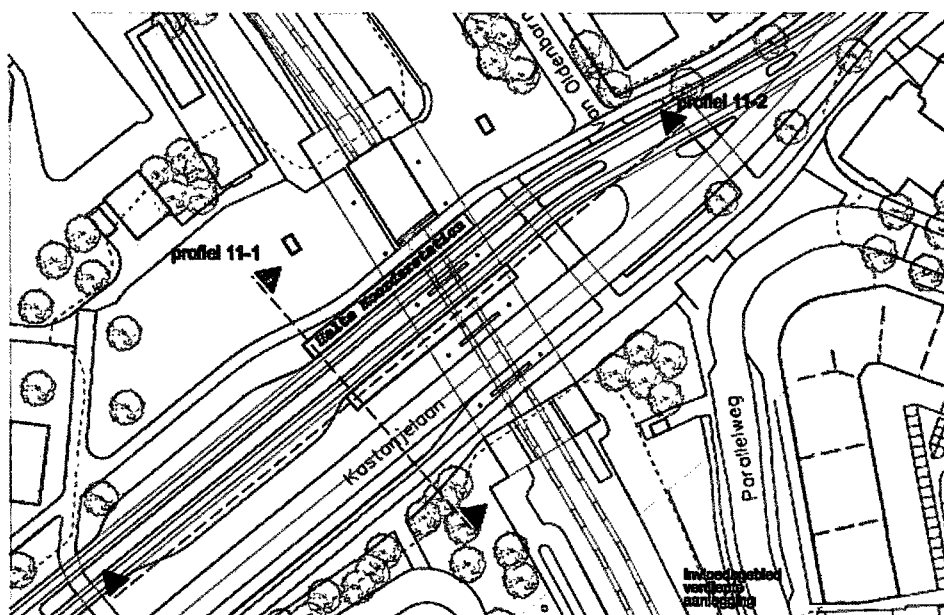
7. Noorderstation.

Op basis van de (oorspronkelijke) keuze om de bestaande horecavoorzieningen onder het Noorderstation te handhaven was een optimaal ontwerp voor de inrichting van de openbare ruimte onder het station een lastige opgave (zie kaart 12). Tijdens de inspraak is hier ook op gereageerd, daarom is in het inspraakrapport aangegeven dat een optimaliseringslag gewenst is. Inmiddels is in nauw overleg met het OV-Bureau en de provincie gewerkt aan een nieuw ontwerp. Met het aangepaste voorlopig ontwerp (zie kaart 11 en 13) realiseren we een goede keerlus voor de bussen, aparte bushaltes en bufferruimte, voldoende voetgangersruimte onder het station en een veel veiliger verblijfsruimte. Het ontwerp voorziet tevens in een forse uitbreiding van het aantal fietsstallingsplaatsen. Aan de noordzijde van het station kunnen 200 fietsen worden gestald. Dit onderdeel van het programma komt gedeeltelijk voor rekening van de provincie en ProRail.

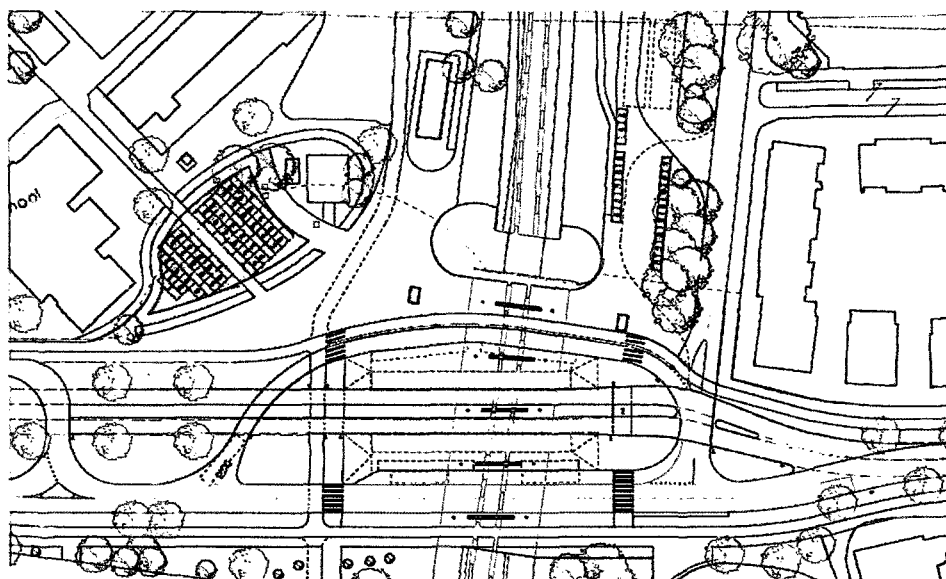
Het gevolg van dit aangepaste voorlopig ontwerp is wel dat het café onder het station moet verdwijnen. Dat kan in aangepaste vorm terugkomen, zie kaart 11 en 13. Inmiddels heeft overleg plaatsgevonden met NS-Poort. NS-Poort staat positief ten opzichte van het aangepaste voorlopig ontwerp voor het Noorderstation en gaat akkoord met sloop en nieuwbouw van de horecavoorziening. NS-Poort heeft overigens belang bij een voorziening bij het Noorderstation die zorgt voor sociale veiligheid. Overleg met omwonenden en vertegenwoordigers van de omliggende buurten wijst uit dat allen zeer positief zijn over de voorgestelde aanpassing van het ontwerp. Ook de uitbater van het café kan instemmen met de voorgestelde aanpassingen. Met hem en NS-Poort wordt nog nader overleg gevoerd over het ontwerp, het programma en de kosten.



Kaart 11. Impressie nieuwe situatie Noorderstation.



Kaart 12. VO Noorderstation oud.



Kaart 13. Aangepast ontwerp Noorderstation.

Conclusie: het voorlopig ontwerp van het Noorderstation is aangepast aan het met NS-Poort en de uitbater van de horecagelegenheid overeengekomen ontwerp.

8. Eikenlaan.

In de inspraaknota bij het voorlopig ontwerp is al aangekondigd dat nog nader overleg zou worden gevoerd met het kerkbestuur van de Fonteinkerk over de toegankelijkheid van de kerk voor toeleveranciers, gehandicaptenvervoer en bruiloft/rouwstoeten. Met het kerkbestuur zijn verschillende mogelijkheden besproken. Dit heeft geresulteerd in de volgende aanpassingen:

- er wordt een inrijmogelijkheid gecreëerd vanuit de Dierenriemstraat richting Morgensterlaan en rechtstreeks naar de kerk;
- de ventweg, die de aanrijroute vormt vanaf de Morgensterlaan naar de kerk, wordt zodanig vormgegeven dat voor fietsers duidelijk wordt dat ze hier autoverkeer kunnen verwachten;
- op het trottoir langs de ventweg naar de kerk wordt de mogelijkheid gecreëerd voor het opstellen van een stoet.

Conclusie: het voorlopig ontwerp voor wat betreft het gedeelte Eikenlaan is aangepast aan de resultaten van het overleg met belanghebbenden.

9. Zonnelaan.

Het ontwerp voor de Zonnelaan dat in het voorjaar van 2010 is gepresenteerd heeft de nodige discussie teweeg gebracht. Bewonersorganisaties en belangengroepen, zoals de Fietsersbond, bepleitten bredere en afgescheiden fietspaden, een ruimere autostrook, een smallere middenberm, handhaving van de voortuintjes en meer parkeergelegenheid op de Zonnelaan. Het honoreren van alle wensen in de beperkte ruimte die de Zonnelaan nu eenmaal heeft, is niet mogelijk. Er zullen keuzes moeten worden gemaakt. Om de keuzes goed te kunnen afwegen zijn in de inspraaknota (najaar 2010) twee modellen uitgewerkt en is destijds voorgesteld beide modellen met de buurt te bespreken, alvorens een definitieve keuze voor het ontwerp van de Zonnelaan te maken.

Bij elk van beide modellen is uitgegaan van een voldoende breed, aanliggend fietspad en een halte ter hoogte van de winkelstrip. Variant 1 gaat uit van parkeren elders in de wijk achter de Zonnelaan, waardoor de middenberm groen kan blijven en de voortuinen worden gespaard. Bij variant 2 is ruimte gemaakt voor parkeren tussen de bomen in de middenberm. Om dat op een veilige manier te kunnen realiseren is de middenberm breder gemaakt, wat ten koste gaat van de voortuinen van de appartementencomplexen aan de oostzijde van de straat.

Beide modellen zijn besproken met vertegenwoordigers van de Verenigingen van Eigenaren van de appartementencomplexen aan de oostzijde van de Zonnelaan en met de wijkraad Paddepoel. Zeer nadrukkelijk is door de bewoners de voorkeur uitgesproken voor variant 2, met parkeren in de middenberm. Men kiest voor parkeren in de Zonnelaan in plaats van de voorgestelde alternatieve mogelijkheden. Dat één en ander ten koste gaat van een deel van de voortuintjes wordt geaccepteerd.

Afweging.

Variant 1 leidt tot een aantrekkelijker en veiliger inrichting van de Zonnelaan dan variant 2. De ruime groene middenberm vormt een mooie stedelijke ruimte met een gezonde bomenstructuur. Voordeel van variant 1 is verder dat de meeste voortuintjes gehandhaafd kunnen worden. Bij variant 1 moeten parkeerplaatsen gecompenseerd worden die aan de Zonnelaan verdwijnen. Het verdwijnen van deze parkeerplaatsen heeft de nodige nadelen: geen auto meer voor de deur, grotere loopafstanden naar een parkeerplaats, de alternatieve parkeerplaatsen gaan ten koste van buurtgroen en het heeft geen draagvlak onder de bewoners.

Het parkeren in de middenberm bij variant 2 leidt tot versnippering van de ruimte en beperkt de groeimogelijkheden van de bomen. Bovendien leidt het parkeren in de middenberm tot een vermindering van de verkeersdoorstroming op de Zonnelaan en ook op verkeersveiligheid scoort variant 2 lager vanwege mogelijke conflicten tussen parkerend en doorrijdende auto's. Het inparkeren kan leiden tot beperking van de doorstroming van het verkeer. Bij het verlaten van de auto komt men direct op de rijbaan terecht, wat gevaarlijke situaties kan veroorzaken.

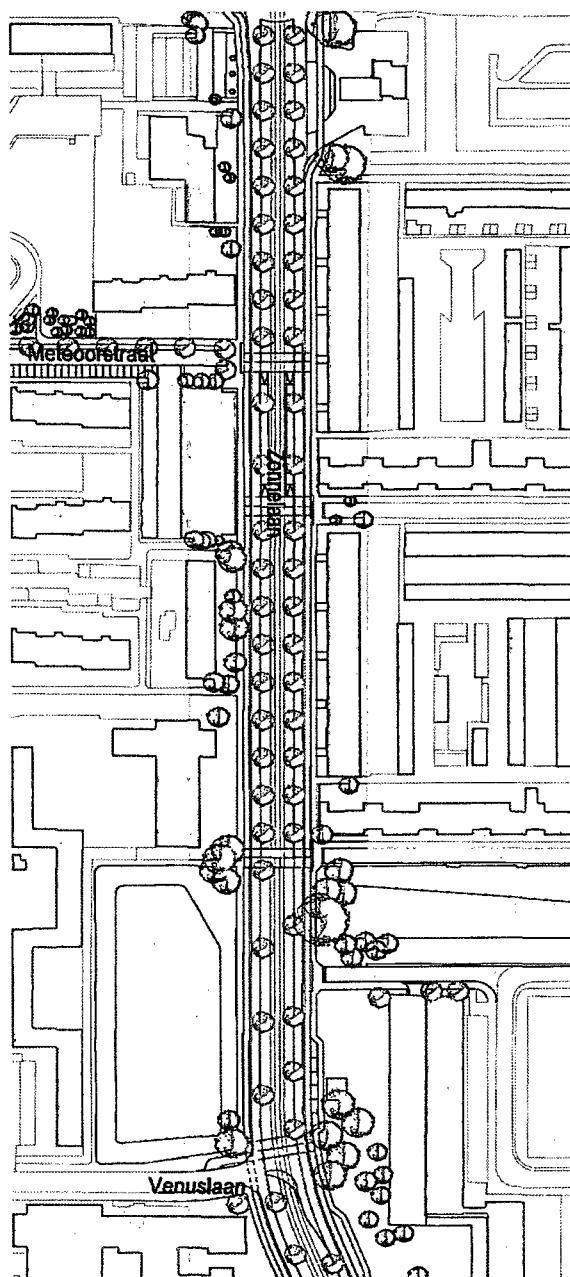
Bij de afweging tussen beide varianten weegt de ruimtelijke kwaliteit en de verkeersveiligheid het zwaarst en geven we de voorkeur aan variant 1, dus zonder parkeren in de middenberm. Dit betekent dat er parkeerplaatsen elders in de buurt moeten worden gecompenseerd. Hiervoor zal overleg met de bewoners plaatsvinden.

Kruising Venuslaan.

Naast de discussie over het parkeren speelt aan de Zonnelaan ook de bereikbaarheid van de wijk ten oosten van de Zonnelaan en de verkeersveiligheid. Bewonersorganisaties hebben in het kader van de inspraak gepleit voor een betere bereikbaarheid van dit deel van Paddepoel. Deze verzoeken zijn eerder, bij de vaststelling van voorlopig ontwerp in oktober 2010, niet gehonoreerd. Na overleg met de verkeerspolitie is het echter noodzakelijk daarop terug te komen. De verkeerspolitie geeft aan dat de bereikbaarheid van de wijk onvoldoende is en vreest verkeersonveilige situaties op de kruising met de Venuslaan.

Autoverkeer dat via de Zonnelaan vanuit zuidelijke richting komt en naar het oostelijk deel van Paddepoel toe gaat, moet via de rotonde onder de Noordelijke Ringweg rijden, om vervolgens rechtsaf de wijk in te rijden. In het voorlopig ontwerp is voor buslijn 5 de mogelijkheid gecreëerd om vanaf de Zonnelaan linksaf te slaan, de trambaan te kruisen en naar de Venuslaan te rijden. De vrees van de verkeerspolitie is nu dat ook veel automobilisten illegaal deze doorsteek gaan gebruiken. Dat kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Daarom willen we alsnog tegemoet komen aan de wensen van de bewoners en de politie en het voor het autoverkeer wel mogelijk maken de trambaan ter hoogte van de Venuslaan over te steken. Vanuit zuidelijke richting kan autoverkeer dan vanaf de Zonnelaan bij de Venuslaan linksaf slaan en richting Paddepoel-Oost rijden. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt hier een tramwaarschuwingslicht geplaatst. Auto's kunnen oversteken als de tram voorbij is.

Conclusie: het voorlopig ontwerp voor het gedeelte Zonnelaan is aangepast aan de afweging van de resultaten van twee uitgewerkte modellen. Het voorlopig ontwerp gaat uit van model 1, zonder parkeren in de middenberm. Het voorlopig ontwerp is ook aangepast zodat de linksaf beweging voor autoverkeer ter hoogte van de Venuslaan richting Paddepoel-Oost mogelijk wordt.



Kaart 14. Aangepast ontwerp Zonnelaan.

10. Zernike.

In Zernike spelen nog een tweetal discussies die nog niet volledig zijn uitgekristalliseerd: de locatie en de ontsluiting van de P&R en het elektromagnetisch veld. Over de locatie van de P&R op Zernike en de verkeersontsluiting vindt nog overleg plaats tussen de gemeente en de RUG. Meerdere locaties worden op dit moment onderzocht. Naast een locatie vlakbij de Noordelijke Ringweg is er ook een locatie ter hoogte van het Paddebosje mogelijk. De definitieve besluitvorming rond de locatie van de P&R en de verkeersontsluiting kan er toe leiden dat de P&R-halte bij de ringweg wordt verplaatst naar een locatie iets verderop op de Zernikelaan.

De discussie rond het elektromagnetisch veld (EMC) loopt nog. Het EMC veld dat wordt veroorzaakt door het elektrisch systeem van de tram heeft effect op de gevoelige

apparatuur van enkele onderzoeksinstituten langs de lijn (SRON, Nanolab, Natuurkunde en het UMCG). Uitgangspunt is dat de onderzoeksinstituten niet worden beperkt in hun onderzoeksmogelijkheden. In nauw overleg met de RUG en UMCG wordt gezocht naar mogelijkheden om deze doelstelling te bereiken. Opties die worden onderzocht zijn aanpassen van de elektrische voeding, aanpassen van het tracé of de haltes en rijden zonder bovenleiding. Het resultaat van deze discussie kan er toe leiden dat er aanpassingen moeten plaatsvinden in het voorlopig ontwerp voor de tram.

Conclusie: het voorlopig ontwerp ter plaatse van Zernike blijft vooralsnog gehandhaafd. Besluitvorming rond de locatie en de verkeersontsluiting van de P&R en oplossingen met betrekking tot EMC kunnen echter later nog aanpassing van het voorlopig ontwerp vragen.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

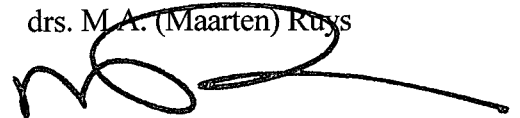
- I. kennis te nemen van het inspraakrapport Voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4;
- II. in te stemmen met het Voorlopig ontwerp van de tracédelen 3 en 4;
- III. in te stemmen met de uitwerkingpunten van het Voorlopig ontwerp van de tracédelen 1 en 2.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys





Inspraakrapport

Voorlopig Ontwerp tracédelen 3 en 4

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1 Inleiding	3
2 De inspraakprocedure	4
3 Inspraakreacties per thema	5
3.1 Algemeen en procedure.....	5
3.2 Fietsverkeer	6
3.3 Parkeren.....	10
3.4 Groen, ecologie en bomen.....	12
4 Inspraakreacties per gebied	13
4.1 Kattendiep	13
4.2 Schuitendiep	13
4.3 Damsterdiep.....	16
4.4 Oostersingel.....	18
4.5 W.A.Scholtenstraat	19
4.6 Bloemsingel/Kolendrift/Boterdiep.....	21
4.7 Oosterhamrikkade – Singelbrug	22
4.8 Oosterhamrikkade – Drie modellen	22
4.9 Kardinges.....	31
Bijlagen	33
Bijlage 1: Notulen van de officiële inspraakbijeenkomst van 17 mei 2011	33

1 Inleiding

Het Voorlopig Ontwerp van de tracédelen 3 en 4 heeft van 26 april tot en met 31 mei 2011 ter inzage gelegen. Hierover zijn in totaal 70 schriftelijke reacties binnengekomen. Tijdens de inspraakavond (hoorzitting) van 17 mei hebben 16 mensen ingesproken. Alle reacties zijn in dit rapport per thema samengevat en van een reactie voorzien.

Het rapport is zo veel mogelijk geordend volgens de indeling die ook in het Voorlopig Ontwerp van de tracédelen 1 en 2 is aangehouden. In het rapport worden de reacties per thema of gebied beschreven met de namen van de insprekers.

Alle insprekers worden bij naam genoemd. De namen van alle insprekers zijn terug te vinden in de personenindex, achterin het rapport.

Dit inspraakrapport kunt u ook terugvinden op onze website: www.regiotram.nl.

2 De inspraakprocedure

Een belangrijk onderdeel van een besluitvormingsprocedure is de inspraak. Tijdens de inspraakperiode zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen over het plan voor de tracédelen 3 en 4 kenbaar te maken.

Procedure

De inspraakverordening van de gemeente Groningen heeft een procedure voorgeschreven betreffende de inspraak. Deze procedure is gevolgd. Onderstaand volgt kort een overzicht van die procedure.

“Het college van B&W stelt de inspraakprocedure vast alvorens de inspraak te verlenen en legt het beleidsvoornemen met de daarbij behorende stukken ter inzage. Voorafgaand aan het ter inzage leggen van de stukken maakt het bestuursorgaan de inspraak bekend door middel van de gemeentelijke website.

Ter afronding van de inspraakprocedure maakt het college van B&W een eindverslag bestaande uit:

- *een overzicht van de gevolgde procedure;*
- *een zakelijke weergave van de zienswijzen die mondeling en schriftelijk naar voren zijn gebracht;*
- *een reactie op deze zienswijzen, waarbij met redenen omkleed wordt aangegeven op welke punten de inspraak al dan niet tot aanpassing van het beleidsvoornemen heeft geleid. Het college van B&W maakt dit eindverslag op de gebruikelijke wijze openbaar.”*

Organisatie

De organisatie van de inspraak is een belangrijk aandachtspunt. Normaal gesproken organiseert de gemeente de inspraak van ruimtelijke ordeningsprojecten binnen de eigen gemeentegrenzen, maar het college van Burgemeester en wethouders kan de organisatie van de inspraak opdragen aan projectorganisaties. Burgemeester en wethouders hebben het project RegioTram verzocht namens hen de inspraak voor de RegioTram te organiseren. Dit rapport betreft de inspraak over het Voorlopig Ontwerp van delen van de tramlijnen 1 en 2. Van Lijn 1 gaat het om het deel tussen het Gedempte Zuiderdiep en het Boterdiep, via Kattendiep, Damsterdiep, Oostersingel en Bloemsingel. Van Lijn 2 gaat het om het tracédeel tussen de Maagdenbrug en de Bloemsingel en het gedeelte Bloemsingel – Oosterhamrikkade – Kardingse. De inspraakperiode hierover liep van 26 april tot en met 31 mei 2011.

3 Inspraakreacties per thema

3.1 Algemeen en procedure

Inspraakreacties

De heer/mevrouw R.J. Bos, C. Sinnema, S. Buiten, H. Roelfs en W. Andela zijn voor de invoering van de RegioTram, zij vinden dat er geen uitstel mag komen. Het liefst zien zij de invoering van de tram zo snel mogelijk gebeuren.

De heer/mevrouw W. Oosterhof, G.H. Oosterhof, Y.T. Oosterhof en E. Tinga vinden dat de noodzaak van de tram niet is aangetoond. Bovendien vinden zij de investering gezien de financiële situatie van de gemeente Groningen onverantwoord. Zij noemen het een verslechtering voor de bewoners en een vermindering van het openbaar vervoer, omdat de tram minder haltes krijgt dan de bus. Kortom: zij vinden dat de RegioTram niet mag komen. Ook de heer/mevrouw O.A.B. de Rechteren, G. Schuring van Leeuwen, M.M. Franken en mevrouw R.H. Alkema vinden dat. Zij vinden het onverantwoord om een tram dwars door het hart van de stad aan te leggen. Als alternatieven noemen de insprekers de trolley-bus en de elektrische bus. De heer/mevrouw Franken verzoekt daarnaast om een nieuw onafhankelijk onderzoek. Hij/zij vreest langdurige overlast door de bouw.

De heer/mevrouw K. van Bladeren verwacht dat de inzet van pendelpussen tussen het centrum en de St. Jansstraat, de Brugstraat, de Ebbingestraat en de Oosterstraat goedkoper en minder risicovol is dan de aanleg van een tram in het centrum van de stad. Trams kunnen dan de rand van het centrum aandoen en die verbinden met de buitenwijken. Vanaf daar kunnen reizigers op de pendelbus stappen. De heer/mevrouw Van Bladeren denkt dat daarmee de gehele stad aanmerkelijk beter toegankelijk wordt gemaakt.

De *Bewonersorganisatie Beijum (BOB)* is van mening dat – gezien de onzekerheid van doorrijden naar de regio en de diverse onzekerheden rond de financiën – uitstel van definitieve besluitvorming en de aanbesteding op zijn plaats is. Zij vindt dat er zonder het doorrijden in de regio een heel ander vervoersconcept ligt, een concept waarin de tram geen vanzelfsprekendheid is. In dat geval moet worden gekeken naar oplossingen voor de verslechteringen van het openbaar vervoer voor de wijken Beijum en Lewenborg. De *BOB* ziet liever geen overstap voor de reizigers vanuit deze wijken.

De *Bewonersorganisatie Oosterpark* laat weten dat, wanneer het tramproject niet door gaat, zij graag ziet dat het budget onder andere gebruikt wordt voor een goede auto-ontsluiting met de oostelijke ringweg.

Stichting Vrienden van de stad Groningen en de *Bond Heemschut* willen weten welke invloed een kabelbaan op exploitatie van de RegioTram zal hebben. Zij vragen om hier onderzoek naar te laten doen. Ook willen zij graag weten of inmiddels duidelijk is hoe op de Grote Markt het fietspad en de trambaan worden afgeschermd tijdens markt dagen.

De *Groningen City Club (GCC)*, *MKB Nederland Noord*, *VNO-NCW Noord*, de *Kamer van Koophandel Noord-Nederland* en het *Hoofdbedrijfsschap Detailhandel* vinden dat de regiotram zo slank en licht mogelijk uitgevoerd moet worden. Ook vinden zij dat de RegioTram ander openbaar vervoer niet mag frustreren. Citybussen dienen in hun ogen het hart van de binnenstad te bereiken, ook in de toekomst. Ook touringcars moeten de binnenstad kunnen aandoen, vinden zij. Verder dringen ze er op aan dat in de voorbereiding en planning van de werkzaamheden rekening gehouden wordt met de eigenaardigheden van de stadse ondergrond.

De *EVO* (netwerkorganisatie voor logistiek en transport) maakt zich zorgen over de toekomstige situatie voor laden en lossen. In het VO moet in een aantal gevallen op het trottoir laden en lossen plaatsvinden. De *EVO* vraagt zich af of er rekening is gehouden met de ruimte die vrachtauto's nodig hebben om te manoeuvreren. De ruimte moet bovendien voldoende zijn om conflicten tussen voetgangers en vrachtauto's te voorkomen. De *EVO* vraagt om nader overleg over de punten. Verder vindt de *EVO* dat tijdens de bouwperiode de bereikbaarheid voor bevoorradend verkeer, en de daarbij horende mogelijkheid om te laden en lossen, zoveel mogelijk gegarandeerd moet zijn.

Tenslotte verzoekt de *EVO* om een realistische nadeelcompensatie voor zowel binnenstadondernemers als leveranciers en vervoerders die de binnenstad bevoorraden.

Reactie

De vraag of andere systemen zoals een elektrische bussen, trolleybussen of een systeem met pendelbussen niet beter zou zijn, is in eerdere fasen van het project RegioTram aan de orde geweest. Er is door de gemeenteraad van Groningen, Provinciale Staten en de Regio Groningen-Assen gezamenlijk gekozen voor het RegioTram systeem. Aan deze keuze is uitvoerig en zorgvuldig onderzoek voorafgegaan. Er zijn nu geen nieuwe feiten die maken dat deze keuze opnieuw overwogen zou moeten worden.

Wij verwachten geen effect van een eventuele kabelbaan op de exploitatie van de RegioTram, omdat de kabelbaan een andere route zal volgen dan de beide tramlijnen. De tram bedient vooral de vervoerstromen die zich afspelen tussen het Hoofdstation, de binnenstad, UMCG, Kardinge, de noordelijke stadswijken en Zernike. De kabelbaan bedient een deel van de vervoerstream tussen Europapark – UMCG – Grote Markt, daarmee heeft de kabelbaan vooral effect op het vervoer dat buslijn 22 thans voor haar rekening neemt.

Op de Grote Markt zullen trambaan en fietspad niet worden afgeschermd. De tram rijdt hier langzaam en de bestuurder moet rekening houden met langzaam verkeer. De trambaan zal juist geïntegreerd worden in het plein, en door hoogteverschillen, kleurverschillen of ander materiaalgebruik gemarkeerd worden. Het is de bedoeling dat de trambaan op de Grote Markt gemakkelijk oversteekbaar zal zijn. Doordat de trambaan smaller is dan de busbaan in de huidige situatie, er veel minder voertuigen en overig verkeer overheen rijden en er geenabri's meer staan, zijn wij ervan overtuigd dat dit realistisch is. Een afgeschermd trambaan in het hart van de binnenstad is niet passend, en zou tot gevaarlijke situaties leiden wanneer mensen oversteken op plekken die daar niet voor bedoeld zijn.

Ook in de toekomst blijven citybussen het centrum aandoen, bijvoorbeeld via het Zuiderdiep. Bij de keuze voor de tram is bewust gekozen om op de Grote Markt geen busverkeer meer te laten komen. Een combinatie van bus en tram in het voetgangersgebied heeft nadelen, omdat de inrichting dan sterk moet worden aangepast op de aanwezigheid van de bussen. De kwaliteit en inrichting van het hart van de binnenstad zullen, door de afwezigheid van bussen, hoogwaardig uitgevoerd kunnen worden doordat bijvoorbeeld geen asfalt nodig is. Door de tram zal het aantal voertuigen op o.a. de Grote Markt en in de Oosterstraat sterk afnemen. Dit zorgt ervoor dat het rustiger wordt op straat en dat is gunstig voor bijvoorbeeld oversteekbaarheid en geluid. Ook voor touringcars is het straks niet meer mogelijk om via de Oosterstraat of de Gelkingestraat naar de Grote Markt te gaan. Touringcars kunnen wel via de Oude Ebbingestraat de binnenstad inrijden, op het Kwinkeplein kort stoppen en via de Kreupelstraat de binnenstad weer uitrijden. Ook kunnen touringcars via de Munnekeholm en via het Zuiderdiep bij de binnenstad komen.

Bij het opstellen van het VO is het laden en lossen in de binnenstad uitvoerig bekeken. Het was ook één van de redenen om destijds in de Oosterstraat tot een andere oplossing te komen, namelijk strengelspoor. Over de implementatie van de uitgangspunten ten aanzien van het laden en lossen gaat het projectbureau RegioTram graag met de EVO in gesprek.

Voor het project RegioTram wordt een nadeelcompensatieregeling opgesteld. Bedrijven en/of inwoners die door de realisatie van de Regiotram onevenredige schade leiden, kunnen in aanmerking komen voor compensatie. De regeling hiervoor zal voor aanvang van de werkzaamheden gereed zijn.

3.2 Fietsverkeer

Inspraakreacties

Mevrouw *W. Velema* stelt dat er door de RegioTram gevaarlijke verkeerssituaties voor fietsers ontstaan. Zij vindt dat de stad Groningen hierdoor en door het afsluiten van sommige straten voor fietsers minder fietsvriendelijk wordt.

De heer/mevrouw *W. Oosterhof* vindt dat de situatie voor fietsers levensgevaarlijk wordt als de tramrails in het wegdek worden aangelegd.

Mevrouw *M. van Winkel*, van de *Fietsersbond*, benoemt zes knelpunten, die volgens de *Fietsersbond* voor verbetering vatbaar zijn:

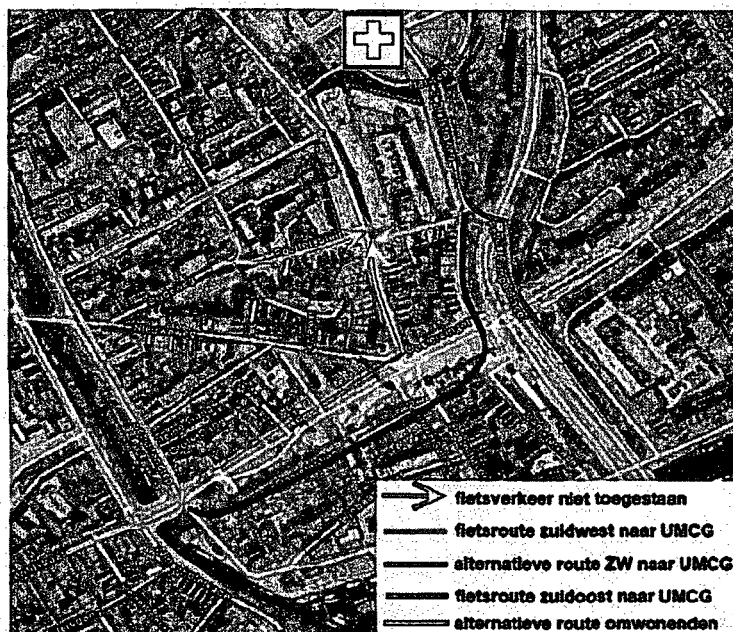
- het verdwijnen van fietspaden langs het Kattendiep. Dit belemmert de doorgang van de diepenring naar het Zuiderdiep. Ook de Oosterstraat wordt afgesloten voor fietsers. Hierdoor dreigt een deel van de oostelijke binnenstad voor fietsers onbereikbaar te worden. Dit is in strijd met de wens van de gemeente om een fietsvriendelijke stad te zijn. De *Fietsersbond* verzoekt daarom met klem om deze fietspaden te behouden. Hiermee samenhangend pleit zij ook voor fietspaden aan de noordzijde van het Zuiderdiep.

- 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.
- over het algemeen is de *Fietsersbond* blij met de situatie voor fietsers op de Oostersingel. Aan de kant van het Damsterdiep blijft maar geringe ruimte voor fietsers naast de tramrails over. Dit baart de *Fietsersbond* zorgen. Zij vraagt zich af of deze gevaarlijke situatie wel goed is op te lossen.
- als gevolg van het fietspad in twee richtingen over de Bloemsingel passeren fietsers die van de Bloemsingel naar de Vrydemalaan willen drie keer de trambaan. Om dit te voorkomen stelt de *Fietsersbond* voor om het fietspad achter de halte te leggen. Zij verzoekt het project RegioTram om hier nog eens zorgvuldig naar te kijken. Ook ziet zij graag eenzijdige fietspaden aan beide kanten van de Kolendrift.
- 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. Zij pleit dus voor tweerichtingsverkeer voor fietsers.
- 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.

De *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* ziet ook een aantal knelpunten voor fietsers:

- het ontbreken van een fietsstrook aan het begin van de Oostersingel;
 - Mogelijke oplossingen: strengelspoor of fietsers op dat deel verbieden en omleiden of sloop van Oostersingel 2/Damsterdiep 52 voor breder wegprofiel.
- het ingewikkelde kruispunt Bloemsingel/Vrydemalaan/Kolendrift;
 - Mogelijke oplossing: fietspad Vrydemalaan recht tegenover Kolendrift laten uitkomen.
- het ontbreken van een opstelstrook ter hoogte van café Damsterdammertje voor fietsers vanuit de Steentilstraat. De *Bewonersorganisatie* stelt dat deze strook in de inspraakrapportage inrichtingsplan Damsterdiep van maart 2007 is toegezegd.
- het ontbreken van fietsstroken op het kruispunt Maagdenbrug;
 - Mogelijke oplossing: ruimte creëren door behoud eenrichtingsstructuur in de W.A.Scholtenstraat en verbod voor autoverkeer om linksaf de Maagdenbrug over te steken richting de binnenstad.

De heer *F. Nijhuis* denkt ook dat het fietsverkeer ter hoogte van Damsterdiep en Oostersingel goed en logisch omgeleid kan worden (zie afbeelding). Het gevaarlijke eerste stukje Oostersingel kan dan vrij van fietsers blijven, door een fietsverbod (zie rode pijl).



afbeelding 2: alternatieve fietsroutes richting UMCG

Afbeelding 1: Kaart bij inspraakreactie dhr. Nijhuis.

Verder lijkt het de *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* gewenst dat het fietsverkeer vanaf het Kattendiep noordzijde kan oversteken naar het Schuitendiep. Zij vraagt tenslotte of in het kaartenboek de ruimte voor Damsterdiep 63-69 per ongeluk niet als fietspad is aangegeven.

De *Groningen City Club (GCC)*, *MKB Nederland Noord*, *VNO-NCW Noord*, de *Kamer van Koophandel Noord-Nederland* en het *Hoofdbedrijfsschap Detailhandel* denken dat een fietsroute stad uit via de zuidkant van het Damsterdiep een meer verkeersveilige oplossing biedt dan het huidige ontwerp.

Mevrouw *T.G. Stenvert* en de heer *J.K. Belgraver*, vertegenwoordiger van de *Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal*, hebben ook zorgen over de fietsroutes rond de Bloemsingel. Zij vinden dat dit gebied gevaarlijk wordt voor fietsers, omdat deze de trambaan meerdere malen moeten oversteken. Zij verwachten dat er grote aantallen fietsers de Bloemsingel zullen passeren, zoals nu bij de Antonius Deusinglaan het geval is. De situatie zoals geschetst in het VO is volgens hen een flinke achteruitgang voor de fietsers. Wat mevrouw *Stenvert* betreft moeten er bij de Bloemsingel gescheiden fietsstroken worden aangelegd.

De *Bewonersorganisatie Oosterpark* en mevrouw *T.G. Stenvert* zetten ook vraagtekens bij het eenrichtingsverkeer voor fietsers rondom het Oosterhamrikkanaal. Zij denken dat de fietsers zich niet zullen houden aan de voorgestelde routes. De *Bewonersorganisatie Oosterpark* stelt daarom de volgende alternatieve straatindeling voor: een fietsstrook voor tegemoetkomend verkeer en een gezamenlijke baan voor auto en fiets in de andere richting. De fietsbruggen kunnen dan achterwege blijven. Ook de heer *F. Nijhuis* is met het oog op de bereikbaarheid van de Korrewegwijk tegen eenrichtingsverkeer voor fietsers, met name aan de noordzijde van de Oosterhamrikkade. Hij stelt voor om een fietspad voor twee richtingen aan de noordzijde te realiseren, dan zijn de fietsbruggen ook niet meer nodig.

Het *Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost* (vertegenwoordigd door de heer *S. Koopmans*) vindt dat de plannen voor fietsers rond de Oosterhamrikkade een minder veilige situatie opleveren. Zeker wanneer de Gerrit Krolbrug wordt afgesloten voor fietsverkeer en de Oosterhamrikkade ook een belangrijke fietsroute wordt. De Korreweg heeft veilige fietspaden, maar daar is op de Oosterhamrikkade geen sprake van. De eenrichtingsverkeersstructuur lijkt een noodgreep om toch een soort veilig gevoel te creëren. De *Professorenbuurt* vindt dat hier geen genoeg mee genomen mag worden.

De heer *J. Jonkers* noemt de drie fietsovergangen bij de Oosterhamrikkade, waarvan twee ter hoogte van de Hamburgerstraat, overbodig. Hij denkt bovendien dat ze de verkeersveiligheid niet bevorderen. Ook de heer *J.K. Belgraver*, vertegenwoordiger van de *Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal*, maakt zich ook zorgen over de veiligheid bij de fietsoversteekplaatsen. Daarbij moet, naast aandacht voor het veilig kruisen van de trambaan, ook voldoende aandacht zijn voor het veilig kruisen van de 50km-wegen, vindt hij.

Net zoals de *Fietsersbond* pleiten *Woonstichting Nijestee*, de heer/mevrouw *H. Pijper* en de heer *J.K. Belgraver*, vertegenwoordiger van de *Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal*, voor een fietsroute over de busbaan richting Karding en Beijum/Lewenborg.

Reactie

Bij het maken van de ontwerpen speelt het vinden van goede oplossingen voor het fietsverkeer een grote rol. Daarbij gaat het om de bereikbaarheid, maar meer nog om de veiligheid van fietsers. Uitgangspunten daarbij zijn:

- naast een trambaan moet ruimte voor fietsers zijn (pad of strook), zodat de fietser niet voor of achter de tram of tussen de rails hoeft te fietsen;
- oversteekplaatsen moeten zoveel mogelijk haaks op de trambaan komen te liggen, zodat er goed zicht in twee richtingen is en het fietswiel niet in de rails kan raken;
- alle fietsoversteken over de trambaan moeten worden beveiligd, bijvoorbeeld door tramwaarschuwingslichten.

Ook kijken we naar technische mogelijkheden om in bepaalde gevallen bijvoorbeeld een extra strip in de rails te leggen. Die strip voorkomt dat een fietswiel in de tramrails terecht komt.

In een enkel geval is ervoor gekozen een bestaande fietsroute op te heffen of te verleggen. Dit heeft altijd te maken met het feit dat er geen verkeersveilige oplossing mogelijk is op de bestaande route.

Een voorbeeld daarvan is het Kattendiep. Fietsers op het Schuitendiep komend vanuit noordelijke richting kunnen niet meer via het Kattendiep naar het Zuiderdiep. Zij moeten via de Steentilstraat. Via de Kleine

Peperstraat en de parallelweg op het Kattendiep zijn de Peperstraat en de Oosterstraat nog wel bereikbaar. De parallelweg is in twee richtingen te berijden voor fietsers. De belangrijkste reden waarom het laatste stuk fietspad naar het Zuiderdiep niet wordt aangelegd is de veiligheid. Fietsers komen dan namelijk uit op de onoverzichtelijke kruising Oosterstraat/Zuiderdiep. Op deze kruising komen twee tramlijnen samen uit drie richtingen. Fietsers vanuit het Kattendiep zouden die trambanen schuin moeten oversteken om op het fietspad aan de zuidkant van het Zuiderdiep uit te komen. Ook zouden sommige fietsers wellicht de Oosterstraat ingaan, waar dan geen fietsvoorzieningen meer zijn. Veel veiliger is het om de fietsers via de Steentilstraat te laten rijden. Deze straat wordt autoluw. De fietser komt dan bovendien rechtstreeks uit op het fietspad in twee richtingen aan de zuidkant van het Zuiderdiep.

Op het Zuiderdiep is om dezelfde reden gekozen voor fietspaden in twee richtingen aan de zuidzijde. Fietsers kunnen zonder de trambaan te kruisen in oost-west richting rijden en komen niet op de onoverzichtelijke kruising Oosterstraat-Zuiderdiep tussen de trams terecht. De noordzijde van het Zuiderdiep wordt daarmee als het ware de rand van het voetgangersgebied, met meer mogelijkheden voor een aantrekkelijke inrichting voor voetgangers en ruimte voor terrassen. De Gelkingestraat wordt een fietsstraat, die in twee richtingen de Grote Markt en het Gedempte Zuiderdiep verbindt. Op het Zuiderdiep, aan de voet van de Gelkingestraat, kunnen fietsers de trambaan op een overzichtelijk plaats haaks oversteken. Dit ontwerp is in 2010 vastgesteld bij de besluitvorming over de tracédelen 1 en 2, waarbij de inbreng van de *Fietsersbond* ook onderdeel is geweest van de discussie. Toen is door de raad besloten tot aanleg van een fietsroute in twee richtingen over de zuidzijde van het Zuiderdiep. Dit is nu geen onderdeel meer van de inspraak.

De opmerking dat men graag een oversteek voor fietsers zou zien vanaf het Kattendiep noord (parallelweg) naar het Schuitendiep is in het ontwerp opgenomen.

In verband met de doorstroming en veiligheid is het wenselijk om ook bij de Steentilbrug een verkeerslicht (VRI) te plaatsen. Omdat zowel de fietsstromen als de te kruisen autostromen druk zijn, is er een reële kans dat de ruimte tussen de twee autostromen te klein wordt om alle fietsers opstelruimte te bieden om de tweede autostroom bij de Steentilstraat te kruisen. Bijkomend risico is dat dan ook de trambaan door fietsers bezet is. Het voorstel is dus om fietsers van het Damsterdiep naar de Steentilstraat in één keer het Schuitendiep te laten passeren met behulp van VRI's. Over deze oplossing gaan wij graag nog met de *Fietsersbond* in gesprek.

Wij zijn het eens met de *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* dat de oversteeksituatie bij café Damsterdammertje nog niet optimaal is ontworpen. Er is een aangepast ontwerp gemaakt, waarbij de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt is. Er wordt gestreefd naar zoveel mogelijk opstelruimte, korte oversteken en goed zicht op de kruisende verkeersstromen. Dit aangepaste ontwerp is opgenomen in het herziene kaartenboek voor de tracédelen 3 en 4.

De suggestie om al het fietsverkeer via de zuidzijde Damsterdiep te leiden is niet inpasbaar in de huidige ruimte. Een in twee richtingen bereden fietspad aan de zuidzijde betekent dat de auto's in twee richtingen over de noordzijde moeten. Er is anders onvoldoende ruimte. Dit betekent een groot verkeersafwikkelingsprobleem bij het kruispunt met de Europaweg en meer belemmeringen in de afwikkeling/rijtijd van de tram. Bovendien is de straat met twee richtingen autoverkeer op de noordzijde veel moeilijker over te steken. De winkels aan de noordzijde zijn daardoor moeilijk bereikbaar vanaf het Damsterplein.

De *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* vraagt of in het kaartenboek de ruimte voor Damsterdiep 63-69 per ongeluk niet als fietspad is aangegeven, het betreft hier een stukje ontsluitingsweg voor autoverkeer, gecombineerd met fietsverkeer. Dat is echter niet het geval: de kaart klopt.

Bij het begin van de Oostersingel is er voor fietsers komend vanuit de richting Europaweg inderdaad beperkt ruimte beschikbaar. Met de *Fietsersbond* en de *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* zijn wij van mening dat deze situatie niet ideaal is. Wij denken dat dit om twee redenen tot een acceptabele situatie zal leiden:

- het aantal fietsers is hier beperkt. Veel fietsers richting Oostersingel kiezen vanaf de kruising Damsterdiep-Europaweg een andere route via bijvoorbeeld het Hanzeplein of de Steentilkade.
- door de verkeerslichten rijden trams en fietsers niet gelijktijdig op de kruising. Wanneer er een tram aankomt zal deze groen licht krijgen en de Oostersingel in draaien. Fietsers moeten dan wachten. Zij krijgen daarna weer groen en rijden achter de tram aan.

De suggestie om bebouwing in de Oostersingel te slopen hebben wij overwogen. Wij denken echter dat deze ingrijpende optie niet in verhouding staat tot het probleem. Strengelspoor is hier niet mogelijk, omdat er met name op het Damsterdiep geen mogelijkheid is om trams te laten wachten. Een wachtende tram kan ervoor zorgen dat ook het autoverkeer stil komt te staan, wat vervolgens kruisingen kan blokkeren.

Wij begrijpen de suggestie van de *Fietsersbond* om op de Bloemsingel het fietspad achter de halte langs te leggen. Op die plek is er echter geen ruimte, omdat de halte al op het terrein van het UMCG ligt, dicht bij bestaande bebouwing. Het verschuiven van de halte en rails kan hier niet vanwege de boogstralen van de bochten naar de Kolendrift en de W.A.Scholtenstraat. Ook liggen er ondergronds op de Bloemsingel veel grote leidingen (onder meer een hoogspanningsleiding). Daar kan geen trambaan op worden aangelegd. Verlegging zou leiden tot extreem hoge kosten. Hierdoor zijn de mogelijkheden rondom de Bloemsingel beperkt.

Op de Kolendrift is onvoldoende ruimte om aan beide zijden van de trambaan een fietspad aan te leggen. Eén fietspad in twee richtingen neemt namelijk minder ruimte in dan twee fietspaden in één richting. De hoge rand van de parkeergarage en het monumentale pand in de Kolendrift beperken de beschikbare ruimte. Daarnaast is de ligging van de trambaan een gevolg van de krappe situatie in de Bloemsingel door de kabels en leidingen, de bochten en de halte.

De suggestie om het fietspad van de Vrydemalaan recht tegenover de Kolendrift te laten uitkomen vinden wij uit het oogpunt van veiligheid geen verbetering. In het ontwerp streven we ernaar om de hoeveelheid oversteken te beperken, zoveel mogelijk te bundelen en haaks over de trambaan te laten lopen. In het voorstel van de *Fietsersbond* zouden er twee fietsoversteken ontstaan.

Wij denken niet dat de situatie op de Maagdenbrug onveilig wordt doordat er een systeem wordt ingevoerd met vier richtingen groen voor fietsers. Hierdoor rijden fietsers gescheiden van het overige verkeer en de tram over de brug. Op de brug zelf zijn zodoende geen fietsstroken noodzakelijk.

De genoemde bezwaren tegen eenrichtingsverkeer voor fietsers bij de Oosterhamrikzone kunnen wij onderschrijven. Wij hebben mede daarom niet gekozen voor de varianten 1 en 2, met eenrichtingsverkeer voor fietsers. De belangen van het fietsverkeer en de ingrijpende maatregelen die nodig zouden zijn om hiervoor een oplossing te vinden hebben bij deze afweging een belangrijke rol gespeeld.

Bij het ontwerp is onderzocht of het mogelijk is om op de busbaanbrug naast de tram ook fietsers in te passen. Dat zou een rechtstreekse fietsverbinding Oosterhamrikkade-Kardinge mogelijk maken. De busbaanbrug is echter te smal om fietsers naast de tram toe te laten. Voor een fietsverbinding zal dus een afzonderlijke brug aangelegd moeten worden direct naast de busbaanbrug. Dit behoort niet tot het project RegioTram. Het is aan de gemeente Groningen om het belang van een nieuwe fietsverbinding te bepalen en al dan niet op te nemen in haar meerjarenprogramma verkeersmaatregelen.

3.3 Parkeren

Inspiraakreacties

Mevrouw *H.J. Menninga* vraagt of er rekening wordt gehouden met de afname van het aantal parkeerplaatsen in de omgeving van het Schuitendiep. Zij is erg blij met de gastenparkeerkaart en ziet graag dat bezoek in de toekomst ook met lage kosten in de buurt kan parkeren. Ook mevrouw *E.C. Reinink* vindt het van belang dat haar bezoekers voor een laag tarief in de buurt kunnen parkeren.

De heer/mevrouw *W.D.H. van der Reyd*, de heer *B.M. Seijdel* en mevrouw *J.C. Seijdel-de Boer* maken zich zorgen over het parkeren op de Oostersingel. Zij merken op dat het in de wijk al erg druk is en verwachten een tekort aan parkeerplaatsen. Als mogelijke oplossingen stellen zij voor om óf het parkeren alleen voor vergunninghouders te maken óf te regelen dat vergunninghouders (met bewoners- of bezoekerspassen) op het terrein van het UMCG mogen parkeren. De heer/mevrouw *M.M. Franken* deelt die zorgen over het parkeren aan de Oostersingel. Hij/zij vraagt zich ook af of dit een effect heeft op de waarde van de huizen.

Mevrouw *M. van Veen-de Haan* vraagt of er ook rekening gehouden wordt met het mogelijk verdwijnen van parkeerplaatsen langs de diepenring. In dat licht ziet zij graag dat er plaatsen aan de W.A.Scholtenstraat blijven. Ze vraagt ook of het eventueel mogelijk is om in de parkeergarage Bleekveld een aantal plaatsen voor bezoekers te realiseren. Ook de heer *J. Bokma* komt met ideeën om de parkeerproblemen te verminderen. Zo stelt hij voor om de Bloemstraat en het eerste stuk van de De Langestraat puur te gebruiken voor bewonersparkeren. Er moet wel goed rekening worden gehouden met laden en lossen, vindt

de heer *Bokma*. Hij vraagt ook om bewoners te betrekken bij de detailinrichting, om daarmee te komen tot een optimaal resultaat. Ten slotte adviseert hij om als volgt met parkeervergunningen om te gaan:

- maximaal één straatvergunning per woning;
- niet meer vergunningen dan er parkeerplaatsen zijn;
- geen straatvergunning verlenen als aanvrager een plek in een buurtstalling heeft;
- nieuwe aanvragers komen in aanmerking voor een plek in een buurtstalling, dus geen straatparkeren;
- zij kunnen ook op een wachtlijst komen voor straatparkeren. Eenmaal bovenaan die lijst kunnen zij overstappen naar (goedkoper) straatparkeren.

Ook de *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* maakt zich hard voor de parkeerplekken in dit deel van de stad. Zij wil compensatie (op straat) voor de vele parkeerplaatsen die komen te vervallen. Ze vindt dat bewoners die nu zo'n zestig euro per jaar betalen voor straatparkeren niet verwezen mogen worden naar een buurtparkeergarage waarvoor ze zo'n zeventig euro per maand moeten betalen. De heer *P.A. Klijnstra* vindt deze kostenverhoging ook niet acceptabel.

Mevrouw *M. Mendel* vindt het verdwijnen van parkeergelegenheid aan de Oosterhamrikkade ondenkbaar. Zij is van mening dat dit pas kan wanneer de parkeerproblemen bij het UMCG opgelost zijn. Nu parkeren werknemers van het UMCG 's ochtends hun auto langs de Oosterhamrikkade, aldus mevrouw *Mendel*. De heer *F. Nijhuis* komt met de suggestie om parkeren aan de tramkant van de weg, naast/in het groen, mogelijk te maken. Hulpdiensten kunnen dan bij calamiteiten gebruik maken van het fietspad aan de woningkant, aldus de heer *Nijhuis*.

Het *Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost* (vertegenwoordigd door de heer *S. Koopmans*) vindt dat alle parkeerplekken die aan de Oosterhamrikkade verdwijnen moeten worden gecompenseerd. Er is nu al een hoge parkeerdruk, met name 's avonds. Dat is het gevolg van toegenomen autobezit van bewoners in de wijk zelf. Tijdelijke parkeerplekken en de invoering van betaald parkeren lost volgens de *Professorenbuurt* niet genoeg op. Als bewoners ver van huis moeten parkeren geeft dat een onveilig gevoel. De *Professorenbuurt* wil dus graag dichtbij nieuwe, permanente parkeerplekken gerealiseerd zien.

De heer *J.K. Belgraver*, vertegenwoordiger van de *Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal* meldt dat de commissie geen voorstander is van het verdwijnen van straatparkeerplaatsen langs de Oosterhamrikkade. Zij vindt dat wanneer men in toekomst in buurtgarages moet parkeren, dit niet meer mag kosten dan de prijs van een straatparkeerplaats.

De *Bewonersorganisatie Oosterpark* vindt dat onduidelijk is wat de gevolgen zijn van de modellen voor de Oosterhamrikkade voor parkeren. Zij stelt dat de parkeerdruk in de Oosterparkwijk hoog is. Uitgangspunt zou wat haar betreft dan ook moeten zijn dat er geen straatparkeerplaatsen verdwijnen. Ook wil de *Bewonersorganisatie* graag dat voorkomen wordt dat bewoners van de Korrewegwijk uitwijken naar parkeerplaatsen in de Oosterparkwijk.

Reactie

Voor het verdwijnen van de parkeerplaatsen op de Oostersingel, de W.A.Scholtenstraat en de Bloemsingel moet een goede oplossing voor de bewoners en bedrijven in binnenstad-oost worden gevonden. In totaal verdwijnen er vijftig parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De parkeerdruk in het gebied is hoog en de ruimte in het gebied is schaars. Wij zoeken naar oplossingen en onderzoeken de mogelijkheid om bewoners die door de tram hun parkeerplaats kwijtraken tegen gereduceerd tarief de auto in één van de gemeentelijke parkeergarages te laten stallen. Daarbij zullen ook de door de heer *Bokma* voorgestelde aanpassingen van het verkeersregiem worden betrokken. In de loop van 2011 zullen, samen met het Parkeerbedrijf van de gemeente, voorstellen uitwerken en bespreken met de bewonersorganisaties van binnenstad-oost.

In het voorliggende ontwerp verdwijnen er aan de Oosterhamrikkade geen parkeerplaatsen tussen de Kapteynbrug en de Oliemuldersbrug. Op het eerste deel van de Oosterhamrikkade (ter hoogte van Europcar) verdwijnen veertig parkeerplaatsen. Uit parkeeronderzoek blijkt dat de beschikbare parkeerplaatsen slechts beperkt worden gebruikt. Er blijven voldoende parkeerplaatsen over om aan de huidige parkeervraag te kunnen voldoen. Compensatie van de veertig parkeerplaatsen die verdwijnen vinden wij dan ook niet noodzakelijk. Langs het middendeel van de Oosterhamrikkade (tussen Kapteynbrug en Zaagmuldersbrug) zullen geen vaste parkeerplaatsen verdwijnen. Wel verdwijnt de mogelijkheid om op zondagen aan de noordzijde van de straat te parkeren. De 35 parkeerplaatsen die hier niet meer kunnen worden gebruikt komen terug aan de overzijde van het water, aan de Oosterhamrikkade zuidzijde.

3.4 Groen, ecologie en bomen

Inspraakreacties

De *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* wil dat de bomen die uit de buurt verdwijnen ook in de buurt, op een zichtbare plek, teruggeplaatst of gecompenseerd worden. De wijk heeft al weinig groen en zit niet te wachten op verder afname van het huidige groen. Zij laat weten dat zij geen baat heeft bij terugplaatsing in bijvoorbeeld *Ulgersmaborg*. Ook de heer *B.M. Seijdel* en mevrouw *J.C. Seijdel-de Boer* vragen zij zich af wat er met de oude bomen in de *Oostersingel* gaat gebeuren. Zij willen graag weten of het groen dat voor de tram verwijderd moet worden, ook gecompenseerd wordt. Dit is ook een vraag van de heer/mevrouw *M.M. Franken*.

Mevr. *T.G. Stenvert* vraagt of de rozenbottelstruiken in de middenberm van de *Oosterhamrikkade* vervangen kunnen worden. Deze zijn volgens mevrouw *Stenvert* in de winter kaal en niet 'groen'.

Reactie

In de *Oostersingel* en *Bloemsingel* verdwijnen 54 bomen door de komst van de tram. Drie waardevolle bomen kunnen mogelijk verplant worden in de directe nabijheid, de zoeklocatie is kruising *Hanzeplein-Oostersingel*. In de *Oostersingel* en *Bloemsingel* komen circa veertig nieuwe bomen terug. Er is gestreefd naar compensatie van zoveel mogelijk bomen op de locatie waar ze ook daadwerkelijk verdwijnen. In *Binnenstad-Oost* is dat grotendeels gelukt. Elf bomen moeten elders gecompenseerd worden.

In het voorgestelde model voor de *Oosterhamrikkade* ligt de trambaan tussen weg en water deels in het groen. De groenzone kenmerkt zich deels door een grasmat waarin de trambaan ligt en een bomenrij. Vanaf de *Zaagmuldersbrug* tot de *Oliemuldersbrug* ligt de trambaan in een asfaltbaan, omdat op dit deel ook de hulpverleningsdiensten gebruik maken van de trambaan.

4 Inspraakreacties per gebied

4.1 Kattendiep

Inspraakreacties

De heer/mevrouw *K. van Bladeren* maakt zich zorgen over het effect van de tramrails en bovenleiding bij zijn/haar pand op het Kattendiep/Schuitendiep. Hij/zij verwacht dat dit het pand visueel zal beschadigen en dat de aanleg en het gebruik van de tram bovendien bouwkundige schade aan het pand zal veroorzaken. De heer/mevrouw *Van Bladeren* vraagt daarom om visuele vastlegging van de huidige situatie en een goede regeling voor mogelijke schade. Hij/zij stelt ook dat de grond rond het Kattendiep verzakt en dat daar goed naar gekeken moet worden.

De *EVO* (netwerkorganisatie voor logistiek en transport) maakt zich zorgen over de bevoorrading van de horecaondernemers aan het Kattendiep. Ze vraagt dit omdat deze bevoorrading gebonden is aan specifieke eisen (veelal gekoeld/diepgevroren). De *EVO* stelt dat bevoorrading daardoor niet altijd kan plaatsvinden tijdens reguliere venstertijden. Zij vraagt daarom hoe bevoorrad kan worden wanneer het terras al is opgebouwd.

Reactie

Er zijn op dit moment bij de gemeente geen gevallen van verzakking bij het Kattendiep bekend. Voor de start van de werkzaamheden zal een bouwkundige onderzoek plaatsvinden, waarbij de huidige situatie van de panden wordt vastgelegd.

De bevoorrading van het Kattendiep is uitgebreid besproken met de ondernemers aan het Kattendiep. In goed overleg is voor deze oplossing gekozen, naar tevredenheid van de betrokken ondernemers. De ondernemers geven aan dat de bevoorrading ook nu al voor elf uur 's ochtends plaatsvindt. De vraag is overigens of er voor het gehele Kattendiep venstertijden worden ingesteld; mogelijk is dit niet nodig. Wij nodigen de *EVO* (netwerkorganisatie voor logistiek en transport) graag uit voor een gesprek over de bevoorrading in de binnenstad, waarbij we ook het Kattendiep nader kunnen bespreken.

4.2 Schuitendiep

Inspraakreacties

De heer *J. Griffiths* meent dat de voor het Schuitendiep gepresenteerde twee modellen het al beschadigde aanzien van de Steentilbrug nog verder 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 en het maakt bovendien de Ramblas goed mogelijk. Naar het voorbeeld van de Leidschestraat in Amsterdam kan de tramlijn met een strengelspoor probleemloos door de smalle Steentilstraat worden gelegd, meent spreker.

De heer *Griffiths* wil graag de kosten van deze variant ten opzichte van de voorliggende modellen zien. De volgende tegenargumenten vond de heer *Griffiths* niet overtuigend: de Steentilstraat is te smal, er is sloop van woningen nodig, strengelspoor is niet mogelijk en een hogere brug over het Schuitendiep is lastig voor de tram. De heer *Griffiths* vraagt om nadere onderbouwing van deze argumenten. Mocht de gemeente toch kiezen voor een overkapping van het Schuitendiep dan vraagt hij de garantie dat bij de aanleg van het plein een publieksfunctie wordt vermeden, in verband met geluidsoverlast.

Stichting Vrienden van de stad Groningen en de *Bond Heemschut* vinden beide modellen voor het Schuitendiep onvoldoende. De aantasting van het beschermd stadsgezicht is wat hun betreft te groot. Ze wijzen om bovengenoemde reden een regiotram door de binnenstad af. De impact van de tram staat huns inziens haaks op de uitgangspunten van het Bestemmingsplan Binnenstad, waarin staat dat o.a. de Grote Markt en de diepenring zoveel mogelijk gehandhaafd en versterkt moet worden.

De heren *J. Jonkers*, *W.H.R. Verment*, *O.O.W. Hematang* en *H.H. Horst* en de heer/mevrouw *M.R. Pliester*, *W. Oosterhof*, *Y.T. Oosterhof*, *A. Drenth* en *J. Boekeloo* en de dames *H.J. Menninga*, *G. Hematang-Hoogeveen*, *E.C. Reinink*, *M. Hoegen-Dijkhof* en *R.H. Alkema* uiten hun voorkeur voor het model van het Schuitendiep met behoud van zoveel mogelijk water. Een plein vinden zij een slecht plan. Als argumenten noemen zij dat een plein zonde is voor de continuïteit van de diepenring, dat het niet strookt met de gemeentelijke plannen voor de diepenring, dat het Schuitendiep zien unieke aanblik verliest, dat het minder aantrekkelijk is voor watertoeristen en dat het als plein niet goed bruikbaar zal zijn doordat de tram er overheen rijdt. *W. Oosterhof* en *Y.T. Oosterhof* stellen daarbij dat activiteiten op het mogelijke nieuwe plein voor veel geluidsoverlast kunnen gaan zorgen. De dames *H.J. Menninga*, *E.C. Reinink* en *R.H. Alkema* en

de heer/mevrouw *K. van Bladeren* pleiten voor behoud van dit deel van de historische binnenstad dat, als Rijksmonument, volledig in het beschermd stadsgezicht ligt. Daarbij ziet mevrouw *M. Hoegen-Dijkhof* graag meer groen rond het Schuitendiep verschijnen.

De heer/mevrouw *K. van Bladeren* en de heer *O. Kloosterman* vinden de deksel geen goede optie en beschouwen dit als een onaanvaardbare aanslag op het Schuitendiep. Maar zij vinden ook de optie met versmald water matig. Het overgebleven water is minimaal en de nadelen van de brug zijn onmiskenbaar. *Kloosterman* pleit voor afleesbare samenhang tussen het Schuitendiep en het Winschoterdiep door zichtbare continuïteit van het water. Hij vindt dat hiervoor het aantal en de grootte van de bruggen geminimaliseerd moet worden. *Van Bladeren* vreest daarnaast dat de bomen niet kunnen blijven staan.

De *Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE)* vindt het model met de tramrails op de westkade niet ondenkbaar. Het water dat overblijft vindt zij minimaal. De brug tegenover het Kattendiep zou volgens de *RCE* smaller kunnen. Ten aanzien van de overkluizing is de *RCE* uitermate terughoudend. Zij vraagt zich af welke betekenis een plein hier heeft voor de stad en wat de toegevoegde waarde is. Zij vindt dat het historische grachtenstelsel geen geweld mag worden aangedaan en dat de historische kademuren moeten worden beschermd. Bovendien moet volgens de *RCE* de visuele relatie met het water zo duidelijk mogelijk blijven. Al met al pleit de *RCE* voor een derde model en vraagt om deze uit te werken en als alternatief mee te nemen.

In model 3 van de *RCE* staat het volgende centraal:

- optimale beleefbaarheid van het water;
- minimale aantasting van de kademuren;
- eigentijdse, hoogwaardige invulling van de plek waar de tram de oude stad verlaat, het water kruist en de nieuwe stad inrijdt.

De *RCE* denkt dat dit mogelijk is door een transparante brug voor de tram die diagonaal het Schuitendiep oversteekt. Daarbij komt dan een smalle autoverkeersbrug, recht tegenover het Kattendiep. Ook de bestaande Steentilbrug, voor zover de brugdelen niet beschermd zijn, zou wat de *RCE* betreft een smallere profilering kunnen krijgen. Ook de *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* ziet geen noodzaak voor de verbreding aan de zuidzijde tussen de Winschoterkade en 't Voormalig Klein Poortje.

De *Groningen City Club (GCC)*, *MKB Nederland Noord*, *VNO-NCW Noord*, de *Kamer van Koophandel Noord-Nederland* en het *Hoofdbedrijfsschap Detailhandel* denken dat het afsluiten van de rijrichting Winschoterkade – Schuitendiep-oost de drukte op het Griffetracé nog verder zal doen toenemen, zeker omdat de route Hereweg ook is afgesloten.

De heer/mevrouw *R.J. Bos*, *C. Sinnema*, *S. Buiten*, *H. Roelfs*, *W. Andela*, de heer *F. Nijhuis* en de heer/mevrouw *H. Pijper* vinden een deksel op het Schuitendiep de beste oplossing. Een extra halte zou nog meer waarde toevoegen aan het gebied, zo stelt *Pijper*. Deze halte ligt dan precies op de rand van de binnenstad en bovendien vlakbij de parkeergarage Damsterdiep. Een halte op het Damsterdiep zou ook een mooie optie zijn. De heer *F. Nijhuis* denkt bovendien dat een overkluizing nieuwe ontwikkelingskansen biedt. Hij denkt dat zowel aan de boven- als onderkant van het plein kansen ontstaan om het iets bijzonders te geven. De heer *F. Nijhuis* maakt zich wel zorgen over de verkeersveiligheid bij de Steentilbrug. Hij heeft daarom een schets van een mogelijke oplossing gemaakt en vraagt of deze kan worden meegenomen in de aanpassing van het ontwerp.

De *Groningen City Club (GCC)*, *MKB Nederland Noord*, *VNO-NCW Noord*, de *Kamer van Koophandel Noord-Nederland* en het *Hoofdbedrijfsschap Detailhandel* spreken hun voorkeur uit voor een overkluizing over het Schuitendiep.

De *Koninklijke Groningse Roeivereniging 'De Hunze'* verzoekt om bij overkapping van het Schuitendiep rekening te houden met rondvaartboten én roeiboten. De roeiboten hebben een doorvaartbeedte nodig van zo'n 7 meter.

De heer *F.J. Uijlen* van *Rondvaartbedrijf Kool* vraagt of er rekening wordt gehouden met de doorvaarthoogte van rondvaartboten van 1.70 meter. Ook wil hij graag weten of de rondvaartboten tijdens en na de bouw kunnen varen.

De heer *E. Meiboom*, vertegenwoordiger van 't *Pannekoekschip*, vraagt of in de plannen rekening kan worden gehouden met het terras van het 't *Pannekoekschip*. Dit terras staat niet in de tekeningen van het Voorlopig Ontwerp.

De *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* vraagt wat er gebeurt met het urinoir van Bouma dat nu aan het Schuitendiep staat.

De *EVO* (netwerkorganisatie voor logistiek en transport) vraagt zich af hoe de toekomstige verkeersdoorstroming op het Schuitendiep en de kruispunten met de aanliggende straten zal zijn. Het Schuitendiep is een belangrijke toegangsweg richting de binnenstad en de diepenring. De *EVO* hecht hier grote waarde aan een goede doorstroming voor het bevoorradend verkeer. Zij dringt er daarom op aan dat er bij de uitwerking voldoende aandacht aan wordt besteed.

Reactie

De vraag of de Steentilstraat een beter alternatief zou zijn (één richting, twee richtingen of strengelspoor) is uitgebreid aan de orde geweest in het kader van de tracékeuze in 2010. De voor- en nadelen zijn hierbij op een rij gezet. De breedte van de straat en de functie van de Steentilstraat voor ondernemers en winkelend publiek en de hoofdfietsroute zijn hierbij doorslaggevend geweest. Op basis van dat onderzoek is in 2010 het besluit genomen om het tracé door het Kattendiep te leiden. Dit is geen onderdeel meer van de inspraak. Voor de volledigheid geven wij u nog even de belangrijkste redenen waarom strengelspoor niet mogelijk is:

- naast het tramspoor moet voldoende ruimte overblijven voor voetgangers en laden en lossen. Dat is in de Steentilstraat niet mogelijk.
- behalve trams blijven ook bussen rijden over deze route. Deze kunnen niet over het strengelspoor in de Steentilstraat. Dat zou betekenen dat de busroute over het Kattendiep ook moet blijven bestaan. Hierdoor zouden er twee openbaar vervoerroutes ontstaan met een complexe kruising Steentilstraat/Schuitendiep waar deze beide elkaar kruisen.
- de Steentilstraat is onderdeel van de hoofdfietsroute tussen het oosten van de stad en de binnenstad. Dit zorgt voor grote stromen fietsers in deze straat. Met het gereed komen van de parkeergarage onder het Damsterdiep, komt daar een hoofdroute voor voetgangers richting de binnenstad bij. Deze verkeersstromen zijn samen met het laad- en losverkeer door het krappe profiel niet te combineren met een tramlijn.
- bij strengelspoor moeten trams een wachtplek hebben waar ze kunnen stilstaan op het moment dat er een tram uit de andere richting komt. Op het Zuiderdiep is hiervoor onvoldoende ruimte, omdat een stilstaande tram ook een tram richting de Oosterstraat en het busverkeer zou blokkeren. Ook aan de zijde van het Damsterdiep is er geen goede wachtplek. De tram rijdt hier op straatspoor waardoor het autoverkeer achter de tram geblokkeerd zou worden.
- de combinatie van strengelspoor Oosterstraat en Steentilstraat zou ervoor zorgen dat het onmogelijk wordt om de dienstregeling zo te maken dat trams elkaar in normale situaties niet storen. Daarmee zou dit gevolgen hebben voor de betrouwbaarheid en de exploitatie van de tram.

Wat betreft de keuze voor het model voor het Schuitendiep het volgende. Overkluizing achten wij vanuit ruimtelijk en stedenbouwkundig perspectief de aantrekkelijkste optie. Voorwaarde is dat de nieuwe ruimte een stedelijke functie krijgt en een aantrekkelijk verblijfsmilieu biedt.

Uit nader onderzoek blijkt dat het inpassen van de trambaan op de westelijke kade technisch niet goed mogelijk is. Om voldoende doorvaarthoogte te realiseren, moet de trambaan vanuit het Kattendiep opgetild worden tot een hoogte van ca. 80 cm boven de kade westzijde Schuitendiep. Dit betekent dat het hele kruisingsvlak Kattendiep-Schuitendiep opgetild moet worden en de aansluitende wegen geleidelijk omhoog moeten worden gebracht. De belangrijkste knelpunten in het voorliggende ontwerp vormen de hoekpanden op het kruispunt Kattendiep - Schuitendiep, hier ontstaat tussen de rijbaan en de panden een niveauverschil van 40 cm. Door deze ontwerpknelpunten is de variant met uitbouw westelijke kade niet goed te realiseren, aangezien dan over de volledige lengte van dit deel van het Schuitendiep westzijde een niveauverschil tussen de panden en de rijweg ontstaat. Ook bij de aansluiting op de Steentilbrug en het Damsterdiep ontstaan niveauverschillen. Dat is bij de overkluizingsvariant goed op te lossen, maar bij de variant gebundeld via de westelijke kade is het niveauverschil niet oplosbaar. Allereerst hebben we hier te maken met een fors niveauverschil tussen de rijbaan en de bebouwing (ca. 40 cm). Daarnaast moet voor de aansluiting op de Steentilbrug het hele kruisingsvlak, inclusief de Steentilbrug zelf met ongeveer 80 cm worden opgetild. Dit maakt het vrijwel onmogelijk om tot een goede aansluiting tussen de verschillen routes op dit kruispunt te komen. Conclusie: de variant gebundeld via de westelijke kade blijkt niet haalbaar.

Los van deze ontwerp-technische knelpunten geven wij de voorkeur aan de overkluizingsvariant. Met deze variant ontstaat een nieuwe stedelijke ruimte die aantrekkelijk ingericht kan worden met terrassen, kunst en straatmeubilair. Met deze nieuwe pleinruimte ontstaat een aantrekkelijke wandelroute vanaf het Damsterdiep naar het Kattendiep. Voorwaarde is wel dat de historische, oostelijke kade zichtbaar blijft, in ieder geval

vanaf het water, maar mogelijk ook door middel van kijkgaten van bovenaf, in combinatie met aanlichting van de historische kade.

Overigens zal bij de detaillering van het verkeerskundig ontwerp nog nader gestudeerd moeten worden op de inpassing van de railinfrastructuur, het hoogteverschil tussen beide kades, de doorvaarhoogte, de bushaltes en de overige verkeersinfrastructuur. Dit is dus nog een uitwerkingsopgave, waarbij rekening wordt gehouden met suggesties en voorstellen van insprekers, zoals de voorstellen van dhr. Nijhuis. De door de rijksdienst voorgestelde transparante trambrug is niet verder uitgewerkt. Een eerste verkenning leidt tot de conclusie dat een brug moeilijk inpasbaar is. De aansluiting op de bestaande verkeersinfrastructuur, vooral aan de Damsterdiep zijde, is niet op een veilige manier te realiseren. Doordat ook bussen gebruik moeten maken van de brug, wordt de brug toch nog vrij massief en komt het ruimtelijke beeld dichtbij dat van de overkluizing.

Conclusie: de overkluizingsvariant heeft onze voorkeur. Deze variant maakt een goede verkeersafwikkeling mogelijk en het biedt een nieuwe stedelijke ruimte, die mits goed ingericht een duidelijke meerwaarde voor de stad heeft.

De nieuwe brug ter hoogte van het Kattendiep kan smaller dan in het huidige ontwerp staat opgenomen. Uit verdere detaillering zal blijken hoeveel smaller dit zal zijn. De doorvaartbreedte blijft bij de overkluizingsvariant even breed als in de huidige situatie.

De doorstroming van het autoverkeer is uitgebreid onderzocht. Met de komst van de tram wordt deze toch al ingewikkelde verkeerssituatie nog complexer. Ondermeer door de doorgaande route Winschoterkade-Schuitendiep noord af te sluiten voor autoverkeer, wordt het kruispunt vooral voor fietsers overzichtelijker en veiliger. Het onmogelijk maken van deze verbinding heeft als gevolg dat ca. 2000 motorvoertuigen minder van de Winschoterkade komen en wordt het knooppunt een stuk veiliger. Hierdoor ontstaat er een betere verkeersafwikkeling, vooral doordat de grote stroom fietsers Damsterdiep-Steentilstraat niet meer gekruist hoeft te worden door dit verkeer. De route Radesingel – Winschoterkade – Schuitendiep komt dus als doorgaande route te vervallen, het betreffende verkeer kan worden verwezen naar de route via Griffestraat – Europabrug – Damsterdiep - Schuitendiep. Voor hulpverleningsdiensten blijft het wel mogelijk vanaf het politiebureau richting Schuitendiep te rijden in geval van calamiteit. Overigens blijft voor het autoverkeer de route Radesingel – Winschoterkade – Damsterdiep Zuidzijde wel beschikbaar.

Over de inpassing van het terras van 't Pannenkoekschip wordt met de eigenaar overleg gevoerd.

Het door de architect Bouma ontworpen openbaar toilet kan mogelijk niet op dezelfde plek blijven. Mogelijk krijgt dit een plek in de directe omgeving.

4.3 Damsterdiep

Inspraakreacties

De heer/mevrouw R.J. Bos, C. Sinnema, S. Buiter, H. Roelfs en W. Andela vinden dat de trambaan op het Damsterdiep zoveel mogelijk vrijgehouden moet worden. Verder hebben zij een lichte voorkeur voor optie 2 voor het Damsterdiep, waarbij de bussen over de noordzijde meerijden met de tram. De heer F. Nijhuis vindt dit ook de beste optie.

De heer/mevrouw Y.T. Oosterhof vreest voor een ingewikkelde verkeerssituatie en voor toename van geluidsoverlast en trillingen op Damsterdiep. Voor de aanleg van de parkeergarage zijn geluidsonderzoeken gedaan, maar daarin is de tram niet meegenomen. Trillingen van zware trams zouden oude panden kunnen aantasten. Het verkeerslicht bij het Damsterdiep/Steentilbrug veroorzaakt extra geluidsoverlast. Verkeer dat stilstaat en stationair draait maakt meer lawaai dan gestaag doorrijdend verkeer. Al deze nadelen vormen een belasting voor het Damsterdiep zonder dat ondernemers of bewoners daar enig voordeel van ondervinden, want er komt geen halte aan het Damsterdiep, aldus Oosterhof.

De Groningen City Club (GCC), MKB Nederland Noord, VNO-NCW Noord, de Kamer van Koophandel Noord-Nederland en het Hoofdbedrijfsschap Detailhandel vinden dat er een tramhalte moet komen op het Damsterdiep. Dit zal zorgen voor extra gebruikers en het past bij het Damsterdiep krijgt. Het Damsterdiep wordt namelijk een belangrijk knooppunt. Een doorgaande rol voor de RegioTram in dit verkeersknooppunt zou vreemd zijn. De heer F. Nijhuis vindt juist dat het Damsterdiep voldoende bushaltes heeft.

De heer *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.

De *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost (BOBO)* is van mening dat er een tramhalte moet komen op het Damsterdiep. Zij vindt de afstanden tot de halte Zuiderdiep en UMCG te groot. De halte zou bijvoorbeeld een deel van het plein naast de voetgangsuitgang Steentilstraat in beslag kunnen nemen. De *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* vindt dat er voor voetgangers te weinig ruimte aan de noordzijde van het kantoorgebouw van Nijestee is gepland. Daar zit bovendien een nooduitgang van Nijestee. De *BOBO* vindt het stuk te gevaarlijk en vindt daarom dat voorkomen moet worden dat daar mensen gaan lopen. De *BOBO* is tegen een gecombineerde tram-busbaan stad uit aan de noordzijde van het Damsterdiep. Bij de argumentatie citeert zij uit de inspraakrapportage inrichtingsplan Damsterdiep van maart 2007. Zij pleit voor een busroute stad uit via de zuidzijde van het Damsterdiep. Als dat niet mogelijk is stelt zij voor om de bussen richting UMCG via Kattendiep, Schuitediep, W.A.Scholtenstraat en Oostersingel te laten rijden. Zij ziet de trambaan aan de noordzijde van het Damsterdiep graag uitgevoerd met stenen die ook voor het plein gebruikt worden. Verder wil zij dat de trambaan alleen gebruikt wordt voor tram en hulpdiensten en niet voor bijvoorbeeld taxi's en goederenvervoer.

De *Groningen City Club (GCC)*, *MKB Nederland Noord*, *VNO-NCW Noord*, de *Kamer van Koophandel Noord-Nederland* en het *Hoofdbedrijfsschap Detailhandel* spreken de voorkeur uit voor bussen langs noord- en zuidzijde van het Damsterdiep. Zij menen dat dit tegenstrijdig lijkt met de zorg voor extra drukte op de Petrus Campersingel. Echter zijn zij van mening dat juist de splitsing opstoppingen kan voorkomen.

Reactie

Wat betreft geluid zal na vaststelling van het Voorlopig Ontwerp gedetailleerd onderzoek worden gestart. Deze onderzoeken zijn ook noodzakelijk voor het opstellen van het bestemmingsplan dat nog gemaakt moet worden. Overigens gaan wij ervan uit dat de gevolgen qua geluid beperkt zullen zijn. De zestien trams per uur leveren maar een beperkt aandeel in de geluidsbelasting ten opzichte van de honderden (vracht)auto's en bussen per uur die al wel zijn berekend. Ook voor trillingen wordt onderzoek uitgevoerd. Zo nodig wordt een speciale constructie toegepast waardoor de trillingen worden gedempt. Uit de berekeningen voor Lijn 1 is al gebleken dat knelpunten op deze wijze afdoende kunnen worden opgelost.

In onze ogen wordt het Damsterdiep geen vervoerknooppunt. Van een knooppunt is sprake als er verschillende openbaarvervoersverbindingen zijn die een logische overstap verzorgen. Op het Damsterdiep komen weliswaar enkele buslijnen, maar van een overstap is beperkt sprake. Deze overstap is al mogelijk op het Zuiderdiep waar deze buslijnen en de beide tramlijnen samenkomen. Een tramhalte op het Damsterdiep heeft dus weinig toegevoegde waarde. Daarnaast is de halte ruimtelijk niet inpasbaar. Het halteperron aan de zuidzijde van de trambaan gaat ten koste van de pleinruimte. Voor het halteperron aan de noordzijde van de trambaan is geen ruimte beschikbaar, die komt op de autoweg te liggen. Bovendien zal het halteren van de tram nadelige gevolgen voor de doorstroming van het autoverkeer, omdat tram en autoverkeer van dezelfde ruimte gebruik maken. Het volledig opschuiven van de trambaan in zuidelijke richting achten wij niet gewenst, het zal er toe leiden dat er van het plein weinig overblijft. Ook heeft de extra halte gevolgen voor de exploitatie van de tram. Daarom hebben wij in het kader van de tracékeuze besloten hier geen tramhalte in te passen, en we houden daaraan vast.

De ruimte aan de noordzijde van het gebouw van Nijestee is niet bedoeld voor voetgangers. Het ligt ook niet voor de hand om hier te gaan lopen, omdat deze strook ligt ingeklemd tussen het gebouw, de rijbaan/trambaan en de auto-ingang van de parkeergarage. De ruimte is bedoeld om in noodgevallen het gebouw van Nijestee te kunnen verlaten via de nooduitgang. De maatvoering voldoet aan de wettelijke normen hiervoor.

Vanuit stedenbouwkundig belang en de aantrekkelijkheid van de pleinruimte verdient het oorspronkelijke verkeersmodel voor het Damsterdiep de voorkeur. Echter het meerijden van de bus met de tram stad uit levert wel een betere bediening van het UMCG en een gunstiger exploitatieresultaat. Deze aanpassing van de oorspronkelijk vastgestelde verkeerscirculatie is positief voor het exploitatieresultaat van het stedelijk OV. We kiezen daarom voor het meerijden van de buslijnen 22, 24 en 8 met de tram vanuit de binnenstad

richting UMCG. De bus rijdt mee met tram over de sierbestrating die voor het hele plein wordt toegepast, maar goed gefundeerd, om de belasting van de bussen te kunnen opvangen.

4.4 Oostersingel

Inspraakreacties

Het *Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG)* is in grote lijnen blij met de plannen voor de tram zoals die voorliggen. Zij heeft nog wel een aantal kanttekeningen. Het *UMCG* vindt dat de tramlijn in de Oostersingel te dicht bij de huisartsenpost ligt. Ook de ontsluiting van de huisartsenpost en de bereikbaarheid van de ambulance-ingang verdienen nog aandacht. Het geluid en de trillingen van de tram kunnen hinder veroorzaken voor de apparaten van het ziekenhuis. Een eerste inventarisatie is inmiddels gedaan. Het *UMCG* wil hierover graag overleg. Het *UMCG* neemt aan dat de kosten voor het eventueel aanpassen van apparatuur en de mogelijke grondverwingen voor rekening zijn van het project RegioTram. Dat geldt ook voor de kosten van het verwijderen van het hekwerk en de bomenrij tussen het Hanzeplein en het Poortgebouw en de eventuele herplaatsing van dit hekwerk en de bomen.

De *EVO* (netwerkorganisatie voor logistiek en transport) denkt dat er te weinig ruimte is voor laden en lossen op het Hanzeplein. Zij vindt dat de gevolgen en alternatieven in het VO te marginaal zijn beschreven.

De heer *B.M. Seijdel* en mevrouw *J.C. Seijdel-de Boer* vragen zich af of hun garage aan de Oostersingel bereikbaar blijft. Dit vanwege de bouw van de halte UMCG-zuid voor hun huis. Ook vragen zij zich af wat er met de oude bomen in de Oostersingel gaat gebeuren. Zij willen graag weten of het groen dat voor de tram wordt verwijderd wel wordt gecompenseerd. Dit is ook een vraag van de heer/mevrouw *M.M. Franken*.

De heer/mevrouw *M.M. Franken* en *C. Jansen* stellen voor om de tramhalte te verplaatsen naar het Hanzeplein en de tram via de *P. Campersingel* te laten rijden.

De aanleg van de tramrails door de Oostersingel zorgt voor veel geluidsoverlast, zo stelt de heer/mevrouw *W. Oosterhof*. De weg is smal en bestaat aan beide kanten met name uit steen, dat het geluid weerkaatst. De halte bij het UMCG versterkt de geluidsoverlast. Ook de heer *B.M. Seijdel* en mevrouw *J.C. Seijdel-de Boer* verwachten geluidsoverlast vanwege de halte UMCG-zuid.

Als gevaarlijke verkeerssituatie noemt de heer/mevrouw *W. Oosterhof* de situatie voor fietsers aan het begin van de Oostersingel. Er kan daar niet eens een rode fietsstrook worden aangelegd. Ook heeft *Oosterhof* zorgen over het verlies van parkeerplaatsen aan de Oostersingel. Het huidige systeem met bezoekerspassen heeft dan geen enkele zin meer.

De heer *F. Nijhuis* stelt voor om de taxistandplaats en de bushalte op het Hanzeplein om te wisselen: zo komen de bussen dicht bij de tram te liggen. Dat zorgt volgens hem voor een betere overstap.

Reactie

De inpassing van de haltes bij de Bloemsingel en bij het Hanzeplein zijn de afgelopen periode verschillende keren met het UMCG besproken. Graag praten wij hier over door om tot een voor beide partijen zo goed mogelijke inpassing te komen. De kosten van aanleg, inclusief de aanpassingen die door de tram nodig zijn op UMCG-terrein zoals het hekwerk, zullen voor rekening komen van het project RegioTram.

Naar de gevolgen voor bepaalde gevoelige apparatuur zijn wij samen met het UMCG bezig om oplossingen te zoeken. In een eerste onderzoek hebben wij samen met het UMCG een uitgebreide inventarisatie van de gevoelige apparatuur uitgevoerd. Dat onderzoek is inmiddels afgerond, vervolgens zal in onderling overleg worden bekeken hoe de gevoelige apparatuur afdoende kan worden beschermd. In principe komen de kosten voor het beveiligen van de apparatuur tegen trillingen en elektromagnetische velden voor rekening van het project Regiotram.

Welke gevolgen de tram zou hebben voor laden en lossen op het Hanzeplein is ons niet geheel duidelijk. In het aangekondigde overleg met de *EVO* over laden en lossen kan dit punt worden meegenomen. De suggestie om de bus- en taxistandplaatsen op het Hanzeplein te verwisselen van plek verkleint de loopafstand tussen bus en tram. Of het daadwerkelijk in te passen is, hangt onder meer af van de technische mogelijkheden en de gevolgen voor taxi's. Dit nemen wij graag mee bij de verdere uitwerking en in ons overleg met UMCG mee.

Garages en andere in- en uitritten op de Oostersingel blijven toegankelijk. Wanneer deze precies ter hoogte van de halte bij het Hanzeplein zijn gelegen, kan het mogelijk zijn dat deze alleen vanuit één richting in- en uitgereden kan worden.

De route via de Petrus Campersingel is eerder in het kader van de tracékeuze onderzocht. In 2010 is een besluit genomen over het tracé en er zijn nu geen nieuwe feiten die maken dat wij dit moeten heroverwegen. Uiteraard was het inpassen van een halte op het Hanzeplein een pluspunt van dit tracé, echter daar stonden teveel minpunten tegenover. Voor een volledige afweging verwijzen wij naar de rapportage "Voorkeurstracé lijn 2".

Wanneer het VO is vastgesteld zal er een uitgebreid onderzoek naar de geluideffecten plaatsvinden. Daarbij wordt de hoogte van de bebouwing meegenomen in het berekenen van het geluid. Afhankelijk van de uitkomsten zullen maatregelen getroffen moeten worden. Een deel van de maatregelen bestaat uit het stellen van eisen aan de geluiddempende voorzieningen aan de tramvoertuigen. De oplossing zal moeten voldoen aan de wet- en regelgeving op dit terrein. De maatregelen worden in het kader van het bestemmingsplan uitgewerkt en vastgelegd. Het is de vraag of de halte bij het UMCG meer geluidsoverlast zal geven. Bij een halte zal een tram langzaam rijden. Een langzaam rijdende tram geeft duidelijk minder geluidsoverlast.

4.5 W.A.Scholtenstraat

Inspraakreacties

Mevrouw *L.M. Boldewijn* is verheugd over de extra ruimte voor fietsers en voetgangers ten koste van parkeren. Zij zou graag zien dat een deel van deze extra ruimte benut wordt voor een bomerrij. De extra auto-ontsluiting via de W.A.Scholtenstraat vindt zij niet logisch. Er zijn genoeg verbindingen met de diepenring, vindt mevrouw *Boldewijn*. Namelijk: in twee richtingen via het Damsterdiep, het Boterdiep en in één richting via de de Ebbingestraat, de St.Jansstraat, de Bloemstraat en de W.A.Scholtenstraat. Het lijkt haar goed om de laatste drie straten vanwege de vele woonhuizen te ontzien. Het aantal bewoners in de W.A.Scholtenstraat is in de afgelopen vijf jaar verdubbeld, aldus mevrouw *Boldewijn*. Dit vraagt om meer aandacht en voorzieningen voor fietsers. Zij zou daarom graag zien dat fietsenstallingen in de W.A.Scholtenstraat een plek krijgen.

Mevrouw *M. van Veen-de Haan* verwacht problemen 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 oostzijde, waar moet worden geladen en gelost, meer ruimte ontstaat. Deze ruimte komt ook ten goede aan fietsers, voetgangers, in- en uitstappende invaliden en (deel)taxi's. Mevrouw *Van Veen-de Haan* verwacht ook dat het veiliger is voor de auto's die de buurtstalling Bleekveld in willen rijden. Zij stelt voor 1.81 meter voetgangersruimte aan de oostzijde te behouden en 2.93 meter aan de westzijde. Dan kan een vrachtauto volledig op het oostelijke trottoir laden en lossen. Tenslotte hoort mevrouw *M. van Veen-de Haan* graag wat de noodzaak is van tweerichtingsverkeer in de W.A.Scholtenstraat.

B.V. Groningsch Odd Fellowhuis vraagt om de ruimte aan de oostzijde van de W.A.Scholtenstraat breder te maken dan in het VO is getekend, zodat:

- de twee gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen blijven;
- leden/bezoekers die met (deel)taxi's komen voor de deur kunnen in- en uitstappen;
- er ruimte is voor bevoorrading;
- de ondergrondse afvalcontainer kan blijven;
- er een veilige looproute is naar de ingang van de buurtgarage (aan het Bleekveld).

B.V. Groningsch Odd Fellowhuis vraagt dit omdat een deel van de leden slecht ter been is en daarom gebruik maakt van de gehandicaptenparkeerplaatsen of (deel)taxi's. De gehandicaptenparkeerplaatsen zijn in het verleden voor leden/bezoekers van het *Odd Fellowhuis* aangelegd. Het *Odd Fellowhuis* verzoekt verder om het eenrichtingsverkeer in stand te houden. De heer *P.A. Klijnstra* en de *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* zien dat ook graag gebeuren. Zij stellen voor om het oude profiel zoveel mogelijk te handhaven, met tram en fietsers in twee richtingen en auto's (en eventueel bus) in één richting naar de Oostersingel. Beide pleiten voor behoud van de laad- en losplekken en de parkeerplaatsen.

De heer *P.A. Klijnstra* denkt dat het niet nodig is om op de westzijde van de Turfsingel een aparte linksafstrook te maken; hij verwacht dat het meeste verkeer rechtdoor gaat. Ook denkt hij dat het niet nodig

is om aan de oostzijde iets aan te passen. Het verdwijnen van (gelede) bussen vermindert daar de kans op opstoppingen. Hij pleit wel voor een goede afstelling van de verkeerslichten. *Klijnstra* denkt dat 'groen voor fietsers' bij de Maagdenbrug geen slimme oplossing is, omdat daarvoor opstelplaatsen voor fietsers nodig zijn. Hij verwacht dat deze opstelplaatsen de doorstroming blokkeren, de wachttijden en –rijen voor de verkeerslichten doen toenemen en dus zorgen voor meer overlast voor de bewoners. Het lijkt *Klijnstra* een goed idee om de Maagdenbrug te renoveren en iets te verhogen, zodat de rondvaartboot er onderdoor kan. Hij vraagt of de bovenleiding bij de Maagdenbrug, net als in Amsterdam, gewoon automatisch afschakelt als de brug opengaat.

Reactie

De ruimte in de W.A.Scholtenstraat is beperkt en de mogelijkheden om hier extra zaken in te passen is er niet. Bij het ontwerp is naast de tramlijn rekening gehouden met een goede voorziening voor fietsers. Dat heeft in onze ogen vanwege veiligheid de hoogste prioriteit. Daarnaast is er een acceptabele oplossing voor het laden en lossen gevonden. Dit alles is zo ingepast dat de bochten aan de Bloemsingel gemaakt kunnen worden en tuinen aan het begin van de straat gehandhaafd kunnen blijven. Er is onvoldoende ruimte om nog bomen of een betere voorziening voor laden en lossen in te passen. Wij zijn het met de insprekers eens dat de oplossing voor het laden en lossen niet ideaal is, maar wij vinden deze acceptabel, mede gezien het beperkte aantal bedrijven. Het verschuiven van de rails, zoals mevrouw *Van Veen-de Haan* voorstelt, zou weer andere gevolgen hebben voor bijvoorbeeld de tuinen aan het begin van de straat. Voor de veiligheid van het in- en uitrijden van het Bleekveld maakt het geen verschil. Ook maakt het geen verschil of er in één of twee richtingen autoverkeer in de straat is omdat de breedte van de rijbaan al nodig is voor de tram. Er ontstaat dus geen extra ruimte voor bijvoorbeeld parkeerplaatsen als het autoverkeer maar in één richting wordt toegelaten zoals in de huidige situatie.

Er zijn twee algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (dus geen vergunning) in de W.A.Scholtenstraat. Wellicht is het mogelijk om nog ruimte te vinden voor één of twee smallere gehandicaptenparkeerplaatsen in een breder gedeelte van de straat. In overleg met de politie zal gekeken worden naar de mogelijkheden en de noodzaak daarvan.

De ondergrondse afvalcontainer kan niet op de huidige locatie blijven. Een nieuwe locatie is nog niet bepaald.

Door de aanleg van een tramlijn door de W.A. Scholtenstraat en Kattenhage verandert ook de verkeerssituatie op en rondom de Maagdenbrug. Door het afsluiten van de Antonius Deusinglaan zal een deel van het verkeer een andere ontsluitingsroute gaan vinden, via het Boterdiep en het Damsterdiep. We verwachten dat een aanzienlijk deel via het Boterdiep zal gaan.

Om al het verkeer vlot en veilig af te wikkelen worden een aantal (verkeers)maatregelen voorgesteld. Voor de situatie bij de Maagdenbrug is onderzocht hoeveel verkeer er daar in de verschillende richtingen rijdt. Op basis daarvan wordt voorgesteld de gecombineerde linksaf/rechtdoorstrook op de Turfsingel OZ richting Kattenhage op te heffen en tweerichtingenverkeer in de W.A.Scholtenstraat in te stellen.

De linksaf beweging heeft veel invloed op de wachttijd voor al het verkeer op het kruispunt. Deze beweging wordt in principe alleen maar gemaakt om te kunnen keren. Deze beweging is niet meer noodzakelijk indien tweerichtingen verkeer kan worden ingesteld in de W.A.Scholtenstraat. Er is voor verkeer uit het zuiden dan een alternatief via Oostersingel en W.A.Scholtenstraat om toch aan de zuidkade van de Turfsingel te komen. Een ander alternatief is keren bij de Ebbingbrug.

De verwachting is niet dat de hoeveelheid verkeer toe zal nemen in de W.A.Scholtenstraat. De Antonius Deusinglaan wordt immers afgesloten. Daarnaast is er toch al ruimte nodig om trams in twee richtingen te laten rijden. Het ligt dan nog meer voor de hand om ook twee richtingen voor autoverkeer toe te staan.

Voor de Turfsingel WZ geldt dat wanneer de aparte linksafstrook niet wordt gemaakt, de doorstroming van het verkeer op de overblijvende rijstrook veel minder zal worden. Dit komt omdat verkeer dat linksaf slaat minder groen kan krijgen dan rechtdoorgaand verkeer doordat vrijwel alle andere richtingen dan geblokkeerd zijn. Als rechtdoorgaand en linksafslaand verkeer samen op 1 rijstrook staat zou dat dus betekenen dat ook het rechtdoorgaande verkeer minder groen krijgt. De doorstroming is daardoor slechter en de wachttijden worden langer.

Het klopt dat er opstelstroken nodig zijn als fietsers uit vier richtingen tegelijk groen licht krijgen. Wij denken dat op deze wijze een goede en veilige oplossing voor fietsers wordt gemaakt. De fietsers hoeven dan niet

samen met de tram of met ander verkeer over de brug te rijden. De Maagdenbrug blijft ongeveer dezelfde doorvaarthoogte houden als nu. De brug blijft beweegbaar zodat de rondvaartboot er langs kan.

4.6 Bloemsingel/Kolendrift/Boterdiep

Inspraakreacties

Het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG) stelt dat het deel van de tramlijn tussen de huidige Antonius Deusinglaan en Bloemsingel 3 niet voldoet aan eerdere afspraken die met de gemeente Groningen zijn gemaakt en wil daarover graag overleg. Ditzelfde geldt voor het pand Bloemsingel 3, waarvan het UMCG de eigenaar is. Het UMCG wil dit pand graag slopen en de ruimte gebruiken voor nieuwbouw, maar dat strookt niet met wat in het Voorlopig Ontwerp staat. Het UMCG wil dit eventueel heroverwegen, maar dan moeten de plannen van de gemeente wel passen in de plannen van het UMCG.

De *Ondernemingsvereniging Ebbingekwartier* verklaart dat het aanvankelijk enthousiasme voor de tram bij de ondernemersvereniging Ebbingekwartier bij de verdere uitwerking is weggeëbd. Dat komt onder andere door het schrappen van de halte aan de zuidkant van het Boterdiep. Daardoor is de waarde van de tram voor het Ebbingekwartier sterk verminderd.

De heer *H. Bennik* stelt voor een directe verbinding van Kardinges naar Zernike aan te leggen. Dit zou volgens hem slechts een kleine aanpassing van de koppeling op de Bloemsingel vereisen en de flexibiliteit van het gehele vervoersysteem bevorderen, meent hij.

Mevrouw *T. Stenvert* 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 geldt ook 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. De heer *P.A. Klijnsma* vindt deze afsluiting ook jammer. Hij vreest dat bij een ongeluk op het Damsterdiep het autoverkeer op de grachten geen kant meer op kan. De heer *F. Nijhuis* merkt de afsluiting ook op en vindt dat een toekomstige extra oost-westverbinding, bijvoorbeeld bij de Vrydemalaan, niet onmogelijk gemaakt moet worden.

De *Groningen City Club (GCC)*, *MKB Nederland Noord*, *VNO-NCW Noord*, de *Kamer van Koophandel Noord-Nederland* en het *Hoofdbedrijfsschap Detailhandel* verwachten dat de afsluiting van de Antonius Deusinglaan een enorme verkeersdruk teweeg zal brengen op de Korreweg en de Petrus Campersingel. Dit omdat hierdoor Hanzeplein/Damsterdiep en Korreweg de enige toegangswegen zijn voor de oostkant van de binnenstad. Zij zijn voor het tracé over de Oosterhamrikbaan. Daarbij zien ze wel dat het Ebbingekwartier, doordat er geen verbinding meer is tussen de Oosterpark en er een halte op het Boterdiep verdwijnt, veel minder tot ontwikkeling kan komen.

De heer/mevrouw *A. de Vries* vreest voor de gevolgen van de tram in dit gebied. Hij/zij noemt daarbij geluidsoverlast, verkeershinder, trillingen en overlast van de bouw. Benadrukt wordt dat CiBoGa al jaren een ontwikkelingsgebied is en dat de omgeving daardoor al veel last heeft (gehad) van bouwwerkzaamheden. *De Vries* ziet graag dat hier rekening mee wordt gehouden. Verder noemt hij/zij dat CiBoGa kindvriendelijk ingericht zou worden. *De Vries* vraagt zich af hoe dat kan met een tram die het gebied doorkruist.

Reactie

Over de inrichting van de Bloemsingel is met het UMCG overleg gevoerd. Ten tijde van de koppelingsvariant is het ontwerp voor de Bloemsingel in hoofdlijnen uitgewerkt. Er is rekening gehouden met het pand Bloemsingel 3 zodat het ook na de komst van de tram kan blijven staan. Ook andere invullingen zijn denkbaar; discussie over het al dan niet behouden van het pand staan verder los van het ontwerp voor de tram. Wij nodigen het UMCG graag uit voor nader overleg.

Wij begrijpen dat de ondernemers in het Ebbingekwartier graag een halte aan de zuidzijde van het Boterdiep willen. In 2010 is dit punt bij de besluitvorming over de koppelingsvariant aan de orde geweest. Toen is aangegeven dat een extra halte problematisch is, met name vanwege de exploitatie van de tram. Recentelijk hebben wij overleg gevoerd met de ondernemersvereniging hierover. Een mogelijkheid die is besproken, is dat de halte die nu aan de noordzijde van het Boterdiep is gepland, iets naar het zuiden wordt geschoven. De huidige locatie van de halte biedt een goede aansluiting op winkelcentrum de Beren en op de haltes van de kruisende buslijn 2. Voordeel van een meer zuidelijk gelegen halte is de meer centrale ligging in het Ebbingekwartier. Wij kunnen de ondernemers van het gebied tegemoet komen door de halte één bouwblok naar het zuiden te verplaatsen.

De suggestie van dhr. Bennik voor rechtstreekse verbinding Karding- Zernike is wellicht in de toekomst mogelijk. De rails van deze verbinding worden nu al aangelegd, mede om lege voertuigen rechtstreeks van en naar de remise te laten rijden. Voor de verdere toekomst wordt de mogelijkheid voor een rechtstreekse verbinding opengelaten. Na aanleg van lijn 1 en lijn 2 is het ook mogelijk om van Karding naar Zernike te reizen en omgekeerd, maar dan via een overstap op de Bloemsingel.

Afsluiting van de doorgaande autoverbinding van de Vrydemalaan naar de binnenstad staat op zich los van de plannen voor de tram. Deze invulling heeft te maken met het verkeersbeleid van de gemeente, dat er op is gericht dat autoverkeer zoveel mogelijk aan de randen van de stad en aan de randen van de binnenstad parkeert. Dit om de binnenstad zoveel mogelijk te ontlasten van (doorgaand) autoverkeer en parkerende voertuigen. De Vrydemalaan eindigt dan ook bij de ingang van de parkeergarage CiBoGa. Autoverkeer dat toch naar de binnenstad moet, kan naar keuze via de Petrus Campersingel en Damsterdiep rijden of via de Kapteynlaan/Korreweg. Overigens geldt dit niet voor de hulpverleningsdiensten. Die kunnen wél via de Bloemsingel blijven rijden zodat met name de snelle route voor ambulances naar de spoedingang van het UMCG blijft bestaan.

Geluid en trillingen zullen zoals aangegeven na vaststelling van het VO nog uitgebreid worden onderzocht. Afhankelijk van de uitkomsten zullen maatregelen worden voorgesteld. Overlast van de bouw zal helaas niet geheel te voorkomen zijn. Door slimme oplossingen en goed overleg met de bouwbedrijven hierover, gaan wij ervan uit de overlast zoveel kan worden beperkt. De inrichting van het CiBoGa-gebied blijft autoluw, zoals gepland. De tram komt aan de randen van het woongebied.

4.7 Oosterhamrikkade – Singelbrug

Inspraakreacties

De heer/mevrouw *H. Pijper* heeft een alternatief voor de Singelbrug bedacht: de tram laten rijden via de Vrydemalaan en de Kapteynbrug. De tramhalte kan dan bij de kruising aan het eind van de Vrydemalaan komen te liggen. Deze bedient dan de andere kant van het UMCG.

De *Ondernemersvereniging Ebbingekwartier* betreurt de aanleg van de Singelbrug. Die was bij de keuze voor een lijn door de Vinkenstraat niet nodig geweest. De *Ondernemersvereniging* vindt dat het met de aanleg van de brug onmogelijk wordt gemaakt om dit deel van de stad op een historisch waardevolle manier in ere te herstellen. Zij vinden het jammer dat dit een streep zet door de beoogde aanleg van een groene long in het Ebbingekwartier.

De heer/mevrouw *R.J. Bos, C. Sinnema, S. Buiter, H. Roelfs* en *W. Andela* vinden de Singelbrug een mooie oplossing.

Reactie

De optie om via de Vrydemalaan en de Kapteynbrug naar de Oosterhamrikkade te gaan is in het kader van de tracékeuze onderzocht. In 2010 is besloten dit niet te doen. De belangrijkste redenen waarom niet voor deze variant is gekozen, zetten we hierbij nog even op een rij. Het doortrekken via de Oosterhamrikkade rechtdoor, in plaats van via de Kapteynbrug en Vrydemalaan heeft als voordeel dat er minder bochten in het tracé zitten. Bij de Kapteynbrug zou anders een scherpe S-bocht ontstaan. Het is moeilijk om de rails dan goed in te passen en ook is het niet comfortabel voor de reiziger. De rechte oversteek van de tram over de Kapteynlaan heeft verder als voordeel dat de doorstroming van het autoverkeer op de drukke Kapteynlaan zo min mogelijk wordt verstoord door de tram. Ook is een haakse oversteek veiliger.

4.8 Oosterhamrikkade – Drie modellen

Inspraakreacties

De heer/mevrouw *A. Hermanides* spreekt de voorkeur uit voor optie 3 van de Oosterhamrikkade. Daarbij wordt geopperd om de tram in asfalt over de bestaande busbaan te laten rijden, samen met de hulpdiensten.

De heer/mevrouw *R.J. Bos, C. Sinnema, S. Buiter, H. Roelfs* en *W. Andela* spreken hun voorkeur uit voor optie 1. Verder vinden zij dat de trambaan niet toegankelijk moet worden voor auto's. Stadsbussen en hulpdiensten zijn wat hen betreft wel een optie. Ook de heer *A.A. Spijkstra* spreekt de voorkeur uit voor optie

1, vanwege de overzichtelijke verkeersstromen. Hij is fel tegenstander van optie 2, vanwege de gevolgen van de auto-ontsluiting.

De heer *J.K. Belgraver* van het Woonschepencomité Groningen en tevens sprekend namens de bewoners van de woonschepen in het Oosterhamrikkanaal onder de noemer *Bewoners Commissie Woonschepen 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 25000 m² aan bedrijfsruimte gerealiseerd. Als gevolg hiervan neemt het aantal verkeersbewegingen en de parkeerdruk sterk toe 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 14.000 extra auto's per etmaal) is in dit licht niet verstandig. De heer *Belgraver* 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.

Mevrouw *M. Mendel* ziet graag dat eerst het oorspronkelijke plan voor het gebied rond de Oosterhamrikkade wordt uitgevoerd. Zodat de bedrijvigheid afneemt en de leefbaarheid kan toenemen. Mevrouw *T.G. Stenvert* pleit voor samenhang in het beleid voor het gebied rondom de Oosterhamrikkade, zij verwijst in haar reactie naar een stuk van dhr. Spakman en mw. Van Lente van de PvdA.

De heer *J.K. Belgraver* en de *Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal* hebben waardering voor het idee om van de Oosterhamrikkade een 'groene loper' te maken. Zij vinden echter dat de uitvoering nogal wat nadelen heeft, waarvan enkele zwaarwegend. Al met al vinden zij de negatieve consequenties te groot en pleiten zij voor een verharde trambaan waar hulpdiensten gebruik van kunnen maken. Ze zijn tegen een autoverbinding met de oostelijke ringweg.

Dat het kanaal wordt geblokkeerd door de aanleg van een dam en vaste fietsbruggen, vinden de woonbootbewoners en ook de heer *J. Hofman* onaanvaardbaar. Het Oosterhamrikkanaal moet voor woonschepen en recreatievaart bevaarbaar blijven, vinden zij. Dat vindt ook de *Bewonersorganisatie Oosterparkwijk*. Zij voegen daaraan toe dat verplaatsing of aankoop van woonschepen in goed overleg met de eigenaren moet plaatsvinden. Mevrouw *T.G. Stenvert* is tegen het verplaatsen van woonschepen, zij pleit voor beweegbare bruggen.

De heer *J.K. Belgraver* 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 'schetsessie' 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. De heer *J.K. Belgraver*, vertegenwoordiger van de *Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal* licht het alternatief van de woonbootbewoners (genoemd 'model 0') toe in een aantal punten:

- 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 worden behouden;
- de aanleg van een dam en fietsbruggen is niet noodzakelijk. De historische Oliemuldersbrug wordt behouden.

Verder noemen zij dat de drijvende oeverzones stevig genoeg moeten zijn om een (woon)schip langs af te meren. Wat betreft de groene oever bij de Oosterhamrikkade zuidzijde ter hoogte van de Kapteynbrug is er onduidelijkheid. *Belgraver* en de *Bewonerscommissie* zijn van mening dat dit gebied groen moet blijven, en bij voorkeur uitgebreid wordt tot bij de keerkom. De heer *J.K. Belgraver* besluit met de opmerking dat het model van de woonbootbewoners als bijkomend voordeel heeft dat het goedkoper is dan de modellen in het VO. Deze kostenbesparing kan wat de *Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal* betreft aangewend worden voor:

- fietsbrug over het Van Starckenborghkanaal;
- golfbreker aan het begin van het Oosterhamrikkanaal;
- onderhoud van de beschoeiing aan de zuidoever van het Oosterhamrikkanaal.

Het *Woonschepencomité Groningen* en de heer *F.G.A. Felix* vinden ook dat er geen dam in het Oosterhamrikkanaal mag komen. Het *Woonschepencomité* pleit daarom voor een beweegbare brug. Omdat er ligplaatsen in het geding zijn, is het *Woonschepencomité* tegen de aanleg van extra (beweegbare) bruggen. Zij benadrukt dat met het college is afgesproken dat voor iedere verdwijnende ligplaats er elders opnieuw een ligplaats moet worden gerealiseerd en dat de eigenaar financieel goed gecompenseerd moet worden. Tenslotte laat het *Woonschepencomité* weten dat zij 'model 0' onderschrijven.

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

Een aantal bewoners van de Oosterhamrikkade heeft tijdens de schetssessie op donderdag 19 mei 2011 gezamenlijk een nieuw ontwerp geschetst. De schets is ondertekend door de dames *J.W.M. Vogels*, *R. Snijder*, *G.J. Jansma* en *N.M.G. Boter*, de heren *B.J. Beekman* en *J.K. Belgraver* en de heer *S. Koopmans* van het *Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost*. Ook de heer *J. Hofman* stemt in met deze schets. Hij vindt alle andere modellen onvoldoende en is tegen een ontsluitingsweg. Een eenrichtingsstructuur noemt hij niet functioneel. Ook *Nijestee* vindt alle modellen een verslechtering, zeker voor de Oosterparkwijk. Deze zouden juist een verbetering moeten zijn voor de wijk en de verkeersdrukte op de Petrus Campersingel en dergelijke. *Nijestee* is voorstander van de plannen die waren genoemd in 'De radiaal wakker gekust' en vindt het jammer dat gekozen is voor een tramtracé over de Oosterhamrikkade. Zij pleit voor een autoverbinding én een fietsverbinding met de oostelijke ring en Kardinge en vindt het vreemd dat deze niet in alle modellen zijn meegenomen. Deze verbindingen zouden de achterkanten van de wijken aanzienlijk verbeteren. De busverbinding heeft daar tot nu toe geen verandering in gebracht, een tramverbinding zal dat evenmin doen, zo verwacht *Nijestee*. Wat *Nijestee* betreft wegen de voordelen van een groene trambaan niet op tegen de ingrijpende veranderingen die dit met zich meebrengt. Zij pleit daarom voor gebruik van de trambaan voor meer weggebruikers.

De heer *S. Koopmans* van het *Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost* voegt daaraan toe dat er, als extra verbindende elementen tussen de wijken Oosterpark en Korreweg, loopbruggen over het Oosterhamrikkanaal kunnen worden gebouwd. Mevrouw *N.M.G. Boter*, eveneens van de *Professorenbuurt-Oost*, sluit zich daarbij aan en benadrukt dat dat ook overeenstemt met de visie *De radiaal wakker gekust*.

De heer *S. Koopmans* brengt verder 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.

Verder uit *Koopmans* ernstige kritiek op de manier waarop de gemeente met het buurtoverleg *Professorenbuurt* over de trambaan en de drie modellen 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. Ook heeft de *Professorenbuurt-Oost* meerdere malen bij de gemeente gevraagd om verkeerscijfers/onderzoeken naar verkeersbewegingen. Daar kreeg zij geen of een ontwijkend antwoord op.

Tot slot wijst de heer *Koopmans* erop dat de tramlijn zal leiden tot een beter benutten van de transferia als alternatief voor een autorit naar de binnenstad. De *Professorenbuurt-Oost* vindt de tram een mooie kans om de binnenstad te verbinden met de transferia. Gecombineerd met een ecologische zone langs het tracé ziet *Koopmans* het als een kans voor het gebied. 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. De aanleg van de trambaan en de ontsluiting van de oostelijke ringweg voor autoverkeer zullen een scherpe scheiding tussen beide wijken veroorzaken denkt *Koopmans*. Hij 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? Dat kan volgens de *Professorenbuurt* niet het geval zijn. Ze vraagt daarom hoe het project RegioTram deze woningbouwdoelen gaat bewaken.

Het bevreemdt *Koopmans* 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. De *Professorenbuurt-Oost* betreurt dat een integrale aanpak voor dit gebied ontbreekt. De auto-ontsluiting wordt in hun ogen nu onverwachts in de tramplannen meegenomen, waardoor daar erg de focus op ligt.

Het *Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost* spreekt zich daarom uit tegen de autoverbinding met de oostelijke ringweg. Zij noemt daarbij de volgende punten:

- ze vindt dat de verbinding niet nodig is en heeft geen verkeerscijfers gekregen die dat ontkrachten;
- ze vindt dat er alternatieven mogelijk zijn, zoals het verbeteren van de route Kapteijnlaan/Sumatralaan/Bedumerweg. Bovendien was het idee om de auto- en tramverbinding te 'ontvlechten', bijvoorbeeld door een één verbinding door de Vinkenstraat. Ze vreest nu meer sluipverkeer en filevorming bij de Kapteijnlaan;
- ze wil graag weten of de Gerrit Krolbrug verdwijnt als er een auto-verbinding komt, en zo ja wat de gevolgen zijn voor sluipverkeer in de Professorenbuurt;
- ze vindt het hoogst opmerkelijk dat er geen visie voor het gebied onder de plannen ligt en vragen of dit procedureel wel correct is en of het niet slimmer is om een integrale visie op te stellen waarin alles wordt meegenomen;
- ze vraagt of er een MER-rapportage is over de gevolgen (van o.a. CO₂, fijnstof en geluid) van de auto-ontsluiting voor de omwonenden en of alle groen wordt gecompenseerd en de ecologische zone wordt behouden;
- ze verwacht dat de auto-ontsluiting een negatief effect heeft op de reizigersaantallen van de tram, en dat dit een financieel succesvolle invoering van de tram in de weg staat;
- ze vraagt hoe rekening wordt gehouden met ouderen en minder validen, die door het verdwijnen van bussen in de wijk minder mobiel zijn;

Ten slotte wijst ze erop dat wethouder F. de Vries op 22 maart 2011 heeft toegezegd dat de Oosterhamrikkanaalzone nooit tegelijk een trambaan en een auto-ontsluiting zou worden.

Mevrouw *N.M.G. Boter* van de 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. Mevrouw *M. van Hoek*, ook van de Professorenbuurt, en de heer *M. Althof* vrezen dat de aansluiting op de oostelijke ringweg voor autoverkeer leidt tot toenemende filevorming, met name op de Kapteijnlaan. Verder verwachten ze dat het sluipverkeer door de Professorenbuurt toeneemt, vooral wanneer de Gerrit Krolbrug voor autoverkeer wordt afgesloten. Mevrouw *Van Hoek* 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.

De heer *J. van Buiten*, eveneens van de 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. *Van Buiten* 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?

Mevrouw *T.G. Stenvert* van de Professorenbuurt vraagt of het feit dat het college zelf nog geen keuze heeft gemaakt voor een van de modellen voor de Oosterhamrikkade, betekent dat de bewoners zich politiek moeten mobiliseren om het college tot de gewenste keuze te bewegen. Zelf vindt zij model 3 de beste keuze en pleit voor de 'groene loper'. Zij vraagt of de rozenbottelstruiken in de middenberm kunnen worden vervangen. Deze zijn volgens mevrouw *Stenvert* in de winter kaal en niet 'groen'. Verder vindt zij dat er geen rekening wordt gehouden met de bewoners van de Oosterhamrikkade. Zij verwacht dat de auto's de busbaanbrug, en daarmee de tram, zullen versperren. Verder vraagt zij of er verkeerskundig onderzoek is gedaan en of daarin de afsluiting van de A. Deusinglaan en de Vrydemalaan voor doorgaand verkeer zijn meegenomen. Ze stelt tenslotte dat er geen alternatieve toevoeroutes voor de parkeergarage, zoals via de Bedumerweg/ Sumatralaan/Kapteijnlaan, zijn onderzocht.

De heren *M. Koldijk* en *A.A. Spijkstra* en de heer/mevrouw *H.J.M. Löwik* verwijten de gemeente dat het niet eerlijk is om besluitvorming over de oostelijke ontsluitingsweg te betrekken bij het ontwerp voor de tramlijn. Zij vinden dat de besluitvorming over de ontsluitingsweg geen enkel verband houdt met het ontwerp voor

een tramtracé. De duurzame tram zou juist aanleiding moeten zijn voor een vermindering van het autogebruik en het tegengaan van extra verkeer, aldus *Koldijk* en *Spijkstra*. *Spijkstra* noemt daarbij dat bijvoorbeeld de Professorenbuurt daardoor ook te maken krijgt met meer verkeer, terwijl de straten daar niet op berekend zijn. De heer/mevrouw *H.J.M. Löwik* vindt dat een autoverbinding de wijk de mogelijkheden van een boulevard-achtige ontwikkeling ontnemt. Hij voegt daaraan toe dat de verkeersader hele andere ontwikkelingen op het gebied van woningbouw met zich meebrengt dan de beoogde ontwikkelingen uit 'De radiaal wakker gekust'. Ook de heer *A.A. Spijkstra* maakt zich zorgen over de gevolgen voor de geplande woningbouw bij realisatie van een autoverbinding.

De heer *W.J. Flokstra* van de 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. Ook de heer/mevrouw *H.J.M. Löwik* ziet graag dat er eerst een brede studie naar de gevolgen van een auto-ontsluiting gedaan wordt.

De Fietsersbond, de dames *L.W. Tuijnman* en *L.M. Nijlunsing* en de heer *F.G.A. Felix* willen geen autoverbinding tussen de Oosterhamrikkade en de oostelijke ringweg en geen groene trambaan. Zij zien de trambaan liever in asphalt, zodat daar ook hulpdiensten over kunnen rijden. De auto's en fietsers kunnen, net zoals nu, aan beide zijden van het water rijden. Om het groene beeld van de Oosterhamrikkade te versterken zien mevrouw *L.W. Tuijnman* en mevrouw *L.M. Nijlunsing* graag dat er ecologische groene zones langs het water aan de kant van de busbaan worden aangelegd. Vooral de harde kade tussen de Kapteynbrug en de Zaagmuldersbrug verdienen wat dat betreft aandacht. Een aaneengesloten groene ecologische zone zou de aanblik een stuk verbeteren.

Mevrouw *Tuijnman* is tegen de fietsbruggen, omdat ze woonschepen kruisen en geen noodzakelijke aanvulling zijn op de huidige bruggen. Ook mevrouw *Nijlunsing* vindt dat het Oosterhamrikkanaal bevaarbaar moet blijven en geen bruggen of dammen mag krijgen. De heer *F. Nijhuis* vindt dat er geen autoverkeer toegelaten moet worden op de brug over het Van Starckenborghkanaal.

De heer *H. Bennik* vraagt 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.

De Bewonersorganisatie Beijum (BOB) kan zich vinden in het meegebruik van hulpdiensten op de busbaanbrug. Verder vindt zij dat de tram zoveel mogelijk een vrije baan moet hebben, om een betrouwbare dienstregeling te kunnen rijden. Zij onderschrijven daarmee de plannen voor een groene trambaan op de Oosterhamrikkade. Wanneer er ook auto's gebruik gaan maken van de busbaanbrug voorziet de *BOB* problemen met de dienstregeling. Zij vrezen voor files, vertragingen en een verhoogde kans op ongelukken. De *BOB* noemt ook dat in de oorspronkelijke plannen het autoverkeer van het openbaar vervoer gescheiden zou worden. Een keuze voor gezamenlijk gebruik van de busbaanbrug heeft niet de voorkeur van de *BOB*. Zij vinden dat deze kwestie in een breder kader gevoerd mag worden en dat ook een nieuwe 'Gerrit Krol-brug' in de deze verkeerskwestie mag worden betrokken. Het wegdek en de fietspaden op deze brug worden na 2015 namelijk ook vervangen.

Het *Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG)* is voor model 2 van de Oosterhamrikkade. Dit is het model waarin een auto-ontsluiting over een deel van de Oosterhamrikkade van en naar de ringweg mogelijk is. Voor het *UMCG* is dit de enige acceptabele variant, omdat alleen in dit model het *UMCG* aan de noordzijde op een goede manier voor autoverkeer wordt ontsloten. Daarmee is dit ook de enige variant die een oplossing biedt voor de huidige, vaak slechte, bereikbaarheid van (de noordzijde van) het *UMCG* voor patiënten en bezoekers, zo stelt het *UMCG*. Daarbij wijzen zij op het besluit van de gemeenteraad en het College van Burgemeester en Wethouders over de structuurvisie 'Stad op Scherp'. Hierin staat de ontsluiting van het Oosterhamriktracé voor autoverkeer expliciet genoemd.

De Ondernemersvereniging Ebbingkwartier kiest, bij gebrek aan beter, voor model 2 van de Oosterhamrikkade. Ze heeft deze voorkeur omdat zij vinden dat een autoverbinding met de oostelijke ringweg voor het Ebbingekwartier van groot belang is. Ook de *Groningen City Club (GCC)*, *MKB Nederland Noord*, *VNO-NCW Noord*, de *Kamer van Koophandel Noord-Nederland* en het *Hoofdbedrijfsschap Detailhandel* willen graag een autoverbinding met de oostelijke ringweg.

De heer/mevrouw *J. Weijermans* vraagt hoeveel geluidsoverlast de Oosterhamrikkade krijgt en wat de compensatie daarvoor is. Daarnaast vraagt *Weijermans* zich af wat de voordelen zijn van een

autoverbinding met de oostelijke ringweg, naast de verbindingen via de Bedumerweg en de Rijksweg. Ook stelt hij/zij de vraag of parkeerplekken op braakliggende terreinen wel veilig zijn voor de buurt. Weijermans vindt dat fietspaden in twee richtingen van groot belang zijn voor de bereikbaarheid en veiligheid rondom de Oosterhamrikkade.

De heer *F. Bianchi* 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 zal toenemen. Ook mevrouw *M. Mendel* vreest voor de verkeersveiligheid. Zij noemt daarbij specifiek de hardrijdende taxi's. Eenrichtingsverkeer is in haar ogen vooral onveilig rond de Oliemuldersbrug. De toegestane rijsnelheid zou teruggebracht moeten worden, aldus mevrouw *Mendel*. Ook mevrouw *T.G. Stenvert* wil geen 50-kilometerzone.

De heer *J. Doesburg* van *Autoverhuur Doesburg* is enthousiast over de ontwikkeling van het gebied, maar ongerust over een deel van de plannen voor de RegioTram. Ten eerste over de bereikbaarheid van zijn bedrijf in de toekomst. Locatie en bereikbaarheid zijn in de huidige situatie erg gunstig voor *Autoverhuur Doesburg*. De parkeerruimte voor het bedrijf, aan de andere kant van de straat, wordt gebruikt voor auto's van klanten en voor huurauto's die buiten openingstijden worden teruggebracht. In alle modellen verdwijnt een deel van deze parkeerplaatsen. In model 3 verdwijnen ze allemaal.

Doesburg maakt zich ten tweede zorgen over het mogelijk opschuiven van de rooilijn aan de Oosterhamrikkade-zuidzijde in model 3. Ten slotte laat de heer *Doesburg* weten dat zijn voorkeur uitgaat naar tweerichtingsverkeer aan beide zijden van de Oosterhamrikkade. Eenrichtingsverkeer zou de bereikbaarheid van zijn bedrijf verminderen. Hij vermoedt dat dit ervoor zorgt dat auto's gaan rondrijden en niet weten hoe ze aan de zuidzijde van het Oosterhamrikkanaal moeten komen. De heer *Doesburg* verzoekt om overleg met het project RegioTram over bovenstaande.

De *Bewonersorganisatie Oosterpark* vindt dat de tram niet losgezien kan worden van een auto-ontsluiting met de oostelijke ringweg. In eerste plannen werd gesproken over een hoogwaardige openbaar vervoers- en autoverbinding. Hierbij zou één van beide gebruik maken van de Oosterhamrikkade. De *Bewonersorganisatie Oosterpark* heeft het gevoel dat zij, nu de tram over de busbaan gaat, de autoverbinding door de wijk krijgt. Daarvan is de *Bewonersorganisatie* geen voorstander. Zij ziet wel in dat de verkeersdruk rondom het UMCG en bijvoorbeeld op de Petrus Campersingel nijpend is. Een goede auto-ontsluiting is volgens de *Bewonersorganisatie* nodig voor het UMCG, de Boterdiepgarage en voor het verminderen van sluipverkeer door de Oosterparkwijk. De *Bewonersorganisatie Oosterpark* vindt de oplossingen die in het VO staan echter niet goed genoeg en vraagt om nieuwe varianten met een goede tram- en autoroute. Zij vragen daarnaast om overleg over een goede auto-ontsluiting en eventuele verkeersremmende maatregelen tot die tijd.

De *Bewonersorganisatie Oosterpark* vraagt waarom er bij model 1 en 2 gekozen wordt voor eenrichtingsverkeer, en waarom het verkeer stad-in dan aan de noordzijde gaat rijden. Ook vraagt zij waarom de eenrichtingsstructuur niet wordt doorgetrokken langs het hele kanaal. Stad-in via de zuidzijde zou een mooie aanrijroute zijn voor de Boterdiepgarage. Tegelijkertijd vreest de *Bewonersorganisatie* dat deze route in omgekeerde richting een mooie sluiproute naar de Berlagebrug kan worden. Met deze route zou de Oliemuldersweg een ontsluitende verkeersfunctie krijgen, terwijl dat volgens het bestemmingsplan niet de bedoeling is. Al met al gaat de voorkeur van de *Bewonersorganisatie Oosterpark* uit naar model 3, omdat die het meest lijkt op de bestaande situatie.

Reactie

De bewoners van de Korrewegwijk/Professorenbuurt hebben veel vragen over de verkeerscijfers in de verschillende modellen. Een afvaardiging van de bewoners heeft inmiddels de verkeerscijfers ontvangen en een toelichting gekregen. De resultaten van het uitgevoerde verkeersonderzoek is via de project website beschikbaar. Het projectbureau RegioTram beantwoordt graag vragen en verzoeken om een toelichting indien dat wenselijk is.

Zo vragen bewoners zich af wat de gevolgen zijn van eventuele afsluiting van de Gerrit Krolbrug in model 2. Bij het model mét autoroute hebben we in de verkeersberekeningen als uitgangspunt gehanteerd dat de Gerrit Krolbrug wordt afgesloten. Dit is natuurlijk nog geen zekerheid, maar een aanname. We verwachten niet veel sluipverkeer door de Korrewegwijk. Enkele redenen daarvoor zijn dat wordt uitgaan van

éénrichtingsverkeer per kade en omdat niet al het verkeer dat voorheen via de Gerrit Krolbrug ging, via de nieuwe autoroute zal gaan rijden. Dit verkeer verdeelt zich verder over de 3 bruggen over het Oosterhamrikkanaal (Kapteynbrug, Zaagmuldersbrug, Oliemuldersbrug), waarbij het merendeel via Kapteynbrug zal komen. Stad in is de route via de ontsluitingswegen (Kapteynlaan) nog altijd makkelijker dan te 'sluipen' door smalle woonstraatjes.

We zijn het inspraaktraject ingegaan met 3 modellen voor de inrichting van het Oosterhamriktracé (OHT):

- Model 1: trambaan in het groen, voor hulpverleningsdiensten aanrijroutes in Z-N richting via de Oosterhamrikkade zuidzijde en in N-Z richting via de Oosterhamrikkade noordzijde, in combinatie met vrijliggende fietsroutes, 2 nieuwe fietsbruggen en een nieuwe Oliemuldersdam.
- Model 2: idem als model 1, maar dan met het inpassen van autoverkeer op de brug over het Van Starckenborghkanaal. Daarvoor moeten enkele verkeerskundige aanpassingen plaatsvinden.
- Model 3: tram in een groene baan en voor de hulpverleningsdiensten een tweezijdige route langs de Oosterhamrikkade zuidzijde. De noordzijde van de Oosterhamrikkade behoudt de huidige inrichting.

De gepresenteerde modellen roepen bezwaren op bij bewoners Professorenbuurt en bij de woonbootbewoners. De omwonenden vrezen voor sluipverkeer bij model 2 en voor het verdwijnen van parkeerplaatsen bij alle modellen. De bewoners van de woonschepen hebben bezwaar omdat door de fietsbruggen hun manoeuvreerruimte wordt beperkt en omdat door de aanleg van de Oliemuldersdam zij niet meer weg kunnen uitvaren, bijvoorbeeld voor onderhoud naar de werf. Bewoners van de Professorenbuurt en van de woonschepen hebben een alternatief model ontwikkeld, waarbij de tram in een asfaltbaan op de bestaande busbaan wordt gelegd, zodat de hulpverleningsdiensten daar ook gebruik van kunnen maken en geen alternatieve aanrijroutes nodig zijn. Bewoners willen geen gebruik van de brug over het Van Starckenborghkanaal voor autoverkeer.

De bewonersorganisatie van de Oosterparkbuurt vindt een auto ontsluiting juist wel van belang, zij spreekt een voorkeur uit voor model 3, autoverkeer via de Oosterhamrikkade zuidzijde. Dit model leidt tot een betere ontsluiting van de Oosterparkwijk voor het autoverkeer.

Ook de ondernemersorganisaties (KvK, GCC, MKB), de ondernemers van het Ebbingekwartier en het UMCG maken duidelijk dat zij grote behoefte hebben aan een auto ontsluiting via de brug over het Van Starckenborghkanaal. De ondernemersorganisaties bepleiten de ontsluiting vooral als extra ontsluitingsmogelijkheid voor de binnenstad en als aanrijroute naar de Cibogagarage. Het UMCG acht de nieuwe autoroute van cruciaal belang voor de bereikbaarheid van het UMCG. Het verkeer in de omgeving van het UMCG loopt nu al vast en met de nieuwe ontwikkeling aan de noordzijde wordt dat alleen maar erger. UMCG kiest voor model 2 en wijst tevens op toezeggingen van de gemeente.

Conclusie autoverbinding: voor de gepresenteerde modellen is bij de omwonenden aan de noordzijde van de Oosterhamrikkade en bij de woonschepenbewoners onvoldoende draagvlak. Daarentegen bepleiten de bewoners van het Oosterpark, het UMCG, KvK, GCC, MKB en de ondernemers van het Ebbingekwartier juist wel het realiseren van een autoverbinding.

Wij zijn van mening dat we op dit moment nog geen keuze kunnen maken tussen de verschillende opties voor een autoverbinding. Wij willen de discussie rond het gebruik van de brug over het Van Starckenborghkanaal als autoverbinding tussen de oostelijke ringweg en de binnenstad en het UMCG in een breder perspectief plaatsen. Nu kiezen voor één van de modellen zou niet verstandig zijn. Zoals een van de sprekers bepleit, is het gewenst de discussie rond de auto ontsluiting van dit deel van de stad te voeren in het kader van de herijking van de visie op de Oosterhamrikzone en niet op ad hoc basis te koppelen aan de discussie rond het tramtracé. Daarom kiezen we er voor om voor het oostelijk deel van de stad een uitgewerkt en goed onderbouwd integraal verkeersmodel te ontwerpen, dat voldoet aan de volgende eisen:

- afgestemd op de verwachte verkeersontwikkeling voor de toekomst;
- afgestemd op de nieuwe ontwikkelingen in het gebied: woningbouw langs het OHT en nieuwe ziekenhuisfuncties bij het UMCG;
- zorgen voor een voldoende bereikbaarheid van het UMCG en het Ebbingekwartier/Ciboga voor autoverkeer;
- inspeland op de gedachten over een nieuw VCP voor de stad, met instekers vanaf de ringweg en het beperken van de druk op de tussenring (Petrus Campersingel – Kapteynlaan)
- rekening houdend met het sluiten van de Korrebrug voor autoverkeer.

Dit eisenpakket kan er toe leiden dat het van belang is een rechtstreekse autoroute aan te leggen tussen de oostelijke ringweg en het UMCG/Ciboga in combinatie met het aanpassen van de doorgaande verbinding Petrus Campersingel – Kapteynlaan bij de Kapteynbrug. Door echter nu te kiezen voor een autoverbinding

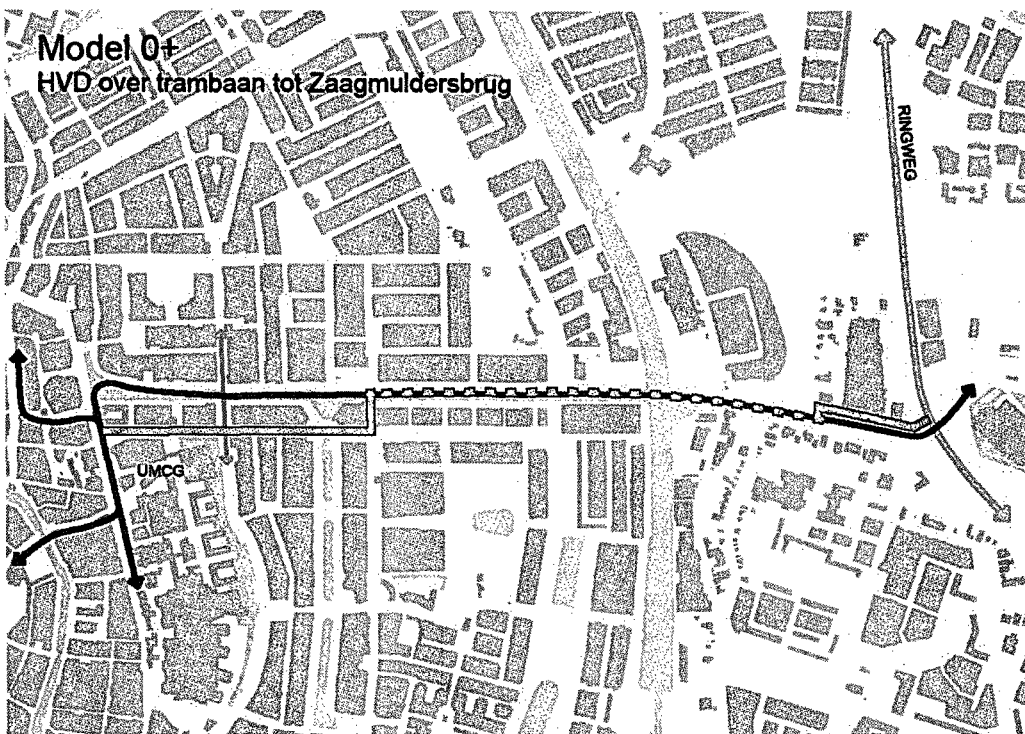
met de oostelijke ringweg is sprake van een ad hoc oplossing, die onvoldoende is ingekaderd in en totaal beeld voor de verkeersafwikkeling.

Conclusies inpassing tram

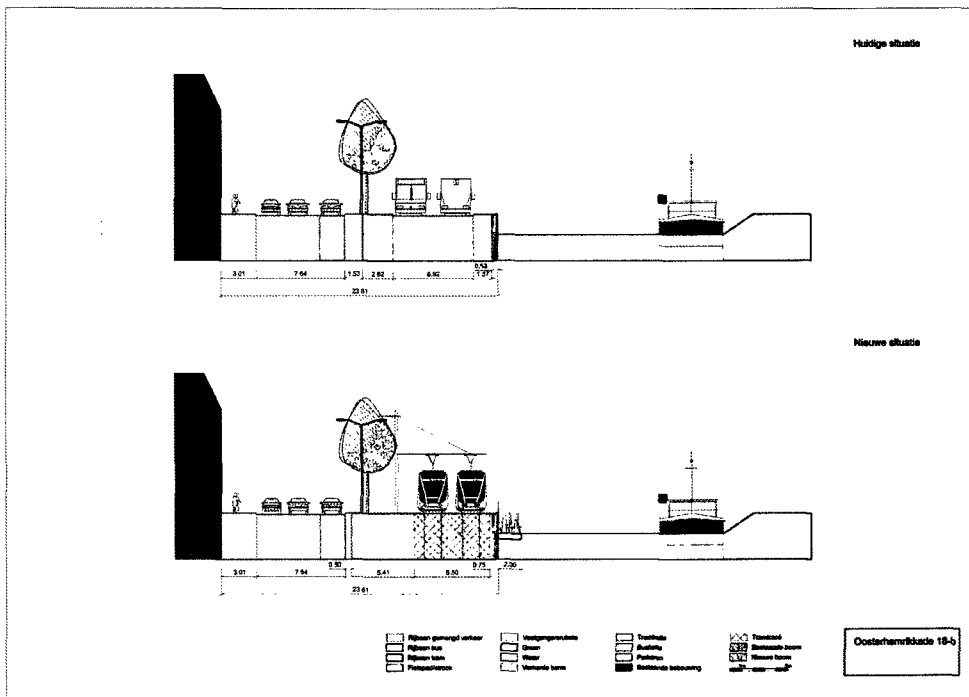
Voor de inpassing van de tram in het Oosterhamriktracé is het van belang rekening te houden met de belangen van de hulpverleningsdiensten. Er is voor gekozen de toekomstige autoverbinding niet direct mee te nemen in de planontwikkeling, maar de auto ontsluiting niet onmogelijk te maken. Om die reden is gekozen voor een aangepast model, dat mede is voortgekomen uit ontwerpessies met omwonenden en woonbootbewoners. Bij het voorgestelde model (zie tekeningen) ligt de trambaan in een grasbaan op het OHT tussen de Singelbrug en de Zaagmuldersbrug. Van de Zaagmuldersbrug tot de Van Starckenborghbrug ligt de trambaan in asfalt, op dit deel wordt de trambaan tevens gebruikt door de hulpverleningsdiensten. Het ontwerp past binnen de eisen van de HVD. Tevens kan dit traject in noodgevallen worden gebruikt door bussen.

Om gestand te doen aan de uitgangspunten van de visie op het OHT (Radiaal Wakker Gekust) is aan beide kanten van de trambaan een groenstructuur toegevoegd, daarmee wordt het OHT als ecologische zone ondersteund. De trambaan wordt omzoomd door een rij bomen en het profiel van de Oosterhamrikkade noordzijde wordt opnieuw ingericht.

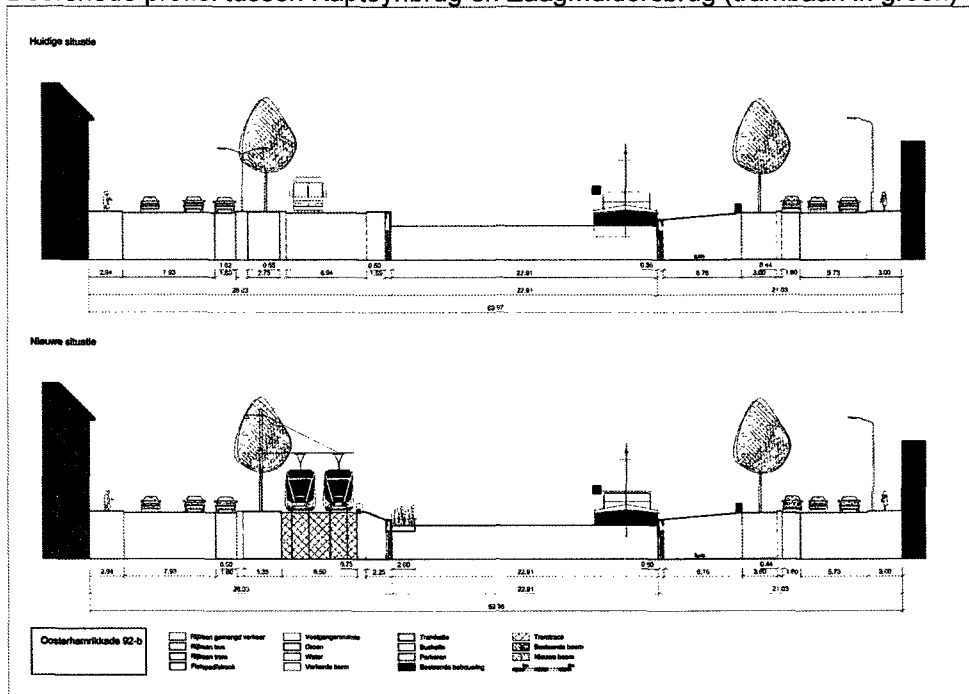
Bij het nieuwe voorkeursmodel loopt de route voor de hulpverleningsdiensten vanaf het UMCG via de Vrydemalaan, de Thomas a Theusinklaan, het Wielewaalplein en de Zaagmuldersweg. Vooral het gebruik van de laatste twee trajectdelen roept weerstand op. Hier geldt een 30 km inrichting, waarbij het Wielewaalplein wordt omgezet in een winkelplein. Wij stellen voor de inrichting van het wegvak aan te passen en de hulpverleningsdiensten toe te staan door het verblijfsgebied te rijden.



Kaart: route tram (zwart) en route hulpverleningsdiensten (rood).



Doorsnede profiel tussen Kapteynbrug en Zaagmuldersbrug (trambaan in groen)



Doorsnede profiel tussen Zaagmuldersbrug en Oliemuldersbrug (trambaan in verharding)

Voorkeursmodel PRT: tram in het groen langs de noordelijke Oosterhamrikkade.

De voorkeursvariant maakt het niet onmogelijk de brug over het Van Starckenborghkanaal te gebruiken voor autoverkeer. In het geval daarvoor wordt gekozen zullen nog wel de nodige infrastructurale maatregelen moeten worden getroffen om de brug te bereiken en het verkeer op een goede manier te verwerken. De discussie rond de auto ontsluiting van het OHT wordt gekoppeld aan de te ontwikkelen visie op het OHT en niet aan de besluitvorming rond het VO van de tram. Hiermee komt er een duidelijke scheiding tussen het tramproject en het project autoroute. Als de komende tijd echter een besluit over de autoverbinding wordt voorzien, dan dienen de mogelijke effecten op de omgeving (bijvoorbeeld geluidseffecten) van een

autoverbinding in het kader van het opstellen van een bestemmingsplan voor de tracédelen III en IV worden meegenomen.

Door voorlopig nog niet te kiezen voor een autoverbinding over de Van Starckenborghbrug, kan de Oliemuldersbrug gehandhaafd blijven. Ombouw tot dam is vanuit het tramproject niet nodig, in de kostencalculatie is dan ook geen rekening gehouden met deze investering. Indien wel wordt gekozen voor een autoverbinding dan kan de Oliemuldersbrug in zijn huidige vorm niet gehandhaafd blijven en zal er een nieuwe brug/dam moeten worden aangelegd om de aansluiting voor autoverkeer op de brug over het Van Starckenborghkanaal mogelijk te maken. Dan is ook de keuze voor nieuwe brug, dan wel een dam aan de orde. Daarbij is het van belang te weten dat eertijds is gekozen voor een dam, vanuit het belang van een veilige vaarroute voor klasse Va scheepvaart in het Van Starckenborghkanaal. Daarnaast werd het voorstel voor de aanleg van een dam ook ingegeven door de wens de kwaliteit van het water van het Oosterhamrikkanaal te verbeteren.

4.9 Kardinge

Inspraakreacties

De heer *J. Jonkers* vindt dat het viaduct over de oostelijke ringweg een vreemde slinger maakt. Het lijkt *Jonkers* beter om een langer viaduct recht over beide rotondes van de ringweg te maken. Dit viaduct kan dan rechtstreeks aansluiten op het eindstation Kardinge.

De *Bewonersorganisatie Beijum (BOB)* heeft bezwaar tegen de extra parkeerrij aan de voet van de skiheuvel. Dit belemmert de crossbaan en beklimming van de heuvel vanaf de zijde van het parkeerterrein. De *BOB* vindt dat de oplossing voor het parkeren veel verder in het gebied moet worden gezocht. Dit vindt zij omdat ook de tramhalte en de toegang tot de ijsbaan een centrale ligging verder in het gebied krijgen. De centrumzone verplaatst daardoor verder naar achteren.

Ook heeft de *BOB* kanttekeningen bij de route van de bussen die naar de tramhalte gaan. Zij moeten de trambaan tweemaal oversteken. De *BOB* stelt voor om de route van de bussen over de parkeerplaats te laten lopen en niet over het gebied tussen de ijsbaan en de tramhalte. Daardoor vervalt één van de oversteken. De trambaan en de halte kunnen dan iets dichterbij de ijsbaan komen te liggen. De fietspaden moeten met deze aanpassingen ook worden verplaatst. Mogelijk kan zo ook (een deel van) de parkeerplaatsenproblematiek worden opgelost.

De heer *F. Nijhuis* denkt dat de inrichting van Kardinge iets compacter kan, waardoor er ruimte ontstaat voor extra parkeerplaatsen aan de westzijde van het transferium en aan de noordwestzijde van de parkeerplaats. Bovendien zou zo de route voor de bussen ten noorden van de trambaan geplaatst kunnen worden. Bussen hoeven de trambaan dan maar één keer te kruisen. Verder stelt *Nijhuis* voor om de doorsteek voor auto's op de parkeerplaats iets verder naar het oosten te plaatsen zodat de tramhalte nog beter bereikbaar is voor reizigers die hun auto aan de noordzijde van de parkeerplaats parkeren.

Reactie

De locatie van het nieuwe viaduct over de ringweg is bepaald door de provincie in verband met het ongelijkvloers maken van de oostelijke ringweg. Daarvoor worden de rotondes en nieuwe opritten aangelegd. Om voldoende ruimte te maken voor de opritten die in een lus naar de ringweg draaien, moet het viaduct meer zuidelijk worden aangelegd dan in de huidige situatie. De suggestie van dhr. *Jonkers* is daarom technisch niet uitvoerbaar.

De *BOB* geeft aan een parkeervoorziening op een andere plek te wensen dan aan de rand van de skiheuvel. Uit de kostenramingen is inmiddels duidelijk geworden dat de oplossing bij de skiheuvel erg duur is. Daarom is gezocht naar een andere oplossing. Die oplossing is gevonden door te kiezen voor het toevoegen van ca. 165 parkeerplaatsen aan het huidige parkeerterrein ten oosten van de skiheuvel.

De mogelijkheid die de *BOB* en dhr. *Nijhuis* opperen om de bussen uit Beijum via de noordzijde naar de halte te laten rijden, is door ons in een eerder stadium uitgewerkt. Nadeel daarvan is dat er onvoldoende ruimte overblijft tussen het parkeerterrein en de busroute om in de toekomst nog een fietspad te kunnen toevoegen. Daarom is in het ontwerp gekozen voor de oplossing via de zuidzijde. De suggestie om de doorsteek voor auto's meer oostelijk te plaatsen kunnen wij volgen. In het ontwerp is echter gekozen voor het handhaven van de doorsteek op de huidige locatie omdat het verleggen van de doorsteek te veel meerkosten met zich brengt.

Bijlagen

Bijlage 1: Notulen van de officiële inspraakbijeenkomst van 17 mei 2011

Verslag inspraakbijeenkomst Voorlopig Ontwerp tracédelen 3 en 4

Datum:	17 mei 2011
Plaats:	Het Paleis
Tijd:	19.30 - 22.00 uur
Aanwezig:	circa 60 belangstellenden
Ambtshalve aanwezig:	Mw. K. Dekker (wethouder van o.a. Verkeer en Vervoer); dhr. M. Olman (directeur project RegioTram); mw. M. de Visser (projectleider project 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 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.

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 25000m² 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 'schetsessie' 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 schetsessie 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 26 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 'schetsessie' 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 Vinkenstraattracé 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 geplaatst 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 geplaatst 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 concessietermijn 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 Kardingse 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 Kardingse-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. Vervolprocedure

De voorzitter geeft een kort overzicht van de vervolprocedure 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.

Colofon

Dit Inspraakrapport is een uitgave van het project RegioTram.
Het project RegioTram is verbonden aan de Regio Groningen – Assen en wordt aangestuurd door de stuurgroep RegioTram.

1^o druk, september 2011

Redactie en uitgave

Project RegioTram

Oosterstraat 56a

9711 NX Groningen

T. (050) 402 35 50

F. (050) 402 35 60

info@regiotram.groningen.nl

www.regiotram.nl