

VERSLAG GECOMBINEERDE RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER EN RUIMTE EN WONEN GRONINGEN

Datum: 4 december 2019
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 16.30 - 19.35 uur

Aanwezig: K.W. van Doesen (voorzitter), B.N. Leemhuis (GroenLinks), M. van der Glas (GroenLinks), L. Schoutens (GroenLinks), H.E.H. Niejenhuis (PvdA), M. van der Laan (PvdA), A.M. Hilbers (D66), T. Rustebiel (D66), W. Koks (SP), B. de Greef (SP), G. de Vries (VVD), W.J. Spoelstra (VVD), C.G. Arnold (ChristenUnie), T. Moorlag (ChristenUnie), K. de Wrede (PvdD), H.P. Ubbens (CDA), V. Huisman (100% Groningen), D. Mellies (100% Groningen), R.F. Stayen (Stadspartij), S.R. Bosch (Student en Stad), A.J.M. van Kesteren (PVV)

De wethouders: P. Broeksma, P.S. de Rook, R. van der Schaaf

Afwezig m.k.: wethouder I.M. Jongman

Namens de griffie: A. Weiland (commissiegriffier)

Verslag: Z. Jeuring (Notuleerservice Nederland)

Insprekers: mw. Venema bij agendapunt A5 (Brederoschool); dhr. Wolff (Woonschepencomité Groningen), mw. Veldman (persoonlijke titel), dhr. Koetje (adviseur woonbootbewoners), dhr. Dieters (persoonlijke titel), mw. Van de Velde (bewoonster Noorderhaven) bij agendapunt B1; dhr. Noordam (Vereniging Wijkraad Hoogkerk) bij agendapunt B3; dhr. Menger (persoonlijke titel), dhr. Weening (bewoners Oosterhamrikkade), dhr. Hermanides (Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost), dhr. De Vries (persoonlijke titel), dhr. Borghols (Fietzersbond Groningen), dhr. Bauman (groep Brug terug), dhr. Klein (Bewonersorganisatie Beijum), dhr. Kremer (bewonersorganisaties De Hunze, Van Starckenborgh en Korrewegwijk) bij agendapunt B2.

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter:

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom. Wethouder Jongman is afwezig.

A2. Vaststelling verslag gecombineerde commissie 20 november 2019

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

A3. Vaststelling agenda

De agendapunten B2 en B3 worden omgewisseld.

Dhr. Leemhuis (PvdA):

- Stelt voor de bespreking over de integrale mobiliteitsvisie als een eerste discussie te zien en de bespreking in januari 2020 te vervolgen.

De agenda wordt met genoemde wijziging vastgesteld.

A4. Afspraken en planning

a. Besluitenlijst gecombineerde commissie 20 november 2019

b. Lange termijn agenda (LTA) B&V en R&W

c. Lijst initiatiefvoorstellen en moties (IM-lijst) B&V en R&W

Dhr. Koks (SP):

- LTA, bijstelling invalidenparkeren en meerjarenplan verkeer en vervoer: deze onderwerpen staan voor december 2019 genoteerd. Komen die op de agenda van de raad van januari 2020?

Wethouder Broeksma:

- Meerjarenplan verkeer en vervoer: dit komt in januari naar de raad.
- Invalidenparkeren: de wethouder laat nog weten hoe het ermee staat.

De voorzitter:

- Stelt vast dat de commissie instemt met de wijzigingen in blauw en met de LTA en de IM-lijst.

A5. Conformstukken

A5a. Nacalculaties verkeer- en vervoerprojecten

(raadsvoorstel 14 november 2019)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 18 december 2019.

A5b. Herinrichting Vestdijkklaan

(raadsvoorstel 14 november 2019)

Inspreker mw. Venema (directeur obs Brederoschool) gaat in op de onveilige situaties op de wegen richting de Brederoschool. Veel kinderen komen uit de Hoornsewijken en de wijken Corpus Den Hoorn en de Wijert-Noord. Zij komen via de Vestdijkklaan. De school en de ouders zijn bezorgd omdat het fietspad gaat verdwijnen. De weg wordt versmald waar alles moet rijden, inclusief bussen en vrachtwagens. De school pleit voor een fietsstrook. Het fietspad verdwijnt ten faveure van bomen. De school ziet graag dat het fietspad blijft. Waarom de Vestdijkklaan nu al aanpakken terwijl er een groot bouwproject aankomt? Het zebrapad ligt op een volstrekt verkeerde plek.

Dhr. Spoelstra (VVD):

- Vraagt of naast dit onderdeel ook op termijn iets gedaan kan worden aan het harde autorijden richting Haren.

Wethouder Broeksma:

- Antwoordt op de vraag van dhr. Spoelstra dat de Vestdijkklaan in de tweede categorie veiligheid valt. Er is geen geld voor andere zaken dan in het voorliggende voorstel. De raad kan in januari 2020 het meerjarenplan verkeer en vervoer op dit punt wijzigen.
- De inspreker: de Vestdijkklaan wordt vanwege de veiligheid een 30 km-weg en dat betekent geen fietspaden vanwege de beperkte breedte. Dit gebeurt op advies van de politie. Het college verwacht dat de veiligheid erop vooruitgaat, ook die van schoolkinderen. De vragen over het zebrapas en het bouwverkeer worden per mail richting inspreker beantwoord.

Mw. De Wrede (PvdD):

- Vraagt of het fietspad kan blijven als de bomen elders in de stad worden geplaatst.

Wethouder Broeksma:

- Legt uit dat de wegversmalling en het opheffen van parkeerplaatsen leidt tot de mogelijkheid bomen te plaatsen.

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 18 december 2019.

A6. Ingekomen stukken B&V en R&W

Er zijn geen vragen.

A7. Rondvraag

Mw. Schoutens (GroenLinks):

- Vraagt of de gemeente kwaliteitseisen kan stellen aan short-stayvoorzieningen en of ingegrepen kan worden als zich slechte woonomstandigheden voordoen. Dit naar aanleiding van klachten over schimmelvorming in The Village.

Wethouder Van der Schaaf:

- Zegt dat dit een zorgpunt is dat in de notitie over short stay in februari 2020 terugkomt en met de raad wordt besproken.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Fietsenstalling Forum: wanneer gaan de roltrappen het doen?

Wethouder Broeksma:

- Zegt dat de certificering van de rolpaden nog ontbreekt en dit gebeurt in januari 2020.

Mw. De Wrede (PvdD):

- Bladblazers: is het college bereid de bladblazers af te schaffen en te vervangen door het handmatig verwijderen van blad indien echt nodig? Dit in verband met de uitstoot van schadelijke stoffen en het natuurbelang van blad dat blijft liggen.

Wethouder Van der Schaaf:

- Zegt dat blad verwijderen vaak noodzakelijk is vanwege de veiligheid. Lawaai en fijnstof is een nadeel. De gemeente kiest indien mogelijk voor elektrisch materieel. Handmatig verwijderen is veel duurder.

Inhoudelijk deel

B1. Stand van zaken handhavingstraject Noorderhaven

(collegebrief 14 november 2019)

Inspreker dhr. Wolff (voorzitter Woonschepencomité Groningen) maakt bezwaar tegen het gedoog- en uitsterfbeleid en wijst op de Noorderhaven. De bewoners van de Noorderhaven hebben duidelijkheid nodig over hun rechtspositie. De Woonbotenwet kan helpen. De WCG stelt specifieke vergunningen voor evenals een uitkoopregeling en de mogelijkheid van een andere ligplaats.

Inspreker mw. Veldman (op persoonlijke titel) laat twee prenten zien van de stad: een van de zestiende eeuw een van nu. De Noorderhaven is qua gebruik totaal veranderd. Alle schepen zijn uniek. De Noorderhaven is mooi. Onderhoud is belangrijk.

Inspreker dhr. Koetje (adviesbureau woonboten) vindt het niet goed dat de gemeente bewoners van woonboten belemmert om bij de rechter zaken aanhangig te maken betreffende de gemeente. 52 bewoners weten niet waar ze aan toe zijn en 10 bewoners hebben te horen gekregen dat ze moeten verdwijnen. Tegen een gedoogbeschikking kan geen bezwaar worden gemaakt. Er is geen alternatief geboden.

Inspreker dhr. Dieters (bewoner Noorderhaven) heeft in 2015 van de gemeente te horen gekregen dat zijn schip mag blijven liggen en heeft een toestemmingsbrief ontvangen waarin zijn schip als authentiek wordt beschouwd. Nu wordt het schip als niet-authentiek beschouwd en heeft dhr. Pieters een gedoogbeschikking. De gemeente kan niet uitleggen waarom het schip niet meer authentiek is. Spreker voelt zich voorgelogen.

Inspreker Van der Velde (bewoner Noorderhaven) woont al sinds 2003 in de Noorderhaven en vertelt over de inventarisatie waaruit bleek dat zij geen authentiek schip had. Spreker verviel in de gedoogsituatie, een illegale situatie. Spreker moet daarom met het schip de Noorderhaven verlaten. Wat is een overgangssituatie na zestien jaar legaal wonen?

Dhr. Ubbens (CDA):

- Pleitte dit voorjaar voor een vergunningstelsel. Wanneer is het onderzoek ernaar afgerond?
- Wat is de kwaliteitsslag in de Noorderhaven waar het college over spreekt?

Mw. Moorlag (ChristenUnie):

- Vraagt of het college zich bewust was van de consequenties. Kan dit in de toekomst worden voorkomen? Kan er beter over worden gecommuniceerd om onrust te voorkomen?

Dhr. Stayen (Stadspartij):

- Zegt dat lang niet met alle bewoners is gesproken. Hoe kan dan een oordeel worden gegeven over het schip?
- Hoe stelt het college zich het actief handhaven voor?
- Zorgt de gemeente voor vervangende ligplaatsen als de gedoogde schepen de haven moeten verlaten?
- De fractie is voor het samen met de schippers realiseren van een vrijhaven.
- Communicatie is erg belangrijk omdat het hieraan jaren heeft geschort.

Dhr. De Greef (SP):

- Wil gelijkwaardige rechten voor bewoners op de wal en bewoners op het schip. Dan kunnen rechten van huurders op woonschepen beter worden beschermd en kunnen schippers hun boot verkopen.
- Pleit voor het vervangen van een vogelvrije haven door een vergunningstelsel in de Noorderhaven.

Dhr. Van Kesteren (PVV):

- Sluit aan bij de opmerkingen van de Stadspartij.
- Zegt dat booteigenaren worden geschaad doordat de gemeente de situatie heeft laten ontstaan.
- De gemeente kan niet zomaar schippers laten vertrekken.
- Maatwerk is nodig vooral gezien het onderhoud van boten.

Dhr. Huisman (100% Groningen):

- Stelt de zekerheid van de bewoners van de boten voorop.
- Het aanpakken van de verrommeling mag niet ten koste gaan van de bewoners. Zekerheid voor hen is het belangrijkste.

- Welke zekerheid kan de wethouder geven dat bewoners voor langere tijd kunnen blijven liggen met hun schip?
- Hoe kan de wethouder bewoners dwingen hun schip te onderhouden? Dit lijkt juridisch onmogelijk.

Mw. De Vries (VVD):

- Acht het mogelijk dat een vergunningstelsel wordt ingevoerd. De persoonlijke belangen van de bewoners zijn belangrijk.

Mw. De Wrede (PvdD):

- Vindt dat er sprake is van immoreel beleid. Enkel op basis van veiligheid kan een vergunning worden geweigerd.
- Gedogen betekent een enorme financiële strop voor de betrokkenen. Daar moet de gemeente compenseren. Dit kan door bewoners uit te kopen. Het alternatief is een vergunningstelsel. Graag een reactie van het college.

Dhr. Van der Laan (PvdA):

- Bedankt het college voor het uitwerken van een aanpak binnen de door de raad aangegeven kaders.
- Vraagt uitleg over de juridische effecten van de gedoogbeschikking. Hoe gaat het college hiermee om?
- Klopt het dat de eigenaar-bewoner mag blijven? Hoe staat het met de positie van de huurders, ook bij verkoop van een boot?
- Hoe ziet het college de toekomst van de Noorderhaven? Wanneer is het onderzoek afgerond?

Dhr. Van der Glas (GroenLinks):

- Heeft dit voorjaar al aangegeven dat het beleid met oog voor de menselijke maat en zorgvuldig moet worden uitgevoerd. De wethouder heeft dit toegezegd. Het toekennen van een persoonsgebonden beschikking aan tien van de elf in onzekerheid verkerende schepen past hierbinnen.
- Blijft graag op de hoogte van het handhavingstraject bij één schip.
- Overleg met bewoners is nodig om bestaande onduidelijkheid op te heffen. Meer ligplaatsen binnen de stad zijn nodig.
- Wordt de subsidieregeling voor onderhoud gebruikt? Kan de subsidie worden ingezet voor de bestrijding van fijnstof?

Dhr. Rustebiel (D66):

- Is het voor bewoners duidelijk aan welke eisen schepen op het gebied van authenticiteit moeten voldoen?
- Hoe staat het met de nieuwe ligplekken?

Dhr. Bosch (Student en Stad):

- Sluit aan bij de vraag van het CDA over een vergunningstelsel en bij de vraag van 100% Groningen over hoe zekerheid te geven aan deze bewoners.

Wethouder Van der Schaaf:

- Zegt dat het college het beleid uitvoert op basis van de watervisie en de verordening openbaar vaarwater. Dit zijn de instrumenten van de raad en het college handelt hierbinnen.
- Het college werkt nog steeds aan een vrijhaven. Dat is een ambitie van raad en college.
- Het college onderzoekt hoe de vrijhaven zich verhoudt tot een vergunningstelsel. Een vergunningstelsel bevat meer regels en de vraag is of het aantal ligplaatsen hetzelfde blijft.
- Jarenlang zijn de regels zwak gehandhaafd. Er ontstaat onrust bij toename van de handhaving. Het college blijft werken aan een goede communicatie.
- De wethouder heeft altijd beweerd dat slechts enkele schepen de Noorderhaven zouden moeten verlaten. De situatie nu is dat slechts één schip moet vertrekken. De rest van de schepen kan voorlopig blijven liggen.
- De gedoogbeschikking en de handhaving houden rekening met de menselijke maat.
- De wethouder zal individueel bekijken hoe meer duidelijkheid en betere communicatie kunnen helpen.
- De wethouder komt volgend jaar voor de zomer terug op de subsidieregeling.
- De juridische effecten van de gedoogbeschikking: de wethouder komt erop terug.

- De positie van huurders: men moet eigenaar-bewoner zijn om in de Noorderhaven te liggen.
- Meer ligplekken elders in de stad: de stad heeft te maken met een wachtlijst.
- De Noorderhaven kent geen vaste ligplaatsen en er kunnen dus geen ligplaatsen worden verkocht.

De collegebrief gaat als stuk met 1-minuutinterventie naar de raad van 18 december 2019.

B3. Voortgang moties geluidoverlast A7

(collegebrief 14 november 2019)

Inspreker Noordam (namens vereniging wijkraad Hoogkerk) vindt het voorstel een schokkende teleurstelling voor Groningen-West. In 2014 werd een goede afspraak met de gemeente gemaakt over de aanleg van stil asfalt. Geluidoverlast bij Hoogkerk-Zuid: al 35 jaar wordt aandacht gevraagd. Geluidoverlast bij het Koningsdiep: er ontbreekt enige vorm van geluidwering. De laatste collegebrief betekent dat voor Hoogkerk-Zuid niets meer wordt gedaan. Dat is onaanvaardbaar. Piccardthof: er is al twintig jaar de toezegging dat de geluidswering verbeterd zal worden. Buitenhof: de geluidsdijk wordt doorsneden door de buslijn. Het wettelijk vereiste geluidarme asfalt is niet aangelegd. De wijkraad vraagt spoedige permanente maatregelen tegen geluidoverlast bij Groningen-West. Dit sleept al te lang.

Dhr. Koks (SP):

- Vraagt of overlegd is met de bewoners over de aanpak Ring Zuid zoals was toegezegd.
- Heeft de gemeente overlegd met de bewoners over de uitvoering van de moties?

Dhr. Noordam:

- Zegt dat het overleg in het platform West alleen in het begin functioneerde. Het overleg met de gemeente gebeurt vooral vanuit de wijken. Vanochtend is kennisgemaakt met de wethouder.

Dhr. Spoelstra (VVD):

- Vraagt hoe de gemeente de gewekte verwachtingen gaat waarmaken.
- Vindt dat de uitgaven uit het Stedelijke Investeringsfonds kunnen worden betaald. Wat vindt het college?

Dhr. Rustebiel (D66):

- Vraagt wat het college gaat doen. De brief is onduidelijk.

Dhr. Koks (SP):

- Zegt dat de maatregelen al in 2018 afgerond zouden zijn. Nu lijkt het pas in 2024 te gebeuren. Er zijn al drie raadsbesluiten genomen.
- De brief biedt geen enkel perspectief. Komt er nu wel of niet stil asfalt?

Dhr. Arnold (ChristenUnie):

- Waardeert de aanpak van de partners Ring Zuid matig.
- Voor het gat van Hoogkerk is totaal nog geen oplossing. Kan de snelheid worden gematigd en gehandhaafd? Een gesprek met de regeringspartijen staat gepland.

Dhr. Nijenhuis (PvdA):

- Sluit aan bij de opmerkingen van D66.
- De gemeente en de partners hebben verwachtingen gewekt en die moeten beide nakomen.
- Er moet voor het tweede kwartaal 2020 een oplossing komen, als het nodig is met een dekkingsvoorstel voor de raad.
- Heeft het college van de raad iets nodig om een steviger mandaat te krijgen?

Dhr. Van Kesteren (PVV):

- Zegt dat de beloften niet worden nagekomen. Het probleem moet worden opgelost.
- De aanpak Ring Zuid heeft geld genoeg. Het college moet minder geld uitgeven aan klimaat.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Zegt dat de wettelijke normen te ruim zijn.
- Is teleurgesteld over de brief. De afspraken met twee andere overheden uit 2014 worden niet nagekomen.
- De fractie roept het college op zich te blijven inzetten voor de toegezegde maatregelen.
- Spreker sluit zich aan bij de opmerkingen van de PvdA en D66.
- De gemeente moet naar de provincie en zo nodig naar de Tweede Kamer voor geld.

Dhr. Bosch (Student en Stad):

- Vindt dat de beloftes moeten worden nagekomen en wacht op een constructieve oplossing van het college.

Mw. De Wrede (PvdD):

- Vindt dat de gemeente aan zet is en met een voorstel moet komen.

Dhr. Stayen (Stadspartij):

- Vindt het erg vreemd dat de kostenschattning zo is gestegen: van 3 ton naar 1 miljoen euro.
- Er moet snel iets gebeuren.

Dhr. Mellies (100% Groningen):

- Vindt het erg dat inwoners en raad al lang aan het lijntje worden gehouden. Bij het Tracébesluit zijn voorwaarden gesteld op het gebied van geluidsoverlast.
- Kan de snelheidslimiet van 70 km per uur tot voorbij Hoogkerk doorgetrokken worden? Ook een combinatie van maatregelen is mogelijk.
- Nietsdoen is geen optie. Geluidhinder is een gedeelde verantwoordelijkheid. Ook van de provincie die toentertijd over het besluit van hogere geluidswallen is heen gelopen.

Dhr. Ubbens (CDA):

- Is het eens met de opmerking van de PvdA dat het college voor het tweede kwartaal 2020 met een oplossing moet komen.
- De gemeente kan zelf ook een bedrag betalen. Dit vergemakkelijkt de gesprekken.
- De vraag is of de ontheffing zo lang moet worden gehandhaafd.

Wethouder Broeksma:

- Zegt dat het college ook erg teleurgesteld is over de gang van zaken. De afspraken uit 2014 dienen te worden nagekomen.
- Er is 700.000 euro extra nodig. De gemeente heeft dat geld niet.
- De wethouder heeft meerdere keren gesproken met de bij de Ringweg Zuid betrokken partijen. Van die kant is geen oplossing gekomen.
- De wethouder staat achter de eis om de afspraken uit 2014 na te komen en neemt de suggestie mee om als gemeente met een bedrag over de brug te komen met daarbij een dekkingsvoorstel voor de raad.
- De wethouder zegt toe in het eerste kwartaal van 2020 met een voorstel voor een oplossing te komen inclusief een dekkingsvoorstel met in ieder geval gemeentelijke middelen en mogelijk middelen van de andere partijen.
- De snelheden: tot aan de afrit wordt het 100 km/uur vanaf half maart 2020, de afrit van de stad wordt 80 km/uur en binnen de stad ook 80 km/uur. Het is een rijksweg en daarom kan de gemeente de snelheid niet reguleren.
- De suggesties van dhr. Koks om de snelheid bij de Buitenhof op 80 km/uur te houden en om 's nachts de maximumsnelheid tot aan de afrit niet op 130, maar op 100 km/uur te houden, neemt de wethouder mee.

B2. Op weg naar een integrale mobiliteitsvisie

(collegebrief 31 oktober 2019)

Inspreker dhr. Menger (op persoonlijke titel) wijst op het MIRT en de daarover aangenomen motie. Wat voor station heeft Groningen nodig om een ICE4 of een Flixtrein te kunnen afhandelen? De moties over het spoor Groningen-Bremen: de lobby verzandt. Wat gaat de raad doen? Groningen moet meer ambitie tonen als het gaat om internationale treinverbindingen.

Inspreker dhr. Weening (namens kadebewoners Oosterhamrikkade) vraagt de raad de leefomgeving van de bewoners aan de Oosterhamrikkade te waarborgen. Dat is meerdere keren toegezegd, zowel per brief als aan de keukentafel. Keer op keer zijn er besluiten die invloed hebben op het leefklimaat zoals het Oosterhamriktracé en de Gerrit Krolbrug, de Korreweg en het VCP 2.0. Steeds blijkt dat het verkeersoplossend vermogen van het Oosterhamriktracé zeer slecht is. Er liggen echter geen plannen om de leefkwaliteit te verbeteren. Hoe krijgen de bewoners de genoemde waarborgen? Wat is het nut en de noodzaak van het Oosterhamriktracé? Een vervuilende autoroute past niet bij deze tijd.

Dhr. Niejenhuis (PvdA) vraagt of alle varianten voor het Oosterhamriktracé worden afgewezen of dat een variant met aandacht voor de leefomgeving acceptabel is.

Inspreker dhr. Weening antwoordt dat de effecten van alle varianten op de leefomgeving erg mager zijn en dat maatregelen ontbreken.

Dhr. Koks (PvdA) vraagt wat de bewoners vinden van het idee om er een ontsluitingsweg specifiek voor de wijk van te maken.

Inspreker dhr. Weening vraagt zich af wat het oplossend vermogen is en welke effecten er in andere wijken optreden. Er zijn nog geen doorrekeningen.

Inspreker dhr. Hermanides (Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost) vindt het een raadsel waarom deze coalitie blijft vasthouden aan een ontsluiting via het Oosterhamriktracé ondanks rapporten met negatieve bevindingen. Spreker wijst op het bruggenakkoord tussen Rijk en provincie. Spreker vraagt het college zich aan de afspraken in het coalitieakkoord te houden, waaronder een onderzoek naar alternatieven voor het Oosterhamriktracé.

Inspreker dhr. De Vries (op persoonlijke titel) zegt dat de visie mobiliteitstransitie alternatieven voor het Oosterhamriktracé onderzoekt. De collegebrief staat op cruciale punten haaks op het rapport. Wat is de verklaring? De brief spreekt over stijgend autoverkeer, maar vermeldt niet dat de stijging geringer is dan eerder voorspeld. Dat staat wel in het rapport. Het gaat om een halvering van de voorspelde groei en dat komt door maatschappelijke trends. De brief zegt dat de inzet van duurzame alternatieven de stijging van het autoverkeer niet kan tegenhouden. Het rapport zegt in de grafiek op pagina 16 het tegendeel. Zelfs bij een groeiende bevolking daalt het autoverkeer met 5% bij maximale inzet van duurzame alternatieven. De brief zegt verder dat een autoverbinding een toegevoegde waarde heeft voor dit deel van de stad terwijl het rapport zegt dat de gemeente terughoudend moet zijn met nieuwe autoverbindingen omdat die een aanzuigende werking hebben. Het rapport concludeert dat een autoverbinding alleen kansen biedt mits primair als wijkontsluiting voor de Oosterhamrikzone en indien de bereikbaarheid van stad en UMCG voor fiets en openbaar vervoer geregeld is. De tienduizend auto's daarmee worden nooit gehaald. Spreker concludeert dat de raad met deze brief onjuist en onvolledig geïnformeerd is. De brief moet in de prullenmaand en het college moet doen wat in het coalitieakkoord staat en samen aan de slag gaan met de duurzame alternatieven.

Inspreker dhr. Borghols (voorzitter Fietsersbond Groningen) vindt het proces er goed uitzien. Groningen mist nog een fietsnetwerk voor de kwetsbare fietsers. De Fietsersbond biedt graag zijn kennis aan op dit gebied.

Inspreker dhr. Bauman (groep Brug terug) gaat in op de Paddepoelsterbrug en vraagt het college tegenover RWS een standpunt tegen de optie 'geen brug' in te nemen.

Inspreker dhr. Klein (bewonersorganisatie Beijum) zegt dat de Gerrit Krolbrug erg belangrijk is voor de fietsende bewoners in de wijk. RWS is voor een smalle brug met auto's en fietsers op de smalle rijbaan. De bewonersorganisatie kiest voor een brug op de hoogte van de huidige brug, zonder auto's, met behoud van loopbruggen voor voetgangers en fietsers voor als de brug geopend is. Spreker mist het creatieve zoeken naar een mobiliteitsvisie met een variant waarbij op zowel de Gerrit Krolbrug als op het Oosterhamriktracé geen auto's worden toegelaten en het gebruik van fiets, openbaar vervoer en transferiums optimaal wordt gestimuleerd. Die kant moet het toch op; die handschoen moet worden opgepakt.

Inspreker dhr. Kremer (bewonersorganisatie De Hunze/van Starckenborgh en het wijkoverleg de Korrewegwijk) werkt samen met de bewonersorganisatie Beijum en pleit voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug en voor de veiligheid van de fietsers bij deze brug. De bewoners vinden het onaanvaardbaar dat de Gerrit Krolbrug een erftoegangsweg en een smalle brug wordt. De gemeenteraad heeft in 2016 voor een brede brug beslist met voldoende ruimte voor fietsers. De relatie tussen de brug en de Oosterhamrikzone is doorgeknipt. Integraal kijken is noodzaak. Een smalle brug kan alleen als er geen auto's overheen gaan.

Dhr. Koks (SP) vraagt of de wijkorganisaties pleiten voor een exclusieve fietsbrug.

Inspreker dhr. Kremer zegt dat dit klopt.

De voorzitter geeft het woord aan de fracties voor hun woordvoering.

Dhr. Koks (SP):

- Kan zich vinden in veel van de grondslagen van het college.
- De woonwijken moeten verlost worden van het doorgaand autoverkeer. Het Oosterhamriktracé mag niet worden ingericht als doorgaande verbinding.
- Wijkvreemd parkeren moet worden tegengegaan.
- Gratis vergunningparkeren moet onderzocht worden. Hoe is dat in Gent gelukt?

- Berekening groei autoverkeer Oosterhamriktracé in 2030 bij ongewijzigd beleid: twee jaar geleden was die groei 20%, nu is dat 13%. Het model is wankel. De SP wil dat die 13% gedeeld wordt met de raad.
- Het verplaatsingsgedrag van mensen verandert zeer sterk.
- Het is verkeerd de verkeerspiek als maat te nemen voor maatregelen. De piek vakt steeds verder af. Het college heeft geen aanpakken om grote werkgevers zoals UMCG, onderwijsinstellingen en DUO te bewegen andere werktijden te kiezen.
- Gereduceerde openbaarvervoertarieven is een terechte sturingsmogelijkheid. Is het college bereid net als de gemeente Hogeland de tarieven buiten de spits te verlagen?
- De sectorindeling, denkrichting 4: het aantal autobewegingen daalt hier tot 95%. De SP heeft voorkeur voor deze aanpak.
- De sectorindeling hoeft niet binnen de gehele diepenring te worden doorgevoerd. Maatwerk is mogelijk.
- Al het doorgaande autoverkeer via de ring moet vooropstaan. Het Oosterhamriktracé kan met een busbaan die ook over het kanaal gaat, beperkt blijven tot wijkontsluitingsroute. De bussen hoeven niet meer door de Vinkenstraat. Dan wordt de Korreweg als fietsstraat en de Gerrit Krolbrug als erftoegangsweg acceptabeler.
- De SP kiest voor denkrichting 4 met het Oosterhamriktracé uitsluitend als wijkontsluitingsroute. Is het college bereid deze variant uit te werken?

Dhr. Rustebiel (D66):

- Vindt dat Groningen net zo groot moet denken als andere grote steden.
- De koppeling van mobiliteit met ruimtelijke ordening is essentieel. Bij bouwprojecten moet eerst het openbaar vervoer zijn geregeld. Treinstations op Zernike en het Suikerunieterrein horen daar bij.
- D66 vindt denkrichting 2, 'de doorwaadbare stad', het meest interessant. Het verkeer gaat vooral via de ring en minder via de wijken. De snelheid gaat binnen de ring op zoveel mogelijk wegen omlaag van 50 km naar 30 km/uur.
- Openbaar vervoer: naast snellere lijnen moet het netwerk dicht worden gehouden in de wijken ten behoeve van de mensen die slechter ter been zijn.
- D66 ziet graag dat het deel ten westen van de ring wordt meegenomen in de analyse. Mogelijk geldt dit ook voor delen aan de zuidkant.
- D66 is voor een fietspad bij de busbaanbrug.
- De Gerrit Krolbrug moet een toegankelijke brug worden die geen andere ontwikkelingen op slot zet.
- D66 is ervoor dat ook het instellen van een milieuzone wordt onderzocht.
- De Lelylijn is in dit verband van belang omdat Drachten en Heerenveen een link met de stad krijgen. De stad moet meedoen aan de lobby.
- Samenvattend: mobiliteitsambities sturen de ruimtelijke ordening, meer HOV, meer spoor, meer 30 km-zones, meer fietspaden. Het benodigde geld moet binnen twee jaar via het BO MIRT worden geregeld.
- Oosterhamriktracé: dit tracé is niet echt meer nodig. De variant 'doorwaadbare stad' is daarom interessant: in die variant is het Oosterhamriktracé het minst nodig.

Dhr. Niejenhuis (PvdA):

- Is tevreden met de kwaliteit van de stukken.
- Hoopt dat door de toenemende kwaliteit van het openbaar vervoer het autogebruik wordt teruggedrongen of in ieder geval niet verder zal stijgen.
- De raad moet de komende jaren stevige keuzes maken. Het college sorteert in de brief meer voor dan uit de stukken kan worden opgemaakt. Een van de insprekers zei het al. Dat moet het college beter doen.
- De integrale benadering is essentieel om de juiste keuzes te maken. Spreker noemt als voorbeeld de Gerrit Krolbrug waar de werkzaamheden leken te starten.
- Het participatietraject moet een stevige plek krijgen.
- De PvdA kan op basis van de voorliggende stukken geen keuze maken voor een van de denkrichtingen. Spreker maakt de volgende opmerkingen.

- De PvdA kan zich het volgende erg goed voorstellen: op de diepenring rijden geen auto's, binnen de ring is 30 km/uur de overwegende maximumsnelheid, stedelijkheid wordt rond OV-knooppunten ontwikkeld.
- Bij ruimtelijke ontwikkelingen zoals bij het Suikerunieterrein moet nu al rekening worden gehouden met openbaarvervoertrajecten die gescheiden kunnen functioneren van het autoverkeer.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Wil een vorm vinden om deze stukken gedegen te bespreken. Ook inwoners moeten worden betrokken.
- Is blij met de vaststelling dat mobiliteitsbeleid wordt geïntegreerd in de ruimtelijke ordening.
- Waardeert dat het college een aanpak voorstaat die het autogebruik niet verder wil laten toenemen. GroenLinks heeft een grotere ambitie en wil het maximale er uithalen.
- GroenLinks kiest ervoor de denkrichtingen 2 en 4 verder uit te werken.
- Het Oosterhamriktracé staat in de stukken van het college in alle vier de varianten. GroenLinks vraagt of dit moet.
- De fractie ondersteunt de zes hoofdprincipes voor het verdere onderzoek.
- De bruggen: spreker sluit zich aan bij de woordvoeringen van de SP, de PvdA en D66.

Dhr. Van Kesteren (PVV):

- Is het eens met het fietsbeleid, het beleid voor het openbaar vervoer en het nemen van autoluwe maatregelen. De balans met het autogebruik moet worden gehandhaafd.

Dhr. Spoelstra (VVD):

- Is geen voorstander van het verder terugdringen van het autoverkeer en ook niet van een nieuw verkeerscirculatieplan. Het wordt bezoekers van Groningen moeilijk gemaakt. De parkeerdruk in de wijken is en blijft hoog.
- De VVD ziet wel iets in de denkrichting 'de doorwaadbare stad' inclusief het Oosterhamriktracé. Door toegangswegen vanaf de ringwegen op snelheid te houden en verbindingen tussen de wijken in stand te houden, worden wijken verkeersluwer.
- Deelauto's en fiets zijn goede alternatieven voor de auto als de faciliteiten op orde zijn. Dit is nog niet het geval.
- Het openbaar vervoer moet toekomstbestendig worden gemaakt. Kan de stad de Lelylijn aan?
- Maatwerk in de dorpen, kwaliteit van de wegen en het niet zien van de auto als melkkoe zijn belangrijke uitgangspunten.

Dhr. Stayen (Stadspartij):

- Vindt het verkeerd dat de Lelylijn niet wordt ingepland en dat de westelijke ringweg niet wordt meegenomen.
- Het is zinloos en gevaarlijk van de gehele stad een 30 km-zone te maken.
- Denkrichting 4 maakt van de ringwegen een stadsweg. Denkrichting 3 maakt van de diepenring een chaos.
- De fractie kiest voor een combinatie van de denkrichtingen 1 en 2, echter zonder de 30 km-zone binnen de ring.
- Gerrit Krolbrug, Korreweg, Oosterhamriktracé: de getrokken conclusies zijn erg voorbarig. De Stadspartij is tegen een Oosterhamriktracé voor doorgaand autoverkeer. Eerst moet de volledige scope van dit plan duidelijk zijn. Anders is dit een onomkeerbaar gegeven. De busbaanbrug is essentieel.
- Openbaar vervoer: er komen meer hubs tussen dorpen en stad. Hoe komen de mensen bij de hubs? Een vraagafhankelijk systeem is noodzakelijk.
- Waarom staat er niets over een pendelbus vanaf de Grote Markt?
- De fractie staat achter het instellen van een emissievrije zone voor de bevoorrading van de bedrijventra. Dit moet goed worden voorbereid.

Dhr. Ubbens (CDA):

- Ziet dat maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat infrastructuur een te groot beslag op de openbare ruimte legt.
- Vindt het goed dat samengewerkt wordt met provincie en omliggende gemeenten.

- Ziet meer in ‘de doorwaadbare stad’ dan in de circulatiemodellen. Is er wel geld genoeg voor de invoering van de vele 30 km-zones?
- De vraag is of de zes hoofdprincipes de raad verder helpen. De principes spreken elkaar tegen.
- De concept OV-visie bevat geen keuzes. De gemeente moet duidelijk zeggen dat gekozen wordt voor HOV, de drukkere lijnen en een minder fijnmazig netwerk. Dat gaat dus ten koste van een bepaalde doelgroep.

Dhr. Arnold (ChristenUnie):

- Vindt de denkrichting ‘doorwaadbare stad’ met lokale impulsen goed. Een eerste concrete uitwerking kan aan de bewoners worden getoond.
- Oosterhamriktracé voor auto’s: de fractie is er geen voorstander van. Nut en noodzaak zijn niet aangetoond en staan niet als een paal boven water zoals sommigen beweren.
- Een goede fietsverbinding is nodig vanuit P+R Kardingse. De fractie gaat voor de beste brug die mogelijk is bij de Korreweg.
- De buslijnen: de aanvulling met hubs met goede verblijfskwaliteit is noodzakelijk. De aansluiting van het doelgroepenvervoer op de Q-linkbussen is noodzakelijk.

Mw. De Wrede (PvdD):

- Is het eens met de opmerking van dhr. Koks over de prognoses.
- Staat van harte achter de plannen voor een emissievrije zone, voor meer openbaar vervoer, meer fietszones en meer 30 km-zones en is voor de realisatie van de Lelylaan.
- Het is terecht dat het verkeer uit de wijken direct de snelweg op moet gaan.
- Oosterhamrikzone: de fractie is geen voorstander van een autoroute vanaf de ring over het Oosterhamriktracé.

Dhr. Bosch (Student en Stad):

- Ziet geen fundamentele meningsverschillen met het college en hoopt dat de uitgewerkte plannen snel naar de raad komen.
- Sluit aan bij de opmerkingen van het CDA over de visie openbaar vervoer.

Dhr. Mellies (100% Groningen):

- Geeft de voorkeur aan de denkrichting ‘de doorwaadbare stad’.
- De betrokkenheid van de raad moet wel worden gegarandeerd.

De voorzitter:

- Stelt na enige discussie vast dat de raad graag begin 2020 verder wil debatteren en dat de wethouder nu kan volstaan met op vooral de insprekers te reageren. Voor het volgende debat kan het college eventueel nog reageren.

Wethouder Broeksma:

- Zegt dat dit een eerste analyse op systeemniveau is.
- De twee documenten zijn het vertrekpunt voor discussie met de stad en de regio en ook met de minister. Dit gaat op niet al te lange termijn gebeuren.
- De samenhang bevindt zich op meerdere terreinen: tussen vermindering autoverkeer en toename openbaar vervoer en fietsgebruik en tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening.
- Het Oosterhamriktracé: de vier denkrichtingen zijn met en zonder het Oosterhamriktracé doorgerekend. De vraag of een of andere vorm van een Oosterhamriktracé er moet komen, wordt later beantwoord. Er komt een nadere studie en een nadere discussie.
- Het nader uitwerken van de denkrichtingen: naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen zullen in ieder geval denkrichting 2 en denkrichting 4 nader worden uitgewerkt, al dan niet met lokale oplossingen.
- Inbreng Fietsersbond: de wethouder wil graag gebruikmaken van de expertise.
- Paddepoelsterbrug: voor de definitieve brug worden drie varianten bekeken waaronder de standaardvariant geen brug. De wethouder is voor een nieuwe brug.
- Gerrit Krolbrug: de raad bepaalt het alternatief voor deze brug.
- De Lelylijn: het college is blij dat de minister een onderzoek instelt.

De voorzitter:

- Stelt na enige discussie vast dat een kleine groep raadsleden uit de commissie een voorstel maakt voor de verdere discussie. Er wordt rekening gehouden met de planning die het college voor ogen heeft voor de discussie met stad en regio en met de stakeholders.

De voorzitter sluit de vergadering om 19.35 uur.