

Meerjarenprogramma's Stadsontwikkeling 2021-2024, hst 4 Verkeer en Vervoer (raadsvoorstel 9-12-20)

Voorzitter: R. Bolle (CDA)

Aanwezig: de dames I. Jacobs-Setz (VVD), T. Moorlag (ChristenUnie) en de heren W.B. Leemhuis (GroenLinks), H.E.H. van Niejenhuis (PvdA), T. Rustebiel (D66), W.H. Koks (SP), W.I. Pechler (PvdD), H.P. Ubbens (CDA), V. Huisman (100% Groningen), R. Stayen (Stadspartij), S. Bosch (Student & Stad), T. Haaima (PVV)

College: de heer P.E. Broeksma (GroenLinks)

Namens de griffie: W. Meijer

00:10:32

Voorzitter: Goedenavond allemaal en welkom bij deze meningsvormde sessie over het meerjarenprogramma Verkeer en vervoer, daar gaan we mee beginnen. Hierna hebben we stadsontwikkeling nog. Dit was in eerste instantie als een raadsvoorstel ter besluitvorming aan de raad voorgesteld en vanmiddag heeft het presidium besloten om dat als collegebrief te doen. We hoeven als raad niet meer te besluiten. Er is nog wel een mogelijkheid om een motie in te dienen, als daar behoefte aan is. Het is één van de zes sessies over dit document. Vorige week hebben we een beeldvormende sessie gehad waarin technische vragen gesteld hadden kunnen worden en zijn gesteld. Dat geeft nu hopelijk ruimte om hier het politieke debat of politiek vragen te stellen. Dat gaan we in één keer doen. Daarvoor heeft iedereen vier minuten. Iedereen, behalve de heer Broeksma, want die heeft vijftien minuten voor de beantwoording. We hebben een uur en een kwartier, dus we moeten dat ook redelijk strak en streng, voorzitten. Vier minuten, meneer Leemhuis. Dat gaat u inderdaad, denk ik ook dat het u gaat lukken, maar ik ga dat proberen, om u in toom te houden. Wie van de fracties? De heer Pechler namens Partij voor de Dieren.

00:11:51

De Heer: Pechler: Ja, dank Voorzitter. Als ik het lijstje met hoogtepunten lees van de plannen voor de komende jaren, word ik toch wel een beetje enthousiast. Veel plannen waar we als Partij voor de Dieren volledig achter kunnen staan. Meer en meer doorgaande treinverbindingen, meer ruimte voor de fiets, een vernieuwd hoofdstation, emissie vrije stad logistiek, voorbeelden van de broodnodige duurzame mobiliteit van de toekomst. Het zijn natuurlijk bekende plannen en weinig nieuws onder de zon, maar toch is het goed om er even stil bij te staan. Helaas is het OV momenteel alleen voor essentiële reizen, anders had ik die extra sneltrein naar Leeuwarden ook al bewonderd. Het is niet alleen prettig, maar ook vooral hoogtijd dat het noorden onderling, beter bereikbaar wordt met het OV. Als ik zie hoeveel partijen de Lelylijn expliciet hebben opgenomen in hun verkiezingsprogramma, durf ik ook daar weer voorzichtig op te hopen. Dan concreet, over enkele zaken: Voor onze mening over Ring Zuid verwijs ik u naar de afgelopen tachtig woordvoeringen over dat onderwerp. Wat betreft Spoorzone, hopen we vooral dat de genoemde opleverdatum van

eind 2023 waargemaakt kan worden. De strakke planning die er eerst lag, loopt al met een jaar uit en we hopen dat het daarbij blijft. Het scheelt in ieder geval dat bij een toekomstige buitendienststelling van het hoofdstation, de treinen kunnen doorrijden tot Europa-Park dankzij de nieuwe keervoorzieningen, aldaar en dat we als we niet al vanaf Assen met de bus hoeven. Alhoewel we tevreden zijn met onze elektrische en waterstofbussen en ook met de huidige balans tussen Guelinckx en wijkbussen, vinden we de genoemde plannen om nog meer bussen uit te wijk en de dorpen te halen, zorgwekkend. We snappen dat lijnen dan sneller worden. Maar, hiermee en bijvoorbeeld ook met de onophoudelijke digitalisering van onze samenleving, wordt het ouderen steeds moeilijker gemaakt om alle veranderingen nog bij te benen en volwaardig mee te doen aan de samenleving. Voorzitter, dan de fiets. De genoemde schaa sprong, die wordt genoemd voor intensief gebruikte routes, is inderdaad nodig. Neem bijvoorbeeld de Korreweg. De beslissing daarover hangt natuurlijk samen met andere projecten, maar we hopen alsnog dat hier snel duidelijkheid over komt, want de huidige fietspaden voldoen echt niet meer aan de vraag. Ook de upgrade van fietsroutes naar Helpman zien we graag tegemoet. Sowieso is het zuiden van de stad minder goed bereikbaar op de fiets, dan het noorden. Van het centrum naar Corpus of Helpman, ontkom je met de Paterwoltseweg en Verlengde Hereweg, bijna niet aan een handvol stoplichten, terwijl je van het centrum naar de Hunze of de Beijum geen enkel stoplicht tegen hoeft te komen.

00:13:54

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer Leemhuis.

00:13:56

De Heer: Leemhuis: Ik had wel even willen wachten tot het laatste zinnetje, maar is het niet zo dat ondanks het feit dat u niet voor de aanpak van de Zuidelijke Ringweg bent geweest, dat als straks de Zuiderringweg klaar is, de Verlengde Hereweg juist een veel rustigere autostraat wordt en dat we daar juist, een grote kans hebben om precies dat te bereiken wat u wil: Een betere fietsverbinding tussen Helpman en het centrum.

00:14:17

De Heer: Pechler: Dank voor deze vraag. Daar kan ik eigenlijk haast op antwoorden, dat elk nadeel ook zijn voordeel, heeft. Te lezen valt tevens, dat het college aan de slag gaat met het opstellen van een deelmobiliteit strategie, die bijdraagt naar duurzaam vervoer dat minder ruimte inneemt. In dat kader wil ik toch nog even terugkomen op de deelscooters. In de apps is te zien dat de beperking van het aantal scooters en parkeerplaatsen inmiddels al voor een groot deel is ingegaan. En om voor mijn eigen wijk te spreken is er sindsdien amper nog een scooter te vinden in Beijum. Het is zo, dat de ritten vooralsnog met name ten koste van de benenwagens en de fiets gingen, maar aangezien in andere steden die ontwikkeling in scooters in plaats van auto's pas later op gang kwam, uit mijn fractie nogmaals te zorgen, dat we dit proces te vroeg hebben afgekapt. Als Partij voor de Dieren willen we natuurlijk ook nog even inzoomen op de infrastructuur voor wilde dieren. En daar, liggen er ook mooie plannen in het verschiet. De uitvoering van het Kardings Ontzet bijvoorbeeld, dat Kardinge helemaal met het 't Roegwold verbindt. Daar zullen de reeën blij mee zijn. Ook naar de nieuwe ecologische verbinding bij de Meerweg voor onder andere vrolijk zwemmende otters, kijken we reikhalzend naar uit. Laten we er echter wel voor blijven waken, om andere waardevolle verbindingen voor dieren op te breken. Ook al verdwijnt zo een ecologische

verbinding slechts tijdelijk. Een goede vliegroute voor vleermuizen of een groene bomenstrook voor vogels en insecten, is niet direct naar herplant hersteld, dat duurt jaren. Vandaar ook tijdens dit MJP verkeer en vervoer onze bekende oproep, om bestaand groen, als niet compensabel te waarderen. Wat betreft de financiële aandachtspunten zien we veel toekomstmuziek zonder dekking. Wat is de denkrichting van het college zelf hierover? Wat ons betreft houden we na de Westelijke Ring even op met grote ingrijpende bouwprojecten en komt dat Oosterhamrik, dus eerst niet. Tenslotte wil ik weer eens aandacht vragen voor de visuele toegankelijkheid van de stukken. De tekst op de plattegrond met alle plannen is slecht te lezen. Het zou fijn zijn, als het contrast met de achtergrond in de toekomst groter is. Dank u wel.

00:16:04

Voorzitter: Dank u wel, de heer Pecher. De heer Koks namens de SP.

00:16:08

De Heer: Koks: Ja, dank u wel Voorzitter. Ik heb het niet afgestemd met mijn buurman, maar ik ga het helemaal hebben over de zuidelijke ringweg. Dat de zuidelijke ringweg de gemoederen bezig houdt in Stad en Ommeland, mag helder zijn. Je hoeft maar een blik te werpen op de lokale media van de laatste maanden. Zelfs de Tweede Kamer bemoeit zich ermee, gezien de CDA SP motie die de minister oproept aan de slag te gaan met het financiële moeras. Jarenlange vertraging, forse financiële tekorten, stakende aannemer en overlast van de omwonenden voor zo langzamerhand het hele tracé. Van de zestien pagina's verkeer en vervoer, oftewel achthonderdachtenveertig regels, worden er welgeteld eenentwintig regels besteed aan de zuidelijke ringweg, die toch voor veel stadjes een belangrijke kwestie is.

00:16:55

Voorzitter: De heer Leemhuis, heeft een vraag voor u.

00:16:58

De Heer: Leemhuis: Had de heer Koks dat dan niet als een motivatie kunnen zien, om het eens één keertje niet, over die zuidelijke ringweg te hebben en het juist wél over al die andere projecten? Dan zou ik toch zeggen: Kies de strategie van de heer Pechler, de volgende keer.

00:17:09

De Heer: Koks: Meneer Leemhuis, als u ook uw wijsgeren kent, net zoals mijn buurman, dan weet u dat één druppel op een warmere plaat, uiteindelijk ervoor zorgt dat de plaat barst. Dus vandaar: Ik houd vol, nog een jaartje meneer Leemhuis. Geen woord over de lawaai overlast, gezondheidsrisico's en woningschade die bewoners wordt aangedaan en hoe die te voorkomen. Niets over de Buitenhof, de Zaaier, de Paterswoldseweg, de Grunobuurt, Laanhuizen, Corpus en Oranjehof of de De Weijert. Zelfs niet, over het positieve punt van het Stil Asfalt bij Hoogkerk.

00:17:45

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer Rustebiel.

00:17:52

De Heer: Rustebiel: Ja, dank u wel Voorzitter. Ik heb thuis, achthonderdduizend pagina's

zuidelijke ringweg liggen, waar dit soort dingen allemaal in staan. Die wil ik u met plezier toesturen, zodat u die tot zich kan nemen.

00:18:01

De Heer: Koks: Als u die achthonderdduizend pagina's ook eens een keertje wat mee doet richting de bewoners, dan hebben die achthonderdduizend pagina's ook nog eens een keertje, nut. Voorzitter, wat is de rode draad in deze overlast voorstellen? Een gebrek aan communicatie? Wat ruimer opgevat dan alleen een berichtje op een website of op een foldertje? Je plannen voorleggen aan de betrokkenen, hun reactie vernemen, kijken wat met wensen gedaan kan worden en dan, terugkoppeling. Dat je niet je inleeft in de gevolgen zoals bewoners die beschrijven en van daaruit in oplossingen probeert te denken. Dan krijg je ook een beetje begrip, dat de bouw van een verkeersweg door de stad met hinder in overlast gepaard gaat. De Combinatie Herepoort is doof, walst op autistische wijze door buurten heen en geeft uitsluitend het eigen belang voor ogen. Het project Bewoners Toezichthouders slaat keer op keer, de plank mis. Hoe kan het dat langs het hele tracé bewoners op hun achterste benen staan en zich gepiepeld weten door de aannemer en in de steek gelaten voelen door de gemeente? Ja, zegt dan de wethouder. Moeilijk hoor, zo een snelweg door de stad. Lastig die vertraging met drie jaar. En ja, waar gehakt wordt, vallen spaanders. Wie is eigenlijk, de baas in onze stad?

00:19:20

De Heer: Leemhuis: Ja meneer, ik had een vraag aan de heer Koks, inderdaad. Ik snap heel goed welke dingen de heer Koks hier wil noemen en wat ook echt belangrijk is, maar het is toch wel een beetje langerzamerhand, boter op het hoofd. De partij van de heer Koks heeft gewoon het hele project van de zuidelijke ringweg van A tot Z gesteund, om die door Groningen aangelegd te krijgen, in alle gremia goedgekeurd. Het hoort er ook een beetje bij, dat als er gebouwd wordt dat er problemen zijn. er dan wel een beetje de Grijsoord. Kan de heer Koks daar even op reflecteren, over zijn eigen rol?

00:19:58

De Heer: Koks: Dat verhaal over waar gehakt wordt, vallen spaanders. Dat is nou juist waar onze partij tegen ageert. Je moet die bewoners en hun overlast, moet je serieus nemen en kijken wat je daaraan kunt doen. Je moet pro-actief als gemeentebestuur verantwoordelijk zijn voor het welzijn van je inwoners. Je moet naar bewoners toe, er wat van zien te bakken. Natuurlijk, wij hebben voorstellen die zijn ingestemd met die zuidelijke ringweg, dat vinden we een verbetering voor de hele stad, maar de manier waarop het gaat, dat vinden we stuitend, gezien alle reacties en dan heb ik het nog niet eens over de financiële debacle. En meneer Leemhuis, we doen wel degelijk het één en ander. Tot aan de Tweede Kamer aantoe, hebben we onlangs twee moties ingediend, die zowel voor de Gerrit Krolbrug en de Paddepoelsterbrug, als voor die zuidelijke ringweg, effect hebben.

00:20:42

Voorzitter: Dank u wel meneer Koks, u bent door uw tijd heen.

00:20:44

De Heer: Koks: Dacht ik al. Ik heb mijn verhaal verteld, dank u wel.

00:20:49

Voorzitter: De heer Van Niejenhuis namens de Partij van de Arbeid.

00:20:52

De Heer: Van Niejenhuis: Dank u wel, Voorzitter. Ik ga het niet over de Ring Zuid hebben. In de meerjarenprogramma's worden de belangrijkste thema's voor de ontwikkeling van de stad in onze gemeente overzichtelijk neergezet en ook heel compleet. Ik heb daar vanochtend al even complimenten voor gemaakt en dat doe ik ook voor dit hoofdstuk. Het is leesbaar, helder en legt wat mij betreft, de goede verbindingen. Vijf licht kritische opmerkingen dan wel, vraag aan het college. De PvdA vindt dat mobiliteit een sturend element moet zijn in de ruimtelijke en programmatische ontwikkeling van onze stad. Zie ook de vragen die wij daar samen met D66 en GroenLinks over stelden. Op basis van een netwerk in de intensiteit van verkeer kan een keuze worden gemaakt, wat en waar te plannen. Het college noemt dat in dit MJP ook het transport oriented development, maar komt eigenlijk niet verder dan het welbekende voorbeeld van hele hoge gebouwen bij stations. Daar valt volgens ons, veel meer uit te halen. Neem OV als basis bij een nieuwe stadsbrug aanleggen, vervolgens fiets, dan voetganger en dan auto. Voorzitter, zou er ook niet op die manier kunnen worden gekeken naar de spreiding van voorzieningen? We lezen in het eerste hoofdstuk van dit MJP, dat het college voornemens is om uitgebreide voorzieningenscan te maken. Welke voorzieningen horen bij een stad van tweehonderdvijftigduizend inwoners? Zou je dan ook niet het element van verkeer, daarin mee moeten nemen? Dus welke verkeerseffecten hebben voorzieningen, op welke plekken? Graag een reactie van het college daarop. Voorzitter, deze zomer vroeg mijn partij aandacht voor de Lodewijkstraat. U weet wel, die plek waar een woonerf en een hoofdfietsroute, samenkomen. Goed dat de fietsbereikbaarheid van het Europapark zou moeten worden verbeterd, zoals we lezen in dit stuk. Kan de wethouder ons ook toezeggen, dat hierbij zal worden gekeken naar eventuele negatieve effecten voor de Lodewijkstraat?

00:22:26

Voorzitter: Meneer Van Niejenhuis, u heeft een vraag van de heer Ubbens.

00:22:31

De Heer: Ubbens: Ja dank, Voorzitter. Één stukje terug over de als ware OV en fietsinfrastructuur als leidend bij uitleggebieden. Over welke uitleggebieden heeft de heer Van Niejenhuis het dan nu nog? Want, ik heb het idee dat het qua grootschalige uitleggebieden wel een beetje op is, op dit moment. Maar, misschien zie ik dat fout.

00:22:52

De Heer: Van Niejenhuis: Ja, dat denk ik wel. Het is nog lang niet op, want de huidige uitleggebieden die wij hebben, die kunnen niet de volledige groei van de stad Groningen de komende twintig jaar accommoderen. Dat kan ik u wel beloven. Daarnaast gaat het niet alleen om die uitleglocaties, maar ook over onder andere die voorzieningenscan.

00:23:08

De Heer: Ubbens: Voorzitter?

00:23:10

Voorzitter: Meneer Ubbens.

00:23:11

De Heer: Ubbens: Ja, waar heeft u het dan over? Ik heb het idee, dat dat grotendeels wél kan lukken. SuikerUnie, De Held 3, Meerstad, daar hebben we een hele grote uitbreiding. Wilt u

dan het hele concept van Meerstad, of het tweede gedeelte van Meerstad anders gaan ontwikkelen? Bedoelt u dat?

00:23:28

De Heer: Van Niejenhuis: Nee, helemaal niet. Nog een keer, hetzelfde antwoord. Dan nog even over een politieke bak met bieten. Gaat het niet wat ver, om het bietenverkeer helemaal van de bestaande routes te weren? PvdA is geen voorstander van zomaar aanleggen van nieuwe asfalt verbindingen speciaal voor bietentransport. Daarover lezen wij wel wat op pagina tweeënvijftig. Wij zouden voorstander zijn van digitalisering. Dat noemt het college zelf ook in het stuk waarbij de wegen slimmer worden ingezet en intensiever kunnen worden gebruikt. Zou de wethouder daar ook iets in zien? Graag een reactie daarop. Dan nog even, iets over veel ongevallen met fietsers.

00:24:01

Voorzitter: De heer Leemhuis heeft nog een vraag over de bieten.

00:24:03

De Heer: Leemhuis: Ik moest even denken: Gedigitaliseerde bieten, daar ben ik heel erg benieuwd naar, maar dat is niet mijn vraag. De vraag is eigenlijk: Zou het niet ook zo kunnen zijn, dat we zeggen: De bieten moeten op een andere plek verwerkt worden, zodat die als pulp over lopende banden vanuit Westpoort, bijvoorbeeld naar de fabriek kunnen. Dan hebben we op de binnenstedelijke gebieden helemaal geen last meer, ervan.

00:24:27

Voorzitter: De heer Van Niejenhuis.

00:24:28

De Heer: Van Niejenhuis: Nee, zoals ik zei zijn wij geen voorstander van meer asfalt aanleggen en helemaal niet specifiek dáárvoor, maar andere oplossingen lijkt ons heel interessant. Nog even snel twee punten maken, als het mag Voorzitter. Er zijn relatief veel ongevallen met fietsers, lezen we in de stukken. Dat verbaast ons niet, want we fietsen hier verschrikkelijk veel. Het komt door de toenemende snelheid, er zijn massaverschillen op het fietspad. We hebben daar samen met ChristenUnie al een paar keer aandacht voor gevraagd en tijdens een technische sessie was de reactie: Dat pakken we op, op het moment dat we bijvoorbeeld ook een riool moeten gaan aanpakken. Zie ook het voorbeeld van de Peizerweg. PvdA wil eigenlijk meer urgentie voor de veiligheid van fietsers. Iedere fietser moet ongeacht zijn snelheid veilig kunnen fietsen. Mogen wij er van uitgaan dat dit wordt opgepakt door het college, of krijgt het later in de mobiliteitsvisie dit jaar, nog een plek? Heel graag reactie van het college. Tot slot lijkt het ons leuk om vooruitlopend op die mobiliteitsvisie die ik net noemde, alvast eens even te praten over OV oplossingen, die het knellende businfarct in de stad zouden kunnen oplossen? Daar lezen we eigenlijk nog vrij weinig over in het MJP. Wordt het niet hoog tijd, dat we nieuwe verbindingen gaan onderzoeken die grote OV knooppunten verbinden met grote werkgevers? Denk bijvoorbeeld concreet, aan een hele snelle en betrouwbare verbinding van het EuropaPark, naar het UMC, naar Zernike. Dank u wel, Voorzitter.

00:25:40

Voorzitter: Helaas de heer Koks, de heer Van Niejenhuis is over zijn tijd heen. Wie mag ik dan het woord geven? De heer Leemhuis namens GroenLinks.

00:25:50

De Heer: Leemhuis: Dank u wel, Voorzitter. Veel lopende zaken staan duidelijk vermeld in het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer, dus daar zou ik niet teveel op in willen gaan, daar spreken we ook al genoeg over. Waar ik het over wil hebben is de scheve verhouding in de ruimteverdeling als het gaat om verkeer, want waar auto's in de gemeente voor nog geen kwart van de verplaatsingen wordt gebruikt, ligt de ruimtebeslag ervan, ruim boven de helft van de openbare ruimte, of ze nu rijden of stilstaan. Omgekeerd, is de fiets goed voor de helft van de bewegingen, maar is daarvoor echt veel minder ruimte voor gereserveerd. Dat is een scheefgroei waar GroenLinks wat aan wil doen. En ook bijvoorbeeld in deze raadsperiode medeverantwoordelijk is voor het proberen daar wat aan te doen. We willen graag dat mensen minder en anders mobiel zijn en daarbij meer lopen en fietsen. Dan moeten we ook nog steeds blijven kijken naar meer ruimte voor lopen en fietsen, naast voor groen verblijven en spelen. Dat is wat we willen, dat herwinnen van die openbare ruimte. Sommigen doen daar soms wat smalend over, maar in mijn ogen en in de ogen van mijn fractie, is dat juist iets, wat harde noodzaak is, want als de Tolbrug wordt gedaan over bijvoorbeeld teveel met name geparkeerde fietsen, dan zeg ik: Raad je de koekoek. Het is het belangrijkste vervoersmiddel waar we nog steeds beduidend minder ruimte voor reserveren voor het minst belangrijke verkeer vervoersmiddel binnen de bebouwde kom. In verhouding realiseren we daar weinig ruimte voor. Geen wonder dat het dan ook knelt en misgaat. Daarom zijn we ook zo blij met de toename aan het aantal maatregelen voor de fiets. De fietsen parkeren, de Grote Markt natuurlijk, de fietsenstalling en het aanpakken van fietsroutes naar de stad en ook binnen de stad. Daarom wil mijn fractie wel graag vragen, om vooral ook te kijken of die basis op orde is en op orde blijft. Zoek naar manieren waarop mensen op rustige routes kunnen fietsen, kijken of er straten zijn die nu nog eenrichting zijn voor fietsen, tóch tweerichting kunt maken, voldoende opstelplekken voor stoplichten, doorsteekjes. Daar waren we tot nu toe heel veel hebben gekeken naar wat grotere projecten voor de fiets, zou ik het college willen oproepen: Kijk vooral ook naar die basis. Naar die dingen die we misschien de afgelopen jaren minder hebben aangepakt. Daar zouden wij graag mee aan de slag willen gaan. Ook een ander onderwerp roept mijn fractie het college op, om ook te kijken naar luchtkwaliteit en geluidsoverlast als gevolg van verkeer. Want de lucht is in Groningen nog steeds best goed, dat weten we en zijn daar blij mee. Maar het is nu ook al zo, dat bij belangrijke verkeersassen in Groningen, ook de luchtkwaliteit soms al boven de WHO norm uitkomt. Wij zijn heel blij met de inzet van het college op deelmobiliteit die aan gaat komen en wij roepen het college ook aan om te kijken of je dat echt heel praktisch vanaf de basis kunt met mensen in de buurt, in hun straat. Ga met ze in gesprek, maak er een soort van Tupperware party over mobiliteit van en neem daarbij ook vooral de aanpak van Groningen bereikbaar als model, zoals zij nu met werkgevers omgaan en het zoeken naar andere mobiliteit dan alleen maar de auto.

00:29:16

Voorzitter: De heer Koks heeft een vraag voor u.

00:29:22

De Heer: Koks: Ik dacht dat dat nog uit mijn jeugd stamde, maar begrijp dat de heer Leemhuis er nog herinneringen aan heeft. Mijn vraag is: U schetst een wijze waarop bewoners betrokken moeten worden bij zaken in hun wijk. Kunt u mij ook uitleggen hoe het

kan, dat bij de zuidelijke ringweg minstens in vier wijken/buurtten het betrekken van die bewoners niet goed gaat, terwijl u via Tupperware, dat in andere wijken wel denkt te bereiken? Hoe kan het dat daar, de mensen op hun achterste benen staan? Wat gaat daar fout?

00:29:53

Voorzitter: Die vraag is helder. De heer Leemhuis.

00:29:54

De Heer: Leemhuis: Ik had eigenlijk gehoopt, op deze vraag. Dat vind ik heel fijn, want even los van de inzet die de heer Koks en zijn partij heeft, om met mensen te spreken over wat er speelt rondom de zuidelijke ring, dat is precies dat contract waar u ook voor bent geweest. Dat is precies waarom wij, omdat wij een consortium heel veel ruimte hebben gegeven om zelf die plannings te maken, dat het college en dat de aanpak Ring Zuid daar veel minder invloed op heeft, dan u gewild zou hebben. Dat wist u, toen u in voorjaar 2014 instemde met dit contract. Het is een klein beetje wel flauw dat de heer Koks en de SP eerst ervoor heeft gekozen om voor dit contract en voor dit plan te stemmen, daarbij wetend dat dit het onderdeel is en vervolgens een college dat enigszins met de handen op de rug zit om dit contract, te zeggen: U heeft het verkeerd gedaan. Kijk ook even naar uw eigen rol, meneer Koks.

00:30:54

Voorzitter: Had ik u het woord gegeven? Dat dacht ik niet, inderdaad. Dit gaat alleen maar over de ringweg. De heer Leemhuis heeft uitgebreid antwoord gegeven op uw vraag over participatie en het betrekken van bewoners. U vindt het misschien geen goed antwoord, dat is een ander verhaal. Inmiddels is de heer Leemhuis danig door zijn tijd heen. Als het echt over het meerjarenplan zou gaan, dan zou ik de discussie nog wel even willen laten lopen, maar dat is niet het geval. Nog een afsluitende opmerking van de heer Leemhuis.

00:31:20

De Heer: Leemhuis: Ik heb natuurlijk nog een veelheid aan dingen die ik zou willen zeggen, daar ga ik het dan maar even bij laten, dan ben ik eens een keertje enigszins, binnen de tijd en heb ik vooral mijn tijd aan fietsen en het belang daarvan en een aantal oproepen op dat vlak, na het college gehouden.

00:31:34

Voorzitter: Ik ben echt zo benieuwd naar de definitie, enigszins binnen de tijd van de heer Leemhuis.

00:31:39

De Heer: Leemhuis: De tijd die je kreeg, dat is binnen de tijd.

00:31:42

Voorzitter: Precies, dit is inderdaad mijn eigen schuld. Ik hoor het vaker. Wie van de commissie? Mevrouw Moorlag, namens de ChristenUnie.

00:31:51

Mevrouw: Moorlag: Ja, dank u wel Voorzitter. Het meerjarenprogramma dat voor ons ligt, laat mooie zaken zien waar het college aankomend jaar mee bezig wil, betreft mobiliteit. We zijn erg benieuwd naar de uitwerking van de mobiliteitsvisie. We zijn goed te spreken over

de rol die de fietser hierin lijkt te krijgen. Zoals de Partij van de Arbeid ook al zei tijdens de beeldvormende sessie, kregen we te horen dat er meer ruimte komt voor de kwetsbare fietser, hetgeen de ChristenUnie van groot belang vindt nu er steeds meer snellere en bredere fietsers in het straatbeeld verschijnen. We zijn positief te spreken over de eerste ideeën die hierover zijn, maar zien hier graag ook nog een concretere uitwerking. Om even bij de kwetsbare inwoners te blijven: We zien dat er in het meerjarenprogramma expliciet wordt gezegd dat er alternatieven voor handen moeten zijn voor de minder zelfstandige reiziger in het OV nu de bussen minder door de wijken zullen meanderen. We vindt het een goede zaak dat dit zo stevig wordt aangezet en we zijn benieuwd naar de alternatieven waar het college mee komt. Verder lezen we dat er voor auto's snelle inpridders moeten, zijn vanuit de wijken naar de ring. We willen hier nogmaals benoemen, dat we hopen dat we nu niet uitspreken dat het Oosterhamriktracé er zeker moet komen. We wachten hier graag de mobiliteitsvisie en de cijfers die het verkeersmodel hierover gaat laten zien, af. Het college is van plan een strategie op te zetten voor deelmobiliteit. Hier zijn we erg enthousiast over. We denken dat hier nog veel kansen liggen in het herwinnen van openbare ruimte. Meer deelfietsen zouden de bezoekers kunnen stimuleren de auto sneller op een P en R terrein te parkeren en meer deelauto's zouden inwoners kunnen stimuleren en minder snel een auto of een tweede auto aan te schaffen, of deze weg te doen. Helemaal ook nu thuiswerken meer normaal is geworden en mensen waarschijnlijk in de toekomst gedeeltelijk thuis en gedeeltelijk buitenshuis zullen werken. Dat was het, Voorzitter.

00:33:51

Voorzitter: De heer Leemhuis heeft nog een vraag voor u.

00:33:53

De Heer: Leemhuis: Ik ga even een heel stukje terug. In een woordvoering, daar zei mevrouw Moorlag: Meer ruimte voor de kwetsbare fietser. Dat ondersteun ik. Dat is ook de de strekking van mijn woordvoering net. Maar ik ben wel benieuwd, hoe de ChristenUnie dat ziet. Betekent dat dan niet eigenlijk ook: Minder ruimte voor die mobiliteit die tot meer kwetsuren leidt? Oftewel, is dat een Zero-Sum Game, of is dat, als er meer ruimte moet zijn voor de kwetsbare fietser? Heeft dat dan ook gevolgen voor de andere ruimte, voor andere mobiliteit?

00:34:25

Voorzitter: Mevrouw Moorlag.

00:34:26

Mevrouw: Moorlag: Dank u wel, Voorzitter. Wat wij zien is dat je als je auto's langzamer laat rijden, dertig kilometer per uur, dat je dan de weg kan laten delen met snellere fietsers en dat de kwetsbaardere fietsers dan, aan de zijkant op een fietspad daarnaast zouden kunnen fietsen. Daar zitten wij aan te denken.

00:34:45

Voorzitter: Dank u wel. De heer Staijen, namens de Stadpartij.

00:34:53

De Heer: Staijen: Dank u, Voorzitter. Wat de meesten vandaag presenteerden en JP's zijn vooral, een blik naar de toekomst. Maar deze, het verkeer vervoer is toch grotendeels een opsomming van al veel lopende projecten. Het verkeer in de stad is voor zeventig procent

lopend en fietsend, maar verkeer naar en van de stad, is voor negentig procent een auto. Al die auto's moet je ergens kwijt kunnen. Het parkeren in de openbare ruimte, of op eigen terrein. De Stadspartij hoopt dat ook deze verhouding zeventig procent, negentig procent, ook duidelijk te merken is straks, in een nieuwe mobiliteitsvisie. Want in alle lopende projecten komt dit niet echt naar voren. Wij denken hier dus duidelijk anders dan GroenLinks over. Dan Voorzitter, de werkzaamheden aan Ring Zuid, daar is al een hoop over gezegd. Ze gaan min of meer door, maar een definitieve oplossing voor de vooral financiële problemen, is er nog steeds niet.

00:35:48

Voorzitter: Meneer Staijen, u heeft een vraag van de heer Leemhuis.

00:35:51

De Heer: Leemhuis: Nog even terug naar het vorige punt. Ik ben het helemaal met de heer Staijen eens. We zullen niet van de ene dag op de ander, al het verkeer uit de Ommelanden, uit de provincie, van de auto op de fiets krijgen, dus daar moet een oplossing voor zijn. Maar laat ik wel deze vraag stellen aan de heer Staijen: Stelt de heer Staijen nu voor dat we veel meer parkeerplaatsen in de stad creëren, zodat die auto's helemaal de stad in kunnen? En waar denkt de heer Staijen die ruimte dan te vinden, als dat zo is?

00:36:17

Voorzitter: De heer Staijen.

00:36:19

De Heer: Staijen: Ik denk dat dat precies lijnrecht tegenover is van wat ik eigenlijk wil. Ik wil niet veel meer parkeerplaatsen creëren. Ik wil ook niet, dat er veel meer parkeerplaatsen verdwijnen. Dus, houdt ongeveer de juiste verhoudingen aan. Die auto, die blijft van en naar de stad, dat wordt nooit een fiets. Maar met de P en R terreinen kom je een heel eind, mits daar een enorm goede verbinding met midden van de stad is.

00:36:47

Voorzitter: De heer Van Niejenhuis heeft ook nog een vraag voor u.

00:36:52

De Heer: Van Niejenhuis: Ik ben benieuwd hoe meneer Staijen je aankijkt tegen de ontwikkeling van de Speed Pedelec en de steeds grotere afstand die mensen afleggen. Zou dat niet echt een Game Changer kunnen zijn, wat dit betreft?

00:37:01

Voorzitter: De heer Staijen.

00:37:02

De Heer: Staijen: Er zijn natuurlijk mensen die op een Speed Pedelec erg grote afstanden afleggen. Maar juist dat ding vind ik ook aan de andere kant, erg gevaarlijk. Er zijn ook heel veel mensen, die gewoon te oud zijn, of niet sterk genoeg zijn, om op zo een ding te gaan zitten. Je moet ook voor die groepen mensen verkeersmogelijkheden hebben, dat is bijna altijd, zeker vanuit de buitengebieden, een auto. De ringweg: Enige geheimhouding. Daar hebben we het vanmiddag ook al over gehad, dat geeft heel weinig vertrouwen in een uiteindelijk goeie afloop van dit toch grote project. Voorlopig zijn het vooral de overlast veroorzaakte vergissingen van de projectorganisatie die continu de boventoon voert zoals

nu weer met een tijdelijk viaduct wat veel herrie maakt en zelfs woningen verwoest. Voorzitter, verkeerstechnisch is de realisering spoorzone nodig, zowel voor de bereikbaarheid van de stad en voor het OV in de stad. De Stadspartij maakt zich zorgen over het nog steeds ontbreken van een fatsoenlijk parkeerplan voor dit gebied, zeker in samenhang met een eventueel nieuw cultuurcentrum daar. We vragen ons ook af, of één extra afrit aan het Emmaviaduct voldoende is om dit totale gebied te ontsluiten. Bij het OV zien we eindelijk aandacht voor een vraag aanvankelijk vervoersysteem van en naar de Hubs in hoofdlijnen. De Stadspartij heeft hier al jaren om gevraagd. Vooral vanuit de dorpen zijn de OV Hubs straks niet meer te bereiken, dus hard nodig. Wel missen wij nog steeds een pendelbusje ter ontsluiting van het centrum. Het staat wel in de LTA, dat is gezegd, maar over een jaar zijn de bussen weg van de Grote Markt en in een LTA kan ik niet rijden, ik heb toch iets anders nodig. De fiets nog een keer: De openbare ruimte, die is van iedereen en dus niet alleen van de fiets. Er zijn bijvoorbeeld ook voetgangers. Auto's, daar hebben we het al over gehad en er komen steeds meer fietsers met brede bakken met hoge snelheden en dat maakt het verkeer, bepaalt niet veiliger. De PvdA had het er net ook over, maar het is niet veilig, ook niet voor de fietsers zelf. Ook niet voor de voetganger, die vaak is aangewezen op hetzelfde deel van de ruimte. Wij willen eigenlijk snel maatregelen. We zien dat dan in tegenstelling tot het splitsend verkeer, meer in het beperken van de maximale snelheidsverschillen van de fietsers onderling.

00:39:24

Voorzitter: Wilt u tot een afronding komen, de heer Staijen?

00:39:28

De Heer: Staijen: Jazeker. De meest urgente knelpunten Voorzitter, qua verkeersveiligheid worden in dit plan aangepakt, maar daarna is het geld op en dat is een zorgelijke situatie. De Stadspartij stelt voor om desnoods een paar prestigeprojecten te schrappen en dat geld te investeren in de veiligheid van de queries deelnemers. Tot slot: Wij zijn heel erg benieuwd naar een nieuwe aangekondigde parkeernormen, want tot nu toe heeft iedere aanpassing van de parkeernormen juist gezorgd voor meer parkeerdruk op de straten. Dank u wel.

00:39:57

Voorzitter: Dank u wel. Wie mag ik dan het woord geven? De heer Haaima, namens de PVV.

00:40:09

De heer: Haaima: Ja, dank je wel Voorzitter. Ik ga het heel kort houden. Eigenlijk zijn we het heel erg eens met de SP wat betreft de zuidelijke ringweg. Nu las ik toevallig vanmiddag in de krant, volgens mij was het in de Gezinsbode, dat de tijdelijke geluidswal bij de geluidsoverlastgevende viaducten zou worden verwijderd. Kan de wethouder aangeven, wat daarvoor terugkomt? Snelheidsbeperkingen? Tevens hebben we in de begroting even gezien dat er in 2021 weer geld gespaard wordt. Dat doet ons deugd, want we hebben er al een paar keer naar gevraagd. Dat was het, dank u wel Voorzitter.

00:40:49

Voorzitter: Dank u wel. De heer Bosch, namens Student en Stad.

00:40:52

De Heer: Bosch: Ja, dank u wel Voorzitter. In dit meerjarenprogramma over verkeer en vervoer staan heel veel dingen, waar we natuurlijk in deze zelfde samenstelling al veel vaker

over hebben gehad. Twee vragen aan het college erover. Heel veel zaken, daar hebben we al veel eerder wat over gezegd. Allereerst, het aanpakken van het verkeersknooppunt in de Eikenlaan, ook al vaker benoemd door ons, is niet opgenomen in dit meerjarenprogramma. Dat is toch eigenlijk raar, want we begrijpen heel goed, dat we even wachten op de mobiliteitsvisie voordat we definitief besluiten over hoe we dit knooppunt gaan oplossen, maar wanneer alle studenten straks weer allemaal naar Zernike mogen, om eindelijk weer in het echt onderwijs te ontvangen, zal dit weer een heel gevaarlijk knooppunt worden. Dat moet linksom of rechtsom, aangepakt worden. Het is toch gek, dat dat niet is opgenomen, dus graag de reactie van de wethouder daarover. Ten tweede: Deelmobiliteit. Echt een manier om ervoor te kunnen zorgen op lange termijn, duurzaam en goed jezelf te vervoeren in een drukke stad. We zetten daar op verschillen manier op in, maar op dit moment loont het nog totaal niet, om deelmobiliteit van een auto, daar een abonnement voor af te sluiten, dat is echt ontzettend duur, terwijl het juist een goed alternatief kan zijn, van zelf een auto kopen, als je dat nodig hebt. Er staat wel dat er een strategie geformuleerd gaat worden, maar nog niet wanneer en is ook niet op de LTA, de lange termijnagenda vermeldt. Vandaar, de vraag aan de wethouder, wanneer we deze kunnen verwachten.

00:42:33

Voorzitter: Dank u wel. De heer Rustebiel, namens D66.

00:42:37

De Heer: Rustebiel: Ja, dank u wel Voorzitter. Deze zomer komt mobiliteitsvisie eraan en dat is een heel erg belangrijke moment voor deze gemeenteraad, ook voor de toekomst van de gemeente, want als we daarin echt belangrijke keuzes gaan maken. We staan nu aan de vooravond daarvan en we zien erg uit naar het moment dat die visie er straks ligt. Vanwege de samenhang met de provinciale mobiliteitsvisie, de verstedelijking strategie, de omgevingsvisie, ontwikkeling in Den Haag en de kabinetsformatie, hebben wij wat schriftelijke vragen gesteld, zodat het college voor ons op een rij kan zetten, hoe de samenhang zit tussen die documenten. We zijn erg benieuwd naar de uitwerking daarvan. Net zoals de PvdA net stelde, vinden wij dat het verkeerssysteem de ruggegraat is voor stedelijke ontwikkeling. En het gaat inderdaad verder dan hoogbouw bij Hubs, wat natuurlijk een goed idee is. Dat mag gewoon wat fundamenteeler zijn. We zijn blij dat het college die richting nu ook lijkt te kiezen. Waar we ook blij mee zijn is dat het college opschrijft dat er een Westflank studie komt. Wij hebben daar meermaals aandacht voor gevraagd. Er komen grote nieuwe woongebieden aan de westkant van de stad. De Helder en Suikerzijde gaat heel veel betekenen voor het verkeerssysteem, dus dat vraagt aparte aandacht. Mijn fractie is benieuwd of die Westflank studie, of dat een apart document is voor onze raad, of dat die straks in die mobiliteitsvisie vervlochten is, als we die straks van de zomer krijgen.

00:43:57

Voorzitter: De heer Koks heeft een vraag voor u.

00:43:59

De Heer: Koks: U heeft net twee punten aangegeven waar u blij van wordt. Zijn er ook punten waar u niet blij van wordt? Bijvoorbeeld hoe het gaat met de zuidelijke ringweg en de overlast die dat veroorzaakt, om als suggestie te doen.

00:44:09

De Heer: Rustebiel: Ik ben bijvoorbeeld niet blij met de overlast. Ik heb met u, daar ook al een paar keer vragen over gesteld. Ik ben niet blij met de vertraging. Ik ben niet blij met de vertraging van de stationsgebied, maar dat lijkt mij wat vanzelfsprekend. Ik wil ze best nog een keer noemen, maar volgens mij hebben we het daar best wel vaak over.

00:44:26

Voorzitter: De heer Koks.

00:44:28

De Heer: Koks: Vanzelfsprekendheden? Ik dacht dat wij hier als raad aan de knoppen zitten van wat er hier in onze stad gebeurt, dus zo vanzelfsprekend is het niet, als u even in het geweer komt, dan is er misschien wel wat aan te doen. Je weet maar nooit.

00:44:39

Voorzitter: De heer Rustebiel.

00:44:40

De Heer: Rustebiel: Nee, het is vanzelfsprekend dat wij daar teleurgesteld over zijn. Ik ga daar niet iedere keer een woordvoering over houden van vier minuten, want volgens mij hebben we het daar al heel vaak over. Daar duidde ik op toen ik zei dat het vanzelfsprekend is. Volgens mij is niemand hier blij met die vertraging en met die overlast. Laten we daar ook geen politiek ding van maken. Het lijkt mij, een vrij unanieme opvatting hier. We zijn benieuwd. Mobiliteitsvisie, aan welke knoppen kunnen wij draaien? Er werd net wel gezegd: De auto kan nooit een fietser worden. Maar dat is natuurlijk niet helemaal waar. De Speed Pedelec is genoemd. De gemiddelde Nederlander woont zo een vijftien kilometer van zijn werk. Dat kan in Groningen iets meer zijn, maar de Speed Pedelec is echt wel een serieuze concurrent voor de auto. Ik denk dat we in Groningen in de stedelijke omgeving ons best moeten doen, om meer mensen te laten fietsen. Daar gaat niet nog tien procent bijkomen. Terwijl die schaa sprong in de verkeersstromen naar de stad toe met de Speed Pedelec, door daarop in te zetten, dat je die sprong misschien nog wel kunt maken, dus wij zien daar wel echte kansen en we zijn blij, dat het college dat ook op opschrijft. De Partij voor de Dieren zei terecht, dat er best wel veel goede noord-zuid fietsroutes zijn in Groningen, maar oost-west kom je langs een aantal grote straten die barrières zijn zoals de Paterwoldseweg en de Herenweg. We zijn benieuwd: Is er behoefte aan oost west routes in de stad, of zijn mensen sowieso meer aangewezen op die noord-zuidverbinding zoals we die toen in de netwerkanalyse hebben aangewezen? We kunnen heel veel onderzoeken, dat gaan we ook doen met de mobiliteitsvisie. Maar wij zouden het college straks ook aanmoedigen als de visie er is, of misschien vooruitlopend daarop, om ook experimenten te gaan doen. In Gent hebben we gezien dat je met tijdelijke inrichting en tijdelijke keuzes, dat je gewoon heel veel kunt leren. Het kost minder tijd, kost minder geld en je kunt bijsturen als het gaande is. Ik zou het college wel het lef gunnen, dat als ze die kansen zien, dat die ook gegrepen worden.

00:46:30

Voorzitter: De heer Koks heeft een vraag.

00:46:31

De Heer: Koks: Die mobiliteitsvisie, heel goed. Maar u heeft ook gelezen net zoals ik, dat er geen budget nog beschikbaar is voor die ingrijpende operatie, die mobiliteitsvisie met zich

meebrengt. Heeft u een flauw idee hoe het niet beperkt moet blijven tot een papieren tijger, maar ook daadwerkelijk wat ervan gemaakt kan worden?

00:46:50

De Heer: Rustebiel: Precies één van die redenen dat wij vorige week schriftelijk vragen hebben gesteld. Wij denken, dat bijvoorbeeld wat Utrecht heeft met een OV koppeling, OV en wonen, een mirt verkenning in gang gezet. Ik denk dat als wij een schaa sprong willen maken mobiliteit, dat wij dat soort trajecten in moeten zetten. En dat is precies wat wij vorige week samen met een aantal andere dingen, samen met de PvdA en GroenLinks aan het college gevraagd hebben. Ik heb nog één laatste vraag aan het college over de vertraging van het stationsgebied: Biedt dat een kans of een overweging om alsnog te kijken, of je alvast met potlood misschien, rekening kunt houden met die Lelylijn? Want, politiek gezien komt die steeds dichterbij. Biedt dit tijdvak, deze vacuüm, de kans om daar ruimte voor te creëren, of is dat volgens het college niet zo zinvol? Dank u wel.

00:47:41

Mevrouw: Jacobs: Dank u wel, Voorzitter. Ten aanzien van het meerjarenplan Verkeer en Vervoer zijn er een aantal dingen die in de lijn der verwachting liggen, wat wij van dit college hadden verwacht. Niet het geheel wat wij in totaliteit delen. We delen een aantal dingen wel. Het herwinnen van de openbare ruimte zijn we ook geïnteresseerd naar de vragen bijvoorbeeld, die het CDA heeft gesteld van: Het is haast een adagium aan worden, het herwinnen van de openbare ruimte. We zijn ook benieuwd wat bijvoorbeeld betaald parkeren echt oplevert in openbare ruimte en of dat ook daadwerkelijk wat oplevert. Dat een auto meer ruimte inneemt dan een fiets, dat lijkt me eigenlijk heel erg logisch, want een auto, ik weet niet, als je daar gewoon naar kijkt, is die namelijk iets groter dan een fiets. Vijf auto's neemt meer ruimte in dan vijf fietsen. Dat lijkt een beetje een Calimero verhaal van: Hij is groot en ik is klein en dat is niet eerlijk. Dat is misschien niet eerlijk, maar is wel een feitelijke constatering.

00:48:49

Voorzitter: De heer Leemhuis heeft hier iets over te vragen.

00:48:53

De Heer: Leemhuis: In mijn woordvoering zei ik een feitelijke constatering, dat er minder dan een kwart van de mobiliteit met auto's is en dat auto's meer dan vijftig procent van de ruimte innemen, als we maar één beperkte hoeveelheid ruimte hebben. Is het dan niet slimmer om te zeggen: De ruimte voor de auto beperken we wat meer en we geven meer ruimte voor die vervoersmiddelen, namelijk lopen en fietsen die samen vijftien procent van de vervoersbewegingen zijn.

00:49:21

Voorzitter: Mevrouw Jacobs.

00:49:23

Mevrouw: Jacobs: Dat kan ik mij voorstellen, dat u dat zegt. Die mening deel ik niet, want volgens mij is een auto eenmaal gewoon groter. Volgens mij is het bijna appels met peren vergelijken. Behalve dat de vervoersbeweging gelijk is, kunnen we moeilijk zeggen: Op één autoplek kunnen we dan weliswaar acht fietsen neerzetten, maar dan kunnen we acht mensen vervoeren. Een auto is eenmaal groter dan een fiets.

00:49:45

Voorzitter: De heer Leemhuis nog een keer.

00:49:48

De Heer: Leemhuis: Mevrouw Jacobs zegt: Het is appels met peren vergelijken. Nee, het is het nut van een fiets en de ruimtegebruik van een auto vergelijken. Ik snap niet waarom de VVD niet ziet, dat als je een klein beetje meer nadruk geeft aan de fiets en wat minder aan de auto, dat we dan enorme winst hebben en dan precies die openbare ruimte kunnen herwinnen waar mevrouw Jacobs zo smalend over doet, dat er een doel is.

00:50:11

Voorzitter: Mevrouw Jacobs.

00:50:12

Mevrouw: Jacobs: Ik doe daar niet smalend over. Ik heb daar gewoon vragen over en u heeft het over wat juist het doel is. Dat is misschien uw doel en ik probeer juist uit te leggen dat het niet mijn doel is en daarom verschillen van mening. In mijn liberale wereld mag dat gewoon, dat scheelt een stuk. Wij zijn in ieder geval blij met de zuidelijke ringweg en we delen ook het verdriet van meneer Koks, noem ik het dan maar even. Wij geloven toch wel dat de ingeslagen weg ook doorgegaan moet worden en wij geloven niet, ik denk dat meneer Koks, dat heeft hij niet gezegd, maar stiekem weet ik gewoon, dat hij erin gelooft dat als de overheid alles zou overnemen, dat de ringweg én goedkoper en er sneller komt. Daar geloven we niet in. We hopen op positieve impulsen en dat we zo snel mogelijk over de ring kunnen rijden. Ik ben ook heel blij met de toezegging van de wethouder van vanmiddag, dat die overlast onacceptabel is. De constatering dat de overlast, niet de totale overlast van het viaduct aan de Paterwoldseweg, dat is volgens mij het begin van een oplossing. We hopen ook, dat we heel snel daarin kunnen handelen en dat we heel snel die mensen weer gerust kunnen stellen.

00:51:16

Voorzitter: Mevrouw Jacobs, u bent er zelf over begonnen. De heer Koks.

00:51:20

De Heer: Koks: Ik waardeer het dat mevrouw Jacobs mij gedachtewereld als al aardig begint te kennen, maar deze nuancering hoort daarbij. Wij zijn er niet voor dat de wethouder zelf een ringweg gaat lopen aanleggen. We zijn er voor, een overheid die stevig bovenop de markt zit en stevig zijn opdrachtnemers in de klauwen houdt.

00:51:41

Voorzitter: Mevrouw Jacobs.

00:51:41

Mevrouw: Jacobs: Ik hoor uw fractievoorzitter weleens zeggen dat het een staatsbedrijf moet worden, in alle handen. Dus ik dacht ook dat u een staatsbouwbedrijf wilde hebben, het liefst toch? Laat maar. Wij zijn vooral ook niet heel erg tegen fietsen, maar wij zijn ook vooral voor de keuze tussen de fiets en de auto en dat de mensen die zelf mogen maken. En wij vinden veiligheid ook heel erg belangrijk. Ook veiligheid van fietsers. We vinden ook dat de snelheidsverschillen van de vervoermiddelen soms tot een gevaarlijke situatie leiden en dat we daar ook uitermate zorgvuldig mee moeten omgaan. We zijn ook heel erg benieuwd. Ik heb deze raad, er al vaker aandacht over gevraagd. Over de fietsraad van de Helperzoom,

want we maken ons ontzettend veel zorgen over dat enorm gevaarlijke kruispunt. Ik kan gelukkig niet zeggen dat er ernstige ongelukken zijn gebeurd, maar kom er zelf vaak langs en ken heel veel mensen die er langskomen. Het is echt, een erg ingewikkelde exercitie.

00:52:37

Voorzitter: Dank u wel, mevrouw Jacobs. Of heeft u nog een heel belangrijk punt?

00:52:42

Mevrouw: Jacobs: Ik denk wel veel, maar misschien kunnen we het hierbij laten, eerst. Dat komt later.

00:52:48

Voorzitter: De heer Huisman, namens 100% Groningen.

00:52:50

De Heer: Huisman: Ja, dank u wel Voorzitter. Ik houd het echt heel kort, want het meeste is al gezegd. Ik heb eigenlijk maar één vraag, die gaat over de parkeerplekken. Kan de wethouder toezeggen dat er door de plannen geen parkeerplekken zullen verdwijnen in de stad? Voor de rest sluit ik me graag aan bij de Partij voor de Dieren. Dank u wel.

00:53:07

Voorzitter: Dank u wel. Dan heb ik volgens mij iedereen gehad die het woord zou willen voeren. Dan constateer ik wel, dat er ondanks waar ik in de intro ben begonnen, dat er ruimte was voor technische en feitelijke vragen, dat er toch nog best wel een aantal technische en feitelijke vragen gesteld zijn, zoals: Wanneer komt dat en wat komt er in dat stuk te staan? Wordt dat dan meegenomen? Als de wethouder het weet, dan is het natuurlijk prima, als hij direct antwoord, maar als hij dat niet doet, dan is er ook geen man overboord. De heer Broeksma.

00:53:49

Wethouder: Broeksma: Dank u wel, Voorzitter. Ik zal de partijen langsgaan en reageren. Niet op alles. Soms maakt u gewoon een politiek statement. Andere keren weer niet. Veel van uw vragen zien we ook op de mobiliteitsvisie. Een tijd geleden heb ik daar een brief over gestuurd. We hebben daarover gesproken, de voortgang daarin. Het wachten was daar, op het een nieuwe verkeersmodel. Het blijkt nu dat het verkeersmodel, elementen daarvan in een andere stad, vereisen dat gekalibreerd wordt. Dus ik deel u hiermee, dat de oplevering van het verkeersmodel vertraging heeft opgelopen. Dat betekent ook dat we het door een tijdsvisie ongeveer twee maanden naar achter moeten verschuiven, voordat de inspraak in kan en eigenlijk ook, voordat het bij u terechtkomt. Helaas en uiterst teleurstellend. Partij van de Dieren, u maakt verschillende opmerkingen. Ik reageer, op een paar. Verdeelscooters, zegt u. Dat is te vroeg gestopt. We hebben het aantal daar teruggebracht. De regels zijn niet per se veranderd, behalve des nachts niet. Wij verwachten dat in de nieuwe vergunningverlening we weer van driehonderd naar vierhonderd scooters gaan. Dan zullen er ook in uw buurt voldoende scooters te huur zijn, maar dan wel met strakke regels, zodat we de overlast dan ook met regels kunnen beperken. Nu beperken we het eigenlijk alleen met hoeveelheden. U vraagt ook naar financiële dekking in de toekomst. Andere partijen vragen daar ook naar. Waar halen we het geld vandaan voor alle plannen die we hebben? Een aantal partijen hebben ook vragen gesteld: Kun je dat niet combineren met meer reismiddelen? Zijn er ook soms ook, provinciale middelen? Zijn er, onze eigen

middelen? Het is inderdaad, een opgave op zich. Ook natuurlijk voor het nieuwe college. Een nieuwe coalitie onderhandeling zal een thema zijn, waar alle middelen naartoe moeten gaan en wat het betekent voor het verkeer en alle andere programma's die er zijn. Het klopt dat we wel wat plannen hebben, maar zolang als er geen ambitie is en er is wel geld, dat is een situatie, die ook niet gewenst is. We moeten weten wat we willen. Dat betekent dat je ook een goed verhaal hebt richting het Rijk. Dat is die mobiliteitsvisie, dat geïntegreerde verhaal. Ook het geïntegreerde verhaal over stadsontwikkeling, waar het ook in het MIRT om gaat. Waar wonen en mobiliteit en allerlei thema's bij elkaar komen. Dat verhaal willen we op rit hebben. Daarvoor willen we een inspirerende visie hebben en dat betekent ook, dat we een verhaal hebben richting het Rijk of andere partners die kunnen meebetalen aan de financiering. Er is vrij weinig tekst over Ring Zuid. Anderen hebben daar iets genuanceerds over gezegd. Wij rapporteren apart over de Ring Zuid vanmiddag, ook nog iets over gezegd. Vanmiddag ook aangegeven dat omgevingsmanagement over Ring Zuid, dat is er. Een stevig omgevingsmanagement. Wij nemen dat heel serieus als gemeente en als mede opdrachtgever van het geheel.

00:56:55

Voorzitter: De heer Koks.

00:56:57

De Heer: Koks: Als dat stevige management erop zit, even los van de financiële perikelen, dat is weer een hoofdstuk apart. Hoe kan het dan, dat minstens in vier belangrijke delen van onze stad, toch bewoners bepaald niet gelukkig zijn met hoe het werk wordt aangepakt en uitgevoerd? Waar zit dat stevige management dan?

00:57:13

Voorzitter: De wethouder.

00:57:15

Wethouder: Broeksma: Uiteindelijk komt het op neer, dat op een moment dat er overlast optreedt nabij de Paterwoldseweg, daar hebben we het vanmiddag over gehad, een tijdelijke baileybrug, of een tijdelijke stalen brug. Op een aantal plekken gaat dat gewoon goed. Het is van tevoren goed te voorspellen, hoe dat afloopt. In dit geval is dat niet het geval en vervolgens wordt daarop ingegrepen. Je kunt van mij aannemen, dat ik daarop stevig doorvraag, op hoe dat gaat.

00:57:41

Voorzitter: Niet dat we elk uur van de dag ongeveer dezelfde discussie voeren. Wel een beetje nieuwe dingen, alstublieft.

00:57:48

De Heer: Koks: Het gaat nu over de Paterwoldseweg, maar ik heb ook nog drie andere voorbeelden.

00:57:56

Wethouder: Broeksma: Ja, dat klopt. Er zijn natuurlijk meerdere kwesties. Dat heb ik vanmiddag ook gezegd, dat is een groot project, veel hinder. Er zullen ook fouten gemaakt worden, uiteraard. Waar gehakt wordt, vallen spaanders, dat is uw tekst. Dat is niet de tekst die ik voor mijn rekening neem. Er worden fouten gemaakt en dan gaat het erom: Hoe ga je ermee om en hoe spreek je de aannemer aan op het maken van die fouten? Het herstellen

van die fouten, zodat de omgeving daar verder mee uit de voeten kan. Dat het hinder geeft, dat weten we en wisten we natuurlijk van tevoren. Ik zeg er verder niets meer over. De Partij van de Arbeid, ook met D66 heeft u ook vragen gesteld met GroenLinks over het sturende in de ruimtelijk ontwikkeling. Kan mobiliteit sturend zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling, of is de ruimtelijke ontwikkeling, sturend? Wij denken dat het hand in hand moet gaan en dat die integrale benadering van de onderdelen van wijken, van issues, dat dat de weg, voorwaarts is. Wij komen terug op antwoorden op uw vragen. U vraagt nog specifiek naar de Lodewijkstraat in relatie tot de maatregelen die op de Europapark wordt genomen. Die maatregelen, die dienen de verkeersveiligheid aldaar, zeg maar. Wij verwachten dat dat eigenlijk geen effect heeft op die Lodewijkstraat. Zoals u weet misschien, zijn wij in gesprek met de buurt van de Lodewijkstraat, om te kijken of we daar op korte termijn, nog steeds geregeld kan worden. En uiteindelijk, u heeft het ook gezien, de Helperzoom, de fietsstraat aan de andere kant van het spoor, aanpakking op Station Zuid, zal ook effect moeten hebben op de Lodewijkstraat, maar dat is niet de volgende week geregeld, dus dat is een wat langere termijn project. Het perspectief is positief, maar we kijken ook op de wat kortere termijn wat daar kan gebeuren. Suikerbietenroute, daar vraagt u naar nieuwe asfalt. Kan het ook slimmer? Van de digitale mogelijkheden gebruikmaken? De slimme verkeersregeling installaties of het tracking traffic, of welke manieren er ook zijn. We hebben een high mobility als een kenniscentrum voor nieuwe ontwikkelingen. Met Groningen bereikbaar zijn we ook bezig, om dat slimme communiceren van vrachtauto's met elkaar: Platooning, of niet. Verkeerslichten installaties, dat doen we. Uiteindelijk kan nieuw asfalt voor die suikerbietenroute ertoe leiden dat de leefbaarheid en leefkwaliteit in het dorp Hoogkerk, vooruit zal gaan. Dus dat is inderdaad een afweging. Is het nieuw asfalt? En de plek waar je het dan hebt, is dat dan gewenst? Weegt dat op tegen wat daar dan verloren gaat en weegt de winst in de leefkwaliteit in het dorp Hoogkerk, daartegen op? Dat is inderdaad een afweging. Tegelijkertijd moet je ook de slimheid en de digitale mogelijkheden die er nu zijn en steeds meer komen, daar slim gebruik van maken. Helemaal met u eens. Minder bieten, dat zal voorlopig niet aan de orde zijn. Een urgentie vraag, ook voor de veiligheid van de fietsers. verkeersveiligheid. Dat is een thema bij ons. We hebben het spoor één en spoort twee van de negenenzeventig verkeersveiligheidsissues geïdentificeerd. Daar gaan we mee aan de gang. Top vijf en top tien. De top vijftientig, daar zoeken we middelen bij. En die verkeersveiligheid, natuurlijk de auto, maar komt vooral ook de fietser, ten goede. We doen mee aan het project voor de schoolroutes, de veilige schoolroutes. Wij vragen subsidies aan bij Provincie en Rijk, om de fietsroutes verkeersveilig te maken. We maken ook werk met werk, waar het mogelijk is. Bijvoorbeeld een fietspad langs, bij de Tuinland voorbij. Dat is ook een voorbeeld waar dat gebeurd is. Hier kun je op een relatief eenvoudige manier, een goedkope manier, één keer overlast, een prachtig fietspad aanleggen. Dat brengt mij ook bij het basisnetwerk van de fiets, wat GroenLinks zegt. Helemaal terecht. Ook in de mobiliteitsvisie gaan we daarop in. Niet alleen die doorfietsroutes, de snelle routes. Dat zit wat langs deze weg en is misschien ook wel een voorbeeld van, onderdeel van de snelle route, maar ook van Hoogkerk naar de stad is dat een veel gewilde route. Ook het basisnetwerken gaat ook over de binnenstad. Het gaat ook om de wijken daaromheen. Dat moet gewoon ook op orde. U noemt net een aantal voorbeelden over opstelplekken voor verkeerslichten, ook dat moet op orde zijn. In de mobiliteitsvisie komen we daarop terug. U noemt terechte punten waar het college ook

helemaal, aandacht voor heeft. Deelmobiliteit, daar hebben een aantal partijen ook naar gevraagd. Verder gaan, dan deelscooters alleen. Een deelauto is misschien duurder dan een gewone auto voor dat ene uur dat je hem leent. Een kenmerk van een auto, is dat die vaak stilstaat. Een uurtje heen naar je werk, een uurtje terug en dan staat die tweeëntwintig uur stil. Op dat moment zou een andere gebruiker van die auto, gebruik kunnen maken. Misschien niet uw privé auto, maar er zijn organisaties die dat mogelijk maken. Een deelauto kan soms tien tot vijftien auto's vervangen, dus ook het parkeren van die tien tot vijftien auto's zou vervangen kunnen worden door die deelauto's die dan voor die buurt beschikbaar zijn. Als je de total cost of ownership van een auto bekijkt, zijn inclusief de afschrijving, renteverlies, enzovoort, dan kan een deelauto voor veel mensen in ieder geval een goede vervanging zijn van de tweede auto en voor een aantal mensen ook de vervanging van de eerste auto. Dan is het goedkoper, afhankelijk misschien van de dagelijkse mobiliteit die je hebt, maar kan het goedkoper zijn. Ook echt goedkoper dan de total cost of ownership, de totale prijs, het totale bedrag wat je betaalt om een auto in bezit te hebben. Het verdwijnen van de parkeerplaatsen. U weet dat we ook op andere manieren kijken naar de invoering van betaald parkeren. We verwachten ook overvloedige parkeerplaatsen. Deelmobiliteit kan daar ook voor zorgen en dat betekent ook, dat we met die buurt in gesprek gaan over, als daar ruimte vrijkomt, omdat auto's daar niet meer geparkeerd hoeven te zijn. Wat wilt u dan met uw ruimte doen? Eerder bij het vaststellen van de Parkeervisie 2018 is gevraagd: Hoe ziet u, kijkt u naar uw straat? En daar komen allerlei ideeën uit over groen en over ontmoetingen, enzovoort. De Stadspartij vraagt natuurlijk voldoende aandacht voor de auto. Ook VVD zegt: Die auto die is er en blijft. Dat is een keus van de mensen die daarvoor kunnen kiezen. Dat klopt, die auto is er. Ook daar geven we in de mobiliteitsvisie je aandacht aan. Maar een auto neemt veel ruimte in, zowel rijdend als stilstaand. Sommige gezinnen hebben twee auto's. U weet dat. Sommige gezinnen hebben drie of vier auto's. Op een gegeven moment, als de ruimte er niet meer is, of als we keuzes willen maken voor een andere invulling van die ruimte, dat betekent wel dat er keuzes gemaakt moeten worden. U kent ons verhaal en we zeggen ook: Uiteindelijk is het bezit van een auto, tot nu toe in het verleden altijd leidend geweest. Ik ben eigenaar van mijn mobiliteit vehikel, bij een object. Uiteindelijk gaat het om mobiliteit. Ik wil van A naar B. Van mijn voordeur naar mijn werk of naar de binnenstad, wat dan ook. Mobiliteit is het grote kenmerk en het bezit van een voertuig niet meer. Er is ook gevraagd naar de verschillende soorten fietsers die allemaal op hetzelfde fietspad terechtkomen. De Speed Pedelec, elektrische fietsen, de scooters, de bakfietsen en dan ook nog het schoolgaande kind wat net leert fietsen. Dat klopt, er is een suggestie gedaan door de ChristenUnie. Dat ook in de mobiliteitsvisie we daarop ingaan, omdat het ook mogelijk is, op een moment dat auto's dertig rijden, is het ook voor groepen fietsers mogelijk om zich ook op de weg te bevinden, zodat bijvoorbeeld dat schoolgaande kind van een jaar of acht, negen, wat meer ruimte heeft op het fietspad en daardoor het ook veiliger wordt. Die gedachten zijn al gearticuleert. Stadspartij vraagt ook: Financiën. U suggereert enkele prestigeprojecten te schrappen. Het staat u vrij, u als raad, om daar moties of amendementen voor in te dienen. Eikenlaan, vraagt Student en Stad over. Inderdaad, we kijken naar wat moet daar gebeuren en is daar op een andere manier in de mobiliteitsvisie door het verkeer daar misschien, de noodzaak van het verkeer op de Eikenlaan. Kan dat op een andere manier geregeld worden, voordat je miljoenen uitgeeft voor een tunneltje daar, of zijn er ook alternatieven. En wat betekent, als een moment dat je

dat daar doet? Wat betekent dat dan voor andere plekken daar, in de ruimte voor de buurt van het winkelcentrum of de Iepenlaan, of wat dan ook? Dat is de integrale kijk op het geheel daar, op die zone. In een mobiliteitsvisie komt dit thema expliciet terug. De Westflank studie, D66 vraagt ernaar. In principe wordt dat een aparte studie, omdat het over meer gaat dan mobiliteit alleen. Uiteraard, dat u zegt: Mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke ordening, dat is één geheel. Toch wordt het Westflank verhaal, een aparte studie. We willen daar in een mobiliteitsvisie niet op wachten, voordat het geheel klaar is. Vertraging Spoorzone en u zegt die Lelylijn. We hebben alvast een potlood en geslepen om die in te kunnen tekenen. Het wijzigen van die plannen van de Spoorzone, dat kan natuurlijk niet meer. Het is aanbesteed, het geld en het is in uitvoering. Los van die vertraging, het inpassen van die Lelylijn, dat is inderdaad een aparte oefening, om dat met potlood op een goede manier te doen. En kijken daar ook natuurlijk naar het hele traject van Lelystad tot en met de stad. Maar ook de inpassing in de stad, wat daar een goede plek is, de gedachtevorming vindt daarover plaats, inderdaad met potlood. Het is nog een lange weg te gaan voor de Lelylijn er is. Maar dat die er komt, daar heb ik goede hoop op. De VVD had een aantal dingen, daar heb ik ook op gereageerd. Kruispunten Helperzoom, daar kijken we nog steeds intensief naar. We zijn nog niet tevreden met de oplossing zoals die er nu is. We maken alternatieve tekeningen, hoe dat kan. Dat zijn vaak alternatieve tekeningen die zijn meer dan in potlood. Die zijn met Oost-Indische inkt ingetekend. We kijken naar hoe dat kruispunt verbeterd kan worden. 100%, kunt u mij garanderen dat er geen parkeerplaatsen verdwijnen? Ik kan u garanderen dat er wél parkeerplaatsen verdwijnen. Namelijk op Diepenring bijvoorbeeld. Dat conform, eerdere plannen. Tot zover, Voorzitter.

01:08:23

Voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we nog een rondje maken. Vragen, die zijn blijven liggen? Politieke vragen die zijn blijven liggen? Dat lijkt niet het geval te zijn. Nee, dat is niet het geval. Het is een collegebrief, die over een heleboel onderwerpen gaat. Ik heb het idee dat voor dit onderwerp er geen moties opgeborreld zijn.

01:08:53

Voorzitter: De heer Koks.

01:08:57

De Heer: Koks: Wij willen inderdaad iets over de zuidelijke ringweg, aan de orde stellen.

01:09:08

Voorzitter: Kunt u iets specifieker zijn, want het wordt een motie vreemd. Dan is het voor de mensen hier handig.

01:09:16

De Heer: Koks: Wij willen een motie in gaan dienen, in de richting van de overlastsituaties. Sterker, door het college beperkt gaan worden.

01:09:29

Voorzitter: Dank u wel.

01:09:30

De Heer: Koks: Dat geef ik natuurlijk met handen en voeten, dat mag wel duidelijk zijn.

01:09:34

Voorzitter: Dat is helder, maar dan hebben we het onderwerp wat helderder. Dank u wel. Dan nemen we dat in ieder geval mee. Dan dank ik u voor uw vragen, uw aanwezigheid. De wethouder voor de beantwoording. De griffier voor de ondersteuning. En dan sluit ik deze vergadering.