

VERSLAG GEcombineERDE RAADSCOMMISSIEVERGADERING GRONINGEN

Datum: 8 januari 2020

Plaats: Oude raadzaal

Tijd: 16.30 uur

Aanwezig: M. Bolle (voorzitter), W.B. Leemhuis (GroenLinks), H.E.H. van Niejenhuis (PvdA), T. Rustebiel (D66), I. Venhuizen (D66) W.H. Koks (SP), D. Brandenburg (SP), W.J. Spoelstra (VVD), T. Moorlag (ChristenUnie), K. de Wrede (PvdD), L.H. van de Giessen (CDA), D. Mellies (100% Groningen), R.F. Stayen (Stadspartij), S.R. Bosch (Student en Stad), A.J.M. van Kesteren (PVV)

De wethouders: P.E. Broeksma

Namens de griffie: W.T. Meijer (raadsadviseur)

A1. Opening en mededelingen 00:15:59

René Bolle: Goedemiddag leden van de commissie, alhoewel we strikt genomen geen leden van de commissie meer zijn. Oh ja, nog wel? Oké. Ja, lid van de gecombineerde commissie, mensen op de publieke tribune: Welkom in deze eerste commissievergadering van 2020. Allemaal de beste wensen nog als ik dat nog niet gedaan heb. De opmaat naar de voorgenomen nieuwe werkwijze per 1 mei hebben we nu dus een gecombineerde commissie of een veegcommissie. Nou, deze agenda is toch vooral beheer- en verkeeronderwerpen dus feitelijk houden we het nog een klein beetje bij het oude. Er is een besluit genomen door de agendacommissie om de verslagen en de vaststelling daarvan voortaan schriftelijk te laten verlopen. De langetermijnagenda is op de nieuwe website openbaar en toegankelijk en ook actueel als het goed is. Mededelingen of vragen hierover kun je bij de of kunnen jullie bij de agendapunten mededelingen of bij de rondvraag stellen. Ook is dat het geval voor de niet geagendeerde collegebrieven. Wij hebben twee bijeenkomsten: Op 15 januari om half elf op het stadhuis is er een technische toelichting op de stukken voor de herijking van het afvalbeleid, om half elf 15 januari is dat dan. En ook op 15 januari is er om één uur aan het Paviljoen Muntinglaan een werkbezoek over de Aanpak Ring Zuid. Naast mij zit de heer Broeksma en die heeft als het goed is geen mededelingen.

00:17:42

Philip Broeksma: Het is heel goed en ik heb geen mededelingen.

A2. Vaststelling Agenda 00:17:42

René Bolle: Dat is goed, dan kunnen we naar agendapunt A2, de vaststelling van de agenda. De spreektijden zijn zeven minuten per fractie en 25 minuten voor het college. Iedereen is daarmee akkoord zie ik.

A3. Conformstukken

Dan hebben we A3, de conformstukken, en die zijn er op dit moment niet.

A4. Rondvraag

En dan komen we bij de rondvraag, ik heb twee aangemelde rondvragen. De eerste is van de heer Koks van de SP.

00:18:10

Wim Koks: Die ik ook namens de D66-fractie stel. En dat gaat over De Oude Bieb in

Lewenburg. Die voorziening samen met haar vrijwilligers vervult een belangrijke en een onmisbare plek naar ons idee in het sociale leven in Lewenburg. In de serie uitzendingen van de VPRO-tv die tijdens de kerstdagen is uitgezonden hebben we ook daar Bieb regelmatig voorbij zien komen. Het is jarenlang gehuisvest in, u raadt het nooit, de oude bibliotheek in Lewenburg. Dat is een pand van Lefier, Lefier gaat daar nieuwbouw ontwikkelen. Met andere woorden: De Oude Bieb moet daar weg. De vraag van onze beide fracties is: Is of ja, in de zomer want dan is geloof ik de ontruiming van het huidige pand, of d'r al een nieuwe locatie beschikbaar is en of de gemeente de Bieb met raad en daad en met name ook financieel gezien te hulp schiet om die verhuizing en de herinrichting van de nieuwe locatie om daarin te voorzien.

00:19:20

René Bolle: Dank u wel, twee heldere vragen. De wethouder.

00:19:20

Philip Broeksma: Ja voorzitter, dank u wel. Namens mijn collega Gijsbertsen antwoord ik u het volgende: Er is een geschikt pand beschikbaar, namelijk het voormalige Vensterhuis in Lewenburg vlakbij de huidige locatie. Ook dat pand is in eigendom van Lefier. Het bestuur van De Oude Bieb beslist op korte termijn of ze hier daadwerkelijk naartoe wil verhuizen. En dan: De gemeente draagt bij aan de kosten van de verhuizing, huur en inrichting van de nieuwe plek maar de hoogte van die kosten is op dit moment nog niet duidelijk.

00:19:54

René Bolle: Dank u wel. Dan wil ik graag gaan naar de heer Spoelstra namens de VVD.

00:19:54

Wytze Spoelstra: Ja dank u wel, voorzitter. Met het nieuwe jaar zou ook de handhaving van het fietsparkeerverbod in de Poele en Peper en de Nieuwe Markt van start gaan. Op de Nieuwe Markt lijkt dit nu ook inderdaad het geval te zijn alleen helaas heeft mijn fractie moeten constateren dat dit voor de Poele- en Peperstraat geenszins van kracht is. Kortom: Wanneer kunnen wij verwacht dat hier wel gehandhaafd gaat worden volgens het parkeerverbod dat we afgelopen december hebben vastgesteld?

00:20:26

René Bolle: De wethouder.

00:20:26

Philip Broeksma: Dank u wel, voorzitter. Het klopt dat op dit moment hè, de parkeergarage onder de nieuwe, onder het Forum hè, bij de Nieuwe Markt eigenlijk goed gebruikt wordt. Er wordt gehandhaafd op de Nieuwe Markt omdat de verbinding tussen de Poelestraat, Peperstraat en de Nieuwe Markt, dus daarmee ook de parkeergarage, de fietsparkeergarage en ook de verbinding tussen de Nieuwe Markt en de Grote Markt nog door bouwwerkzaamheden eigenlijk versperd is, is het niet fair om op dit moment te gaan handhaven. Dus het zou betekenen dat we op dit moment geen extra acties daar uitvoeren omdat nou ja, het is zoals we het voor ogen hadden is het domweg nog niet klaar. Dus wij verwachten dat dat binnenkort in de komende maanden alles opgelost zal zijn, ook de toegang hè, naast Vapiano en ook van de Grote Markt naar de Nieuwe Markt goed toegankelijk zal zijn en daar zullen we ook met een nieuwe communicatiestrategie en een handhaving, zachte handhaving hè, zet 'm daar nou neer en dan ook wat hardere handhaving zullen als dan, zal als dan plaatsvinden.

B1. Vervolgbespreking Op weg naar een integrale mobiliteitsvisie (collegebrief 13 november 2019) (363043-2019) 00:21:29

René Bolle: Dank u wel. Dan komen we bij agendapunt B1, dat is de vervolgbespreking van de mobiliteitsvisie en het gaat hier om een voortzetting van een bespreking van december. Dus ik hoop dat er nu in ieder geval nieuwe punten naar voren komen of punten die toen nog niet naar voren zijn gekomen, de wethouder die kan daar dan vervolgens op reageren. Wij hebben hiervoor geen inspreekmogelijkheid meer omdat we die inspreekmogelijkheid de vorige keer in december al gehad hebben. Wie van de commissie mag ik als eerste het woord geven? Dit agendapunt? Als niemand de heer Koks namens de SP.

00:22:21

Wim Koks: Ja dank u wel, voorzitter. De vorige keer is een vraag van onze SP-fractie onbeantwoord gebleven, namelijk over het fameuze Groninger model. Dat berekende twee jaar terug dat het aantal autobewegingen met twintig procent stijgt als er niks gedaan wordt, dat percentage is nu teruggebracht naar dertien procent. Dat zet bij ons vraagtekens achter de betrouwbaarheid van het model. Is het college bereid ons, de raad, inzage te verschaffen in hoe die dertien procent tot stand is gekomen? Het is een resterende vraag van de vorige keer. In het, en dan vervolgens, in het participatiemodel zoals het college dat schetst voor de komende jaren missen wij de rol van een club bij uitstek, namelijk de adviescommissie Verkeer en Vervoer. Op welke wijze, wanneer en waarop wordt deze commissie gevraagd om adviezen uit te brengen op de diverse onderdelen rondom het mobiliteitsbeleid en worden die adviezen ook ter kennis gebracht aan de raad wat in het verleden ook niet altijd gebeurd is? Graag willen we daar ook een antwoord op. En dan over de vier denkrichtingen: De SP-fractie ziet een aantal grote voordelen bij de buitenringvariant. Het gebied binnen de Ring indelen in sectoren en vervolgens wijkoverstijgend verkeer naar de Ring dwingen. De doorwaadbare variant lijkt de voorkeur te hebben van het college. Daarom hebben wij de vorige keer ook gevraagd om die ringvariant minstens zo gelijkwaardig uit te rekenen in details als die doorwaadbare variant. Daarom, het nadeel van die variant is, oh, dat zijn de bekende oncontroleerbare, dit gaat niet van mijn spreektijd af neem ik aan, voorzitter. Want het nadeel van die ringvariant is namelijk dat op een aantal toevoerwegen, met name de Iepenlaan, een forse toename van het verkeer te verwachten valt. Vandaar dat de SP-fractie de doorwaadbare stad niet bij voorbaat heeft afgeschreven. Dan over de concept OV-visie: Op heldere wijze schetst het college de kracht en de onmisbare functie van het openbaar vervoer in de gemeente, in de regio en met de landelijke verbindingen. Naar onze indruk vooral geschreven voor de werkende en studerende mens die er belang bij heeft snel, comfortabel en op spijstijden van woonadres naar werk of vice versa op het studieadres te komen. Minder aandacht krijgen de inwoners die wat ouder of in mobiliteit beperkt zijn, of het moeten doen met een inkomen dat het op de weg houden van een auto niet mogelijk maakt, of de mensen die bewust afzien van autobezit. Of de inwoners van onze gemeente die wonen in buitengebieden of in de volkswijken, of de mensen die niet zo gebonden zijn aan die spijstijden en in de weekenden naar de binnenstad willen of een bezoek willen brengen aan hun familie. Die zijn naar ons idee wat minder af in deze mobiliteitsvisie, die openbaar vervoersvisie. De mensen die wel belang hebben dat zijn namelijk de mensen die wel belang hebben bij slingerende tussentijdse verbindingen en veel bushaltes. Dat deel van de bevolking zal door de vergrijzing in een gemeente als Groningen met een groeiend arm deel van de bevolking alleen maar groeien. Wil de mobiliteitsvisie niet leiden tot een verdere sociale uitsluiting van deze groepen bewoners dan zal er meer moeten gebeuren dan hubs en vraagafhankelijk vervoer. Fijnmazig, frequent en betaalbaar openbaar vervoer binnen en tussen de wijken en dorpen is dan nodig. Over het fijnmazige ga ik bij de volgende agendapunten nog wat dieper in, hier beperk me vooral tot de vervoerstarieven. De vorige

bijeenkomst hebben we al gepleit voor gratis bustarieven buiten de spits zoals in de gemeente Hogeland al wordt doorgevoerd, maar de SP-fractie vindt eigenlijk dat in de OV-visie uitgewerkt zou moeten worden wat de mogelijkheid rondom gratis openbaar vervoer kunnen zijn. Behalve dat dit een forse bijdrage levert aan het tegengaan van sociale uitsluiting, minima financieel tegemoet komt en aan een aanzienlijk deel van de passagiers, namelijk studenten met een OV-kaart die reizen al gratis, kan dit een extra middel wezen in de strijd tegen de vervuilende en ruimtesluipende auto. Kijkend naar andere steden waarin gratis openbaar vervoer al is doorgevoerd of verschillende tarieven worden gehanteerd, is het college bereid een onderzoek uit te voeren naar gratis openbaar vervoer in de OV-visie? Dank u wel.

00:26:51

René Bolle: Dank u wel, de heer Koks. De heer Leemhuis heeft denk ik nog een vraag voor u.

00:26:51

Benni Leemhuis: Ja, is een korte vraag over het laatste punt want daar heeft mijn fractie wel interesse in op zich, maar ik kan het vragen, ik kan het ook zeggen, de vraag is eigenlijk dan als volgt: Zijn er ook nadelen aan gratis openbaar vervoer, want is het niet eigenlijk goed als er altijd wel iets tegenover mobiliteit staat? Hè, ik zeg niet dat het duurder moet worden, ik zeg ook niet dat er niet wat af, maar ik zoek ook naar, bij een afweging wat dat zou betekenen.

00:27:23

René Bolle: De heer Koks.

00:27:23

Wim Koks: Ja, dat vinden wij juist aardig om te onderzoeken, met name wat voor ervaringen daar in andere steden over bestaan en daar kun je nog ook nog verschillende varianten op loslaten, inkomensafhankelijk of weet ik veel wat allemaal nog meer. Maar dat willen we graag juist in een nader onderzoek te weten zien te komen.

00:27:42

René Bolle: Dank u wel, meneer Koks. Wie van de commissie dan? De heer Van Niejenhuis namens de Partij van de Arbeid.

00:27:43

Rik van Niejenhuis: Dank u wel voorzitter. Vorige keer heb ik de complimenten gemaakt als PvdA aan het college voor de stukken die d'r voorlagen en nou, die wil ik hier graag nog een keer herhalen. En het is goed dat we nu tot een integrale mobiliteitsvisie komen. Het is ook heel hard nodig, eigenlijk om twee redenen die in elkaars verlengde liggen. Hè, we zullen die plannen die we nu gaan ontwikkelen het komende jaar heel erg hard moeten gebruiken om ook de middelen aan te trekken die ervoor nodig zijn de plannen uit te voeren. Hè, het BO MIRT is in deze context al vaak genoemd en dat is ook meteen mijn eerste vraag aan de wethouder: Kan de wethouder, kan het college kort schetsen hoe dat proces er precies uitziet richting het BO MIRT en waar wij ook heel benieuwd naar zijn is hoe is de samenhang van deze mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen met die van de Provincie en misschien ook wel de Provincies Friesland, Drenthe en Overijssel want deze vier Provincies vormen samen Noord-Nederland in het BO MIRT en zullen misschien wel met een samenhangend plan moeten komen om echt kans te maken op middelen. Dus die samenhang daar zijn wij benieuwd naar. Tweede reden is dat de infrastructuur er in Groningen nu wat ons betreft heel goed op staat, zeker als de komende jaren de Ring Zuid en ook de Spoorzone wordt

gerealiseerd. Maar we moeten natuurlijk over twintig of dertig jaar ook nog een hele aantrekkelijke stad zijn en die aantrekkelijke stad is wat ons betreft een stad waarin iedereen individueel kan kiezen waar en hoe hij zich verplaatst, maar dat ook de leefkwaliteit door het collectief hoog gewaardeerd wordt. En dat vraagt om grote keuzes om die stad goed te ontwikkelen in ruimtelijke zin en de mobiliteit niet ten koste te laten gaan van de leefkwaliteit.

00:29:24

René Bolle: De heer Koks heeft een vraag.

00:29:27

Wim Koks: Ja, ik ben wel benieuwd of, mijn buurman die zegt iedereen moet z'n eigen individuele keuzes kunnen maken, maar die individuele keuzes die kunnen dus ook maatschappelijke consequenties hebben, zijn daar wat betreft mijn buurman ook grenzen aan die individuele vrijheid om maar je gang te gaan om het zo eens even te formuleren?

00:29:44

Rik van Niejenhuis: Ja, jazekeer, ja. Ik zit bij de PvdA, niet bij de VVD, ja. Nou, er komt geen reactie, jammer. Nee, daar zitten zeker grenzen aan, nee. En daar ga ik, daar ga ik ook nog iets over zeggen. Heel graag, dank je wel. Nou, want ons betreft zijn er een aantal dingen belangrijk voor het vervolgproces en die wil ik even noemen, het zijn een drietal zaken. De ruimtelijke en economische verdichting van de stad vinden we belangrijk, dus we vinden het belangrijk dat er heel veel gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden rondom huidige en ook de toekomstige vervoersknooppunten die we misschien nog gaan ontwikkelen als gemeente Groningen. Wat ons betreft wordt daar ook wonen en bedrijvigheid verdicht rond die plekken. Wij vinden ook dat heel belangrijk is dat geen nieuwe stadswijken worden ontwikkeld zonder hele hoogwaardige fiets- en OV-verbindingen. Dus wat ons betreft wordt het, de samenhang tussen wonen, economisch en ruimtelijk beleid versterkt richting vervoer en mobiliteit. We willen voor de nieuwe stadswijken gewoon echt goed geïntegreerde plannen zien, ik denk specifiek aan natuurlijk de Suikerrietterreinen en ook de nieuwe plannen rond de Stadshouders. Het derde punt is dat we natuurlijk vinden dat fiets en OV moet worden gestimuleerd en we willen ook dat er meer wordt geïnvesteerd in OV en fiets dan in autoïnfrastructuur want we weten gewoon dat meer asfalt meer auto's aantrekt. Ik wil nog ook even benadrukken waarom we als PvdA openbaar vervoer en fiets gewoon heel belangrijk vinden. Dat heeft te maken met de veiligheid, in de eerste instantie is het natuurlijk gewoon minder autobewegingen leidt tot meer veiligheid in de zin van het heeft minder ongelukken, het vermindert het ruimtebeslag maar ook vooral mobiliteits~ van rijdende als van stilstaande auto's en daarmee ontstaat gewoon meer ruimte voor groen, water, voetgangers, fietsers, spelen noem maar op, allemaal dingen die we heel hoog waarderen in onze stad, in onze gemeente. En zolang er nog de elektrische auto, waterstofauto geen gemeengoed is, is het ook gewoon heel goed voor de luchtkwaliteit in onze binnenstad. En voorzitter, op basis van de stukken heeft het college gevraagd aan de commissie om een voorkeur uit te spreken voor één van de vier genoemde denkrichtingen. Ik vind dat, ik heb dat de vorige keer in december gezegd maar ik vind dat nu nog steeds, ik vind dat lastig om op dit abstractieniveau daar een hele sterke voorkeur voor uit te spreken. Ik vind het daarom belangrijk om te noemen dat het wat ons betreft goed is om die op vervoer georiënteerde planning gewoon heel hoog in het vaandel te houden of zoals mijn buurman misschien wel zou zeggen de Transport Oriëntated Planning, zoals je dat in de literatuur dan leest. Dus wat daarin belangrijk is dat de structuur, de infrastructuur voor de fietser en de voetganger en de openbaar vervoer eerst heel goed wordt ingevuld. Hè, als je dat goed regelt in een lokale setting en wat mij betreft ook in een bredere regio en daarna pas kijkt naar een

vervoersysteem voor auto's, dan ga je het volgens mij goed organiseren voor de toekomst. Graag een reactie van het college hierop hoe dat zou kunnen worden verwerkt in deze plannen die het komende jaar worden gemaakt. Dank u wel.

00:32:38

René Bolle: Dank u. Dan de heer Rustebiel namens D66.

00:32:38

Tom Rustebiel: Ja, dank u wel voorzitter. Ja, de vorige keer heb ik toch nog het beste deel van mijn woordvoering kunnen doen, maar omdat de vragen onbeantwoord zijn gebleven zal ik die toch wel deels herhalen nu. Ja, ik startte de vorige commissie met het voorbeeld van Utrecht aan te halen. Dat heeft honderden miljoenen binnengehaald voor de transitie van het OV en ja, mijn fractie zou graag zien dat Groningen binnen een jaar of nou, zeg twee, een heel erg ambitieuze mobiliteitstransitie uitwerkt en daarvoor naar Den Haag gaat, omdat de opgave die wij voor ons hebben eigenlijk te groot is voor de gemeentelijke portemonnee. Om dat te kunnen doen vraagt het college, zegt het college terecht dat die losse plannen die d'r nu nog liggen - auto, fiets, parkeren, OV en leefkwaliteit - iets meer bij elkaar moeten komen en wij zijn blij dat die ambitie nu is uitgesproken. Wat we eigenlijk al heel lang zeggen als D66 is dat de eerste knop waar je aan moet draaien met verkeer te sturen is ruimtelijke ordening. En het gaat nog niet altijd goed, wij maken ons grote zorgen over de ontwikkelingen bij de Reitdiepzone. Daar wordt heel veel gebouwd, is goed, we hebben die woningen nodig maar eigenlijk hebben wij nog geen variant voor de westelijke ringweg gekozen en ook nog niet goed in beeld hoe wij daar met het verkeer om willen gaan terwijl ja, de keuzes die liggen wat dat betreft al deels vast door daar te gaan bouwen. Ja, wat ook veel mobiliteit veroorzaakt zijn wijken die geen OV hebben en geen voorzieningen, Gravenburg is best een aardig voorbeeld. Ik denk niet dat wij op die manier de stad moeten ontwikkelen. We moeten wijken aanleggen waar voorzieningen zijn die met OV te ontsluiten zijn en uiteraard ook met de fiets, dus nieuwe wijken graag met voorzieningen en OV-verbindingen. Nou, vorige keer al genoemd en het college heeft dat ook ambtelijk uitgesproken dat ze naar stationstops bij suikerfabriekterreinen bij Zernike willen gaan kijken. Wij denken dat dat heel erg nodig is en die stations bieden dan weer mooie kansen op die plek de woningbouw te verdichten. Het college vraagt onze voorkeur uit te spreken voor een automodel. Nou, wij gaan het meest mee in het principe van de doorwaardbare stad. Dat verspreidt de effecten evenredig en dat laat niet onverlet dat je natuurlijk best op sommige punten een oplossing uit één van die andere modellen kunt kiezen dus onze voorkeur voor de doorwaardbare stad is niet dogmatisch. In het meerjarenplan Verkeer & Vervoer wordt gerefereerd aan een westflankstudie. Wij zijn benieuwd wat dat is want wij missen in deze analyse een overzicht van de verkeersstromen in West. Terwijl wij gaan de Help bouwen, wij gaan Suikerfabriek en Vinkhuizen staat nu al best wel vol met auto's, dus wij willen graag weten wat de impact daarvan is. Ja, nog wat specifieke vragen van de vorige keer. Wij zouden graag een inspanning zien voor een fietspad over de busbaanbrug, een zo laag en breed mogelijke Gerrit Krolbrug en wij kunnen ons ook voorstellen dat we nu alvast nadenken wat de effecten van een milieuzone in de binnenstad gaan zijn op de verkeerscirculatie.

00:35:25

René Bolle: Dank u wel. De heer Leemhuis namens GroenLinks.

00:35:29

Benni Leemhuis: Ja dank u wel, voorzitter. Vaak als je aan het eind van een, van een woordvoeringlijst zit dan kun je zeggen: Ik wil me aansluiten bij de voorgangers. Nu zijn er nog maar drie geweest en eigenlijk zou ik dat al wel kunnen zeggen want er is al veel

gezegd. Nou hoop ik niet dat ik anderen die na mij komen daarmee voor de voeten zit. Ja, het is goed dat wij nog een keer uitgebreid praten over de mobiliteitsstrategie en over de OV-visie. Want hoewel ik merk dat de sfeer rondom deze voorstellen heel positief is en dat die omarmd worden voor een goed deel is het toch wel goed om te markeren hoe toch wel groot de veranderingen zouden kunnen worden als wij inderdaad op deze manier gaan werken in deze stad. Want de mobiliteitsstrategie schetst bijvoorbeeld hoe je kunt proberen bij een groei van de stad toch nog op honderd procent of misschien negentig procent van de hoeveelheid autoverkeer kunt blijven, maar dat zijn toch wel een hele grote opgaven. Dus het is ook wel goed dat we bij dit debat hoewel dat een heel mooi vooruitzicht is, we ons ook voor ogen houden dat dat dus ook inspanning betekent, dat dat ook verandering gaat betekenen voor inwoners van de stad, voor mensen die hier op bezoek komen en dat we moeten zorgen dat dit zo goed mogelijk gebeurt. Maar de noodzaak om dat te doen is minstens zo groot want we moeten toch niet, we kunnen, we moeten ons niet proberen voor te stellen hoe we nog dertig procent meer verkeer in deze compacte stad zouden moeten, autoverkeer zouden moeten verstouwen. Dus het is heel goed dat we nu hier toch wel een belangrijke verandering gaan doormaken in het mobiliteitsbeleid in de gemeente Groningen om nog meer, want we doen natuurlijk al heel veel, om nog meer in te zetten op fietsen en lopen eerst, vervolgens openbaar vervoer en dan is de term altijd die daarop volgt 'auto wanneer moet'. En wat de GroenLinks-fractie betreft zal 'wanneer de auto moet' steeds minder moeten worden om d'r voor te zorgen dat we ook komen tot die honderd procent of die negentig procent van het totale vervoer die gepaard gaat met toch nog een grote groei van de gemeente Groningen. Mijn fractie is heel blij met hoe integraal wordt gekeken naar de integratie van ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. Want dat is de manier waarop je nog de volgende stap kunt maken in de compacte stad en ook compacte gemeente, maar vooral hebben we het hier over het verkeer in de stad. En laten we daarbij ook niet vergeten: Hoe beter je dat doet, hoe meer ruimte je ook creëert voor groen, voor ruimte, voor spelen, voor recreëren, voor lucht eigenlijk hè, dus dat we zorgen dat de stad letterlijk leefbaar, letterlijk en figuurlijk leefbaar blijft. Want het is ook inderdaad belangrijk dat we ruimte houden voor al die andere dingen die er, waar ruimte voor komt op het moment dat je minder op wegen, minder auto's hebt en meer ruimte hebt voor groen, voor spelen, voor fietsen. Nou, dat is eigenlijk een soort van algemene beschouwingen over deze stukken maar dat neemt niet weg dat dat zeer belangrijk is. En zoals ook sommige eerdere sprekers al zeiden: Die manier van kijken moet nu natuurlijk ook vooral gaan blijken bij de nieuwe wijken die we bouwen, Stadshavens, bij Suikerunie, bij Meerstad. En misschien is het ook wel goed, want de heer Rustebiel had het over Utrecht, om ook eens een keer inderdaad daarbij te kijken naar Utrecht. De wijk Merwede in Utrecht, vast en zeker ook met landelijke financiering, gaat heel ambitieus te werk in de inrichting waarbij amper nog een auto parkeerruimte krijgt, een heel beperkt aantal met maximale inzet op hubs, op lopen, fietsen en openbaar vervoer. En dat is misschien het goede voorbeeld hoe je de ambitie ook voor de nieuwe wijken in Groningen kunt hebben. En dan kom je op de vraag welke keuze moet je maken voor die verschillende modellen? En daar is mijn fractie nog niet over uit en eigenlijk hebben de drie voorgaande sprekers allemaal wel de argumenten gegeven waarom we nog twijfelen tussen het idee van de doorwaadbare stad en het idee van de buitenring. En ik denk dat ook al eerder gezegd is dat dat misschien niet hè, het is niet één model, het is gebruiken van deze manieren van denken en misschien ga je per wijk of per dorp of per stadsdeel ga je een nadruk leggen op doorwaadbaar of ga je nadruk leggen op Ring. En mijn fractie zou dat ook graag in het vervolg wel willen zien van laat ons, neem ons iets meer mee wat betekent dat dan, wat zou het zijn in een deel van de gemeente of wat zou het zijn in, als je het ene wat meer kiest en het andere wat meer kiest zodat je wat meer houvast krijgt. Nou, ik denk dat ik al redelijk lang aan het woord ben dus een beetje aan mijn spreektijd voor de rest van de vergadering

moet denken. Wat OV betreft: D'r staan goede dingen in de OV-visie, het is belangrijk dat wij schaalprongen maken in de gemeente Groningen. Ook de suggesties van de heer Rustebiel op dat vlak hè, dat we daarmee ook naar Den Haag zouden moeten gaan en de suggestie van de heer Niejenhuis dat we dat geïntegreerd ook met de Provincie moeten doen. U zult zich niet verbazen dat de fractie van GroenLinks toch vindt dat er wat meer gekeken moet worden naar de oplossing die trams kunnen bieden. Ze worden genoemd, d'r wordt iets meer gezegd van nou, doe het maar op banden maar maak ze vervolgens op vrijliggende banen enzovoorts. Dan denk ik dan heb je het voordeel van de flexibiliteit van een bus al bijna weer weggewerkt omdat je een, en dan zou je beter de efficiëntie van een tram kunnen kiezen. En als andere steden in Nederland, in Europa kiezen voor trams dan is dat toch blijkbaar wel een oplossing. Natuurlijk, geld is een probleem, het bouwen van een tram kost initieel veel geld maar levert daarna meer op. Dat zou dan ook een onderwerp kunnen zijn waarnaar gekeken moet worden. Ik zie de voorzitter naar mij kijken. Zal ik proberen af te ronden?

00:42:00

René Bolle: Nou, u heeft nog dertig seconden spreektijd dus u mag nog even doorgaan.

00:42:03

Benni Leemhuis: Dan kan ik nog heel lang doorgaan maar dan stop ik nu.

00:42:05

René Bolle: Dank u wel. De heer Bosch namens Student en Stad.

00:42:08

Steven Bosch: Ja, dank u wel voorzitter. Ons is gevraagd om ons te focussen op de vier denkrichtingen en de OV-visie, dat zal ik dan ook netjes doen. Daarbij wil ik wel graag vermelden dat we ons bewust zijn van de consequenties en van de keuzes die we maken op bijvoorbeeld, die die consequenties hebben bijvoorbeeld Oosterhamriktracé of het plaatsen van de bruggen en daar staan we dan ook achter maar daar ga ik hier verder niet meer over uitweiden. Voorzitter, in 1977 is onze gemeenteraad vooruitstrevend geweest en is er een verkeerscirculatieplan van start gegaan dat veel invloed had op de stad maar ook op andere steden. De gedurfde en toekomstbestendige keuze destijds ging voor op z'n tijd en het was een voorbeeld voor steden als Utrecht, Amsterdam, Rotterdam en ook het door ons bezochte Gent. Toen het huidige verkeerscirculatieplan veertig jaar geleden werd ingevoerd was ik nog lang niet geboren, maar als ik nu terug kijk heb ik veel respect voor de toekomstvisie van de toenmalige bestuurders. Nu, 43 jaar later, hebben wij hier met z'n allen aanwezig weer een kans om een vooruitstrevend gedurfde en toekomstbestendige keuze te maken, gebaseerd op een visie die verder reikt dan de komende jaren maar echt naar de toekomst durft te kijken. Een toekomst waarbij het niet meer normaal is om een auto voor de deur te hebben in het centrum van een stad, een toekomst waar we ruimte maken voor vervoer wat gezond, effectief in de ruimte en houdbaar is. Een toekomst die ziet dat bezorgingen via elektrisch gestuurde karretjes en drones gaan en een toekomst waarbij het openbaar vervoer goedkoper, hoogwaardiger wordt zodat het eindelijk echt gaat concurreren met de auto. Een toekomst die klaar is voor het gebruik van hubs, deelauto's en eventueel zelfs hyperloops. Kortom voorzitter: Student en Stad kiest nu voor een mobiliteitsvisie die weer ruim veertig jaar vooruit kan zodat onze mooie stad Groningen ook vooruit kan. In onze ogen is dat de vierde optie van de gepresenteerde opties: een sectorenmodel waarbij alleen de buitenring doorstroomt. In dit model wordt het gebruik van auto ontmoedigd en rijdt de auto niet meer door de stad, maar alleen in en uit de stad. Hiermee creëren we ruimte in de stad om te fietsen, te wandelen, te spelen maar ook voor bomen en ander groen in de binnenstad en

daarnaast is het veiliger om minder autoverkeer binnen de Ring te hebben, zorgt het voor schone lucht en is het ontmoedigen van autogebruik duurzaam. Het sectorenmodel met alleen de buitenring is wat Student en Stad betreft de beste optie omdat het onze stad klaarmaakt voor de toekomst zodat hopelijk over veertig jaar in deze zaal weer een studentje met respect terugkijkt naar de keuze die wij nu gaan maken. Dank u wel.

00:44:57

René Bolle: Dank u wel. De heer Staijen namens de Stadspartij.

00:44:57

René Staijen: Ja dank u, voorzitter. De leefbaarheid van deze binnenstad en ook van de wijken en dorpen die d'r omheen liggen is gebaat bij voldoende openbare ruimte. Maar voorzitter, de leefbaarheid die wordt ook bepaald door de mogelijkheden om er te komen en te gaan en door de uitgestrektheid van deze gemeente betekent dat toch in vele gevallen nog steeds een auto. Fossiel of elektrisch, maar ze hebben alle twee ruimte nodig op straat. Dan die vier opties voor het VCP, eerst een algemene: De westzijde van de stad ontwikkelt zich heel snel en de westelijke ringweg moet in 2026 aangepast worden. De Stadspartij vindt dan ook essentieel dat deze verbinding nu al meegenomen wordt in een onderzoek naar een eventueel nieuw VCP, ongeacht welke denkrichting d'r uiteindelijk gekozen wordt voor een verkeerscirculatieplan. Voorzitter, denkrichting vier die maakt van de ringweg een stadsweg met zoveel in- en uitvoegend verkeer dat het niet meer doorstroomt en ook de invalsroutes zullen zoveel drukker worden dat je daar ook vaststaat. Bovendien stijgt uiteindelijk het aantal voertuigkilometers nog fors ook, wat ook een ongewenst effect is. Denkrichting drie lijkt ons gevaarlijk, die geeft een zware overbelasting van de Diepenring waar juist alle openbaar vervoer en alle fietsverkeer overheen moet. Bovendien denken wij dat dit zal leiden tot gevaarlijke situaties bij de kruispunten, bruggen waar ook veel fietsverkeer van het centrum doorheen moet. Voorzitter, Stadspartij die vindt dat de denkrichtingen één en twee heel goed kunnen worden gecombineerd tot wat wij dan maar noemen 'de doorwaadbare stad met lokale impulsen' en we geven aan deze variant dan ook de voorkeur. Deze combinatie heeft volgens ons als voordelen dat ze gefaseerd kan worden ingevoerd en per deelproject aangestuurd kan worden en ook verbeterd kan worden.

00:46:52

René Bolle: Meneer Staijen, de heer Koks heeft een vraag van u.

00:46:52

Wim Koks: Ja, ik hoor de Stadspartij zeggen dat de drie en vier afvallen, vier met name omdat dan de ringwegen overbelast dreigen te worden. Heeft de Stadspartij de expertise in huis om te kunnen bepalen wat de ringwegen maximaal aankunnen en op grond waarvan u dit standpunt baseert?

00:47:12

René Bolle: De heer Staijen.

00:47:12

René Staijen: Wij hebben zelf die expertise niet in huis maar we hebben wel een maand geleden ongeveer met een aantal ambtenaren van de stad gesproken die hierover gingen die die expertise wel hadden en die bekenden ook inderdaad dat dat een heel groot probleem zou kunnen gaan worden. Dus ik ga verder met, waar was ik eigenlijk gebleven?

00:47:30

René Bolle: De heer Koks wilde nog een vraag stellen.

00:47:31

Wim Koks: Ik ben bij diezelfde bijeenkomst geweest, nou weet ik niet of we met dezelfde ambtenaar gesproken hebben maar ik heb hem wel horen zeggen dat het ringweggebruik toeneemt, maar de term 'een heel groot probleem' heb ik niet horen vallen dus dat zou ik graag uitgewerkt dan willen zien.

00:47:45

René Staijen: In het gesprek dat ...

00:47:45

René Bolle: De heer Staijen.

00:47:45

René Staijen: ... ik dus gehad heb is die term wel gevallen en uiteraard is zo'n probleem op te lossen maar het is op dit moment voor hun een groot probleem met het in- en uitvoegend verkeer. Maar uitwerken kan altijd. Voor de, wij zien bij, wat was het ook alweer, deze combinatie eigenlijk dat dit ook financieel qua mobiliteit meer geleidelijk ingevoerd kan worden, bewoners meer kunnen participeren en bovendien levert dit als enige een reductie op van het aantal autokilometers in de binnenstad. Idee is: Probeer dit te combineren met hoogfrequente snelle OV-verbindingen van de P+R terreinen naar het centrum tegen, en dat ben ik met de heer Koks eens, liefst gratis tarieven. Voorzitter, we zijn echter geen voorstander om van de hele binnenstad een 30 kilometer-zone te maken. Dat is volgens ons zinloos en zelfs gevaarlijk. Het verschil tussen woonerf en de doorgaande route vervaagt dan en ook de handhaving lijkt ons bijna onmogelijk. Per route of per locatie moet op een gegeven moment bepaald worden welke snelheid daar op die plek wenselijk is.

00:48:55

René Bolle: De heer Leemhuis heeft een vraag voor u.

00:48:55

Benni Leemhuis: Ja, dank u wel voorzitter. Hier ben ik wel een beetje verbaasd, want ik hoor de heer Staijen zeggen dat optie één en twee, modellen één en twee wat hem betreft de beste zijn en is dan niet de consequentie van bijvoorbeeld model twee dat je op veel grotere schaal 30 kilometer-zones zou moeten instellen?

00:49:14

René Staijen: Dat zou best kunnen, daar zijn wij ook niet bij voorbaat op tegen, wij zijn tegen op gelijk zeggen van dan is die hele binnenstad maar 30 kilometer. ~ zegt wat wij ook net zeiden: Per locatie, per strekke uitzoeken wat de beste oplossing daar is, 50 of 30. Verder zijn wij ja, ook tegen om nu al conclusies te trekken over de Gerrit Krolbrug, over de Korreweg en over het Oosterhamriktracé, dat vinden we nu erg voorbarig. Wij willen dat die onderdelen eigenlijk pas beslist worden als de volledige scoop van het VCP is uitgewerkt, anders doe je misschien nu iets wat later niet meer terug te draaien is. Nou, dan nog het OV: om het OV betrouwbaar te houden wordt het geconcentreerd op hoofdlijnen. Ja, dat kan maar dan moet er toch wel een heel erg fijnmazig systeem komen naar alle hubs toe voor de mindervalide mensen uit de dorpen en de grotere wijken waar de bus dan niet meer in de buurt komt. En voorzitter, zo'n systeem moet ook heel goed aansluiten op die hoofdlijnen maar ook dezelfde

prijstelling per kilometer hanteren en niet zoals nu bijvoorbeeld bij het, hoe heet dat, dat hubtaxistysteem dat de mensen bijna het dubbele moeten betalen. Tot zover.

00:50:30

René Bolle: Dank u. Mevrouw Moorlag namens de ChristenUnie.

00:50:30

Tessa Moorlag: Ja bedankt, voorzitter. Nou ja, zoals al eerder gezegd: Er is ons gevraagd onze woordvoering te richten op één van de vier denkrichtingen en wij zien met de denkrichtingen doorwaadbare stad en de lokale impuls twee mooie opties die naar ons idee juist samen kunnen zorgen voor een oplossing passend per gebied. We zouden bij de denkrichting doorwaadbare stad graag zien dat dit per gebied wordt ingevoerd en het lijkt ons dan ook goed om te starten met een gebied waar veel mensen gebruik van maken zoals bijvoorbeeld de Nieuwe Ebbinge en dit dan ook als een soort pilot te zien, zodat de inwoners hier ook goed in meegenomen kunnen worden. De wethouder die gaf al aan dat dit niet toegezegd kan worden, maar we willen vragen of het meegenomen kan worden in het proces om te kijken of die mogelijkheid d'r dan ook is. Voor wat betreft het openbaar vervoer vinden we het werken met hubs een mooie ontwikkeling. De ChristenUnie vraagt zich af wat het voor mensen die slecht of slechter ter been zijn gaat betekenen dat het OV minder diep de wijken in gaat. Is er zicht op of dit voor problemen gaat zorgen en indien dit problematisch gaat worden voor deze doelgroep zou de ChristenUnie ook graag zien dat er een alternatief wordt gerealiseerd. Dank u wel, voorzitter.

00:52:13

René Bolle: Dank u. De heer Van Kesteren namens de PVV.

00:52:13

Ton van Kesteren: Dank u wel voorzitter. Iedereen nog de beste wensen trouwens hè, voor het nieuwe jaar. Dan heb ik dat ook gehad. Dank je wel, Kirsten. Voorzitter, de PVV is voorstander van goede fietsfaciliteiten en openbaar vervoervoorzieningen en de P+R faciliteit heeft z'n meerwaarde echt bewezen, maar dat moet je natuurlijk niet ten koste doen van de auto. En dat brengt me, dat bezorgt, dat is toch wel een grote zorg die wij als fractie hebben omdat ook bijvoorbeeld met het VCP dat daar veel overbodige kilometertjes in rondjes om de stad wordt gereden, allemaal uitgedacht op de tekentafel. Maar goed, je kunt inwoners niet het OV in dwingen of verplicht op de fiets zetten want dat is, die vrije keuze moeten ze houden en daar moeten we echt niet aan tornen. En dus is een aantrekkelijke binnenstad en ook een leefbare en gezonde, veilige en economisch goede binnenstad moet je zowel per fiets, trein, bus en zeker ook met de auto kunnen bereiken. En mijn zorg is voorzitter, dat de auto toch het ondergeschoven kindje gaat worden, want hoe je het wendt of keert, dat blijft toch het meest populaire vervoersmiddel zowel bij jong als oud en daar moeten we niet aan voorbijgaan. En dat we het hele, de hele samenleving willen elektrificeren inclusief de elektrische auto ja, dat is ook maar aan een kleine beperkte elite voorbehouden.

00:53:36

René Bolle: Heeft u, meneer Van Kesteren?

00:53:36

Ton van Kesteren: En ik moet er niet aan denken voorzitter ...

00:53:37

René Bolle: Dat u twee interrupties heeft maar die heeft u wel, één van meneer Van Niejenhuis en één van de heer Rustebiel maar eerst de heer Van Niejenhuis.

00:53:45

Ton van Kesteren: Laten we daar even kort de tijd voor nemen.

00:53:48

Rik van Niejenhuis: Ja, ik heb een korte vraag: Bent u het met me eens dat als we meer mensen kunnen verleiden om gebruik te maken van de fiets en het openbaar vervoer, dat er dan ook juist meer ruimte ontstaat in onze autoinfrastructuur voor mensen die de auto moeten gebruiken?

00:54:00

René Bolle: Van Kesteren.

00:54:00

Ton van Kesteren: Ja, dat is een prima benadering. Alleen ik heb zorg dat iedereen verplicht wordt, want ik proef hier het sfeertje van wij weten wel wat goed is voor de mensen, die moeten in het openbaar vervoer en op de fiets en nou, eventueel de elektrische auto. En de elektrische auto wordt zwaar gesubsidieerd en dat is ja, voorbehouden aan toch een elite die zich dat kan permitteren en straks zie je een 'happy few' die zich dat kan permitteren en dan blijkt dan achteraf dat dat een aanzienlijk aantal prominente GroenLinks-leden blijken te zijn. Dat ligt bij mij een beetje op de ...

00:54:40

Rik van Niejenhuis: Ik dacht dat we het hier kort over gingen hebben maar dat loopt helemaal uit de hand.

00:54:46

René Bolle: Dan nog een vraag van de heer Rustebiel namens D66.

00:54:47

Tom Rustebiel: Ja, dank u wel voorzitter. Ja, u stelde net dat de auto het populairste vervoermiddel is in Groningen maar is de heer Van Kesteren d'r van op de hoogte dat met een vervoersaandeel van meer dan zestig procent de fiets verreweg het populairst is in Groningen?

00:54:58

René Bolle: Van Kesteren.

00:54:58

Ton van Kesteren: Nou gefeliciteerd. Hartstikke mooi, houden zo zou ik zeggen maar vergeet de auto daarbij niet. En het is, d'r is een beetje een antisfeertje tegen de automobilist, het parkeren kost een vermogen, ga eens in het Forum parkeren. Nou, je bent zo 25 euro kwijt. Nou, dat is voor gewone gezinnen niet te doen. Hè, met een aantal kleine kindertjes wil je even naar de binnenstad. Kom, we gaan even hè nou, dat is niet te doen. Dat vind ik toch wel een probleem waar iedereen z'n ogen blijkbaar voor sluit. De elektrische auto, rijk gesubsidieerd voorzitter, is heilig verklaard. En dat zijn voornamelijk zakelijke rijders en subsidieondernemers en van een gemiddeld gezin niet weggelegd, voor een gemiddeld gezin niet weggelegd. Op termijn mag zelfs die gewone man die heel duurzaam gebruik maakt van zijn dieseltje of benzineauto, die mag zelfs die stad niet meer in. Nou, ik moet er niet aan

denken. Laadpalen, overal komen laadpalen, dat kost een vermogen. Ja, weer niet voor die gewone man want die blijft toch rijden in zijn benzineautootje want die heeft het geld niet en ook niet de mogelijkheden om een elektrische auto aan te schaffen. En dan willen we, dan is de ambitie om van de 119de plek naar de eerste plek te komen, geweldig. En in die tussentijd voorzitter, blijven we toch in de top vijf van de steden met de meeste armoede. Nou, dat zijn de zaken waar ik mij druk om maak en waar ik, wat ik veel belangrijker vind. En dan wou ik ook het advies meegeven aan dit college: Ga daar aan werken en stel dat als prioriteit nummer één en niet die hele klimaat- en duurzaamheidsonzin. En daar wil ik graag een reactie op van het college en ik hoop dat daar enige nuance in voornemens is te bespeuren. Dank u wel.

00:56:45

René Bolle: Dank u wel, meneer Van Kesteren. Nog iemand namens de commissie? De heer Mellies namens 100% Groningen was het.

00:56:57

Detleff Mellies: Dank u wel. Ja. Nou, zoals wij de vorige keer ook aangaven zien wij absoluut niets in opstellingen waarbij de stad opgedeeld wordt in sectoren waar men via een ring omheen moet reizen. Wij vinden dat deze harde grenzen zullen leiden tot onnodig tijdsverlies en extra meters. Een bezoek aan kennissen of net even in de supermarkt waar je het liefst boodschappen doet moet geen halve wereldreis worden of dreigen te worden. Daarom dat van de vier denkrichtingen optie drie en vier ons al afvallen op basis wat voor ons ligt, maar zoals al vaker is aangegeven mag dat wel verder ~ uitgewerkt worden. Van opties één en twee zien we dat bij optie één er sterk toename van verkeer is rondom onze oude stadsgrenzen. Routes van en naar de parkeergarages staan daarbij nog steeds onder druk. Optie twee biedt meer verbeteringen en heeft naar ons inziens geen zware consequenties, behalve inderdaad een vertraging maar daar kunnen we mee leven. Dat heeft ook wel sterk onze voorkeur. Geen gekke omwegen, wel een vriendelijke doch dringende prikkel om voor langere ritten toch de ringweg te gebruiken en daarom is optie twee voor 100% Groningen bij ons bij uitstek de richting waar we in willen kijken. Dank u wel.

00:57:52

René Bolle: Dank u. Mevrouw De Wrede namens de Partij voor de Dieren.

00:58:06

Kirsten de Wrede: Ja dank u wel, voorzitter. Er is zoals de heer Leemhuis een heleboel sprekers geleden al opmerkte, al erg veel gezegd dus wij houden het kort: Partij voor de Dieren vindt het ook belangrijk dat er gebouwd wordt op zo'n wijze dat mensen makkelijk met het openbaar vervoer kunnen en op de fiets kunnen stappen. Nou, die nadruk die zit eigenlijk ook wel duidelijk in de stukken die voor ons liggen, dus we zijn er in principe eigenlijk heel enthousiast over. Wel vinden wij dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk moet blijven en voldoet aan alle behoeftes. Dus het moet niet alleen snel zijn, we vinden het ook belangrijk dat het diep de wijken en de dorpen in komt zodat ook mensen die slecht ter been zijn echt bediend worden door wat wij aanbieden aan openbaar vervoer. En met betrekking tot die vier opties is voor ons de doorwaadbare stad toch wel de meest interessante. Gewoon die snelheid naar beneden, in de praktijk leidt dat ook helemaal niet tot vertraging wordt er al uitgewezen door onderzoeken en daar wilde ik het eigenlijk bij laten.

00:59:24

René Bolle: Dank u wel. Dan is iedereen die het woord wil voeren aan het woord geweest. Dan geef ik het woord aan het college, de heer Broeksma.

00:59:41

Philip Broeksma: Ja, dank u wel voorzitter. Fijn dat alle partijen gereageerd hebben met zeg maar de voorkeursdenkrichting. Hè, u stelt nog helemaal niets vast maar we hebben in ons stuk over de mobiliteitstransitie en ook in de OV-visie een aantal principes, een aantal consequenties voorgelegd waarin we ...

01:00:00

Philip Broeksma: ... nader onderzoek willen voeren in het proces van deelname vanuit de maatschappij, participatie van allerlei belangengroepen, burgers, wijken, noem maar op, organisaties, bedrijven zeg maar om tot een goede mobiliteitsvisie te komen die we nou ja, de heer Bosch zegt de komende veertig jaar, nou wie weet, maar in ieder geval de komende jaren, tientallen jaren mee vooruit kunnen. Ik loop even wat concrete vragen bij langs die gesteld zijn. De SP vraagt naar het model. Het Groningse model wordt regulier geüpdatet, ook dit jaar vindt dat plaats en we gaan dat zo aanpassen dat ook hè, ter ondersteuning van de discussie die we gaan voeren dat we de actuele cijfers hebben zoals die d'r zijn, dat de meest actuele gegevens ook in dat model terecht gaan komen, dat zal de komende maanden dat plaatsvinden. Uw concrete vraag waar die dertien procent vandaan komt of u dat toegelicht kan worden moet ik even naar de ambtelijke ondersteuning kijken, ik weet niet of dat heel makkelijk kan. Kijk, zo gaat dat. Ja, dus het zeg maar aanpassen van de diverse scenario's zoals het hier staat. Als u daar meer informatie over wilt, zult u met de ambtelijke organisatie even contact moeten opnemen. De OV-visie doe ik even straks, ga ik nu even kijken naar de mobiliteitsvisie. Ja, de Partij van de Arbeid vraagt naar het proces van de MIRT in de samenhang met Noord-Nederland. Dat zijn de vier grote steden van Noord-Nederland, Groningen, Assen, Leeuwarden en Emmen, samen met de drie Provincieën, die zitten daar in één club, in de bestuurscommissie MIRT die regelmatig bij mekaar komt, waarin ook zeg maar in afstemming met elkaar gekeken wordt naar hoe wij de gesprekken met het ministerie ingaan, hoe de samenhang in Noord-Nederland op mobiliteitsgebied en ruimtelijke transformatie hoe dat vorm kan krijgen, wat onze gemeenschappelijke belangen zijn, waar die belangen uit elkaar gaan en op welke wijze we de minister tegemoet, het ministerie tegemoet treden.

01:02:20

René Bolle: Meneer Van Niejenhuis.

01:02:20

Rik van Niejenhuis: Dank je wel, voorzitter. Ja, mijn beeld is dat er bij de Provincie nu nog niet een concept mobiliteitsplan ligt en zou het niet ook goed zijn om dat juist in samenhang op een gegeven moment dan in te brengen in dat bestuurlijk overleg MIRT en m'n vraag is ook wanneer gebeurt dat? Moeten we nu al dit concept delen zodat we aan het eind van het jaar geld kunnen aanvragen en hoe is die samenhang?

01:02:42

René Bolle: College.

01:02:42

Philip Broeksma: Nou ja, separaat aan die bestuurscommissie MIRT is er ook regulier overleg met de Provincie op verschillende terreinen. We zijn onderdeel van de regio Groningen-Assen, we zijn onderdeel van het OV Groningen-Drenthe waarbij Groningen, Drenthe en gemeente Groningen aan tafel zitten en we, ook Provincie Groningen hebben we de presentatie gehouden zoals u die ook in de raad, in de commissie heeft gehad en ook daar is gesproken met gedeputeerden en ambtenaren over hoe, de eerste verkenning zeg maar hoe

we, hoe daar tegenaan gekeken wordt, welke accenten d'r gezet worden. Dus als onderdeel van het hele proces van participatie aan het eind van de rit, want natuurlijk ook voor het openbaar vervoer betekent dat van alles waar ook de Provincie en ook Drenthe, het OV-bureau aan deelnemen. Dus ook die kant wordt helemaal meegenomen in de discussie. Wij willen niet voor verrassingen staan op het moment dat hier een hamer op gegeven wordt van we hebben nog iets te melden, dat gaan we niet willen. Er is gesproken door, over een aantal partijen over de westelijke ringweg, de westflank van Groningen ook die, dat wordt ook onderdeel, integraal onderdeel van zeg maar de mobiliteitsvisie, de mobiliteitstransitievisie zoals we die gaan vaststellen. Hè, d'r wordt gebouwd en ook daar, u zag misschien een tekening over een station aan de Friese Straatweg of misschien de andere manier waarop het openbaar vervoer, waarop het verkeer kan plaatsvinden van over die westelijke ringweg, aan een verdiepte westelijke ringweg of niet. De verbinding tussen Vinkhuizen en Paddepoel die op een meer natuurlijke wijze tot stand komt, dat Vinkhuizen wat meer, wat dichter bij de stad komt te liggen als het ware. Dus dat zijn allemaal integraal onderdelen van het denkproces zoals dat op dit moment plaatsvindt. Dus die westelijke ringweg en de westflank van Groningen naar het Suikerunieterrein, het station Hoogkerk, station Suikerunieterreinen, dat zijn allemaal onderdelen die u in de documenten heeft gezien die nadere preciseringen behoeven en die verder ontwikkeld worden. Ja, D66 vraagt ook nog naar de effecten van een milieuzone op het, op waar we nu mee bezig zijn, op de documenten en ik denk dat het ook goed is om die hè, die toekomstige milieuzone of het elektrisch hè, of de binnenstad, of het groter, welk gebied het ook precies zou kunnen worden, om te kijken wat die effecten daar zijn. Ik denk dat het een heel nuttige, nuttig accent is, opmerking is die u maakt. U suggereert ook nog GroenLinks, kijk ook naar uw ministerie hè, de plannen, hou de ambitie vast zeg maar, dat, dan vertaal ik uw woorden even, zoals het in Utrecht ook gelukt is in de Merwedewijk en waarin ook het Rijk kan bijspringen in, kan bijspringen ja, flink zal moeten bijspringen in de financiële bijdrage. Ja, de keuzes en de voorkeuren, de gedachten die u heeft over welk model, welke denkrichting het meest geschikt is, dat is natuurlijk allemaal genoteerd. Alleen de Partij van de Arbeid zegt: Nou, we vinden het eigenlijk te vroeg om daar nog een keuze in te maken en we nemen het allemaal mee in de gedachtevorming, in de nadere uitwerking, daar heb ik de vorige keer iets over gezegd. Als het gaat over openbaar vervoer: Een aantal partijen vragen aandacht voor de meanderende bus door de wijk om, of eigenlijk vraagt, wordt aandacht gevraagd voor: Zorgt u voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor alle burgers. Dus niet alleen de werkenden die dan snel van A naar B willen en dan met de spitsbussen zo snel mogelijk van de halte of de hub naar het hoofdstation en verder willen maar denk ook aan de mensen die bijvoorbeeld relaxed op zaterdag naar de binnenstad willen of anderszins minder haast hebben. Mensen, de toegankelijkheid voor iedereen, en rolstoelen gebruikers enzovoort. Nou, Werkgroep Toegankelijk Groningen is in de zaal, daar wordt mee gesproken uiteraard, we wijden d'r ook een aantal pagina's aan in het stuk hoe we d'r voor zorgen dat uiteindelijk ja, eigenlijk is openbaar vervoer is niet de kwestie, het is vervoer van deur naar deur. Je wil van de ene deur wil je naar de andere deur en dat heeft de aandacht en dat is ook de grondslag van het denken voor onze mobiliteitsvisie, dus dat is zeker staat het volop op ons netvlies. ChristenUnie vraagt nog naar kunt u starten met een pilot in de Nieuwe Ebbingestraat? Nou ik, ambtelijk, we gaan er nog even naar kijken of dat echt wel of niet kan en of dat nu in het proces past om te kijken wat verstandig is. Ik denk dat mijn eerste reactie zou zijn, ik heb vorige keer zomaar gezegd maar nu ook, willen we wachten met zeg maar het nader preciseren van onze mobiliteitstransitie totdat die pilot, en dan moet je misschien een jaar of twee jaar en je moet kosten maken en zus en zo, of kunnen we zeggen we beginnen met de, het zal een deel van de implementatie zijn om niet meteen alles in de hele stad uit te rollen - een aantal partijen hebben daar ook hun voorkeur voor uitgesproken - maar op een aantal plekken te beginnen.

Nieuwe Ebbingestraat en misschien Paddepoel of misschien weer andere plekken in de stad waar je zegt nou, dat is een lokaal iets waar we zeg maar een nieuw concept zouden kunnen proberen maar kijken hoe dat gaat voordat we dat voor tientallen miljoenen elders gaan uitrollen. Ik denk dat dat een verstandige, verstandig besluit is.

01:08:14

René Bolle: Mevrouw Moorlag.

01:08:14

Tessa Moorlag: Ja dank, voorzitter. Het was ook een voorbeeld inderdaad, dus ja.

01:08:19

Philip Broeksma: GroenLinks vraagt aandacht voor de trams. Ook daar is een pagina aan gewijd aan zeg maar de vervagende grens tussen een tram op, een tram op rails of een tram op rubber zoals het dan genoemd wordt in het corridor. U vraagt wat meer aandacht voor die trams, ik denk dat het goed is om daar in het komende proces daar de aandacht die het vraagt daarvoor te gaan hebben. Volgens mij voorzitter heb ik alles beantwoord. Misschien nog één vraag van de heer Koks ...

01:08:48

Wim Koks: Ja, nog ...

01:08:57

Philip Broeksma: ... die hij de vorige keer heeft gesteld, namelijk het vergunningparkeren, zou dat ook gratis kunnen. Nee nou, het woord gratis, ja dat ook, maar het vergunningparkeren vroeg u ook naar, dat in dat parkeerbeleid gaan we dat meenemen, gevarieerde tarieven zeg maar, het eventueel nultarief. Dat is een antwoord op een vraag die u de vorige jaar gesteld heeft. Zou gratis openbaar vervoer, is dat een mogelijkheid? We kunnen een quick scan doen om te kijken of de ervaringen in andere steden ook zeg maar getransporteerd zouden kunnen worden naar ons. Toen ik wethouder van Financiën was in een andere gemeente zei ik: "Gratis bestaat niet." Het betekent alleen dat als iets gratis is wil nog niet zeggen dat het niets kost, het betekent alleen dat iemand anders de kosten betaalt. En het openbaar vervoer in Groningen-Drenthe kost ongeveer honderdtwintig miljoen waarvan de gebruikers ongeveer zestig miljoen, ongeveer de helft opbrengen. Dus dat, daar even de orde grootte ~ op jaarbasis. Volgens mij heb ik alle vragen gehad of misschien nog niet?

01:09:51

René Bolle: Dan heb ik er nog twee staan van de heer Koks en zo, dat is de rol van de adviescommissie Verkeer en Vervoer en het meenemen van de denkrichting, of die ook volledig doorgerekend kan worden. En ik weet niet of d'r nog andere commissieleden zijn, de heer Van Kesteren nog.

01:10:09

Ton van Kesteren: Ja voorzitter, we zitten hier als volksvertegenwoordigers en het 'Gruningse' volk vraagt zich af waar de auto in de visie van mobiliteitsvisie, de plek van de auto, wordt die helemaal uitgebannen of hoe moeten de Groningers dat zien? Want die zijn daar wel heel erg bezorgd om.

01:10:27

René Bolle: Dank u. Dat zijn dan nog drie vragen.

01:10:29

Philip Broeksma: Ja, de buitenringvariant, dat is optie vier is dat, die nemen we mee in het onderzoek. Vier en twee en dan delen van één zeg maar, ik heb geen voorkeur voor drie gehoord. Wel van de Partij van de Arbeid die zegt nou, ik wil eigenlijk die keus nog niet maken dus daar zal onze nadruk op zijn. De adviescommissie Verkeer Vervoer zal, adviseert ons gevraagd en ongevraagd. Wij gaan ze vragen, we hebben ze al gevraagd, ze zijn al op de hoogte van hoe het hier gaat, waar we aan denken en uiteraard is het bij uitstek iets waar hun advies vanuit verschillende perspectieven nuttig is. Ik hoor dat niet elk advies de raad bereikt, het zijn wat mij betreft geen geheime adviezen, ik zal navragen waar het dan, waar de hick-up is en wat mij betreft is alles zo transparant als het maar kan. De Partij van de Arbeid of Partij voor de Vrijheid vraagt ja, ik heb de vraag anders gehoord. Nu vraagt u naar de rol van de auto, u vroeg: Werk vooral aan de armoede best college, in plaats van het klimaat zeg maar. Nou, u heeft onlangs ja, u als raad stelt het beleid vast, het college doet voorstellen. U heeft onlangs een armoedenota vastgelegd waarin dus zeg maar de armoede en de bestrijding van armoede en intergenerationele armoede zeg maar vol, hoog op de agenda staat en waar niet alleen curatief maar juist preventief gekeken wordt naar hoe armoede in deze stad, een groot probleem, effectief en snel en goed en duurzaam kan worden bestreden. Duurzaam in de zin van dat het langdurig is, dat het niet eenvoudig terugkomt. Dus armoede, u kent ons coalitieprogramma neem ik aan, staat hoog bij ons op de agenda, de mens centraal en dus ook de mens in die zin. Als het gaat over de rol van de auto is ons, is het college ook duidelijk en gesteund in ieder geval door een meerderheid van de raad als het gaat over lopen en fietsen als prioritair, openbaar vervoer daar vlak achter en de auto 'waar het moet'. En dat betekent dat we op veel plekken in de binnenstad kunt u met de auto komen. De Herestraat bijvoorbeeld niet, wel voor het laden en lossen maar niet als u zegt ik wil voor ja, voor de McDonald's in de Herestraat wil ik parkeren, dat is nou eenmaal niet mogelijk. Ik ga d'r vanuit dat u ook niet wilt dat dat teruggedraaid wordt. Er is dus een situatie hè, het parkeren op de Vismarkt dat is, de heer Steven Bosch heeft gevraagd, heeft 1977 nog in herinnering geroepen, toen het parkeren op de Vismarkt mogelijk was. Ook daarvan hebben we gezegd lang jaren geleden: Dat willen we niet meer, dus die auto die moet een plek krijgen die die verdient. Voor sommigen is dat een essentieel vervoersmiddel, dat willen we mogelijk maken en juist door nou, de heer Van Niejenhuis heeft het ook al gezegd, door meer aandacht te geven aan openbaar vervoer, aan fietsers en daar, die model split groter te maken, betekent dat er meer ruimte komt voor die automobilisten die niet zonder die auto kunnen en dat is ook volop op ons netvlies. Dank u wel voorzitter.

01:13:29

René Bolle: Dank u. Dan als ik het zo aanvoel kan dit, nou ja, het is geen, het is een brief dus het hoeft volgens mij niet naar de raad, als er nog mensen zijn die een amend- of een motie willen indienen?

01:13:35

Philip Broeksma: Ik heb nog een dingetje.

01:13:35

René Bolle: Oh, de heer Broeksma wil geen motie indienen denk ik maar heeft nog wel iets.

01:13:43

Philip Broeksma: Ik ken mijn plek wat dat betreft. Wij hebben u toegezegd een brief te sturen over het proces van betrokkenheid van de samenleving bij deze ontwikkeling. We hebben deze brief in concept klaar en het zou mooi zijn als we hè, kunnen halen en brengen met alle betrokkenen, burgers, belangengroepen, organisaties et cetera, ondernemers. We willen

daarbij beginnen met een startconferentie in maart waarvoor allerlei partijen uitgenodigd worden. Ik, mij lijkt het gewoon goed, ik vraag het gewoon aan de commissie om dat proces, om die brief nog even met de afvaardiging en dat was geloof ik een clubje van vier, om te kijken naar hoe dat proces moet plaatsvinden en de betrokkenheid van de raad daarin voordat we de brief definitief maken. Dus dat zou nou, ik nodig u uit om met drie, vier van de commissieleden even samen naar dat proces te krijgen, de brief vast te stellen en dan kan het naar uw raad toe. Dat was mijn verzoek eigenlijk. Dank u wel.

01:14:38

René Bolle: Dank u wel. Dan de heer Van Niejenhuis.

01:14:41

Rik van Niejenhuis: Ja, ik zou eigenlijk ook wel die procesgang richting het MIRT daarbij willen betrekken. En anders zou ik ook willen overwegen om 'm voor één minuut te agenderen voor de raadsvergadering om dan nog een motie op in te dienen. Dus wat de wethouder net zegt in dat proces met een aantal commissieleden zou ik graag de procesgang richting het MIRT ook willen betrekken.

01:15:01

René Bolle: Als u dan in dat groepje gaat dan kunt u ...

01:15:09

Rik van Niejenhuis: Ja, dan ga ik in dat groepje zitten.

01:15:09

René Bolle: Dan hoeft het ook niet als één minuut. De keer Koks.

01:15:09

Wim Koks: Ja, en wat ik mij ondertussen even afvraag: Wij hebben ook de suggestie ooit eens gedaan om d'r een begeleidingscommissie op los te laten, die van het Stationsgebied om te bouwen tot een bredere. En dan ben ik even de draad kwijt of dat al in het presidium aan de orde is geweest en of die d'r al is. Wat? Oh, zouden we dat hier inbrengen? Nou ja, moet je nagaan. Dus het voorstel is om de begeleidingscommissie Station uit te breiden tot de begeleidingscommissie Mobiliteit of zo, weet ik veel, en dan vanuit dus de raad, vanuit de commissie daar een soort proces bewakende club bij te hebben.

01:15:49

René Bolle: Oké, dan ga ik er even vanuit dat het voorstel van de wethouder net, dat dat dan in de begeleidingscommissie Stationsgebied/mobiliteit besproken wordt en dan zijn we volgens mij klaar. Dan dank ik in ieder geval de wethouder voor deze belangrijke toevoeging nog.

B2. Meerjarenprogramma Verkeer & Vervoer 2020-2023 (raadsvoorstel 19 december 2019) (417596 – 2019)

Komen we bij agendapunt B2, het meerjarenprogramma Verkeer & Vervoer. We hebben het al een klein beetje over verkeer en vervoer gehad maar we gaan er nog even mee verder. We hebben daarvoor twee insprekers en ik zou graag als eerste de heer Den Boer van de Wijkraad Paddepoel het woord geven. U heeft daarvoor ... ja nou goed, die komen na u aan het woord, maakt niet zo heel veel uit denk ik. U kunt op het knopje drukken, bovenop. En dan heeft u drie minuten de tijd, dank u.

01:16:26

Derk den Boer: Dank u, voorzitter. Als ik naar het coalitieakkoord kijk met de drie hoofdthema's groen, gezond en gelukkig dan word ik daar wel gelukkig van, alleen als ik over verkeer lees dan begint het eigenlijk, het hoofdstuk over verkeer met dat het autoverkeer teruggedrongen moet worden. En dat ziet er toch een beetje bestuurlijk uit als dat je dan correctief, correctief moet besturen of bijsturen. Dat is nou eenmaal zo denk ik in de ontwikkeling van een stad als deze hè, dat je na verloop van tijd merkt dat er iets niet meer klopt en dat de verhouding tussen verkeer en leefbaarheid dan kennelijk zo slecht is dat je gaat corrigeren. Nou kan ik niet over meerjarenplan Verkeer over de hele stad iets zeggen maar wel over het westelijk deel en dat is vooral omdat wij vanuit onze Wijkraad Paddepoel de afgelopen jaren twee klankbordgroepen hebben geparticipeerd, afgelopen anderhalf jaar moet ik zeggen, in die van de Reitdiepzone en die van de Westelijke Ring. En bewust die beide omdat er een soort samenhang is. En tot nu toe ben ik niet gerustgesteld als het ging over de antwoorden op de vragen of dat mogelijk is dat je een smalle zone, een lange, smalle zone zo intensief bebouwt en daar dan een straks nog geïntensiveerde hoofdverkeersader langs laat liggen. U heeft mij verzekerd dat dat bouwtechnisch allemaal prima in orde is hè, van extra isolatie en ventilatie en noem maar op en je woont daar en je stapt naar buiten en je woont zo dicht bij zo'n verkeersader dat ik denk dat het verstandig is om maar even te waarschuwen en te zeggen van geachte bestuurders, doe dit nou niet. Want besturen is hier vooruit besturen en weten dat er sommige dingen weer heel erg correctief bijgestuurd moeten worden als je dit onverkort door laat gaan. Bij mijn weten zit er niets anders op dan een maximaal plan van verdiepen van die westelijke Ring uit te voeren en ook te betalen, maar het zou wel eens kunnen zijn op de lange duur als het gaat over regeren, nee besturen is vooruitzien, dat je dan beter de Ring compleet kan maken en dan ziet de westelijke Ring d'r in de nabije toekomst anders uit, ligt op een andere plek.

01:19:00

René Bolle: Dank u wel. Zijn er nog mensen die de heer Den Boer een vraag zouden willen stellen? Nee, toch wel, de heer Koks.

01:19:04

Wim Koks: Nou heeft de Provincie het plan om te onderzoeken of d'r een ja, westelijke ringweg, zo is het niet, maar een verbinding kan komen tussen Leek en nog westelijker aan de kant van de stad. Denkt u dat dat een oplossing zou zijn voor het knelpunt wat u aandraagt?

01:19:23

Derk den Boer: Dat denk ik wel. Dat denk ik wel, want dat is op wat langere termijn het voltooien van de Ring. Kijk maar eens hoe die d'r uit ziet rondom de stad. En dan is er een merkwaardige kronkeling naar binnen aan de westkant die geen rekening houdt met uitbreiding net aan die kant van de stad. Dat wordt rampzalig in mijn ogen maar zo deskundig ben ik niet dat ik meer dan op mijn zeg maar burgergevoel zoiets kan hebben van dit wordt geen leefbare stad in dat gebied. Is dat een beetje antwoord op uw vraag?

01:19:56

René Bolle: Dank u wel. Dan zou ik graag het woord geven aan de heer In 't Veen die zal spreken namens Toegankelijk Groningen. Als u de microfoon aan zou kunnen geven. Ik hoop dat het snoer lang genoeg is. Nou, dat is gelukkig zo. Gaat uw gang.

01:20:05

Herman in 't Veen: Ja. Nou inderdaad, ik wou hier inspreken namens de werkgroep

Toegankelijk Groningen. We hebben het meerjarenprogramma Verkeer & Vervoer doorgekeken en wel hè, zo van inclusiviteit wordt daar wel genoemd zeg maar. En we hebben gekeken vanuit onze achterban van wat hè, wat betekent dat nu voor ons en wat staan hier voor dingen in. Enigszins teleurgesteld moest ik wel concluderen dat het enige wat er genoemd wordt wat met onze achterban als raakvlak is, is publiek vervoer. En het staat wel, er staat alleen in dat dat geëlektrificeerd moet worden in 2023. Dat is prachtig mooi en groen maar voor onze achterban nou iets minder relevant. Daarom is mijn vraag van is er beleid of een visie op het gebruik van publiek vervoer anders dan de recente prijsverhogingen op dat gebied en zo ja, wat? Dat is één punt. Ten tweede mis ik in het plan iets als het tussen haakjes 'alternatief voor' de pendelbus. Ja, de werkgroep heeft voorgesteld om de pilot met de pendelbus op te schorten omdat het weinig zin heeft om een pilot te houden met bussen die niet in de binnenstad rijden als ze d'r wel rijden. Dus dat voorstel is ook gehonoreerd maar dat, daar komt dus iets voor terug als het goed is en dat kost ook iets dus ik verwacht ook dat het in dit plan, ergens in dit plan staat, het hoort er gewoon thuis. Dat vond ik een beetje ja, dat was een omissie. En als derde punt is, ik heb één keer het woord even langs horen komen van Student en Stad, d'r is recentelijk besloten dat er een hyperlooptesttraject komt naar Groningen hè, in de achtertuin bij Meerstad. Misschien hoort dat ook wel in dit programma thuis wat we hiermee gaan, wat we daarmee gaan doen. Of misschien dat dat nog te ver weg ligt, maar wat gaan we met de hyperloop doen en hoe krijgen we die mooi toegankelijk want dan wil ik ook wel mee.

01:22:28

René Bolle: Dank u wel. Zijn er nog mensen die een vraag hebben voor de heer In 't Veen. Nee, was een helder verhaal, drie heldere punten. Dan komen we bij de commissie, zijn een aantal leden die weinig tijd meer over hebben. Ik zag de heer Rustebiel, gaat uw gang, namens D66.

01:22:41

Tom Rustebiel: Ja dank u wel, voorzitter. Dank ook aan de sprekers. Ja, de eerste spreker die herhaalde eigenlijk het punt wat ik in de vorige commissie heb gemaakt: Zetten wij de ontwikkelingen aan de westkant van de stad niet op slot door de Reitdiepzone zo vol te bouwen en nog geen idee te hebben of geen definitief idee te hebben we over de westelijke ringweg. Daar maken wij ons zorgen over, sowieso de capaciteit aan de westkant van de stad gezien alle ontwikkelingen daar. En we hebben ook varianten van de westelijke ringweg gezien die dan weliswaar de barrièrewerking zouden verminderen maar waarbij wel de fietsers moeten wachten voor allerlei op- en afritten, dus het lijkt ons niet verstandig dat bij de westelijke ringweg de fietsers straks de dupe gaan worden. Maar goed, dat is nog ver weg, de westelijke ringweg. Een paar punten uit het programma: De emissieloze binnenstad staat op 2030, was het aanvankelijk geen 2025? Is dit opgeschoven? Een vraag over het fietsen: We zijn benieuwd of het college al in gesprek is met de Provincie over de fietsplannen? Het college heeft best, de Provincie heeft best veel geld voor het fietsen gereserveerd en het zou zonde zijn als die post straks leeg is en we zijn benieuwd of het college de Provincie kan vragen of ze misschien ook mee kunnen doen, mee kunnen denken, financieel bij kunnen dragen aan onze ambitie om de scooters van het fietspad af te halen. Tot slot nog de parkeervisie. Ja, die is ook alweer bijna twee jaar oud. Zijn d'r al bewoners die gekozen hebben voor minder parkeerplekken en meer groen? Hoe is het college in overleg met de bewoners hierover en weten bewoners die hun straat willen vergroenen eigenlijk wel waar ze moeten zijn?

01:24:18

René Bolle: Dank u wel. De heer Van Niejenhuis namens de Partij van de Arbeid.

01:24:18

Rik van Niejenhuis: Dank u wel, voorzitter. We bespreken het geactualiseerde meerjarenprogramma Verkeer & Vervoer. Nou, de uitgangspunten zijn hetzelfde gebleven en sluiten ook goed aan bij het coalitieakkoord. Dus dat hè, dat is fijn. We zien ook dat de belangrijkste dingen die we belangrijk vinden dat die gelukkig niet ten prooi zijn gevallen aan bezuinigingen. Toch zijn een paar dingen opgevallen. De heer Rustebiel noemde het net ook al: In het meerjarenprogramma wordt gezegd dat goed wordt gekeken naar de plaats van bijvoorbeeld speed pedelecs en snorfietzen, op de weg of juist op fietspad, kan het college iets concreter aangeven waarnaar wordt gekeken en wanneer we daar resultaat van kunnen krijgen? Het is landelijk nieuws, ook Amsterdam heeft een succesvolle proef gedaan dus daar zijn we nu ~ dat het concreet kan worden. We zien dat een aantal belangrijke onderdelen dus buiten schot blijft voor die bezuinigingen zoals hè, de fietsverkeersveiligheid maar ook slimme mobiliteit. Maar we zien dat die bezuiniging of de besparing voor een groot deel neervalt bij de visievorming en we hebben net bij het vorige agendapunt eigenlijk proberen aan te geven dat die visievorming nou zo belangrijk is het komende jaar. Als we niet een goed integraal mobiliteitsplan hebben en een goed idee bij verkeer en vervoer kunnen we ook niet de middelen naar ons toe halen die daarvoor nodig zijn dus de vraag aan het college is: Gaat dit nou invloed hebben op het komende jaar en de visievorming voor integrale mobiliteit, deze bezuiniging op die post? Er wordt in het MJP ook gerefereerd aan een afspraak met Rijkswaterstaat over de vervanging van de brug over het Van Starckenborghkanaal en dan staat daar heel eufemistisch eigenlijk dat het helemaal niet opschiet met de vervanging van de Gerrit Krolbrug, dat RWS de bestaande afspraken in de prullenbak heeft gegooid en opnieuw gaat onderzoeken wat er eigenlijk moet gebeuren op die plek, ik zeg het even in mijn woorden. Ik ben heel benieuwd of het college iets kan zeggen over welke gevolgen dat heeft voor het verkeerssysteem rondom die brug. Hè, welke zijstraten hebben wel of geen toegang tot het talud, tot die oprit van die brug, wat betekent het voor de Korreweg als dat straks een fietsstraat wordt, moeten we dan straks zeven meter omhoog fietsen? Kan dat dan zomaar, kan RWS gewoon zeggen: Ja, we hebben wel afspraken gemaakt met de gemeente, maar we leggen dat even aan de kant en we beginnen even weer opnieuw. Heeft dat consequenties? Daar wil ik eigenlijk wel iets van weten van het college. Tot slot wil ik nog even aandacht vragen voor de Eikenlaan en de veiligheid op die plek. We hebben als raad een krediet beschikbaar gesteld om de veiligheid daar te verhogen en het college stelt voor om dat nu niet te doen. Vraag aan het college is: Kan het college ons meenemen in de redentie waarom die structurele oplossing zou kunnen conflicteren met de integrale mobiliteitsvisie en is het niet mogelijk om op dit moment een 'no regret'-achtige oplossing voor te bereiden? Vraag is ook of er op dit moment geen tijdelijke ingrepen nodig zijn nu een structurele oplossing naar achter wordt geschoven en dat zou zomaar echt jaren kunnen worden. En tot slot - misschien staat het er wel in maar ik heb niet gezien - het college zegt daarmee ook eigenlijk het miljoen wat beschikbaar is gesteld dat schuiven we naar achteren. Worden die middelen aan iets anders uitgeven of is dat nu onderdeel van de bezuinigingsoperatie in dit domein? Dank u wel.

01:27:27

René Bolle: Dank u wel. Daar bent u ook mee door uw tijd. De heer Koks namens de SP.

01:27:30

Wim Koks: Ja, ik begin ook wat door de tijd heen te raken dus ik doe het wat staccato zoals dat heet. Op de eerste plaats hebben we gisteren een brief gekregen van de bewoners van De Poffert aan de westelijke kant van de stad. Die hebben vorig jaar de toezegging gekregen van de toenmalige wethouder dat er aandacht aan die verkeersknelpunten, die verkeersdrukte daar besteed zou worden. Deze bewoners melden dat ze eigenlijk nauwelijks meer wat gehoord

hebben van de gemeente en de vraag is of de nieuwe wethouder bereid is de toezegging van zijn voorganger in te lossen en wel degelijk aandacht te besteden daar. Dan: We zijn afgelopen maand, drie maanden geleden zijn we met veertig raadsleden, wethouders en ambtenaren zijn we in Gent geweest. Dat heeft een stevige stuiver gekost. Onze fractie is altijd huiverig om deel te nemen aan dat soort trips. Vooral als het zin heeft voor de stad dan doen we mee. Wat wij geleerd hebben daar in Gent zijn twee concrete zaken. De eerste concrete zaak, de wethouder had het daar al even over, dat parkeren voor bewoners dat dat gratis is. We willen graag inderdaad onderzocht hebben of die Gentse truc ook hier in de stad Groningen herhaald kan worden, dat vergunningparkeren niet hetzelfde hoeft te zijn als betaald parkeren. We zijn groot voorstander van het uitbreiden van vergunningparkeren, maar als dat voor bewoners gratis kan dan zouden we dat Gentse voorbeeld mooi kunnen volgen. De tweede vraag is: Ik ben daar gefotografeerd met een busje. Dat was een fantastisch microsysteem, openbaar vervoersysteem in de wijde binnenstad van Gent, daar kon ons pendelbusje niet aan tippen. Is het college bereid om dat netwerk, dat micronetwerk openbaar vervoer met die elektrische busjes, om te kijken hoe Gent dat voor mekaar heeft gekregen en om te kijken of daar een Groningse variant voor te bedenken valt die de wijde, niet alleen de enge maar de wijde binnenstad kan gaan bedienen? Als die twee zaken onderzocht wordt dan heeft voor ons de Gentse trip effect gehad en zijn we blij dat we daaraan mee zijn geweest. Dank u wel.

01:29:42

René Bolle: En gelukkig hebben we de foto's nog. De heer Leemhuis.

01:29:45

Benni Leemhuis: Ik had een vraag en inderdaad die foto's, ik heb er geloof ik één gemaakt. De vraag is heel simpel: Natuurlijk hebben we al gezegd hè, op het moment dat de bussen van de Grote Markt af gaan, dat we dan ook willen kijken weer naar zo'n systeem. Het is wel zo dat de kosten van dat Gentse systeem wel heel hoog waren, meerdere miljoenen. Heeft u daar ook iets over te zeggen, over de nadelen van dat plan?

01:30:09

René Bolle: De heer Koks.

01:30:09

Wim Koks: Nou, als het college daar nou eens een A4-tje over maakt, dan kunnen we daar mooi een afweging over maken.

01:30:14

René Bolle: Wie van de commissie? Oh ja, de heer Staijen namens de Stadspartij.

01:30:14

René Staijen: Ja, dank u voorzitter. Ja, dit wordt het uitvoeringsprogramma voor de komende paar jaar om de stad nog op een veilige manier bereikbaar te houden maar d'r vallen ons toch een paar dingen op. Ten eerste die Ring Zuid. Iedere keer als ik een planning zie is de einddatum weer verder naar achter geschoven en nu zie ik hier ergens staan dat het in 2025 wel eens een keer gereed zal komen. Nou, dat is natuurlijk niet bevorderlijk voor de verkeersdoorstroming en de bereikbaarheid van de stad, trouwens niet voor het hele oostelijk deel van de provincie, maar bovendien is het fors probleem van de aanwonenden die er straks dan negen à tien jaar overlast moeten hebben ervaren. En trouwens voorzitter, misschien terzijde, wanneer horen we nu eindelijk eens een keer iets over de meerkosten van al die vertragingen? Dan het tweede, de Spoorzone. De parkeergarage onder het nieuwe busstation

kan om financiële redenen niet doorgaan, maar nergens in dit programma vinden wij iets over alternatieve parkeerfaciliteiten op die locatie. En dat terwijl negenenzestig procent van het vervoer naar de stad en van de stad met de auto is en een deel hiervan via het hoofdstation met de trein verder gaat. We gaan het treinverkeer uitbreiden, we gaan het treinverkeer verbeteren, maar dan moeten we ook vooral voor die mensen van buiten de stad wel mogelijk maken dat ze hun auto daar ergens neer zetten en met die trein verder kunnen gaan. Een derde ding is de gemeentelijke samenvoeging. Wij missen in deze visie totaal de integratie van het GVVP van de gemeente Haren, het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoers Plan daar. Een aantal belangrijke zaken zoals een oost-westverbinding in Haren Noord wordt hierdoor blijkbaar helemaal op de lange baan geschoven. Klopt dit dat dat niet geïntegreerd wordt? Dan nog de verkeersveiligheid, collega aan de overkant had het er net ook al over. De twee veiligheidsprojecten van de kruispunten van de Eikenlaan waar de raad nota bene in 2018 extra middelen voor bestemd heeft die zijn tijdelijk uitgesteld in afwachting van het VCP, maar nu komen beide projecten totaal niet meer voor op de projectenlijst. Waarom niet? En dan ook een afspraak over de onveilige situatie bij De Poffert staat niet op deze lijst ondanks de toezegging van het vorige college. Gaat voorzitter die verkeersveiligheid nu via uitstel naar afstel? Dit MJP is een prachtig mooi overzicht van alle plannen en denkrichtingen, maar voor ons ontbreken d'r nog een aantal essentiële zaken. Dank u.

01:32:35

René Staijen: Dank u wel. Dan mevrouw Moorlag namens de ChristenUnie.

01:32:42

Tessa Moorlag: Ja dank, voorzitter. Voor ons ligt het meerjarenprogramma Verkeer & Vervoer en de ChristenUnie die is positief gestemd over de ontwikkelingen die zich binnen dit onderwerp voordoen. De uitgangspunten minder autobewegingen en meer openbare ruimte komen duidelijk terug in het programma voor het aankomende jaar of voor de aankomende jaren. De ChristenUnie ziet dit als goede ontwikkeling in deze tijd waarin een ieder steeds drukker lijkt te worden. We zien dat onder andere de fietsprogramma's binnen de bezuinigingen ontzien worden. Hier waren we al van op de hoogte, maar dit blijft een goede zaak. Er wordt in dit stuk ook weer gesproken over het verbeteren van de fietsinfrastructuur onder andere door middel van doorfietsroutes. We zouden het aankomend jaar graag meer duidelijkheid krijgen over de criteria die worden gebruikt bij deze routes, we hebben het idee dat er nog altijd een aantal locaties binnen deze routes zijn die als knelpunt worden ervaren. We vragen de wethouder of hier meer duidelijkheid over kan komen in het aankomend jaar. We lezen in het stuk het één en ander over de extra opbrengsten van de stadsbrede uitrol van het betaald parkeren. We willen de wethouder vragen of hierin is meegenomen dat het voor bewoners juist aangenaam kan zijn om mee te denken over de inrichting van de openbare ruimte in hun straat. Een gesprek over een veiligere en groenere omgeving lijkt de ChristenUnie waardevoller dan een gesprek over enkel meer of minder parkeerplaatsen. Een laatste opmerking die niet alleen specifiek over dit stuk is maar over vrijwel alle meerjarenprogramma's is dat we het wel heel veel tekst vonden en we vroegen ons af of het misschien ook wat beknopter had gekund.

01:34:18

René Bolle: Dank u wel. Dan de heer Spoelstra namens de VVD.

01:34:18

Wytze Spoelstra: Dank u wel, voorzitter. Waar het vorige onderwerp zich toespitste op de toekomst mobiliteit en bereikbaarheid gaat we het nu vooral hebben over de praktische invulling van vandaag de dag en wat mag dit eigenlijk wel niet kosten? Namelijk ruim 1,3

miljard euro over meerdere jaren en waarvan wij overigens maar een gedeelte bijdragen. En toch voorzitter, ondanks dit enorme astronomische bedrag blijkt dit jaarlijks toch nog altijd te weinig. Neemt niet weg dat ik wel graag inzoom op een aantal kleinere elementen van dit meerjarenprogramma want als we lezen dat in de gemeente Groningen aangenaam, veilig en gezond wonen, werken en vertoeven moet zijn, dat kunnen we natuurlijk hartstochtelijk onderschrijven. De invulling daarentegen is de VVD veel minder van gecharmeerd. Duurzame vervoersmiddelen bijvoorbeeld als doel is niet vreemd in deze tijd van innovatie en doorontwikkeling. Daarom de concrete vraag: Door autoverkeer zoveel mogelijk tegen te werken, gooit het college daarmee niet het kind weg met het badwater? Het college moet immers de groei in duurzamer en schoner autoverkeer ook gezien hebben. Dan wat betreft leefkwaliteit. Dit is altijd zo'n bijzondere verantwoording voor het weren van vervoersmiddelen.

01:35:21

René Bolle: Voordat u daar mee verdergaat heeft de heer Koks een vraag.

01:35:24

Wim Koks: Kan de heer Spoelstra mij uitleggen wat nou het kind is en wat het badwater is in deze kwestie? Dat is me niet duidelijk.

01:35:27

René Bolle: De heer Spoelstra.

01:35:27

Wytze Spoelstra: Mobiliteit het badwater en daar hoort dus inderdaad de auto bij. En op het moment dat jij dus auto's gaat verduurzamen, elektrische auto's bijvoorbeeld, het kind in dit geval, exact, die gooi je daarmee dus ook weg. Voorzitter, zoals ik al zei: Leefkwaliteit is altijd een bijzondere verantwoording voor het weren van vervoersmiddelen. U begrijpt dat de VVD hier anders over denkt. Immers, auto's verdwijnen niet magisch bij een nieuwe zone voor betaald parkeren. Dat herwinnen van de openbare ruimte blijft daarmee de grootste gotspe in deze gemeenteraad en ook het coalitieakkoord.

01:36:04

René Bolle: De heer Leemhuis namens GroenLinks.

01:36:04

Benni Leemhuis: Voorzitter, dat is toch wel een boude stelling en een beetje een vreemde stelling, want is het niet zo de heer Spoelstra dat op het moment dat betaald parkeren wordt ingevoerd er gewoon een heleboel auto's niet meer op die plek parkeren dat ze dat eerst wel deden? Dus op die plek verdwijnen ze wel degelijk.

01:36:18

René Bolle: De heer Spoelstra.

01:36:20

Wytze Spoelstra: Ja meneer Leemhuis, die auto's dat zijn vaak bewoners ook nog, die vervolgens de auto in de wijk verderop neerzetten want daar is het nog wel steeds gratis, oftewel het waterbedeffect. Wat gebeurt er als het betaald parkeren verder wordt doorgevoerd? Die auto's komen terug naar de betreffende wijk. Met andere woorden, uiteindelijk geen herwonnen ruimte dus een gotspe. Boude stelling maar wel onderbouwd. Voorzitter.

01:36:40

René Bolle: De heer Leemhuis wil nog.

01:36:40

Benni Leemhuis: Ja, dat is echt veel te kort door de bocht want op zich is het aan de ene kant zo dat we daarom juist ook betaald parkeren verder moeten uitbreiden, ook misschien volgens de suggestie van de heer Koks, maar het is natuurlijk wel degelijk zo dat mensen die komen werken in Groningen hun auto parkeren in wijken zolang dat geen betaald parkeren is. Dat zijn daadwerkelijk auto's die daar niet mee komen en dan op de P+R kunnen gaan staan.

01:37:03

René Bolle: De heer Spoelstra.

01:37:04

Wytze Spoelstra: Dank voor deze toelichting. Voorzitter, leefkwaliteit wordt op geld gezet door meer geld te vragen voor openbare ruimte, maar levert zoals ik net als zei nauwelijks tot niets op voor de leefkwaliteit. Weet u namelijk wat ook leefkwaliteit is? In een afzienbare afstand van een woning kunnen parkeren voor een redelijke prijs en dan is de suggestie van de heer Koks zo gek nog niet. Voorzitter, daarnaast houdt de VVD het college graag een spiegel voor, want doen wij het nou werkelijk waar zo slecht in onze gemeente qua mobiliteit? Nee, zeker niet gezien het gebruik van de fiets daarin. Het zou daarom fijn zijn als wat minder overdreven wordt gedaan over de hoeveelheid auto's binnen ons gehele mobiliteitsspectrum. Je ontkomt er simpelweg niet aan dat er mensen zijn die er gebruik van maken van en naar onze gemeente. Faciliteer dat en waarom hebben we anders die grote garage gebouwd onder het Forum, om leeg te staan? Dacht het niet. Is het meerjarenprogramma Verkeer & Vervoer dan louter kommer en kwel voor de VVD-fractie? Natuurlijk niet. De inzet op de aanpak van verkeersveiligheid verdient terecht de nodige aandacht en ook de aandacht en de aanpak voor fietsverkeer in de binnenstad zoals rond de Nieuwe Markt heeft onze voorkeur, nu alleen de Poele- en Peperstraat nog.

01:38:07

René Bolle: Meneer Spoelstra, u heeft wederom een vraag van de heer Leemhuis.

01:38:10

Benni Leemhuis: Ja, ik wilde inderdaad de vraag gaan stellen komt er nog iets positiefs, maar gelukkig kwam dat. Maar dat was natuurlijk wel een hele groffe karikatuur die daar gemaakt werd, want het is nog altijd zo dat het overgrote gedeelte van de volledige openbare ruimte voor rijdende en stilstaande auto's gereserveerd is dus het is een karikatuur. Dus ik ben benieuwd wat de heer Spoelstra daarover te zeggen heeft.

01:38:32

René Bolle: De heer Spoelstra.

01:38:32

Wytze Spoelstra: Nou ja, het zijn uw woorden dat u het een karikatuur vindt, dat mag u vinden. Neemt nog altijd niet weg wat ik daar achteraan zei, is dat nog altijd mensen zijn die er gebruik maken, van de auto omdat ze hier werken, hier wonen of bezoek krijgen. En dan is daar niks mis mee, u denkt daar anders over, dat is uw goed recht. Voorzitter, ik wil graag richting afronden van dit onderwerp. Daarnaast kan de emissievrije stadslogistiek natuurlijk ook op onze steun rekenen zolang er sprake blijft van een gelijk speelveld en we zijn natuurlijk verheugd met het vervangen van het gemeentelijk wagenpark. Voorzitter, het gaat

er uiteindelijk om het grotere plaatje en daarin breken wij graag een lans voor het brede spectrum van mobiliteit. Een bereikbare en toegankelijke gemeente houdt namelijk niet op bij een vervoersmiddel die enkel één voorkeur geniet van één partij of van drie partijen maar hou juist oog voor een populair vervoersmiddel zoals de auto. En als het even kan, melk die koe wat minder, het kost al genoeg zonder dat het ding rijdt. Dank u wel.

01:39:27

René Bolle: Dank u wel, meneer Spoelstra. Wie van de commissie mag ik dan het woord geven? Ik zie een klein vingertje van de heer Van Kesteren namens de PVV. Gaat uw gang.

01:39:38

Ton van Kesteren: Dank u wel voorzitter. Voorzitter, het is mij gebleken als je op bezoek bent in wijken dat daar hele goede ideeën zijn met betrekking tot mobiliteit en ook om die wijk groener, gezonder en gelukkiger te maken. Zo zijn we vanmiddag ook geweest bij in Paddepoel en nou, ik was onder de indruk van de wijze waarop de mensen daar met elkaar een enorm goed mobiliteitsplan bezig waren, dat ook min of meer klaar hadden. Maar d'r werd ook iets gezegd en daar zou ik eens een reactie van het college op willen hebben, dat zij de indruk kregen dat het toch wel heel stroef verliep om daar iets concreets mee te gaan doen hè, de gemeente. En ja, als wij daar als raadsleden zitten, we zijn heel enthousiast daarover en het zijn niet echt de kosten volgens mij, dan vraag ik mij af en misschien kan de wethouder daar iets meer over zeggen, hoe het komt waarom dit allemaal zo stroef verloopt en waarom mensen het gevoel hebben dat ze eigenlijk weinig verder komen met hun toch wel indrukwekkende plannen die eigenlijk qua kosten niet eens zo heel veel of heel aanzienlijk veel kosten. Graag een reactie daarop.

01:41:00

René Bolle: Dank u wel. Mevrouw De Wrede namens de Partij voor de Dieren.

01:41:07

Kirsten de Wrede: Ja, dank u wel voorzitter. Ja, wij vinden dat dit, dit waren inderdaad wel veel woorden en best wel weer veel inhoud ook zo vlak na het kerstreces dat je denkt oh jee oh jee, wat moeten we alweer veel nadenken en nou ja, beoordelen. Nou, de Partij voor de Dieren vindt dat het er in principe hartstikke goed uitziet en dat er in deze gemeente heel goed nagedacht wordt over de toekomst van het verkeer en het openbaar vervoer en dat we absoluut op de goede weg zitten. Ik wil wel even de heer Spoelstra bijvallen dat het inderdaad wel om ontzettend veel geld gaat, even 1,3 miljard, dat is toch wel enorm. Wat kleine opmerkingen: Wat betreft het herwinnen van de openbare ruimte, het gaat ook om zwerffietsen hier, die moeten we niet vergeten want die zijn erg vervelend voor mensen in een rolstoel maar ook voor mensen met kinderwagens of rollators en, dus niet alleen auto's maar ook zwerffietsen. Daarnaast hebben wij ook wel wat zorgen om de zogenaamde ik zal maar zeggen snelfietsen; de mountainbikes en de speed pedelecs of pedelecs en die allemaal over datzelfde fietspad moeten. Misschien kan de wethouder daar nog iets over zeggen. Het viel ons ook op dat de aanpak Ring Zuid nu pas in, of de Ring Zuid nu pas in 2025 gereed is. Ja nou ja, d'r staan nog wat mooie dingen over het project in dit stuk, het is geen geheim dat wij het daar niet mee eens zijn. De Ring, de nieuwe Ring leidt tot meer druk op het binnenstedelijk wegennetwerk en wij zijn helemaal niet makkelijker bereikbaar door deze ringweg maar we zijn wel veel handiger om er dwars doorheen te rijden en het verkeer vanuit Assen komt juist moeilijker de stad binnen. Maar goed, volgende week hebben wij een technische sessie, hebben SP en de Partij voor de Dieren hebben daarom gevraagd een tijdje geleden en dan zullen we wel weer eens wat dieper op de materie ingaan. De Spoorzone, ja dat, daar zijn wij voor, het moet daar worden veranderd en aangepakt, wordt gedeeltelijk door

dezelfde aannemer gebouwd die op dit moment verantwoordelijk is voor nou ja, het project Ring Zuid. Dat geeft ons niet heel veel, dat geeft ons niet echt een goed gevoel. Kan de wethouder daar iets over zeggen of hij dat gevoel ook deelt? Even kijken, nog wat laatste dingetjes. Een tijdje geleden heb ik via een rondvraag gevraagd om aandacht, we gaan even naar het microniveau nu, om aandacht voor het kruispunt Corpus den Hoorn en de Paterwoldseweg. Omdat het leerlingenbestand van twee scholen daar door elkaar is gehusseld is met name 's ochtends zo tussen kwart over acht en half negen is het daar heel druk met fietsers. En dat had al de aandacht van de wethouder, het was toen mevrouw Jongman die daar een antwoord op heeft gegeven maar dat, die situatie is eigenlijk nog steeds onacceptabel vind ik. Dat licht staat te kort op groen voor fietsers, men knalt bijna op elkaar, auto's beginnen alweer met rijden terwijl de laatste fietsers nog op, zich op het kruispunt bevinden en die zijn dan niet door oranje gefietst of zo. Dit zeg ik uit ervaring. Dus ja dat, daar moet toch nog even naar gekeken worden. En dan nog een allerlaatste opmerking: Een mooi stuk maar natuurlijk wel weer erg, wat is de goede term ook alweer, ik geloof antropocentrisch ingesteld. Ook dieren moeten zich begeven door de stad en moeten van de ene hoek naar de andere kunnen komen. Over het algemeen hebben we daar het stedelijke ecologische netwerk voor, de SES geloof ik, Stedelijke Ecologische Structuur. Die wordt hier inderdaad doorsneden, bijvoorbeeld door de Laan Corpus den Hoorn hè, dat is een bekende plek, is ook al eens wat aan gebeurd. Nou ja, ik zal er nu verder niet op ingaan, we gaan eerst zelf eens een beetje onderzoek doen maar ik wil wel even opmerken dat we het hier, we hebben het hier over het verkeer in de stad en de gemeente en het gaat alleen maar over de manier waarop mensen zich daar doorheen begeven en hoe de dieren moeten migreren ja, daar is geen aandacht voor terwijl dat ook voor dieren echt een behoefte is om nieuwe partners te zoeken en dergelijke en goed, hier wilde ik het bij laten, dank u wel.

01:45:50

René Bolle: Dank u. Wie van de commissie? De heer Bosch, namens Student en Stad.

01:45:50

Steven Bosch: Ja dank u wel, voorzitter. Nou ja, er staan een hoop concrete plannen in dit stuk. Over z'n algemeen zijn wel erg positief daarover dus dat is mooi. Twee punten die we graag willen aanstippen. Allereerst positief dat er een nieuwe slimme route komt van de oostelijke stadsdelen richting Zernike. Vraag aan het college: Hoe gaat deze route d'r precies uitzien, wat voor een soort route wordt dat en wordt dat net als de bestaande Zernikeroute een route met overwegend voorrang op andere verkeersstromen? En een tweede punt is nou ja, de Eikenlaan, al vaak over gehad hier en het wordt wederom uitgesteld. Erg vervelend maar we kunnen ons op zich wel vinden in de beargumentatie, namelijk dat we wachten eerst op een mobiliteitsvisie want eventueel een constructieve oplossing nu kan later onnodig blijken. Dus nou ja, jammer maar we kunnen ons daar wel in vinden. Dank u wel.

01:46:56

René Bolle: Dank u. Niemand meer van de commissie ? De heer Mellies namens 100% Groningen.

01:47:02

Detleff Mellies: Nou, u merkt dat ik het steeds tot het laatst uitstel. Voor ons is een groot deel van de visie iets waar we best mee in kunnen stemmen. Echter, net als bij eerdere besprekingen zoals de parkeervisie zien we ook nu weer een tendens in de visie terugkomen waar we het niet mee eens kunnen worden. We blijven het volstrekt oneens met het idee dat parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gezien als een premium waar in het beginsel geen recht op is en waar geld voor gevraagd moet worden. Het wordt geschetst als een vrije

keus waarbij het liever hebben van een auto een goede vatbare optie zou zijn. Voor veel mensen is het OV simpelweg niet fijnmazig en snel genoeg om een auto te kunnen missen. Natuurlijk zien we ook een toekomst waarbij er misschien minder noodzaak zou zijn voor een privéauto maar we denken niet dat dit op korte termijn al het geval gaat zijn. En we vinden dan ook echt oprecht dat tot die tijd geen inwoners gepest moeten worden. De uitspraak dat we een vergoeding mogen vragen voor het privé stallen van een auto in de openbare ruimte is wat ons betreft dan ook voor de muziek uitlopen. Zolang inwoners deze parkeerplaatsen nog nodig zullen hebben zien we graag dat ~~ faciliteren tot het simpelweg niet meer nodig zal zijn. Dank u wel.

01:48:10

René Bolle: De heer Leemhuis heeft daar nog een vraag over.

01:48:10

Benni Leemhuis: Ja, ik vraag me wel af wat 100% dan voorstelt. Want dat gebeurt al hele grote stukken van de stad, betekent dan dat 100% eigenlijk voorstelt dat we heel veel betaald parkeren moeten afschaffen en heeft de heer Mellies daar ook een dekking voor?

01:48:24

René Bolle: Dank u heer, de heer Mellies.

01:48:29

Detleff Mellies: Nee, maar dat is wel een situatie die altijd al zo geweest is en nu willen we het steeds verder uitbreiden. Het betaald parkeren gaan we ook verder uitbreiden, dat was ook vastgesteld in deze visie, daar is toen ook niet om gevraagd. Dus we gaan nu ineens geld vragen voor plaatsen waar nu nog helemaal geen parkeerprobleem is. Verder ga ik juist hier ook specifiek in op wat de plannen zijn van het coalitieakkoord waarbij juist steeds wordt gezegd dat die openbare ruimte herwonnen kan worden door mensen eigenlijk nou ja, waar het nu op lijkt, weg te pesten door geld te vragen.

01:49:01

René Bolle: De heer Leemhuis nog voor de laatste keer.

01:49:01

Benni Leemhuis: Nou ja, de vraag is eigenlijk wat is het nieuws daaraan? Dat is in de parkeervisie vorige collegeperiode al vastgesteld. En naar mijn indruk heeft 100% dat ook ingestemd.

01:49:09

René Bolle: De heer Mellies nog.

01:49:14

Detleff Mellies: Een korte reactie daarop. Ja, dat is zo maar desalniettemin hebben we daar wel politieke verschillen in. Wij blijven, we hebben toen ook al gezegd, we blijven het gewoon zeggen, we zijn het gewoon niet eens met die, dat onderdeel van de visie.

01:49:18

René Bolle: Dank u wel. Wie van de commissie mag ik nog het woord geven op dit onderwerp? De heer Leemhuis.

01:49:28

Benni Leemhuis: Ja, ik dacht ik wacht een beetje want ik heb weinig tijd. Ik wilde graag drie

puntjes aanstippen. De één is parkeren, het Stationsgebied, de parkeergarage die zuidelijk van station zou moeten komen. De open vraag die mijn fractie heeft: Kan eigenlijk dat parkeren in een eventuele parkeergarage daar niet in breder perspectief gezien worden? Hebben we niet immers de Haddingestraatparkeergarage en Museumparkeergarage en zou het niet een idee zijn om te kijken of je dat in gezamenlijkheid kunt beschouwen, met andere woorden misschien kun je eerder al een aantal parkeergarages reduceren in de binnenstad en dat dan compenseren op de plek waar een goede verkeersdruk heerst namelijk het station? En het tweede gaat over fietsparkeren. Het gaat eigenlijk over het succes van de parkeergarage, fietsparkeergarage onder de Nieuwe Markt. Het valt op dat die al zo succesvol is dat die vaak al heel erg vol zit. Het lijkt er toch een beetje op dat we plannen uit voor 2010 dat toen toch op een andere manier gekeken werd naar wat een grote fietsparkeergarage is als nu. Maar wat mijn fractie mee wil geven is hou daar rekening mee bijvoorbeeld ook bij de V&D parkeergarage en dan eigenlijk een soort, het valt op dat er meer en meer fietsen zijn in de stad geparkeerd en dit is het laatste punt, voorzitter. Mijn fractie zou eigenlijk wel benieuwd zijn en misschien wil het college dat overwegen, dat we onderzoeken hoe dat komt, want ik spreek de laatste tijd meer en meer met mensen die zeggen we snappen eigenlijk niet hoe d'r zoveel meer gestalde fietsen in de binnenstad zijn. Dus mijn vraag aan het college is: Is er een manier om daar achter te komen? Heeft dat dan toch met meer verhuurde fietsen te maken of zijn er andere redenen voor, daar is mijn fractie erg benieuwd naar. Dank u wel voorzitter.

01:51:20

Wim Koks: Racefietsen.

01:51:20

René Bolle: Racefietsen zei de heer Koks. Wie van de commissie is nog niet aan de beurt geweest en wil wel? Niemand. Dan zou ik graag één minuutje schorsen voordat de wethouder aan zijn beantwoording begint. Dank jullie wel. Dan kan nu de wethouder beginnen aan de beantwoording.

01:54:47

Philip Broeksma: Ja dank u wel, voorzitter. Ik zal een beetje in volgorde van indienen heb ik het ook opgeschreven, dus dat zal ik zo even bij langs lopen. D66 vraagt naar emissieloze binnenstad 2030 in plaats van 2025. Misschien haalt u twee jaartallen door de war, die emissieloze binnenstad 2030 maar het gaat misschien over de emissieloze stadslogistiek, dat is 2025. Binnenkort komen we bij u met een notitie hoe we dat voor ons zien, welk gebied en enzovoort. Een gesprek met de Provincie over fietsen, we zijn inderdaad met de Provincie bezig over, altijd, sowieso over fietsen, mobiliteit, over slimme fietsroutes ook in de regio Groningen-Assen. We zijn met de Provincie bezig ook, ik weet van de gedeputeerde, ben ik mee in gesprek, dat zij ook hè, de Provincie draagt ook bij aan de fietsplannen die we hier hebben en dus dat loopt erg goed en uw suggestie is om dat vooral te blijven doen en dat in de volle breedte en dat neem ik van harte over dus dat zal ik, dank voor uw suggestie daarin. Het parkeervisie vraagt u, willen mensen nou daadwerkelijk parkeerplaatsen al opheffen in gesprek. We zijn bezig om het betaald parkeren in de, uit te breiden zeg maar en daarbij gaan we ook in gesprek met die burgers en als je de burger vraagt: "Waar wilt u uw auto parkeren?", dan zeggen ze inderdaad: "Voor de deur", maar als je ze vraagt: "Wat wilt u met uw straat?", dan krijg je een ander type antwoord. Dan gaat het ook over ontmoeting, dan gaat het over klimaatadaptaties, dan gaat het over ander type vragen en die vragen zullen wij ook zeker stellen. Als het gaat over, Partij van de Arbeid, over de snorfiets al dan niet op de rijbaan: We komen in februari willen wij u daarover een notitie sturen of een brief sturen. We willen, met een andere vraag over de verschillende snelheden op dat smalle fietspad, hoe kijkt u daarnaar? Dat is inderdaad een ontwikkeling van de afgelopen jaren die aandacht vraagt en

ook aandacht krijgt. Het betekent soms dat we de slimme fietsroutes hè, daar kijken we naar. Het betekent soms ook dat we naar bredere fietspaden, of bijvoorbeeld de Korreweg waar we kijken naar een fietsstraat als optie zodat we inderdaad die verschillende snelheden echt een aandachtspunt ook hè, die snorfiets wat ik net noemde, echt een aandachtspunt die, dat niet eenvoudig, dat wil zeggen ook niet goedkoop is op te lossen. Over de Gerrit Krolbrug vraagt de Partij van de Arbeid: Wat er gebeurt is is dat de voorkeursvariant die eerder is vastgesteld, 2017 meen ik, 2016, niet uitvoerbaar bleek. De brug is van Rijkswaterstaat dus die is aan zet om daar een brug te maken, maar uiteindelijk is natuurlijk de gemeente als het gaat om het bestemmingsplannen en andere wijzigingen, u als gemeenteraad gaat besluiten hoe die burg eruit ziet en we zijn ons ten volle bewust, u ziet het ook al aan notities, hoe de integrale aanpak en ook de Oosterhamriktracé of de Busbaanbrug, al dan niet fietsers, als dan niet de breedte, de hoogte, enzovoort, hoe dat alles met elkaar in samenhang bekijken we dat. En u als gemeenteraad zult de voorkeurvariant voor die Gerrit Krolbrug vaststellen. Eikenlaan vraagt u naar. Ja, ook in de mobiliteitstransitie kan de Eikenlaan een andere functie krijgen dan die nu heeft. Bijvoorbeeld een busroute wel of een fiets of een auto, is het een doorgaande weg of komt daar een knip, dat zijn allemaal de opties die u ook in de denkrichtingen heeft kunnen zien. Dus die rol van die Eikenlaan en de Elzenlaan en de fietskruising met de slimme route naar het Zernike dat zijn allemaal, als het over enkele tientjes ging zou je zeggen die 'no regret'-maatregelen kunnen we doen, dat gaat hier ja, die zullen we ook wel doen maar dat is hier niet aan de orde. Het gaat hierom relatief grote, ingrijpende, als we het doen willen we het ook goed doen, maar we willen wel het goede doen. En daarvoor willen we toch even kijken wat die functie van die Eikenlaan is wat die ook blijft als we nou, eind van dit jaar zeg maar die mobiliteitsvisie hebben vastgesteld.

01:58:53

René Bolle: Meneer Koks.

01:58:53

Wim Koks: Het geldt ook voor die, ja wat was het, die, dat viaduct wat daar overheen zou komen? Dus die de Eikenlaan zou, dat fietspad zou over de Eikenlaan heen gaan. Ja die, daar geldt het ook voor?

01:59:08

Philip Broeksma: Daar gaat het ook niet over een tientje dus dat is een groot ding, dat is niet een 'no regret'-maatregel, dus dan kijken we in samenhang met het grotere geheel in die zone. De Poffert daar vraagt de SP naar. Ja, we zijn daarmee in gesprek met, geweest met De Poffert dus in die zin is de belofte die het college in welke samenstelling dan ook, of dat mijn voorganger is of niet dat maakt natuurlijk allemaal niet uit, wij volgen dat natuurlijk allemaal gewoon op. Daar is mee gesproken. De Poffert ligt niet in onze gemeente. Dat is wel iets waar, dus het sluit aan op onze gemeente bij Hoogkerk West, die hoek. Dat is natuurlijk zo, maar de gemeente Westerkwartier is in eerste instantie aan zet met de bewoners van die gemeente, van De Poffert.

02:00:00

Philip Broeksma: Te spreken. Ook wij spreken ermee. Het gaat soms ook over sluipverkeer waar ook wij mee te maken hebben. We onthouden ons niet van onze verantwoordelijkheid. Gemeente Westkwartier is in eerste instantie, we hebben meerdere keren met de bewoners gesproken, gemeente Westkwartier is nu eerst een keer aan zet. De reis naar Gent.

02:00:20

René Bolle: De heer Koks.

02:00:20

Wim Koks: En u onderhoudt ook contact met die gemeente en probeert ze ook wat te stimuleren zal ik maar zeggen om maatregelen te treffen om die verkeersdrukte daar, die verkeerssnelheden die daar plaatsvinden, om die binnen de perken te krijgen?

02:00:34

René Bolle: De wethouder.

02:00:36

Philip Broeksma: Ik heb daar bestuurlijk met mijn collega over gesproken, ook ambtelijk zijn we aangesloten op wat daar speelt. De reis naar Gent. U vraagt twee dingen. Gratis vergunningparkeren, heb ik net iets over gezegd, om dan te kijken, dat nemen we mee in onze parkeerupdate omdat we ons betaald parkeergebied willen uitbreiden. We willen daarnaar kijken. Die microbusjes van Gent. Als u zegt: Een A4'tje van wat kost zo iets nu? Is dat iets voor ons? Onze pendelbusjes kosten 250.000 per jaar. De heer Leemhuis heeft het over miljoenen in Gent. Ik had dat getal niet paraat. Als u wilt dat wij daar een A4'tje aan wijden van die microbusjes in Gent, wat is dat nou precies, dan zal ik eens kijken of dat tevoorschijn getoverd kan worden. Dat wil ik u wel beloven.

02:01:22

Wim Koks: Ja, sorry hoor. Maar dat is dan de kostenkant waar de heer Leemhuis, dankjewel, het over heeft. Maar ik ben vooral ook benieuwd naar hoe Gent dat dan vervolgens weet te dekken. Want het leek mij niet de meest rijke stad die op deze aardbol rondloopt.

02:01:40

René Bolle: Ik neem aan dat ook de begroting van de gemeente Gent wel openbaar is, maar de wethouder weet dat misschien wel.

02:01:48

Philip Broeksma: Ja, de kosten-baten zeg maar. Gratis bestaat niet natuurlijk. Ik vermoed dat de financieringsstromen in Gent of deelstaat Vlaanderen of op Vlaams gebied allemaal anders zullen gaan dan in Nederland. Dan zullen we even kijken wat we daarover te weten kunnen komen. Stadspartij vraagt aandacht, ook andere partijen, voor de zuidelijke ringweg. 2025 ziet u staan, dat is geen vertraging ten opzichte van wat we u eerder hebben meegedeeld, die 36 maanden vertraging, 2021 wordt 2024, dat staat, maar ook die 2021 moest gezien worden. Dan kunnen de auto's rijden over de zuidelijke ringweg, maar er zijn nog wat aanpalende werkzaamheden als het gaat over op- en afritten of dat park zeg maar, dus dat hele project zou klaar zijn in 2022, dat wordt 2025. Dus in die zin is er geen extra jaar vertraging. Dat zouden we ook niet in een tabelletje in zo'n notitie aan u mededelen, daar wijden we wel een apart briefje aan. Spoorzone, het terrein, P+R terrein of de parkeergarage zeg maar die aan de zuidkant opgenomen zou worden. Ja, door bezuinigingen zien wij geen mogelijkheid om dat op korte termijn en misschien valt ons nog een keer een pak geld tegemoet, dan wordt het weer anders. Op dit moment zien we geen mogelijkheid om die parkeergarage tegen de kosten die genoemd zijn te realiseren. Mensen die willen parkeren en met de trein verder willen, die kunnen in de parkeergarage daar parkeren. Dat is niet gratis, maar gewoon een commerciële parkeergarage waar u kunt betalen. GroenLinks suggereert: Bekijk het ook in samenhang met de Haddingestraat die al behoorlijk in de binnenstad is. De auto's die daar geparkeerd kunnen, kunnen misschien in een museumgarage of aan de zuidkant van het station geparkeerd worden. Wij nemen wel de parkeerbehoefte mee in de planontwikkeling die aan de zuidkant gaat plaatsvinden. Dus de parkeerbehoefte zal er zijn. Groot of niet groot, maar dat nemen we dan mee in grote geheel.

02:03:52

René Bolle: De heer Leemhuis.

02:03:52

Benni Leemhuis: Het heeft er natuurlijk mee te maken dat het eigenlijk een oude wens is, met name de Haddingestraatgarage, dat we die kunnen omzetten tot buurtstalling of iets anders, fietsenstalling. Het zou goed zijn om dan die opgave in samenhang te bekijken. Niet alleen Haddingestraat, maar ook museum en dan zou je ook allerlei zoekverkeer van auto's kunnen voorkomen. Dus vandaar die suggestie.

02:04:13

René Bolle: Gaat u verder.

02:04:14

Philip Broeksma: Dank voor die suggestie. Stadspartij vraagt ook naar het gemeentevervoer en het verkeers- en vervoerplan van Haren. Dat is ons bekend. Wij kennen dat en dat is ook volop, bij al onze documenten speelt dat een rol. Dit is een meerjarig uitvoeringsplan voor het verkeer en op basis van ook wat in het vervoersplan GVVP van Haren is opgenomen. U ziet ook bijvoorbeeld bij verkeersveiligheid een aantal projecten, Harense projecten staan. U vraagt aandacht voor verkeersveiligheid. Een heel lijstje van zaken die we willen aanpakken het komende jaar, met de indicatieve bedragen erbij. Moet natuurlijk allemaal nog aanbesteed worden, moet ook blijken wat het allemaal gaat kosten, maar daar staat dus hoe wij kijken naar de verkeersveiligheid en de projecten die we dit jaar en de komende jaren willen aanpakken. Nog even, het is een levend lijstje, ook dit meerjarenprogramma verkeer en vervoer, volgend jaar maken we weer een nieuwe. Het is niet zo dat we er nu eentje maken en daar doen we dan vier jaar mee en dan kijken we weer een keer. Elk jaar maken we een update van wat onze plannen zijn en we hopen en dan kan ik zeggen dat die update wat minder tekst gaat bevatten, zeker vlak na het kerstreces. U vraagt er expliciet naar. Ook elders is daar aandacht voor gevraagd. Kan het allemaal wat korter en bondiger geformuleerd worden? Benadruk misschien de verschillen of de aanpassingen ten opzichte van de vorige keer. Dat kost ons minder tijd om op te schrijven, het kost u minder tijd om het te lezen. En volgens mij is dat een heel goede, is het een win-winsituatie. Knelpunten doorfietsroutes, vraagt de ChristenUnie aandacht voor. Ja, daar gaan we naar kijken. Als die knelpunten er zijn, mijn collega zit naast me, dus daar kijken we gewoon naar. Die moeten er niet zijn, als die er wel zijn, kijken we of we ze aan kunnen passen en wat dat allemaal betekent. VVD, u zegt: De auto moet het bezuren, terwijl de auto steeds duurzamer wordt. Wordt het kind dan niet met het badwater weggegooid? Dat is het standpunt wat u heeft. Ik denk wel dat de auto, ook als de fossiele auto één op één door een elektrische auto vervangen zou gaan worden en dat zou zomaar kunnen, dat nog steeds het ruimtebeslag aanwezig is. En daar kun je verschillende keuzes in maken en u heeft uw punten duidelijk gemaakt. Een ander punt, daar wil ik wel nog even op ingaan. Doen we het slecht, er zijn heel veel fietsers, de modal split zoals het dan heet, van fietsers is ongeveer twee derde. Net even gezegd, 60 procent, 65 procent van de bewegingen in de stad zijn per fiets. Maar dat geldt niet voor de dagelijkse pendel van buiten de stad naar binnen de stad en vice versa. Daar is de modal split veel meer auto en de truckers. De opgave is om dat autogebruik ook buiten de stad te laten. Bijvoorbeeld op die P+R terreinen en dan met het openbaar vervoer de stad in en dus niet de auto parkeren in de straat waar gratis parkeren is. Je fietsje pakken en dan de binnenstad in fietsen. Dan komt jouw auto op openbaar terrein, op het gebied van ons, van de gemeente en dat hoeft, nog los van of wij dat willen, kunnen we die ruimte niet voor iets anders gebruiken, bijvoorbeeld een fietspad of een boom. Een andere vraag, zou het dan gratis moeten zijn? Wij denken dat de waarde van de openbare ruimte in de parkeertarieven verwoord kan worden,

weergegeven kan worden. PVV vraagt, contact met de mensen in Paddepoel. Waarom dat zo stroef verloopt. Net als u, ik wil dat niet hebben. Ik wil dat het contact goed verloopt. Los van of de meningen verschillend zijn of dat plannen die er zijn of de wensen die er zijn al dan niet gehonoreerd wordt. Het contact moet gewoon goed lopen. Als het niet goed loopt, dank u voor dat signaal, ik wil dat gewoon niet hebben. We zijn in gesprek met de mensen van Paddepoel en die worden ook betrokken bij die mobiliteitsvisie en ik wil gewoon net als u en net als iedereen natuurlijk dat het contact goed verloopt. Dank u voor het signaal. Ik wil het niet hebben. Partij voor de Dieren vraagt over de verschillende snelheden op het ~ fietspad. Ik heb daar iets over gezegd. U vroeg mij naar een gevoel en ik heb er even niet bij, welk gevoel is dat nou? Welk onderwerp was dat? Was dat de zuidelijke ringweg? Of het gevoel over-

02:09:00

Kirsten de Wrede: Ik moest ook weer even denken. Nee, het feit dat de Spoorzone gebouwd wordt door onder andere dezelfde aannemer als die op dit moment bezig is met de zuidelijke ringweg. En wat voor gevoel u daarbij heeft, omdat het mij niet zo'n heel rustig gevoel geeft.

02:09:17

Philip Broeksma: Ja, het college is nog niet bijeen geweest sinds u deze vraag gesteld heeft. Ik heb er geen gevoel bij. Ik geef daar geen antwoord op. U vraagt, het kruispunt Corpus den Hoorn Paterswoldeweg. U heeft er de vorige keer naar gevraagd. Dat is bij ons in beeld. Wij zoeken naar een oplossing om dat aan te pakken. U vraagt ook aandacht voor dieren inderdaad. Klopt het dat deze mobiliteitsvisie gaat over het vervoer van mensen? De studentenstad vraagt een slimme route van het oostelijke deel van de stad naar Zernike langs de noordelijke ringweg rechtstreeks zonder verkeerslichten, dus dat zijn we van plan. Ja. 100% vraagt naar het parkeren van de auto, dat het gratis zou moeten. GroenLinks parkeergarage, fietsgarage. Ik heb uw opmerking opgeschreven over de fietsgarages. Eigenlijk het succes van de fietsgarage onder de Nieuwe Markt, maak ze groot genoeg. Dat is mijn samenvatting van wat u gezegd heeft. Uiteraard. Dus eigenlijk is het mooi dat die nu voor 75 procent al bezet is, de Nieuwe Markt. ~ gaan we doen, dus we zullen dat zeker meenemen. Waar komen al die extra gestalde fietsen vandaan? U weet dat we ~ met camera's kijken: Wat gebeurt er met die fietsen en welke fietsen worden er nu geparkeerd? Soms is de indruk dat er meer studenten zijn of meer fietsen gebruikt worden. Dat eigenlijk het beleid om meer op de fiets in te zetten tot succes leidt. We hebben ook het vermoeden dat fietsen die soms dan zeg maar in de trapopgang van een studentenhuus nu op straat staan, omdat dat zo mooi kan. We weten het niet precies. Het feit is wel dat het aan de orde is en we doen eigenlijk onderzoek naar het gebruik van de fiets. Wat zijn dat nou voor fietsen? Zijn het meer deelfietsen, zijn het meer slobfietsen, is het weer wat anders? We proberen daar de vinger achter te krijgen. Dus dat onderzoek wat u wilt, dat doen we. Het is niet echt van een ~ stadsonderzoek, maar in ons fiets- en fietsparkeerbeleid is dit een belangrijk element.

02:11:23

René Bolle: De heer Leemhuis.

02:11:23

Benni Leemhuis: Waarom ik het vraag, is omdat het wel belangrijk is om daar inzicht in te hebben. Als ik zo een beetje om mij heen informeer, dan is eigenlijk niet echt een goed begrip voor waar die zoveel meer fietsen bijkomen. U kunt allemaal een deel verzinnen, maar niet het grote aantal. Dus als daar nog meer aandacht voor is dan is dat wel interessant. Laat duidelijk zijn, GroenLinks is heel erg blij als mensen de fiets gebruiken en ook als ze dat meer doen, maar ook manieren zoeken om dat in de openbare ruimte te reguleren, net als al die andere vervoersmanieren die de openbare ruimte innemen.

02:11:56

René Bolle: Gaat u verder met uw antwoord.

02:11:57

Philip Broeksma: Helemaal met u eens. Volgens mij heb ik wat mij betreft alles gehad. Dank u wel.

02:11:59

René Bolle: Ik zie in ieder geval nog meneer Rustebiel en mevrouw De Wrede. Nog andere commissieleden? Nee? Dan eerst de heer Rustebiel.

02:12:11

Tom Rustebiel: Ja, dank u wel voorzitter. Ja, volgens mij heeft de provincie nogal wat centjes liggen voor onze fietsplannen en ik vroeg het college, straks hebben we een plan voor de scooters van het fietspad. Het gaat waarschijnlijk ook een financiële vraag worden. Gaat u de provincie daar ook bij betrekken?

02:12:21

René Bolle: Dan mevrouw De Wrede.

02:12:26

Kirsten de Wrede: Ja, dank u wel. Ik wil toch nog eventjes terugkomen op de situatie kruising Corpus den Hoorn en Paterswoldseweg. Ik heb er een paar maanden geleden dus ook aandacht voor gevraagd. Toen had het ook uw aandacht. Althans, de aandacht van het college. Inhoudelijker dan dat wordt u nu ook niet. Ja, het heeft onze aandacht. Feit is wel dat er iedere ochtend een heel gevaarlijke situatie aan de hand is. Iedere dag weer tussen kwart over acht en half negen. En dat gaat onvermijdelijk een keertje mis ben ik bang. Ik wil toch graag dat u daar een beetje specifieker over kunt worden. Waar denkt u over na? Wanneer is het klaar? Gaat u ons daar iets over vertellen? Kunt u ons er een brief over sturen? Welke opties zijn er?

02:13:23

René Bolle: Helder mevrouw De Wrede.

02:13:23

Kirsten de Wrede: Kunt u daar iets meer over zeggen?

02:13:27

René Bolle: Dank u wel. De wethouder.

02:13:33

Philip Broeksma: Ik kijk even hoe het ervoor staat, daar wijd ik een alinea aan en dat stuur ik u toe. Een mailtje of een briefje. Zullen we dat zo doen? Dank u wel voorzitter.

02:13:48

René Bolle: Dan nog, de provincie heeft heel veel centjes volgens de heer Rustebiel.

02:13:48

Philip Broeksma: Oh ja, ik gooi het net weg. De provincie maakt een uitvoeringsprogramma verkeer, ook fietsen en daar zitten we bij aan tafel. We zitten gewoon aan tafel daar. Dank u wel.

02:13:59

René Bolle: Kijk ik rond. Wat gaan we met dit raadsvoorstel meerjarenprogramma verkeer en vervoer doen de aankomende raad? De heer Rustebiel.

02:14:02

Tom Rustebiel: Ik overweeg een motie in te dienen over de parkeervisie. Eén minuut.

02:14:11

René Bolle: Anderen nog? Nee. De heer Stayen? De heer Stayen overweegt ook een motie. Dan noteren we dat en dan gaan we dit op één minuut zetten voor de komende raadsvergadering.

B3. Visie openbare laadinfrastructuur Groningen 2025 (raadsvoorstel 28 november 2019) (383967 – 2019)

Komen we bij agendapunt B3, de Visie openbare laadinfrastructuur Groningen 2025. Dat is een raadsvoorstel besprekingsaanvraag door de fracties van GroenLinks, Partij van de Arbeid, D66, SP en het CDA en enkele van die fracties geen spreektijd meer. Wie mag ik als eerste het woord geven? Mevrouw Van de Giessen namens het CDA.

02:14:51

Laura van de Giessen: Ja voorzitter. Het is goed dat er een visie komt op de openbare laadstructuur in Groningen. Want uiteindelijk moeten we de gemeente klaarmaken voor de toekomst en daar hoort een nieuwe visie ook bij. Maar als we dan toch dit onderwerp bespreken, dan wil mijn fractie op dit moment een voorstel doen. In de steden Delft en Rotterdam zijn er sinds 2008 laadpalen geplaatst met een extra functie, zogenaamde AED-laadpalen. Deze laadpalen zijn uitgerust met een defibrillator en dat zorgt ervoor dat er meer defibrillators beschikbaar zijn in de openbare ruimte. Dat is nodig, want veel van deze AED's hangen in gebouwen zoals kantoren en zijn in de avonden vaak gesloten. Laadpalen zijn daarentegen altijd bereikbaar en hebben ook nog eens de elektriciteit om de accu van de defibrillator altijd te vullen. Een combinatie van een laadpaal en een AED is wat het CDA betreft een effectieve manier om meer AED's over de stad te verspreiden en de AED-dichtheid te verhogen. Graag horen wij van het College of zij kunnen onderzoeken of dit op verschillende plekken in Groningen toegepast kan worden, met name op de plekken waar de AED-dichtheid het laagst is. Want met een AED op de juiste plek kunnen tenslotte levens gered worden.

02:16:00

René Bolle: Dank u wel. Wie van de commissie mag ik dan nog het woord geven? Dan moet u even, ja, soms weet ik de voornamen wel en achternamen niet. Meneer Venhuizen namens D66.

02:16:13

Ido Venhuizen: Dank u wel voorzitter. De plaatsingsleidraad en de randvoorwaarden voor het aanleggen van een openbare laadinfrastructuur door middel van het concessiemodel zien er goed uit. We vinden het vooral goed dat er een uitgebreid communicatie- en participatieplan is en wat ons betreft is dit een gouden kans om tegelijkertijd op de informatieavonden de parkeervisie onder de aandacht van bewoners te brengen bij wijken waar zich problemen voordoen of kansen liggen om samen met de wijk, de buurt, anders in te richten. We zetten alleen vraagtekens bij het voornemen dat EV-rijders bij wachtlijsten voor een parkeervergunning in de binnenstad in deze fase al voorrang krijgen. Dan zouden we liever zien dat er concretere plannen voor een milieuzone worden uitgewerkt waarin dit een nog

beter te verantwoorden plek kan krijgen. Vooral met het oog op schone en gezonde lucht in de binnenstad. Dank u wel.

02:17:03

René Bolle: Dank u. De heer Brandenburg namens de SP.

02:17:03

Daan Brandenburg: Ja ik had nog een vraag aan de heer Venhuizen van D66. Ik hoorde hem in zijn eerste zin zeggen, dat concessiemodel vinden wij een goed idee. Kunt u eens toelichten waarom D66 zo'n voorstander is van het concessiemodel?

02:17:13

René Bolle: Meneer Venhuizen.

02:17:16

Ido Venhuizen: Nou, u heeft zelf de verantwoording voor de schriftelijke modellen in de stukken kunnen lezen. Ik zou zeggen dat u dat er nog even op naslaat. De verantwoording van die ~ concessiemodellen lijkt me wel het beste.

02:17:22

René Bolle: De heer Brandenburg.

02:17:27

Daan Brandenburg: Ja, ik vraag eigenlijk gewoon waarom en niet dat het in de stukken staat, want dat had ik zelf ook gelezen.

02:17:32

René Bolle: De heer Venhuizen.

02:17:32

Ido Venhuizen: Wat ons betreft was het de meest efficiënte manier om tot meer plaatsen voor meer laadpalen te kunnen komen zonder te veel gedoe.

02:17:41

René Bolle: De heer Stayen namens de Stadspartij.

02:17:42

René Stayen: Ja, dank u voorzitter. Ik zal ook kort worden. We hebben een probleem eigenlijk om bij toewijzing van parkeervergunningen voorrang te gaan geven aan emissieloze auto's boven fossiel gestoken voertuigen. Vooral wil de Stadspartij dat hier erg rekening gehouden ook met die mensen die om speciale redenen een parkeerplek bij huis nodig hebben en onvoldoende middelen, dat zijn er heel veel, niet genoeg geld dus hebben om een dure elektrische auto te kunnen aanschaffen. Daar zal toch iets voor gezocht moeten worden. Dan hebben wij twee vragen bij dit stuk. Ten eerste is voor ons onduidelijk de betaling over het parkeren. Is een voertuig dat staat te laden en dus een parkeerplek bezet gedurende de hele tijd dat het daar staat het vastgestelde parkeerterrein verschuldigd? Hoe is dat geregeld? Het tweede ~ onze opmerking. De gemeente realiseert laadplekken voor bezoekers van buiten de stad in onder andere gemeentelijke parkeergarages en verwijst bezoekers naar deze locaties. Onze vraag is: Hoe wordt die verwijzing dan gedaan? Ook om te voorkomen dat bezoekers ook naar commerciële parkeergarages geleid worden waar blijkbaar onvoldoende laadplekken zijn en voorzitter, mag je eigenlijk in de bewegwijzering een dergelijk

onderscheid maken tussen gemeentelijke en private voorzieningen? Daar graag een reactie op.

02:19:02

René Bolle: Dank u wel. De heer Spoelstra namens de VVD.

02:19:06

Wytse Spoelstra: Dank u wel voorzitter. Ik kan het ook redelijk kort houden, want een goede laadinfrastructuur zoals al werd gesteld is natuurlijk een facilitering van de elektrische automarkt. Daar is op zichzelf natuurlijk niet zo heel gek veel mis mee. Echter, de laadplekken worden onttrokken van de reguliere parkeerruimte op straat en we horen dus graag van het college hoe zij denkt dat het reserveren van openbare ruimte voor laadplekken de reeds hoge parkeerdruk in grote delen van onze gemeente ten goede zal komen. Dank u wel.

02:19:35

René Bolle: De heer Mellies namens 100% Groningen.

02:19:36

Detleff Mellies: Dank u wel voorzitter. Dat elektrische voertuigen in opmars zijn, dat staat vast. Als gemeente doen we er goed aan om hierop in te springen en inwoners te faciliteren waar mogelijk en vooral waar nodig. Jammer genoeg is parkeerruimte op sommige plaatsen in de gemeente een kostbaar en zeldzaam goed. Er was in deze visie al aangegeven dat er een tweescheiding gaat ontstaan. Parkeerplaatsen worden of alleen voor laden voor elektrische auto's of voor de rest. Bij wachtlijsten is het voornemen, krijgen elektrische voertuigen voorrang. Dat kun je toch niet maken tegenover iemand die misschien geen elektrische auto kan betalen, maar wel al heel lang wacht? Daar kunnen wij vooralsnog geen goedkeuring aan verlenen. Dan mag het voornemen goed te overleggen met de buurt nog zo goed klinken, maar de inwoners die al langer moeten wachten kopen daar niet voor. Wel zijn we geschrokken van het geringe aantal laadpalen op de P+R terreinen van Groningen. We hadden niet verwacht dat dit er eigenlijk zo weinig zijn. Voor deze terreinen zien we juist wel graag dat juist bezoekers waarvan te verwachten valt dat ze lange ritten moeten maken en juist de bezoekers waarvan we willen dat ze de P+R plaatsen gaan gebruiken, dat goed gefaciliteerd kan worden en daar houden we het bij.

02:20:40

René Bolle: Dank u. Wie nog? De heer Brandenburg namens de SP.

02:20:40

Daan Brandenburg: Ja, voorzitter, dank. De gemeente als hoeder van het algemeen belang en ook de openbare ruimte heeft vanzelfsprekend een rol bij het plaatsen van dit soort laadpalen. Maar wat de SP-fractie betreft houdt de gemeente daarbij wel rekening met de volgende zaken. Want daar waar een laadpaal komt, verdwijnt een parkeerplek en niet iedereen is in staat om de komende jaren zo'n elektrisch voertuig aan te schaffen en het moet niet zo worden dat de dikte van je portemonnee bepaalt of en hoe dichtbij je kan parkeren. Nu niet en in de toekomst niet. Graag een reactie hierop van het college. Dan de zeggenschap in de buurt. Er staat heel veel communicatiestrategie in het stuk. Terecht, maar op basis waarvan besluit het college nu of bezwaren van een buurt gegrond zijn of juist niet? Hoe staan we daarin en wat maakt die keuze? Dan nog even over de organisatie van dit alles. Want het college heeft gekozen voor dat concessiemodel, waarbij een marktpartij de laadpalen exploiteert. Waarom? Houden we hiermee voldoende zeggenschap op de tarieven en ook op

de manier waarop de energie wordt opgewekt? Want een elektrische auto op stroom uit een kolencentrale blijft gewoon een vieze auto en in de ogen van mijn fractie was het beter geweest dat de gemeente zelf de exploitatie doet. Dan kunnen we echt sturen op tarieven en voorwaarden, zeker als je het ook nog combineert met een gemeentelijk energiebedrijf dat voor duurzame opwekking zorgt. Dank u wel.

02:22:11

René Bolle: De heer Leemhuis.

02:22:11

Benni Leemhuis: Dank u wel voorzitter. Ja, ook mijn fractie is blij dat we nu meters aanleggen voor. Ben ik nog te horen? Oké, dat is weer beter. Om meters te kunnen maken met het aanleggen van meer laadpalen, want dat is wel nodig gezien de vergelijking met andere gemeenten. Wel is het zo dat mijn fractie van mening is dat we ook voor de toekomst goed moeten opletten dat we niet straks een wildgroei aan palen op de meest gekke plekken hebben. Er wordt natuurlijk wel over gesproken in dit stuk, maar het is belangrijk om daar aandacht aan te houden. Het is ook openbare ruimte waar palen komen te staan, dus misschien kun je het combineren. Ik hoor de suggestie van het CDA, dat vind ik een aardige. Ik weet niet of dat altijd moet, maar één van de dingen waarmee je zo'n paal kunt combineren is zo'n AED. Als het gaat over de energievoorziening vind ik de vraag van de heer Brandenburg wel terecht. Ik kan mij voorstellen dat je nu kiest voor deze methode zodat dit meters maken kan worden. Maar ik zou graag ook willen zien dat misschien in de toekomst stroom van Grunneger Power gebruikt kan worden of van Energie VanOns of van dat wat de heer Brandenburg noemt, een gemeentelijk energiebedrijf. Feitelijk hebben we dat al en dat heet Grunneger Power. Dank u wel voorzitter.

02:23:24

René Bolle: De heer Brandenburg heeft nog een vraag aan de heer Leemhuis die al ruim over zijn tijd is.

02:23:27

Daan Brandenburg: In hoeverre vindt de heer Leemhuis een collectief van mensen die zonnepanelen kopen een gemeentelijk energiebedrijf. Ik bedoel echt dat de gemeente dan ook die zonnepanelen koopt en het exploiteert. Dus dat is wat anders.

02:23:38

René Bolle: De heer Leemhuis.

02:23:38

Benni Leemhuis: U heeft helemaal gelijk, maar u snapt ook de suggestie die ik deed. Wat ik daarmee bedoelde.

02:23:43

René Bolle: De heer Van Kesteren namens de PVV.

02:23:51

Ton van Kesteren: Dank u wel voorzitter. Ja, laadpalen voorzitter. Dat is een onderdeel van de klimaat- en duurzaamheidsgekte en sekte waarvoor de inwoners krom moeten liggen van deze gemeente en die zich bijna, eigenlijk nauwelijks, nooit een elektrische auto kunnen permitteren. De ambitie is om hiermee aan de slag te gaan in plaats van de basisvoorzieningen voor de inwoners. Dat vinden wij als fractie een verkeerde ambitie omdat

het geen recht doet aan waar inwoners wel behoefte aan hebben en waar ze ook recht op hebben. Dat wordt naar mijn idee verwaarloosd en dat is doodzonde en dat is een gemiste kans. Jammer. Ik kan wel een reactie vragen aan het college, maar ze zijn zo vastberaden om hier met deze gekte door te gaan, dat zouden verkiezingen, daar moeten deze partijen op afgerekend worden en daar hoop ik dan maar op. Dank u wel.

02:24:53

René Bolle: Dank u wel. U heeft nog twee vragen. Eén van de heer Venhuizen en één van de heer Brandenburg. Eerst de heer Venhuizen.

02:24:56

Ido Venhuizen: Ja, dank u wel voorzitter. Ziet u ook in dat juist door elektrisch rijden te faciliteren we deze technologische ontwikkeling toegankelijk maken voor iedereen? Terwijl u nu presenteert alsof het op dit moment of/of is?

02:25:10

René Bolle: Meneer Van Kesteren.

02:25:10

Ton van Kesteren: Ja voorzitter, dat is een utopische denkwijze en die zal nooit bereikt worden. Laat de markt het werk doen en niet met allerlei subsidies een bepaalde ontwikkeling afdwingen en van bovenaf opleggen. De wettelijke taken van een gemeente is niet om met dit soort hobby's aan de slag te gaan, maar met zaken die de inwoners nodig hebben. Dat is armoedebestrijding en goede voorzieningen, een goed woon- en leefklimaat in de wijken en dat daar doet het hele klimaat- en duurzaamheidsbeleid geen recht aan en dat is mijn opstelling en mijn standpunt.

02:25:51

René Bolle: Dank u wel. Wie van de commissie? Niemand meer. Dan zou ik graag de wethouder het woord geven.

02:26:03

Philip Broeksma: Dank u wel voorzitter. Ik zal reageren op de suggesties, vragen en opmerkingen van de partijen in die volgorde als ik het goed heb. CDA. Ja, het is een heel aardige suggestie om de laadpalen die van stroom voorzien zijn, om daar een AED-defibrillator aan te koppelen. In ~ waar dat gebeurd is. Ik kende dat niet. In deze concessie kan dat niet. Deze concessie die drie jaar duurt. Dus na 2022 zou het in een nieuwe concessie eventueel, als we in concessie gaan, misschien gaan we zelf exploiteren, is nog niet helemaal helder, zouden we dat mee kunnen nemen. Het is natuurlijk een heel aardige gedachte. GroenLinks zegt: Misschien zijn er nog meer functies te combineren. Het is natuurlijk wel heel mooi dat je eigenlijk een soort openbare stroomplek hebt op straat die je met een aantal functies zou kunnen combineren. Een aantal partijen heeft gevraagd naar het onttrekken van parkeerplaatsen en hoe het zit met voorrang voor elektrische voertuigen en niet iedereen is in staat om een elektrische auto te betalen. Dat is geen geheim. Wij verwachten dat een elektrische auto een fossiele auto vervangt. In die zin is het niet per se een parkeerplaats van de ene auto die vervangen wordt door een andere auto. Als het gaat over parkeerdruk, is het vol in de wijk en kun je dan zomaar een parkeerplaats voor de ene auto vervangen door een parkeerplaats van een andere auto? Het gaat op verzoek. Mensen kopen een elektrische auto en dat is niet één op één één auto, één parkeerplaats. Dat is niet per se het geval. Soms zijn er twee laadplekken en is er maar één parkeerplaats voor die elektrische auto bedoeld. Op het moment dat er een wachtlijst is, dat is op dit moment alleen in de binnenstad, dan zeggen we

inderdaad, de electric vehicle, die elektrische auto in de binnenstad. Ik denk dat het meer nut nog heeft, het effect ervan groter is in een dichtbebouwde binnenstad dan in de buitenwijken. Dus daar zeggen we inderdaad: Voorrang voor die elektrische auto. Uiteraard, als het gaat over invaliden of mensen die echt afhankelijk zijn of een invalide parkeerplaats, uiteraard hebben die natuurlijk ook die voorrang. Op het moment dat we in gesprek zijn, de heer Venhuizen suggereert, net hebben we het er ook even over gehad, op moment dat je vraagt, waar moet de auto staan, staan ze voor de deur? Als je kijkt, hoe wil je je straat ingericht hebben? Op het moment dat we in gesprek zijn en dus van tevoren, dus niet afwachten tot iemand een auto koopt, maar van tevoren bespreken, bedenken met de buurt en met de wijk, waar moeten dan die laadpalen? Waar zouden ze kunnen komen op een moment dat een aanvraag plaatsvindt. Brengen we natuurlijk ook de parkeervisie zelf onder de aandacht, daar zal het over gaan, over parkeren überhaupt, over openbare ruimte, parkeren op eigen terrein, wat het allemaal betekent. Overigens betekent het niet gratis parkeren. Je betaalt gewoonlijk de parkeertarieven, tenzij het in de uren is dat het gratis is en natuurlijk, 's nachts als om drie uur je auto is volgeladen, gaan we je echt niet uit je bed bellen. Op een coulante manier wordt dat gedaan. Ook de bewegwijzering naar die plaatsen, dat gaat digitaal. Een digitale kaart kunt u raadplegen, dat u weet waar dat is. Op de P+R's. Ja, aandacht voor. Uiteraard willen we natuurlijk juist ook op de P+R's extra veel laadpalen voor elektrische auto's hebben. Juist omdat we die auto's willen op die plek. Niet alleen geen CO₂-uitstoot in de binnenstad of in de stad, dat is het niet alleen. Het neemt ook ruimte in. Ook die ruimte willen we op een goede manier gebruiken. De openbare ruimte is van ons allemaal. Niet per se van die particuliere auto. Ook daar heb je P+R terreinen, komen er extra plekken bij. Nou Hoogkerk zag ik hier staan, komen er 35 bij om maar iets te noemen. De criteria, vraagt de SP naar. Hoe bepaal je nu waar zoiets komt? Dat is een samenspel van hoe de wijk er uitziet, de verwachting van het aantal elektrische auto's die daar plaatsvinden tezamen met de parkeerdruk die daar dan heerst. U vraagt, de SP, ook naar de tarieven. Waarom eigenlijk een concessie? Dat vraagt u eigenlijk ook aan een andere partij. Het zou kunnen dat we na 2025 de exploitatie zelf gaan doen. Op dit moment is een maximaal tarief, 29 cent is een voorwaarde voor een concessie geweest en ook groene stroom is een voorwaarde geweest voor een concessie. Dus wij kunnen ook bij het verlengen of het vernieuwen van een concessie, kunnen wij de voorwaarden stellen zoals wij ze willen en dan zou de markt daar al dan niet op in kunnen springen. Maar maximering van de tarieven en de groenheid van de stroom zijn voorwaarden bij het verlenen van de concessie geweest. Volgens mij ben ik erdoor voorzitter, dank u wel.

02:30:56

René Bolle: Dan zie ik nog twee vingers. Eerst de heer Brandenburg en daarna mevrouw Van de Giessen.

02:31:00

Daan Brandenburg: Ja voorzitter, ik heb twee vragen gesteld, ik krijg twee keer een antwoord op een vraag die ik niet heb gesteld. Ik heb niet gevraagd hoe wij bepalen waar de palen komen. Ik heb gevraagd: Hoe maakt het college nu uiteindelijk de keuze of na inspraak in zo'n buurt die palen er moeten komen of niet? Als de buurt zegt: We willen het niet. Komen ze er dan niet en welke criteria hanteert het college daarbij om die invloed van bewoners op de parkeerplekken in hun buurt vorm te geven? Ik vroeg: Waarom is er voor die concessie gekozen? Waarom hebben wij niet als gemeente gezegd: We gaan dit gewoon zelf doen, we gaan het zelf opwekken, dan hebben we het zelf in de hand. Waarom is er toch weer voor een achterhaald economisch systeem gekozen waarin een marktpartij het moet gaan exploiteren?

02:31:53

René Bolle: Twee duidelijke vragen. Dan mevrouw Van de Giessen namens het CDA.

02:31:53

Laura van de Giessen: Ja, ik hoor van de wethouder dat op dit moment in de huidige visie de AED-laadpalen niet geplaatst kunnen worden. Ik was benieuwd of hij een toezegging kan doen of dat in de volgende visie wel meegenomen kan worden en daarbij ook kijkend naar andere mogelijkheden, zodat we de laadpalen zo breed mogelijk kunnen inzetten.

02:32:14

René Bolle: Dank u wel, de wethouder.

02:32:19

Philip Broeksma: Dat laatste, ja. Een leuke suggestie en misschien zijn er andere gedachten en andere ideeën om te combineren met die laadpalen die dan toch, 400 gaan er extra bij geplaatst worden. Ja. Gaan we doen. SP, de criteria waarom zo'n paal er zou komen. Ja, als de hele buurt het niet wil, dan hoeven ze niet te komen. We plaatsen een paal pas op het moment dat iemand een elektrische auto koopt en er dus ook concrete vraag is en op moment dat die concrete vraag er is hebben we van tevoren bedacht in overleg met de buurt waar dan die paal zou moeten komen. Een beetje in de buurt of een plek waar het op een goede manier te regelen valt. Dat zal het criterium zijn, er moet een concrete vraag zijn. Waarom een concessie? Dat is inderdaad meters maken. Een ~ maken op dit moment goedkoper. De concessie loopt tot 2022, tot en met 2022. Dus na 2022 zien we verder. Drie jaar is een overzichtelijke periode. Dank u wel voorzitter.

02:33:19

René Bolle: Dank u wel. Dit is een raadsvoorstel. Ik kijk even rond hoe dit naar de raad zou moeten? Ik zie in ieder geval één toezegging genoteerd. Dan kan het volgens mij conform naar de raad. De heer Mellies.

02:33:33

Detleff Mellies: Voorzitter, ik zou toch willen vragen om daar een één minuut interventie van te maken. We overwegen een amendement.

02:33:36

René Bolle: En zou u aan kunnen geven waar het amendement over gaat?

02:33:39

Detleff Mellies: We merken dat er meer mensen in de commissie het niet ook niet eens zijn met de voorrang op de wachtlijsten. Ik weet niet of de andere fracties daar inmiddels na het antwoord van de wethouder bijgedraaid zijn? Maar wij willen eigenlijk alsnog dat eruit gesloopt zien.

02:33:51

René Bolle: Helder. Dank u. Dan gaat het naar één minuut. Dank u wel. Dan zijn we volgens mij aan het einde gekomen van deze vergadering en dan dank u allen en wens ik u een fijne tocht naar huis.

Deze spraak-naar-tekst is automatisch gecreëerd met www.amberscript.com