

AANBIEDINGSBRIEF

Aan	Veegcommissie.
Van	Wolbert Meijer / 050 367 7726 / wolbert.meijer@groningen.nl
Afdeling	Griffie
Datum	20 december 2019
Onderwerp	Aanbiedingsbrief veegcommissie 15 januari (middag)

Geachte commissieleden,

Namens uw voorzitter, de heer Bolle, nodig ik u uit voor de veegcommissie van **woensdag 8 januari 2020**, om **16.30 uur** in de oude raadszaal van het stadhuis.

Algemeen deel

De agendacommissie heeft besloten om (vooralsnog bij wijze van proef) verslagen, besluitenlijsten, LTA, IM-lijst en de lijst ingekomen stukken niet meer te agenderen.

Verslagen en besluitenlijsten worden rondgestuurd en aanwezigen krijgen twee weken de tijd om te reageren, daarna gelden ze (al dan niet gewijzigd) als vastgesteld.

Van de LTA komt in het nieuwe Raadsinformatiesysteem een permanent zichtbare en bijgehouden, openbaar toegankelijke versie (op korte termijn ook met link naar de IM-lijst). De agendacommissie zal deze beheren en bewaken, en er geregeld over in gesprek gaan met de portefeuillehouders uit het college. Opmerkingen over en wijzigingen van de LTA kunnen collegeleden kwijt bij het punt 'mededelingen', terwijl raads- en commissieleden hun vragen hierover kwijt kunnen in de rondvraag.

Niet-geagendeerde collegebrieven gaan voortaan rechtstreeks t.k.n. naar de raad. De agendacommissie gaat voortaan besluitenlijsten van haar vergaderingen publiceren, met per stuk het genomen besluit met argumentatie. Niet-geagendeerde brieven kunnen uiteraard altijd alsnog worden geagendeerd met bespreekpunten, een enkele vraag of opmerking kan men kwijt in de rondvraag.

Inhoudelijk deel

Vervolgbespreking Mobiliteitsvisie

Op 4 december jl. is de collegebrief 'Op weg naar een nieuwe mobiliteitsvisie' met onderliggende stukken reeds besproken, maar het algemene gevoel was dat hiervoor toen eigenlijk te weinig tijd was. Ter vergadering is een groepje commissieleden aangewezen om samen na te denken over het vervolgproces. Deze leden hebben de agendacommissie geadviseerd het onderwerp in januari opnieuw te agenderen, zodat iedere fractie in ieder geval gelegenheid heeft gehad richting te geven m.b.t. de vier denkrichtingen en de OV-visie, en ook de wethouder

uitgebreider de gelegenheid krijgt om op de input vanuit de commissie te reageren. Hoe het vervolgproces er daarna uit moet zien, kan ter vergadering verder worden besproken, genoemde commissieleden hebben daar wel gedachten over. De agendacommissie heeft dit voorstel overgenomen.

Verzoek om in de woordvoering te focussen op de vier denkrichtingen en de OV-visie (Oosterhamrikzone, bruggen en stadsdistributie zouden reeds voldoende zijn besproken).

Er zijn vier denkrichtingen onderzocht, gericht op het meer autoluw maken van de stad binnen de ringwegen (alleen specifieke locaties autoluw maken, alles binnen ring 30 km/u met inprikkers van/naar ring, sectorenmodel met binnenring en buitenring, en sectorenmodel met alleen buitenring). De eerste twee denkrichtingen bieden kansen om de leefkwaliteit te verbeteren en zorgen voor beperkte reductie van autoverkeer; de laatste twee zorgen voor forse afname autoverplaatsingen, maar leiden wel tot een toename van autokilometers, vragen om capaciteitsuitbreiding op de routes naar de ring, en zetten de economische bereikbaarheid onder druk.

De verwachting is dat het huidige *OV-systeem* tegen zijn grenzen aan gaat lopen. Steeds meer mensen gaan van het OV gebruik maken, en het gebruik per persoon gaat ook toenemen. En dat terwijl de betaalbaarheid onder druk komt te staan. Denkrichtingen voor de nieuwe OV-visie zijn onder meer dat uitstekende OV-verbindingen met de Randstad en Bremen/Hamburg randvoorwaarde zijn, dat treinreizigers meer en verder de stad in moeten worden gebracht (waarvoor o.m. enkele nieuwe stations nodig zijn), dat bussen minder moeten 'meanderen' door wijken en dorpen (meer hubs, meer bundelen en strekken van lijnen, verhogen van frequenties), en dat er op enkele corridors een consistente ruimtelijke en infrastructuurplanning moet komen.

Door de agendacommissie op de agenda geplaatst.

Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer

Elk jaar stelt de raad een geactualiseerde versie van de verschillende meerjarenprogramma's vast, die een uitwerking zijn van het coalitieakkoord en de strategische doelen uit de omgevingsvisie Next City. In het MJP Verkeer en Vervoer wordt beschreven hoe de gemeente blijft werken aan een goede bereikbaarheid met een aangename, veilige en gezonde leefomgeving. Het is het concrete uitvoeringsprogramma op de korte en middellange termijn. In verband met de noodzakelijke bezuinigingen is er sprake van een vermindering van het structurele budget verkeer en vervoer van 0,3 miljoen euro. Daardoor is er de komende periode minder ruimte voor visie- en beleidsvorming, nieuwe initiatieven en innovatie. Bovendien wordt een aantal projecten qua planning getemporeerd. De deelprogramma's Fiets, Verkeersveiligheid en Duurzame en slimme mobiliteit worden zoveel mogelijk ontzien.

Het MJP moet uitgaan van een groeiende gemeente die een sterke (boven)regionale rol vervult in een krimpende regio. Binnen de gemeente zijn fietser en voetganger verantwoordelijk voor bijna driekwart van alle verplaatsingen, van en naar de gemeente gaat ruim twee derde van alle verplaatsingen per auto. Er is sprake van een toename van de mobiliteit in het algemeen, en van de automobiliteit in het bijzonder. De gemeente wil stevig inzetten op lopen, fietsen en OV, en op het verminderen van het aantal autobewegingen. Vanuit de ambitie om in 2035 als gemeente CO₂-neutraal te zijn volgt de gemeente drie sporen: verminderen vervoersvolume, veranderen vervoerswijze en verduurzamen voertuigen.

De grootste opgaven voor de komende jaren zijn de hierboven al besproken Integrale Mobiliteitsvisie, de Aanpak Ring Zuid, en Groningen Spoorzone. Verder gaat het MJP in op de verschillende projecten in de deelprogramma's Fiets, Openbaar vervoer, Auto, Parkeren, Verkeersveiligheid, en Overig. Omdat het onderwerp Verkeersveiligheid apart op de LTA wordt genoemd, hier even speciaal aandacht voor. Er is sprake van stagnatie van de daling qua verkeersongevallen. Daarom geeft de gemeente hier vanaf 2018 weer extra aandacht aan. Bij de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten wordt onderscheid gemaakt tussen objectief en subjectief verkeersonveilige plekken. In bijlage 2 bij het MJP wordt hier een overzicht van gegeven. Daarnaast wordt ingezet op verkeerseducatie.

Door de agendacommissie op de agenda geplaatst.

Visie openbare laadinfrastructuur

Deze visie beschrijft de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur, de opgave die op de gemeente afkomt en de strategie die het college wil hanteren om deze opgave efficiënt aan te pakken. Voorkomen moet worden dat inwoners kiezen voor een brandstofauto omdat de laadinfrastructuur achterblijft. Daarom wordt ingezet op voldoende gelegenheid om op te laden in openbaar gebied. Met deze visie stelt de raad hiervoor de kaders vast.

Omdat de gemeente naar één vaste partner wilde voor het plaatsen en exploiteren van openbare laadpalen is hiertoe een concessie ingegaan, waaruit Laadpalenexploitant Allego als concessiehouder is gekomen. Om ervoor te zorgen dat deze geen aparte vergunningen meer hoeft aan te vragen voor het plaatsen van laadpalen wordt de raad verzocht een verordening vast te stellen.

Bespreking is aangevraagd door GroenLinks, PvdA, D66, SP en CDA

Met vriendelijke groet,
namens de voorzitter,
Wolbert Meijer
Raadsadviseur