

Onderwerp Uitnodiging commissievergadering 4 december a.s.

Leden raadscommissie B&V en R&W

Telefoon (050) 367 77 26	Bijlage(n)	Ons kenmerk
Datum 22 nov. 19	Uw brief van	Uw kenmerk

Geachte commissieleden,

Namens de agendacommissie nodig ik u uit voor de vergadering van de gecombineerde raadscommissie Beheer & Verkeer en Ruimte & Wonen op **woensdag 4 december 2019, om 16.30 uur** in de oude Raadzaal op het Stadhuis.

Conformstukken

Nacalculaties

Het college legt verantwoording af over het verloop van vijf verkeer en vervoer projecten. De projecten P+R Reitdiep en kwaliteitsmaatregelen P+R zijn afgesloten met neutraal resultaat. Het project Onderdoorgang Eemsgolaan is afgesloten met een positief resultaat, waarvan wordt voorgesteld dit in te zetten voor het project Doortrekken Slimme Route naar het Hoofdstation ter vervanging van begrote subsidieopbrengsten die naar rato zijn gekort. Bij het project Kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg is een bedrag aan eigen middelen niet besteed.

Vestdijkklaan

Voorgesteld wordt om de Vestdijkklaan tussen de Van Ketwich Verschuurlaan en het Ina Boudierplantsoen in te richten voor een 30 km/u regime en er 20 nieuwe bomen te planten. Omwonenden en gebruikers hebben in het kader van de Wijkdeal De Wijert aangegeven de verkeerssituatie aldaar zeer onveilig te vinden, en onderzoek heeft bevestigd dat hier te hard wordt gereden en dat er sprake is van sluipverkeer. Samen met de Wijkdeal e.a. is nagedacht over aanpassing, wat geresulteerd heeft in een plan dat zowel de verkeersveiligheid als het aanzien van de straat naar een hoger niveau tilt.

Noorderhaven

Het doel van de aanpak van de Noorderhaven is de kwaliteit van de haven te verhogen en te voldoen aan de gestelde veiligheidseisen. In het Plan van Aanpak zijn termijnen opgenomen die dienen als handleiding bij het vaststellen van handhavingstermijnen. U heeft middels de motie 'vrijhaven Noorderhaven' het college gevraagd om te handhaven met menselijke maat. Tussenstand handhavingstraject: Van de 63 schepen voldoen er 52 volledig of grotendeels aan de gestelde eisen. Van de 11 schepen die niet voldoen aan de gestelde eisen is er één schip met veel achterstallig onderhoud waarbij de veiligheid en bewoning in het geding is. Bij dit schip gaat de directie Stadstoezicht actief handhaven. Daarnaast voldoen er 10 schepen niet aan de authenticiteitseis voor schepen zoals bepaald in artikel 1 VOV 2006. Voor deze schepen wordt er een nieuw persoons- en schipgebonden gedoogbesluit afgegeven. Hiermee wordt aan uw motie voldaan. Bij verandering in de eigendomssituatie dan zal het schip de haven alsnog moeten verlaten wanneer niet aan de gestelde eisen wordt voldaan.

Deze collegebrief is voor bespreking aangevraagd door SP, ChristenUnie en Partij voor de Dieren.



Mobiliteitsvisie

Er zijn meerdere aanleidingen om het mobiliteitsbeleid te gaan actualiseren. Denk aan het reeds opgestarte proces rond het opstellen van een OV-visie (zie collegebrief 18/7/18 en verslag B&V 19/9/18), de moties die zijn aangenomen bij de besluitvorming over de Oosterhamrikzone (m.b.t. onderzoeken verkeerscirculatieplan resp. duurzame alternatieven voor autoverbinding, zie B&V 13 /6/18 en raad 27/6/18), en de noodzakelijke vervanging van de bruggen over het Van Starckenborghkanaal. Daarnaast is er sprake van een sterk groeiende gemeente (m.n. stad) en een veranderd speelveld m.b.t. mobiliteit; de toenemende verkeers- en (fiets)parkeerdruk roept de vraag op hoe een aantrekkelijk leefklimaat blijvend gecombineerd kan worden met een optimale bereikbaarheid; hiervoor is een mobiliteits-transitie noodzakelijk. Andere ontwikkelingen zijn de transitie naar CO2 neutraal vervoer (gebruik van fiets en OV vergroten, realiseren van goede laadinfrastructuur, instellen van zero emissie zones), innovatieve ICT-oplossingen voor mobiliteit, en de vorming van een nieuwe gemeente (ook aandacht voor bereikbaarheid dorpen). Het is de bedoeling om te komen tot een integrale mobiliteitsvisie (najaar 2020), waarin principekeuzes worden vastgelegd waaraan uitvoeringsprogramma's worden gekoppeld en waarop lobby gevoerd wordt richting het rijk. Ten behoeve van een eerste discussie hierover deelt het college nu de resultaten van de onderzoeken naar verkeerscirculatie resp. duurzame alternatieven, de stand van zaken m.b.t. de bruggen over het Van Starckenborghkanaal, de ideeën die leven m.b.t. de toekomst van het OV, en een toelichting op de opgave voor de binnenstad m.b.t. een zero emissie zone.

VCP / duurzame alternatieven: 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. In alle gevallen blijkt de voorgenomen autoverbinding Oosterhamrikzone van toegevoegde waarde voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de oostkant van de stad; het college ziet op dit moment geen reden om de eerder besluiten hierover te herzien, wel zou de autoverbinding wellicht een andere functie kunnen krijgen, meer wijkgericht, met lagere snelheid en verblijfsvriendelijker vormgeving. De verdere uitwerking en besluitvorming zal echter vertraging oplopen omdat een realisatiebesluit over de vervanging van de busbaanbrug op z'n vroegst in 2026 is te verwachten. Het college wil ondertussen verder werken aan een ontwerp van de fietsstraat Korreweg (mede naar aanleiding van de expertmeeting hierover), terwijl m.b.t. de Gerrit Krolbrug wordt aangestuurd op een nieuwe brug waar de auto te gast is.

Openbaar Vervoer: 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.

Stadslogistiek: Om de leefbaarheid en toegankelijkheid van de binnenstad blijvend te garanderen is er een integrale en efficiënte aanpak in de stadslogistiek nodig. In het kader van het klimaatakkoord wordt gestreefd naar het invoeren van een Zero Emissie Zone per 2025. Dit moet zorgvuldig tot stand komen, in nauwe samenspraak met de sector. Voor begin 2020 wordt een concept-visiedocument aangekondigd.

Deze collegebrief is voor bespreking aangevraagd door GroenLinks, PvdA, D66, SP, ChristenUnie, Partij voor de Dieren en 100% Groningen.

Geluidsoverlast A7

Het betreft hier twee moties die aangenomen zijn in het kader van de Aanpak Ring Zuid, en beide betrekking hebben op geluidsoverlast voor westkant van de gemeente (Hoogkerk e.o.)

De motie Belofte maakt schuld (2018) gaat in op de verwachting die CHP gewekt heeft m.b.t. de planning voor het aanbrengen van stil asfalt tussen de afrit Hoogkerk en de afrit Laan Corpus den Hoorn. In plaats van aan het begin van de uitvoeringsperiode gaat dit nu naar het einde ervan, omdat er anders sprake is van extra kosten voor CHP en wegbeheerder RWS. De partners in de stuurgroep (Provincie en RWS) vinden dat de gemeente voor de financiële dekking van deze extra kosten moet zorgen.

De motie Akoestisch gat (2014) gaat over het gedeelte tussen de afrit Hoogkerk en het viaduct Roderwolderdijk. Dit valt buiten het tracébesluit, maar desondanks heeft de stuurgroep destijds besloten hiervoor drie ton te reserveren. In 2018 is aan de VWH toegezegd dat voor dit geld over 1000 meter stil asfalt zou worden aangebracht. Naderhand bleek dat deze toezegging op onjuiste gegevens berustte en dat voor het gereserveerde bedrag slechts 595 meter (west en oost) of 1155 meter (alleen west) stil asfalt kan worden aangebracht. Het college is van mening dat de gewekte verwachtingen moeten worden gehonoreerd en dat de extra kosten ten laste van het projectbudget zouden moeten komen; provincie en RWS zijn daar echter tegen omdat het om werkzaamheden gaat buiten de projectgrens. De drie partijen hebben zelf geen mogelijkheden om het tekort te dichten.

In beide gevallen leggen provincie en RWS de financiële 'bal' dus bij de gemeente. Het college blijft zich inspannen om dekking te vinden.

Deze collegebrief is voor bespreking aangevraagd door GroenLinks, PvdA, D66, SP, VVD en Partij voor de Dieren.

namens de agendacommissie,

Annemarieke Weiland
Wolbert Meijer
raadsadviseurs