

Voorzitter: R. Bolle (CDA)

Namens de raad: B. Leemhuis (GroenLinks), I. Venhuizen (D66), W. Pechler (PvdD), H. Moerkerk (100%Groningen), H.P. Ubbens (CDA), T. Moorlag (CU), W. H. Koks (SP), J.P. Loopstra (PvdA), K. Blauw (PVV), N. Berenschot (Student&Stad), I. Jacobs (VVD), R. Staijen (Stadspartij)

Namens het college: P. Broeksma

Namens de griffie: P. Kommerij

Alternatief vervoer

Voorzitter: Goedenavond, allemaal. Welkom bij deze mening vormende sessie waarin we het alternatief vervoer binnenstad gaan bespreken, dat is een collegebrief. Bedoeld om meningen uit te wisselen en politieke vragen te stellen. We hebben de heer Staijen die digitaal met ons meedoet en we hebben de inspreker, meneer In Het Veen, die dat ook digitaal doet. We hebben ongeveer drie minuten per fractie en dan heeft het college ongeveer 12 minuten voor de beantwoording daarvan. Voordat we naar de inspreker gaan die dat doet namens de Werkgroep Toegankelijk Groningen, gaan we eens naar de wethouder die een mededeling heeft.

02:40:04

Wethouder: Dank u wel, Voorzitter. In verband met de bouw van de Kattenbrug, dat weten jullie, zijn er in het overleg met het OV-bureau alternatieve routes uitgedacht. Vanwege de vertraging van de aanleg van deze Kattenbrug zijn deze alternatieve routes tot half februari in gebruik. Dat betekent dat de bussen van de Grote Markt per dan zullen kunnen verdwijnen, dus niet per half december zoals eerder gedacht. Tot zover, Voorzitter.

02:40:33

Voorzitter: Dank u wel. Ik zie wat fronsende gezichten, maar die kunnen het altijd nog even terugkijken. Of de heer Broeksma, straks even vragen. De heer In het Veen, zoals ik net zei, namens de Werkgroep Toegankelijk Groningen. Hij heeft ook een brief gestuurd en die hangt aan de agenda in het raadsinformatiesysteem. Daar kunnen de raadsleden het sowieso teruglezen. Ik zou graag met u willen beginnen en u heeft daar drie minuten de tijd voor. U moet nog wel even uw microfoon aanzetten.

02:41:11

De heer In Het Veen: Ja. Dank u wel, Voorzitter. Ben ik te verstaan?

02:41:16

Voorzitter: Luid en duidelijk.

02:41:18

De heer In Het Veen: Oké, dank u. *woord* gemeenteraadsleden, het is fijn om iets positiefs te horen, denk ik, als start na de vakantie. De Werkgroep Toegankelijk Groningen kan het zich voorstellen om een pilot te starten met een flexibele invulling voor alternatief vervoer voor de binnenstad. Ze kan zich daar prima in vinden. Anders dan bij de vorige pilot, het pendelbusje, zijn we hier nauw betrokken bij de inhoudelijke argumenten en afwegingen. Ten eerste de doelgroep die belang heeft bij alternatief vervoer. Dat zijn eigenlijk helemaal niet zoveel mensen, maar in Groningen doet iedereen ertoe. Ook de minderheden. Het zullen vooral blinde en slechtziende burgers zijn en mensen met een rollator, krukken of ander loophulpmiddel en beperkte mobiliteit. Misschien ook een enkeling met een lichte, handbewogen rolstoel. Het zijn bij uitstek mensen die je

geen plezier doet met een vreemde scootmobiel of een leenrolstoel, want wie van u heeft zo iets weleens geprobeerd, voor de aardigheid? Marieke, bijvoorbeeld, heeft dat wel gedaan. Die is handig, maar het levert wel een enkele reis rhododendrons op. Het was nog een gelukje dat het geen stekelstruiken waren of een druk fietspad. Zo'n elektrische slak is een gevaarlijk projectiel als je er niet mee om kunt gaan. Het voorstel scootmobielverhuur uit de blauwe kolom is daarom erg onveilig voor de mensen zijn, maar ook voor medeweggebruikers. Dat moeten we niet willen. Uit de blauwe kolom is extra inzet van behulpzame stadsstewards wel een goed idee. Dit is ook handig voor mensen die de weg en de oriëntatie weg zijn vanwege slecht zicht, beginnend geheugenverlies of een andere reden. De leukste en meest Groningse ideeën zitten in de oranje kolom: fietstaxi's en ander milieuvriendelijk, klein vervoer op wielen. Het gaat immers niet om grote en zware rolstoelen die mee moeten. Hier kunnen we een beroep doen op de vele creatieve fietsbedrijven die Groningen rijk is. Als er zoveel leuks te verzinnen is rond alternatief vervoer van goederen, moet het met mensen toch ook zeker lukken? Daarom maakt de gemeente hier een ontwerpwedstrijd van. De WTG zit graag in de jury. Een stuk of vier verschillende fietstaxi's die per oproep beschikbaar zijn, geen vaste routes, worden ze niet gebruikt dan schaal je ze af of omgekeerd. Maak er een werkervaringsproject van, dan snijdt het mes aan twee kanten. Eventuele sponsoring en reclame hebben we ook geen problemen mee. Kortom: laten we deze keer iets leuks maken van ons alternatief vervoer binnenstad. De WTG denkt met u mee. Dank u wel.

02:44:10

Voorzitter: Dank u wel, meneer In Het Veen. We gaan kijken of er nog mensen zijn die een vraag aan u zouden willen stellen. Dat is de heer Koks namens de SP.

02:44:20

De heer Koks: Ja, een helder verhaal. Jullie hebben als werkgroep naar toegankelijkheid gekeken, met name vanuit de mobiliteitsvraag vanuit mensen met een fysieke beperking. Maar er zijn meer mensen die mogelijk afhankelijk zijn van alternatief vervoer. Mensen met kinderen, mensen met zware boodschappentassen, mensen die iets ouder zijn, zoals ik, maar er toch enige afstandsbeperking op na houden. Hebben jullie ook dat soort mogelijke belanghebbenden bij alternatief vervoer in jullie overwegingen meegenomen?

02:45:04

De heer In Het Veen: Nou, de vraag is hier volgens mij specifiek het alternatief vervoer voor mensen met een beperking. Dat je het door allerlei andere mensen ook zou kunnen laten gebruiken is wel zo, het zou misschien ook wel mooi zijn voor die mensen, maar dan loop je wel het risico dat het gebruik hiervan de spuigaten uitloopt. Want iedere moeder met een paar kinderen wil wel graag met een fietsriksja mee. We hebben er dus niet specifiek naar gekeken, we weten dat er veel breder gebruik van kan worden gemaakt, maar hoe dat gaat worden ingevuld is een kwestie van afweging bij de pilot.

02:45:48

Voorzitter: Dank u wel. De heer Ubbens heeft nog een vraag

02:45:51

De heer Ubbens: Ja. Bedankt, Voorzitter. De gemeente heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de wensen en behoeften van de doelgroep. Ik neem aan dat jullie die wensen en behoeften ook kennen, maar vindt u ook dat in het vervolg van het proces die behoeften meegenomen moeten worden?

Want daar staat bijvoorbeeld wel in dat het niet stigmatiserend zou moeten zijn en ook gebruikt zou moeten kunnen worden door anderen. Staat u daarachter of vindt u dat minder belangrijk?

02:46:19

De heer In Het Veen: Ik vind het wel heel goed dat het niet stigmatiserend is, want daarmee wordt het ook meer inclusief. Wat mij betreft mag het ook worden gebruikt door anderen, maar dat is denk ik een financiële afweging. Als je met een aantal taxi's of fietstaxi's begint, maar het wordt heel populair en het worden er veel meer, ja, dan komen we met het budget in de pilot in ieder geval niet uit. Dat is een afweging van de wethouder, wat het mag gaan kosten.

02:46:58

Voorzitter: Helder. Dank u wel, meneer In Het Veen. De komen we bij de heer Pechler namens de Partij voor de Dieren.

02:47:05

De heer Pechler: Ja. Dank, Voorzitter. En dank, ook, aan de inspreker. Het is, hoe zal ik het noemen, een beetje vreemd hoe dit dossier tot nu toe is gegaan. De partijen die vóór het weghalen van de buslijn van de Grote Markt in Akerkhof waren, waaronder de Partij voor de Dieren, stemden daarmee in onder voorwaarde van een volwaardig alternatief voor mensen die minder mobiel zijn. Dus kwam er een pilot met een pendelbusje. Deze pilot heeft maar liefst drie varianten gekend in twee jaar tijd. Steeds werd de opzet weer veranderd. Dit terwijl voor nieuwe OV-verbindingen, in het algemeen, gesteld kan worden dat iets twee jaar moet bestaan voordat de optie optimaal bekend en vertrouwd is en de maximale reizigersaantallen zijn bereikt. In juni 2018 zei ik, toen we die nieuwe opzet van de pendelbus bespraken, al het volgende. Vervolgens is het plan om na zes maanden het hele nieuwe systeem alweer op de schop te gooien. Wij verwachtten dat alle bereikte groei hiermee verloren gaat. Dat mensen het product niet meer zullen kennen, het niet meer betrouwbaar vinden en dat we zo het mogelijke succes van het alternatieve vervoer zelf om zeep helpen. Einde citaat en zo geschiedde. Het feit dat de prijs ondertussen werd verhoogd en dat betalen met de OV-chipkaart niet mogelijk was, heeft ongetwijfeld ook niet geholpen en bijgedragen aan het beperkte gebruik. Er zijn dus allerhande redenen aan de wijzen dat de reizigersaantallen tegenvielen en toch vormen die aantallen de basis voor een doorrekening die concludeert dat de kosten van een pendelbusje niet opwegen tegen de baten. Dat wordt nota bene in het stuk zelf erkend. Ik citeer: "We moeten echter ook herkennen dat we niet precies weten waarom de doelgroep zo weinig gebruik maakt van de pendelbus. Daarom kan doorrekenen met de gebruikte cijfers risicovol zijn." In de tussentijd zijn we als raad ook nog op werkbezoek in Gent geweest en zagen we daar juist het grote succes, de heer Koks was er volgens mij ook erg enthousiast over, van een elektrisch pendelbusje dat mensen die slecht ter been waren gratis door de stad reed. Maar dat is niet de variant waar dit college nu op af stevent. Dat vinden we aan de ene kant jammer, maar als we aan de andere kant horen en lezen dat de Werkgroep Toegankelijk Groningen zich wel kan vinden in deze brief en goed is meegenomen en zelf mooie ideeën voor fietstaxi's met een ontwerpwedstrijd en sponsors heeft, zien we daar ook misschien een kans van slagen in. Dank u wel.

02:49:08

Voorzitter: Dank u wel, meneer Pechler. De heer Loopstra namens de Partij van de Arbeid.

02:49:13

De heer Loopstra: Dank u, Voorzitter. De partij van de Arbeid heeft, inzake de vernieuwingsplannen van de binnenstad, vanaf het begin de wens uitgesproken dat toegankelijkheid van de diverse

doelgroepen geregeld moet worden. De vorige woordvoerder zei: "geëist", maar dat viel toen niet goed. Wij hebben als Partij van de Arbeid de wens uitgesproken en wij vinden dat er sowieso alternatief vervoer moet komen. De heer Pechler refereert daar al aan...

02:49:38

Voorzitter: Meneer Loopstra, er valt weer iets niet goed, de heer Koks heeft een vraag.

02:49:45

De heer Koks: Ik wil graag even wat verduidelijking. Kunt u mij wat helderheid verschaffen over 'diverse doelgroepen'? Wat bedoelt u met die doelgroepindeling, wie zijn dat?

02:49:54

De heer Loopstra: In het algemeen kan ik zeggen dat ik daarmee mensen met een beperking en ouderen bedoel. Daar wou ik het bij laten, Voorzitter. We hebben natuurlijk het busje gehad, mede op het initiatief van de Partij van de Arbeid en de heer Pechler refereert daaraan. Hij geeft daar allemaal oorzaken aan. Ik en met mij de hele stad hebben geconstateerd dat het niet liep, er zat niemand in. En op een bepaald moment moet er wel draagvlak zijn in de bevolking, wil je alternatief vervoer hebben. Als daar niemand in zit, kun je wel zeggen: "Wij doen dat voor een doelgroep." Maar wat wij nu erg belangrijk vinden, wat toen nog niet gebeurde en nu wel, dat het college direct in contact staat met Toegankelijk Groningen, de werkgroep die nu bekendstaat als de partner om mee te praten over dit soort zaken. Het college is met het plan gekomen zoals het er nu ligt. Flexibel kijken wat er kan, in samenspraak met de doelgroep. Daar hebben wij vertrouwen in. We hebben alleen één kanttekening, in de collegebrief werd ook gepraat over particuliere initiatieven zoals in Enkhuizen, we vinden het geweldig wat daar gebeurt, maar de regie zal wel moeten komen van het college. Het kan niet zo zijn dat het college zegt: "We hebben het uitbesteed aan iemand en die gaat het nu regelen." En dat een halfjaar later blijkt dat er niets van terecht komt. Wij willen graag dat het college er, nu en in de toekomst, de regie over houdt, al steunen wij alle initiatieven die er mogelijk zijn. We hebben nog wel de volgende vragen aan de wethouder, aan het college: aan wat voor ideeën denkt het college met de pilot? Moet dat een begin van de oplossing zijn? Waar is het bedrag van 50.000 euro op gebaseerd en hoe ziet die verdeling tussen verschillende posten eruit? Hoe ziet het contact met de werkgroep Toegankelijk Groningen eruit, procedureel, voor nu en de komende maanden om tot iets moois te komen? En indien de pilot toch duurder uitvalt, is het college dan bereid bij te passen? Dank u, Voorzitter.

02:52:09

Voorzitter: De heer Koks heeft nog een vraag.

02:52:13

De heer Koks: Nog even over die doelgroep. U zegt terecht dat de werkgroep Toegankelijk zwaar aan zet is geweest in het opzetten van dit plan en in het gesprek daarover, maar de werkgroep Toegankelijk dekt niet de doelgroepen zoals u die noemt. Ouderen, bijvoorbeeld, vallen niet onder die werkgroep Toegankelijkheid. Waarom denkt u dat ouderen in dit plan ook in hun mobiliteitsbehoefte naar de binnenstad geholpen kunnen worden?

02:52:40

Voorzitter: Meneer Loopstra.

02:52:41

De heer Loopstra: De werkgroep Toegankelijk Groningen is gesprekspartner van het college, maar het

college heeft gewoon zijn eigen verantwoordelijkheid. Als u dat wilt weten, zou ik aan de wethouder vragen: "Vindt u ook dat ouderen eronder vallen?" Ik denk dat de wethouder daar [onhoorbaar].

02:52:56

De heer Koks: Maar u oordeelt toch ook over of u denkt dat deze oplossing van het college de doelgroep ouderen en in mijn optiek nog andere doelgroepen afdoende bedient om die binnenstad ook voor hen bereikbaar te houden?

02:53:10

Voorzitter: De heer Loopstra.

02:53:10

De heer Loopstra: Ja, daar ga ik gewoon vanuit. Maar als u wil dat ik aan de wethouder vraag of ouderen daar ook onder vallen, vind ik het prima. Dan krijg ik vast een positief antwoord van de wethouder.

02:53:20

Voorzitter: Meneer 1.

02:53:22

De heer 1: Bedankt, Voorzitter. Ik was benieuwd wanneer deze pilot volgens de heer Loopstra echt moet gaan draaien. Zodra de bussen een alternatieve route nemen?

02:53:31

De heer Loopstra: Ja, dat zou wel heel mooi zijn.

02:53:34

De heer 1: Zou het heel mooi zijn of vindt u dat noodzakelijk?

02:53:36

De heer Loopstra: Het gaat erom dat het college aan de slag gaat om met een pilot te komen en ik ga ervan uit dat het college dat doet op het moment dat de bussen niet meer op de Grote Markt komen. En mocht dat anders zijn, krijgt u daar vast bericht over want dat lijkt me niet best.

02:53:54

De heer 1: Nee, helder.

02:53:56

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

02:53:58

De heer Koks: Nee.

02:54:02

Mevrouw Diks: Voorzitter, onze SP-fractie ontving vlak voor de zomer een brief geschreven door een 87-jarige bewoonster van *woord* bij *woord* waarin zij beschrijft hoe allerlei veranderingen in het openbaar vervoer haar leven lastig maken. Het Martini Ziekenhuis is voor haar slecht bereikbaar en over de binnenstad zegt ze, ik citeer: "Daar kunnen we met de bus al helemaal niet meer komen." Dit gemeentebestuur wil leuke dingen voor de mensen. Ja, voor jonge mensen, fietsers en voetgangers. In de kern is dat het bezwaar van de SP-fractie tegen het weghalen van de bushaltes bij de Akerk en de grote markt. 13.000 mensen.

02:54:40

Wethouder: Dank u wel, de heer Koks. De heer Leemhuis.

02:54:45

De heer Leemhuis: Langzaam werd het stiller. Die brief is nu geschreven en nu is die halte er al, dus de casus die de heer Koks beschrijft is een casus op het moment dat de bus nog op de Grote Markt stopt. Blijkbaar is er iets anders aan de hand dan de plek van de bushalte en het Zuiden, die bushalte blijft immers nog. De vraag is eigenlijk dit: is het niet zo dat er een ander vraagstuk is dan alleen maar de locatie van de bushaltes en daarmee of er wel of niet ook nog alternatief vervoer zou moeten komen?

02:55:17

Voorzitter: De heer Koks.

02:55:17

De heer Koks: Ja. Dat zal ongetwijfeld, maar de heer Leemhuis is opgevallen dat de bushaltes bij de vismarkt reeds een aantal jaren verdwenen zijn.

02:55:26

De heer Leemhuis: Dat was niet heel lang geleden.

02:55:29

De heer Koks: Bij de Akerk... Vooruit, jongen, bij de Akerk zijn ze al een tijd lang verdwenen. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is voor deze mensen in ieder geval verslechterd, dat lijkt me helder. 13.000 mensen maakten dagelijks gebruik van de bushaltes bij de Akerk en op de Grote Markt voor het overstappen, een bezoek aan een voorziening in de binnenstad, een middagje winkelen of het marktbezoek. Het binnenstad bezoek, zoals blijkt uit de gemeentelijke jaarrekeningen, daalt de jaren fors. Ook vóór de coronaperiode. Keer op keer heeft onze fractie het college gevraagd onderzoek te doen naar de oorzaken van deze daling. Welke mensen blijven weg? Welke mensen zoeken hun heil in de wijkwinkelcentra of zelfs buiten de stad? Vorig jaar zou dat eindelijk onderzocht worden, maar helaas maakte corona een betrouwbaar onderzoek onmogelijk. College, zit zo'n bezoekersonderzoek nog in de planning? Kan Bureau Onderzoek niet via een stadspanel de vraag stellen over de verandering en de aard van de samenstelling van het binnenstadbezoek? Zijn de uitkomsten van een dergelijk onderzoek beschikbaar als we het straks gaan hebben over de Grote Markt herinrichting? Voorzitter, onze fractie houdt vol tot uit onderzoek anders blijkt, dat de binnenstad steeds meer domein wordt voor jongeren en toeristen. Andere stadjes en mensen uit de omgeving mijden de binnenstad vanwege vele redenen. Eén daarvan is dat de bereikbaarheid van de autoluwe binnenstad met openbaar vervoer stap voor stap wordt afgebroken.

02:57:01

Voorzitter: Meneer Leemhuis heeft een vraag voor u, meneer Koks.

02:57:04

De heer Leemhuis: Ja. Heeft de heer Koks ook overwogen dat er andere, veel logischere redenen zijn zoals het opkomen van internethandel waardoor mensen die waren niet meer in de binnenstad kopen?

02:57:14

Voorzitter: De heer Koks.

02:57:15

De heer Koks: Ja. Ik zeg dat er verscheidene redenen zijn, waarvan bereikbaarheid er eentje is. Ik constateer wel dat het binnenstadbezoek daalt en dat de samenstelling van dat bezoek verandert.

Voor ons is het onverklaarbaar dat GroenLinks en de PvdA tien jaar geleden nog een tram dwars door de binnenstad wilden laten rijden, een kabelbaan semi serieus is onderzocht en vervolgens radicaal omsloegen door de bussen uit de binnenstad te halen. Ze wilden zelfs niet op het voorstel van de SP ingaan om tenminste nog een rondje rond de kerk in stand te houden. Ze hebben de pendelbus om zeep geholpen en nu willen ze het alternatief vervoer terugbrengen tot een experiment met vrijwillig bezette elektrowagentjes, fietsen, uitsluitend beschikbaar voor een klein aantal mensen met een fysieke beperking.

02:58:02

Voorzitter: Gaat u even verder, de heer Koks. Daarna ga ik de heer Loopstra en de heer Leemhuis nog het woord geven.

02:58:11

De heer Koks: Oké. En dat terwijl in de onderzoeksopzet ook is gezegd dat het alternatief vervoer beschikbaar zou moeten zijn voor andere mensen. Onze fractie heeft keer op keer aangegeven dat ook binnenstadbezoekers met kleine kinderen, volle boodschappentassen of pubers in donkere tijden moeten beschikken over vervoer, wil je tenminste de leuze, de binnenstad, voor iedereen waarmaken. Voorzitter, realiseer het Gentse tarief. Voor een half miljoen per jaar heb je drie acht persoons elektrobusjes in de binnenstad rondrijden. Dan hoeft de onbereikbaarheid met het openbaar vervoer tenminste niet meer een reden te zijn dat mensen de binnenstad mijden. Dan blijven er helaas, meneer Leemhuis, nog genoeg andere redenen over. Tot slot, Voorzitter, in het onderzoeksrapport worden afstanden genoemd. Hoe betrouwbaar is dat? Bijvoorbeeld wordt gesteld dat de afstand tussen stadspark en de stadsschouwburg en de vismarkt 600 meter is, terwijl afstandmeten.nl 900 meter naar de Korenbeurs aangeeft. De Grote Markt zou 390 meter zijn, terwijl het 475 meter is op die site. En dat terwijl je ook nog eens een keer de *woord* brug op moet en nog eens een keer terug moet. Bepaald geen peulenschil voor een deel van onze bevolking waar de binnenstad toch ook voor bedoeld is. Onze conclusie: dit slappe, krakkemikkige plannetje draagt niet bij aan het toegankelijk krijgen van de binnenstad voor iedereen.

02:59:41

Voorzitter: De heer Loopstra.

02:59:42

De heer Loopstra: Ja, ik vind het allemaal erg gemakkelijk wat de heer Koks zegt. Het is gewoon zo dat er niemand in het busje, het alternatief vervoer, zat. Daar gaat de heer Koks helemaal aan voorbij. Hij zegt: "Ja, voor die en voor die moeten we allemaal dingen regelen." Nee, er zat niemand in het busje en dit college probeert hem heel...

03:00:00

de heer Loopstra: Serieuze manier te kijken naar een alternatief. Nou toch een pilot om toch te kijken: "Hoe kunnen we de doelgroep tegemoet komen, samen met Toegankelijk Groningen kijken wat mogelijk is?" Ja, daar gaat u gewoon aan voorbij, vindt u dat ook niet?

03:00:15

de heer Koks: Nee, dat vind ik niet. Wat dat betreft sluit ik me helemaal aan bij wat de heer Pechler zegt over het krakkemikkige opzet van die pilot. Tweede plaats, u bent volgens mij ook mee naar Gent geweest, het is toch onvoorstelbaar dat een binnenstad van een grote stad voor openbaar vervoer ontoegankelijk wordt? Ik zou me niet verbazen als wij de enige grote stad in heel Nederland zijn waar je met openbaar vervoer niet in kunt komen.

03:00:41

Voorzitter: Dank u wel.

03:00:41

de heer Loopstra: Sorry hoor, maar nog één vraag.

03:00:42

Voorzitter: Nee, nee meneer Loopstra. De heer Koks is ruim door zijn tijd heen. Ja. De heer Ubbens namens het CDA.

03:00:53

de heer Ubbens: Ja, bedankt Voorzitter. [Stilte 00:00:53 - 00:00:55] *woord* bij het besluit om de buslijn van de grote markt te laten verdwijnen aangegeven dat wij vonden dat er dan wel een goed alternatief geboden moest worden voor mensen die minder goed ter been zijn en voor wie de loopafstand naar de binnenstad een te grote drempel zou vormen, waardoor de toegankelijkheid van de binnenstad zou afnemen. En wij vonden destijds dat alternatief vervoer wel onderdeel moest gaan uitmaken van een OV-systeem en moest passen binnen de uitgangspunten van het publiek vervoer en dus in ieder geval een vorm van reguliere OV voor iedereen toegankelijk. Experimenten hiermee aan de westzijde van de stad zijn helaas niet goed uit de verf gekomen en al eerder gaven wij aan, en daarmee sluit ook aan bij wat de heer Pechler erover heeft gezegd, dat dat mede komt door de beperkte routes die gereden werden, de wisselende routes die gereden werden, maar ook, onder andere, de extreem hoge kosten die samenhangen met het experimentele busje dat dan ook weer regelmatig uitviel. Dat is niet goed uit de verf gekomen en daar geef ik de heer Loopstra dan wel gelijk in. Daar zaten soms weinig mensen in. Maar, wij gingen toen wel van uit dat dat experiment weer opgepakt zou worden in een wat groter experiment voor de hele binnenstad als de bussen op de grote markt zouden verdwijnen. Dat gebeurt nu niet. Het lijkt alsof het college naar argumenten heeft gezocht om dat niet te hoeven doen en komt ineens een hele kleine doelgroep boven tafel. De doelgroep wordt steeds kleiner gemaakt. En ja, voor die doelgroep wordt dit dan allemaal te duur. Dan sluit ik me aan bij wat de heer Koks hierover zegt. Voor mij is de doelgroep veel groter en wij hadden dan toch graag een experiment gezien met een vorm van een pendelbus in een wat groter manier, zoals dat in Gent ook bestaat. Wij zien daar nog steeds wel kans van slagen. Die dan ook veel beter past overigens bij alle wensen en behoeften die uit onderzoek naar voren komen. We hebben nu heel veel vraagtekens bij of die wensen en behoeften nog toepasbaar zijn op een model met een fietstaxi. Het zou kunnen en misschien kan het college ons straks verrassen en zou het goed kunnen werken. Wij zijn niet heel negatief over zo'n fietstaxi-systeem. Het zou kunnen werken, maar we hebben er wel grote vraagtekens bij. Zeker als ik dan hoor: "Ja, het is een hele kleine doelgroep. Nou ja, dat wordt nog lastig, wellicht." Maar goed, het college lijkt niet voor zo'n pendelbus te gaan, dan moeten ze maar laten zien hoe dat dan gaat werken en hoe al die wensen en behoeften van de doelgroep daar dan in terug kunnen komen.

03:03:23

Voorzitter: De heer Loopstra heeft een vraag.

03:03:25

de heer Loopstra: Ja. Denkt het CDA ook wel aan Wmo-vervoer, want u zegt: "Ja, voor de hele doelgroep is er helemaal niks." We hebben natuurlijk ook gewoon Wmo-vervoer, wat ook gedeeltelijk in de behoefte kan voorzien van mensen die de binnenstad willen bereiken.

03:03:40

de heer Ubbens: Ja, aan de ene kant is dat zo. Aan de andere kant denk ik juist dat één van de ideeën van het OV is dat je met zoveel mogelijk mensen gewoon gebruik maakt van regulier OV en dat wordt nu steeds moeilijker. Gaan we mensen weer in het Wmo-vervoer wegzetten, terwijl het idee nou juist is van publiek vervoer, dat je die mensen in het gewone OV ik kan krijgen? En u zegt: "Ja, nou het gewone OV, dat komt niet meer goed in de binnenstad. Nou moeten mensen maar weer met de Wmo of met een fietstaxi. Terwijl wij zouden zeggen: "Ja, van een OV-systeem moet iedereen gewoon zoveel mogelijk gebruik kunnen maken." Die wensen en behoeften, daar ben ik op ingegaan. Tot slot nog een vraag. Wat mij niet duidelijk wordt, dat heb ik net de Partij van de Arbeid ook gevraagd en nu aan de wethouder: "Wat is nu precies de planning? Wanneer gaat deze pilot lopen?" Ik mag toch aannemen dat dat loopt vanaf het moment dat de bussen van de grote markt gaan, want anders krijg je wat de heer Koks ook al heeft gezegd. Mensen verliezen dan gewoon de behoefte om naar een grote markt te komen, gaan hun leven daarop aanpassen. Dan is de doelgroep weer te klein en kunnen we weer met het experiment stoppen. Zo krijgen we selffulfilling prophecy. Daar hoor ik graag een reactie op van de wethouder.

03:04:49

Voorzitter: Dank u wel. Wie van leden? Mevrouw Moorlag namens de ChristenUnie.

03:04:56

mevrouw Moorlag: Ja, bedankt voorzitter. De binnenstad wordt wat ons betreft een stuk leefbaarder doordat de bussen naar de Diepenring gaan en tegelijkertijd zorgt het ook voor een probleem voor mensen die de afstanden die hierdoor ontstaan vanaf de bushaltes niet kunnen overbruggen. We vinden het erg belangrijk dat de binnenstad bereikbaar blijft voor mensen die slecht ter been zijn, dus is het goed dat we nu ook deze alternatieve bespreken. Het lijkt ons goed dat de pilot zo snel mogelijk gestart wordt. De heer zei het net al, op het moment dat de bussen van de grote markt gaan moet deze pilot inderdaad al lopen, want anders dan zijn er een hoop mensen die afhaken. En wat ons betreft is het ook heel belangrijk dat er dan ook goed over gecommuniceerd wordt, dat mensen ook weten dat deze alternatieve er zijn en hoe ze daar gebruik van kunnen maken. We zien een aantal opties die worden aangedragen, van sober tot dure opties, voornamelijk de opties in de middelste kolom lijken onze het meest geschikt en dan met name de golfkarretjes of fietstaxi's. Tegelijkertijd zien we ook het voordeel van stewards die persoonlijk kunnen ondersteunen en wellicht kan er een combinatie gemaakt worden tussen beide. We zijn benieuwd wat de pilot die erin gaat uitwijzen en we zien graag dat die zo snel mogelijk van start kan gaan.

03:06:18

Voorzitter: Dank u wel. Meneer Koks heeft een vraag.

03:06:20

de heer Koks: Oké, de vraag is: "Wie beschouwt u eigenlijk als doelgroep voor dat alternatieve vervoer?" U heeft het over mensen die slecht ter been zijn.

03:06:28

Voorzitter: De vraag is helder. Die heeft u net ook gesteld, dus dat kan mevrouw Moorlag zich vast nog wel herinneren.

03:06:34

mevrouw Moorlag: Ja, inderdaad. Wat ik zeg inderdaad, mensen die slecht ter been zijn, daar vallen

wat ons betreft ook de ouderen onder die deze afstanden niet meer kunnen lopen en de mensen met een beperking. Ja.

03:06:48

Voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Jacobs wilde het woord voeren? Graag of niet.

03:06:57

mevrouw Jacobs-set: Nee, ik zat te dubben over een vraag, maar die heb ik ingeslikt. Alternatief vervoer in de binnenstad. We hebben het er al een aantal keren over gehad en we hebben ook vrijwel allemaal gezegd: "Er moet een volwaardig alternatief komen voor het verdwijnen van de bussen in de binnenstad, voor de doelgroep waar we het met elkaar over hebben." Waar meneer Koks zich afvraagt wat iedereen onder de doelgroep vat. En ik denk dat het heel belangrijk is dat het van de ene kant de doelgroep is die slecht ter been is, maar ook de doelgroep die inderdaad heel graag gebruik wil maken van vervoer in de binnenstad. Wij betreuren het, zoals de heer Pechler ook zei in iets andere bewoording, dat de proef met het pendelbusje te vroeg de nek om is gedraaid, dat het niet echt een kans van slagen heeft gehad en de termijn om te slagen is denk ik op zich ook niet betwistbaar. Ik zou graag wel een reactie willen hebben van de wethouder daarop. Hoe hij er tegenaan kijkt dat toch een aantal fracties ook zeggen dat het eigenlijk geen kans heeft gehad. Als we dan kijken naar de nieuwe alternatieven dan zijn wij toch wel heel erg benieuwd wat we met die 50 duizend euro doen. We zien bij de 50 duizend euro dat ook de organisatiekosten worden meegenomen en toen zat ik te denken aan hoe we dan een pilot gaan doen als ook de ambtenaren daarvan betaald moeten worden. Dan hoor ik mevrouw Moorlag zeggen: "De tweede kolom, daar zien wij toch wel heel veel in." Dan moet ik eerlijk zeggen dat ik het zelf niet heb, maar als je 50 duizend euro hebt en je wil denken aan golfkarretjes dan denk ik niet dat je daar heel ver mee komt. Mijn fractie vraagt zich dan oprecht af of u een voorbeeld kunt geven van wat u ziet in de pilot en hoe we dan niet krijgen dat we ook één week een golfkarretje hebben geleased van de golfclub in Glimmen en dat we dan zeggen: "We zaten er met drie mensen in, het heeft geen effect gehad."? Ik zeg het wat gekscherend, maar ik meen het oprecht. Hoe kan je nou daadwerkelijk duurzaam en langdurig een pilot draaien met 50 duizend euro, als daar ook nog de organisatiekosten af moeten? Dus, dat brengt ons op het totale verhaal dat wij denken te horen. De bussen zijn niet gelukt en we gaan nu kijken naar wat er is en mijn fractie bekruipt toch het gevoel dat we straks weer een pilot hebben gedaan, dat het ook is mislukt en dat we uiteindelijk de bussen van de grote markt hebben en van het Akerkhof en dat we geen vorm van vervoer hebben. Volgens mij is dat wat we niet willen. We prijzen ons gelukkig dat er nog steeds mensen zijn die een auto hebben. Wat dat betreft kunnen we ieder geval constateren dat de binnenstad met de auto nog wel toegankelijk is. Dat is voor blinden en slechtzienden natuurlijk geen optie, maar voor mensen die wat slechter ter been zijn hebben we natuurlijk nog wel de parkeergarage voor- en de parkeergarage achter de Vismarkt. In die zin is het nog wel enigszins bereikbaar, maar wij vragen ons af of dat de enige optie is en dat kan toch niet het doel van dit college zijn. Ik heb nog een andere vraag. We hebben veel contact gehad met de Werkgroep Toegankelijk Groningen. Wij vragen ons ook af of er ook contact is geweest met de ondernemersvereniging, of die ook is gevraagd of zij een substantiële daling van een bepaalde doelgroep zien en of hen signalen bereiken over wat de doelgroep ervan vindt.

03:10:10

Voorzitter: Een vraag van de heer Loopstra.

03:10:12

de heer Loopstra: Ja. Ik schrok daar wel een beetje van, want u zegt: "Ja, we hebben een pilot gehad.

Nou, die is dan te vroeg afgeblazen. Geen succes." En u doet de suggestie dat het college nu opnieuw een pilot doet en dat u vreest dat het college ervan uitgaat dat dat mislukt, want dan zijn we er mooi van af. Zo schetst u dat. Dan twijfelt u toch de integriteit van dit college om tot een eerlijke oplossing te komen.

03:10:39

Voorzitter: Mevrouw Jacobs.

03:10:40

mevrouw Jacobs-set: Wat mij betreft is dat een simplificering van datgene wat ik heb gezegd. Ik heb gezegd: "Hoe voorkomen we dat we voor dit geringe budget een kortdurende pilot doen, waarvan we dan constateren dat het effect nihil is?" Dat was in ieder geval wat ik bedoelde en als we dan zien dat ook de pilot van de pendelbussen te kort was om een juist effect te krijgen, ben ik bang dat we voor budget wat we hiervoor beschikbaar stellen een kat in de zak hebben.

03:11:08

Voorzitter: Dank u wel mevrouw Jacobs. De heer Moerkerk namens 100 procent Groningen. [Stilte 00:11:11 - 00:11:22]

03:11:27

de heer Moerkerk: Nou, dan zo. Nee, volgens mij is het al opgelost. Dank u wel Voorzitter. Nou, ik vind het een heel mooi voorstel. Ik zie een blijde spreker die zich gehoord voelt bij allerlei overlegstructuren die er zijn en ik zie ook voor me dat er een heel mooi, flexibel systeem zou kunnen ontstaan die na de pilot definitief wordt. Volgens mij staan een paar fietsbedrijfjes te jubelen dat er 50 duizend euro op tafel ligt waar iets moois mee gedaan kan worden. Die kunnen zoeken naar een combinatie met stewards. Wie hier precies gebruik van gaat maken moet een beetje uitkristalliseren tijdens de pilot. Ik vind het flexibel, duurzaam en het mooiste zou toch zijn dat je niet een busje hebt die naar vaste punten rijdt, maar een fietskoerier die rijdt van een bushalte op het Zuiderdiep naar een winkel waar je wezen wil, of naar de arts waar je wezen wil, hoe flexibel wil je het hebben. Ik vind het een prachtig voorstel en ik wens de wethouder heel veel succes.

03:12:18

Voorzitter: Dank u wel, meneer Moerkerk. Dan kan meneer Leemhuis zijn microfoon weer nemen, dan kan hij ook het woord voeren.

03:12:26

de heer Leemhuis: Ja, dank u wel voorzitter. Ik word wel blij van de laatste bijdrage, want ik heb toch wel een beetje het gevoel dat we al vijf jaar hetzelfde gesprek aan het voeren zijn. Iedere keer de discussie over wat de bedoeling was van de binnenstadsvisie. Mijn fractie heeft toen ook al gezegd: "Juist door een beetje de buslijnen naar de zijkant van de binnenstad te verplaatsen, creëer je ruimte in de binnenstad." Misschien moet je wat meer afstand afleggen, maar heb je vervolgens een binnenstad met veel minder belemmeringen. Dus, mijn fractie is heel blij dat we dit hebben uitgeprobeerd, want wij waren niet tegen het experiment al hadden we toen al, bij het debat in 2016, twijfels over dit onderwerp, of er wel een hele grote vraag voor was.

03:13:16

Voorzitter: De heer koks.

03:13:17

de heer Koks: De bedoeling van de binnenstad visie. Is het niet juist de bedoeling van de

binnenstadsvisie dat de binnenstad bereikbaar blijft voor iedereen, voor alle inwoners van onze gemeente en van verre daaromheen? Oftewel, is dat niet de kern? Waarin wij in ieder geval pleiten voor een bereikbaarheid, ook met openbaar vervoer.

03:13:36

de heer Leemhuis: Ik was al bang dat we inderdaad het gesprek van de afgelopen vijf jaar weer over gaan doen, maar ook toen al en ook nu nog is nog altijd het verhaal, dat is dus ook zo, dat het gaat om een heel beperkte groep. Daarom heeft desondanks mijn fractie ook toen al en ook nu weer gezegd: "Goed idee dat we dingen gaan uitproberen." Het pendelbusje is meerdere malen uitgeteerd en als het nou zo was dat we dachten: "Het loopt wel een beetje, we moeten het nog wat tijd geven." Dan hadden we dat gedaan. Ieder onderdeel van het experiment dat we gedaan hebben, hebben we gewoon heel weinig mensen die er gebruik van maakte. En, nogmaals, iets meer afstand, maar minder belemmeringen in de herinrichting van de binnenstad levert misschien netto wel een even goed resultaat op. Mijn fractie is heel blij met het feit dat er intensief met de Werkgroep Toegankelijk Groningen overleg is geweest, dat ze op dit voorstel zijn gekomen. Ik dank ook de inspreker van de werkgroep. Mijn fractie vindt het een leuk idee, goed idee om er een prijsvraag of een ontwerpwedstrijd van te maken, dus mijn vraag aan het college is: "ziet u dat ook zitten?". Mijn fractie vindt het ook belangrijk dat het inderdaad gaat om serieuze ondersteuning, en dan is dat een beetje andersom dan de kijk die mevrouw Jacobs had. Want, het is juist een goede zaak dat er ook professionele ondersteuning vanuit de organisatie is, zodat er serieus werk van kan worden gemaakt. Dus, kort en goed, goed dat we op meerdere manieren hebben uitgeteerd om een alternatief vervoer op te zetten. En fijn dat we nogmaals gaan proberen, bijvoorbeeld met de Vinkmobiel wat een mooi initiatief is in Vinkhuizen, als daar samen dingen mee gedaan kunnen worden voor het vervoer in de binnenstad is dat mooi. Mijn fractie steunt het voorstel van dit college.

03:15:31

Voorzitter: Dank u wel, er is nog een vraag van mevrouw Jacobs.

03:15:36

mevrouw Jacobs-set: Dank u wel voorzitter. Het was volstrekt niet dat wij denken dat er geen ambtelijke ondersteuning nodig is, maar ik vroeg me af of u denkt dat je daadwerkelijk goede pilots kunt doen, inclusief de ambtelijke ondersteuning, voor dat bedrag. Waarbij je daadwerkelijk zegt: "Wat is het effect? Hoe veel succes heeft het?" Zodat je een afgewogen oordeel kunt vellen?

03:15:56

Voorzitter: De heer Leemhuis.

03:15:58

de heer Leemhuis: Nou, ik snap de opmerking op zich wel. Kijk, ik draait om. We zijn al jaren op verschillende manieren aan het uitproberen hoe we voor een beperkte doelgroep toch iets kunnen realiseren. Nog een keer, we hebben daar dus ook best al wel veel middelen in de afgelopen jaren ingestoken, daar heeft mijn fractie geen spijt van, maar het is dus in samenwerking met initiatieven. De heer Moerkerk had het over fietskoeriers, gaan praten met de fietsersbond, gaan praten met Vinkmobiel. Probeer op die manier initiatieven vanuit de samenleving groot te laten worden. Zo'n prijsvraag, ontwerpwedstrijd kan wat worden. We weten het nog niet, maar mijn fractie is enthousiast.

03:16:46

Voorzitter: U heeft nog een vraag de heer Koks?

03:16:48

de heer Koks: Nou, de heer Loopstra had het over: "Nou, dan kunnen we die mensen toch met Wmo-taxi vervoeren." Maar in de collegebrief staat dat dat een onwerkbaar toestand is. Bent u dat ook met mij eens of heeft u de hoop dat die zesduizend mensen die gebruik maken van de Wmo-vervoer, via Wmo taxi's de binnenstad straks in kunnen, terwijl dat volgens het college een lastige constructie is?

03:17:08

Voorzitter: De heer Leemhuis.

03:17:10

de heer Leemhuis: Ja, nou ja het is ook een beetje in cirkels praten. Kijk, er is een groep die laat zich brengen. Er is een groep die toch met de bus gaat en vervolgens, omdat er straks minder obstakels zijn, wel op zijn plek komt als hij iets verder moet lopen. Er is een groep die straks van de initiatieven die hieruit voortkomen gebruik gaat maken. Dit is een beetje een raar beeld. Alsof het dit of niks is. Er zijn mensen die op heel veel verschillende manieren naar de binnenstad komen en wij zijn nu weer, ook vijf jaar nadat de binnenstadsvisie is vastgesteld, aan het zoeken naar hoe we voor een bepaalde groep mensen iets kunnen bieden. Ik ben heel blij dat dat samen met de Werkgroep Toegankelijk Groningen verder wordt bekeken.

03:17:59

Voorzitter: Dank u wel. Dan wilde ik eigenlijk eens gaan testen of de verbinding met de heer Staijen goed is.

03:18:08

de heer Staijen: Ja, kunt u mij horen?

03:18:10

Voorzitter: Jazeker.

03:18:11

de heer Staijen: Nou, dan zal ik van wal steken voorzitter. Ik krijg een vreemd ding, nou ja. In Bestemming Binnenstad schrijft het college, en dan citeer ik: "Dit moet een plek zijn voor iedereen, ook voor mensen met een beperking en ouderen die minder goed ter been zijn en voor anders mobiele." Dat wil deze gemeente faciliteren. Voorzitter, dat doel is heel duidelijk, maar de uitvoering stopt voordat er ook maar een oplossing is bedacht. De bussen gaan weg van de Grote Markt. Dat is een feit. De eigen auto wordt steeds verder belemmerd in de binnenstad en dat parkeren wordt onbetaalbaar. Het pendelbusje is geprobeerd, die vindt men te duur en een systeem zoals we in Gent hebben bekeken, waar een hoop mensen enthousiast voor zijn, dat voldoet blijkbaar niet aan alle gestelde criteria. Dan nog wel het prachtigste: de doelgroep is te klein. Ja, logisch als je ouderen niet meetelt. Dit moet blijkbaar een binnenstad gaan worden voor alleen jonge voetgangers en fietsers. Verder niet. Dus nu, na meer dan een jaar extra onderzoek, is als oplossing bedacht dat een klein bedrag wordt uitgetrokken voor een flexibele pilot. Ja, de vraag is eigenlijk hetzelfde als mevrouw Jacobs en de heer Loopstra hadden: "Wat zou die pilot dan omvatten? Wanneer gaat die starten en hoe ver denkt het college te komen met dit toch erg kleine bedrag, inclusief alle interne kosten." Voorzitter, de Stadspartij vindt het een hele slechte zaak dat voor zo'n faciliteit ten behoeve van een dergelijke belangrijke doelgroep die bij uitstek een gemeentelijke

verantwoording is, nu al wordt voorgesorteerd op mogelijke vrijwillige initiatieven. Die deze openbare taak dan wel zullen overnemen. Dat vinden we echt niet in de haak. De gemeente is hiervoor verantwoordelijk. Dan nog één ding: wij vinden het aanbod van de Werkgroep Toegankelijk Groningen om actief deel te nemen heel goed, maar het moet wel leiden tot een binnenstad die bereikbaar blijft voor iedereen, ook de ouderen. Dank u wel.

03:20:25

Voorzitter: Dank u wel meneer Staijen. Wie mag ik dan het woord geven? Mevrouw Berenschot.

03:20:33

mevrouw Berenschot: Ja, dank u wel voorzitter. Ik mij eigenlijk grotendeels aansluiten bij de Partij voor de Dieren. Daarnaast nog het volgende: het onderzoek concludeert dat onder andere het Academieplein slechter bereikbaar wordt met het verdwijnen van de bus van de grote markt. Laat daar nou net het hoofdgebouw van de universiteit zitten, waar dagelijks vele werknemers en studenten moeten zijn, dus vandaar dat wij alternatief vervoer graag gerealiseerd zien worden. Want, het is toch fijn dat je ook onderwijs kan genieten of kan werken als je slecht ter been bent of dat bijvoorbeeld je oma ook naar je diploma-uitreiking kan komen. Dank u wel.

03:21:04

Voorzitter: Dank u wel. Dan de heer Venhuizen namens D66.

03:21:07

de heer Venhuizen: Dank u wel, voorzitter. Wij kunnen ons grotendeels aansluiten bij de woordvoerder van de ChristenUnie. Ik zou daaraan toe willen voegen dat gezien de kleine doelgroep, dit de meeste kans op succes heeft als ze gecombineerd kan worden met andere mensen en ik denk dat je dan een beetje semi-commerciële fietstaxi bijvoorbeeld, dat die optie toch het proberen waard is.

03:21:29

Voorzitter: De heer Koks.

03:21:33

de heer Koks: Ja. Nou, u zegt dus ook weer: "De kleine doelgroep." Daarmee sluit u dus de ouderen die wat lastiger mobiel zijn uit. Want, de Werkgroep Toegankelijkheid bedient alleen mindervaliden of mensen met een handicap. Dus u heeft het ook over die piepkleine doelgroep en die anderen, die tienduizenden ouderen, die passeert u.

03:21:55

Voorzitter: De heer Venhuizen.

03:21:58

de heer Venhuizen: Daarom lijkt het mij ook de meeste kans op succes als er iets gevonden kan worden waar meer mensen gebruik van maken uit allerlei doelgroepen, ook jongere mensen. Dan denk ik bijvoorbeeld aan een fietstaxi. Als dat commercieel geëxploiteerd kan worden, ik ken het businessmodel niet, maar de vraag van de wethouder is: "Zijn er al mogelijke aanbieders in beeld en kan daar misschien mee samengewerkt worden, zodat inderdaad de mensen uit deze doelgroep daar gebruik van kunnen maken?" Misschien zijn er nog wel veel meer mensen die het een aanwinst vinden voor de stad en dan zou het een succes kunnen worden natuurlijk. Van de opties lijken stadstewards mij misschien ook een aanvulling, maar de meeste van die andere opties, die voldoen eigenlijk in mindere mate aan de eisen qua kosten, onderhoud of wensen van de doelgroep. Ik

persoonlijk zou mij kunnen voorstellen dat de scootmobiel verhuur nog werkt, maar wij hoorden ook al dat dat natuurlijk niet echt als sexy wordt ervaren, dus ik weet niet of dat succesvol wordt. Ik denk dat ik het hierbij laat, dank u wel voorzitter.

03:22:56

Voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Blauw namens de PVV.

03:23:00

mevrouw Blauw: Dank u voorzitter. Het is niet helemaal mijn commissie. Ik kreeg gisteren te horen dat ik deze moet doen, dus misschien zeg ik hele domme dingen. Kunnen mensen die het nodig hebben, de doelgroep waarover gesproken wordt van zeventig per dag, niet gebruik maken van een Wmo-taxi en bij de voordeur worden afgezet? Volgens ons moet je dit heel gericht oppakken en dan kan je bepalen wat er nog meer nodig is. De stad moet toegankelijk zijn voor iedereen en de gemeente moet proactief communiceren over werkzaamheden stoepen, zodat mensen met een beperking van tevoren weten waar ze tegenaan kunnen lopen of tegenaan kunnen rijden. In de Commissie Mobiliteit hier ook een motie over aangenomen, wij vroegen ons af hoe het hiermee staat. Ja, eigenlijk kunnen wij het wel een beetje eens zijn met de SP. Mensen die moeilijk ter been zijn, die moeten gemakkelijk en op een betaalbare wijze in de binnenstad komen, wat daar eigenlijk ook voor nodig is. Dat was het. Dank u voorzitter.

03:24:06

Voorzitter: Dank u wel. Dan komen we voor de beantwoording van de politieke vragen bij de heer Broeksma.

03:24:17

de heer Broeksma: Dank u wel voorzitter. Ja, het voorstel om alternatief vervoer voor doelgroepen in de binnenstad te realiseren is naar aanleiding van een vraag van u. Op het moment dat de bussen van de Grote Markt zouden gaan, willen wij een pilot ingericht hebben en we willen die pilot eigenlijk niet zo vormgeven dat wij bedenken wat de doelgroep wil, maar we willen met de doelgroep, de doelgroepen zoals je wil, kijken naar wat werkt en wat goede oplossingen zijn. Want, we hebben ervaring. We hebben ervaring met het vorige pendelbusjessysteem, u heeft het gememoreerd een kwart miljoen per jaar en ik zou zeggen: "Het pendelbusje had geen kans van slagen, zoals gezegd wordt, want het veranderde ook steeds." We zagen dat het busje meer dan helft van de tijd leeg rondreed, dat er steeds ook andere alternatieven, andere systemen werden bedacht om te kijken: "Doen we het verkeerde en moeten de doelgroep op een andere manier aanspreken?" Nu zitten we van tevoren met de mogelijke gebruikers van pendelbusje rond de tafel om met hen te kijken, dus niet top-down maar bottom-up, wat goede manieren zijn om ze om ervoor te zorgen dat de pilot zo goed mogelijk kan slagen. Een pilot slaagt als je daarmee de informatie hebt, weet wat je structureel zou moeten gaan doen. Het vorige pendelbusje reed meer dan de helft van de tijd leeg rond, met alleen een chauffeur dan, dat snapt u wel. Is dat dan een kleine doelgroep? Het was in ieder geval niet rendabel in verhouding tot de kosten en de doelgroep, we schrijven dat ook in de nota. Dat had misschien ook wel te maken met de aanwezigheid van de nieuwe halte op de Westervhaven of op het Zuiderdiep of op een andere manier waarop mensen toch de binnenstad inkwamen. Een aantal van u wees ook naar het model Gent. Waarom doen we dat niet? Gratis werd zelfs gezegd. Was het maar zo. Als het voor de één gratis is, betekent dat vaak dat iemand anders het betaald en bij het vorige pendelbusje was dat 250 duizend per jaar. Ik schat zomaar in dat het systeem van Gent een veelvoud van dat bedrag zou zijn. Het zou de uitkomst van de pilot kunnen zijn, maar dan komen we weer bij u terug om dat te kunnen financieren als u dat het beste idee lijkt.

03:26:47

Voorzitter: De heer Koks.

03:26:49

de heer Koks: In uw eigen collegebrief staat dat Gent een half miljoen kost op jaarbasis. Daar heb je dan drie busjes voor rondrijden. In drie regels wordt die Gentse variant terzijde geschoven. Waarom heeft u dat niet verder uitgewerkt eigenlijk? En dat het rendabel is, openbaar vervoer is per definitie niet rendabel. Per definitie gaat daar overheidsgeld in zitten.

03:27:15

Voorzitter: De heer Broeksma.

03:27:16

de heer Broeksma: Ja, in dit geval zou het de volle 100 procent zijn die dan bij de gemeente terecht komt, waar we niet via de reizigers zelf een deel van terug zouden krijgen. Het pendelbusje, er wordt dan gesuggereerd dat dat afgeschoten zou zijn, dat zou weer een top-down benadering zijn. We gaan juist in overleg met die Werkgroep Toegankelijk Groningen om te kijken wat er mogelijk zou kunnen zijn. En zo'n pendelbusje 50 duizend euro, er wordt gesuggereerd dat dat helemaal niet veel geld is, maar we gaan het natuurlijk niet meteen aanschaffen, we kunnen huren en kijken wat dat betekent, ook voor rolstoelers die al dan niet achterin kunnen. Dat zou iets kunnen zijn waar de pilot op zou kunnen wijzen.

03:27:55

Voorzitter: De heer Koks heeft nog een vraag?

03:27:56

de heer Koks: Ja. De wethouder gaat niet in op mijn vraag waarom die Gentse variant niet verder onderzocht is. Vijf ton per jaar kost die, zoals ik net al zei, en als de Werkgroep Toegankelijkheid zou kiezen voor een dergelijk systeem zoals in Gent gehanteerd wordt bent u dan ook bereid om op dat spoor verder te gaan?

03:28:13

Voorzitter: De heer Broeksma.

03:28:14

de heer Broeksma: Het is één van de opties die in de drie kolommen genoemd staan, de pendelbusjes. De blauwe, oranje dan wel een groene kolom. Waarvan ook de Werkgroep Toegankelijkheid zegt: "Nou in die oranje kolom, daar zitten goede opties bij. Die Stewards uit de blauwe kolom. Van sober tot hoge investering." Ik hoor het ook anderen zeggen. Het zou kunnen dat dat de optie wordt. Maar waarschijnlijk is het niet, omdat we dat pendelbusje op verschillende manieren ook al hebben geprobeerd. Dat heeft een aantal jaren gedraaid en zoals gezegd, waren er uiteindelijk een paar reizigers per dag. Ze reden vaker leeg rond, zonder één passagier, dan dat er passagiers waren. We hebben enige ervaring, dus het is niet vanzelfsprekend dat het pendelbusje, ook nog eens een keer duurder dan ons vorige systeem, de winnende oplossing zal zijn.

03:28:59

Voorzitter: Ja, de heer Koks.

03:29:02

de heer Koks: Dat zeg ik niet, dat het bij voorbaat de winnende oplossing is. Maar ik protesteer ook wel een beetje tegen het woord 'pendelbusje' in die Gentse variant, want in die Gentse variant

waren het gewoon lijndiensten die in die binnenstad rondrijden en die een prima aansluiting hadden bij het overige openbaar vervoer.

03:29:18

de heer Broeksma: Ja dat weet ik, ik probeer niet te denigreren, maar ze pendelen dus van de ene plek naar de andere. Ik badineer er niet om. Als u mij dat verwijt, dan is dat onterecht. Dat is niet mijn intentie geweest, ze gaan van de ene plek naar de ander dus het is gewoon het woord wat hier ook vaak gebruikt wordt. De doelgroep, daar zijn een aantal dingen over gezegd. Die Werkgroep Toegankelijk Groningen, vertegenwoordigt die alle doelgroepen? Eerst even bedenken wat de groep is waar het nu om gaat. Dat is de groep voor wie het verdwijnen van de bussen op de Grote Markt een probleem is, dus de groep die nu met de bus op de Grote Markt zou kunnen komen, vervolgens dan wandelt naar de winkels of het terras of wat ze ook maar willen doen in de binnenstad, dus die groep gaat het om. Er zijn ook andere groepen waarvoor de Wmo van toepassing is of mensen die met de auto willen komen, dat kan ook nog. Maar, het gaat over de groep die nu van die bus gebruik maakt en nu die bushaltes op de Grote Markt verdwijnen iets verder zouden moeten lopen en is er een oplossing voor die mensen voor wie dat net een onoverkomelijke vergroting van die afstand is? Daar kijken we naar. Dat is de doelgroep en ik denk dat met de kennis en de ervaring die de Werkgroep Toegankelijk Groningen heeft met mensen die moeilijk ter been zijn, ook blinde en slechtzienden, dat zij die doelgroepen goed kan benoemen. Het zou goed kunnen dat de oplossing die uiteindelijk gekozen wordt, vrij is voor veel grotere doelgroepen dan alleen mensen die slecht ter been zijn of blind en slechtziend. Om die pilot goed vorm te geven denk ik dat we daarbij als Werkgroep Toegankelijk Groningen goed aangehaakt zijn. Mensen die vanuit hun kennis dat goed kunnen beoordelen en wat er vervolgens uitkomt kan voor een veel grotere groep nuttig zijn.

03:31:05

Voorzitter: De heer Koks.

03:31:07

de heer Koks: Ja. Diverse fracties zeggen ook dat niet alleen de doelgroep die met de fysieke beperking te kampen heeft, maar dat ook ouderen bijvoorbeeld onder het bereik zouden moeten vallen. Is dit college-idee ook voorgelegd aan, hoe heet die club tegenwoordig ook alweer? Is dat Adviseert *woord* wat zeg je? Dank je wel. Waar toch ook de ouderenraad oorspronkelijk in is opgegaan? Dus ik kan mij ook prima voorstellen dat Stadadviseert een prima insteek is om hier een advies over uit te brengen.

03:31:42

de heer Broeksma: Ja. Dat zou goed kunnen. Daar hebben we niet mee gesproken. We hebben die Werkgroep Toegankelijk Groningen gesproken, bij een heel grote groep is het misschien wat anders. Het zou kunnen dat we aan het eind van de pilot de Stadadviseert vragen of een andere groep, Adviesgroep Sociaal Domein, welke groep dan ook die wat breder is dan de Werkgroep Toegankelijk Groningen, zeggen: "Nou, dit komt uit de pilot. We denken zo en zo verder te kunnen, wat denkt u daarover?" Dat zou goed kunnen. Het is ook wel goed dat meerdere doelgroepen gebruik zouden kunnen maken van het pendelbusje, zonder daar badinerend over te doen, omdat stigma ook te kunnen voorkomen. Het is niet zo dat alleen een bepaalde groep mee zou mogen doen, dus als je in dat busje gespot wordt dat je dan zo. Nou ja, ik maak de zin niet af.

03:32:28

Voorzitter: De heer Loopstra heeft een vraag.

03:32:29

de heer Loopstra: Ja. Het gaat nu steeds over die doelgroepen, maar vindt de wethouder het ook niet een beetje vreemd hoe de heer Koks over ouderen praat. Het is net of iemand van tachtig niet over de Grote Markt kan lopen. Ik bedoel, het gaat om mensen in de omschrijving die de wethouder geeft, die dus gebruik zullen maken van alternatief vervoer. Maar de heer Koks wekt de indruk dat iedereen boven de zeventig niet meer over de Grote Markt kan lopen. Bent u het met mij eens?

03:32:57

Voorzitter: Nou, we gaan natuurlijk niet via de wethouder het debat met de heer Koks voeren meneer Loopstra.

03:33:03

de heer Loopstra: Voorzitter, de heer Koks gebruikt ook mijn naam en ik vraag aan iemand anders over wat ik zei over ouderen.

03:33:09

Voorzitter: Ja, dat klopt, maar dit zijn de vragen richting de wethouder. Wat jullie onderling doen, daar is wat meer vrijheid wat mij betreft. De wethouder.

03:33:20

de heer Broeksma: Ja, dank u wel. Ik laat het verder. Ik heb net iets gezegd over de groep. Het gaat over de groep die nu met de bus gaat en vervolgens vanuit de halte de Grote Markt verder de binnenstad in gaat, naar het terras of naar de winkels of naar de Herenstraat of de Vismarkt of waar dan ook. Partij van de Arbeid vraagt over particuliere initiatieven: "Blijft de regie bij de gemeente?" Jazeker, uiteraard. De heer Leemhuis heeft al een paar initiatieven genoemd, Vinkmobiel, waar vrijwilligers bij betrokken zijn en het zou maar zo kunnen we dat vrijwilligers zich ook melden om met dit mee te gaan doen. De pilot zelf. "Goed communiceren" zegt de ChristenUnie, dat natuurlijk essentieel We gaan het niet geheimhouden dat die pilot begint en op welke manier we dat gaan doen. Alle partijen zeggen: "We geloven niet in deze pilot. Die 50 duizend, wat is dat nou voor klein bedrag? Dat kan allemaal niet." Nou, ik vind 50 duizend wel een serieus bedrag. Het staat toch wel in een zekere verhouding tot die 250 duizend voor een pilot die een aantal maanden zou kunnen gaan duren. Maar goed, hoe duurder de opties zijn die je uitvoert, hoe korter je ermee doet. We hoeven niet meteen een pendelbus te kopen, we hoeven niet een fietstaxi te kopen of wat dan ook. Die kan je huren en dan kan je natuurlijk wat langer met het geld doen en dat is natuurlijk ook goed omdat het ook een pilot is en die fietstaxi's terugkeren. Reizigers meldde mij dat die in Kopenhagen erg populair zijn. Die 50 duizend lijkt mij een goed bedrag, zeker voor die pilot. De uitkomst van die pilot is ook een serieus bedrag, dat zou meer geld te kunnen gaan vragen. Uiteraard komen tegen die tijd weer bij u als raad terug op het moment dat we de pilot geëvalueerd hebben en u een voorstel gaan doen voor het vervolg.

03:35:09

Voorzitter: Mevrouw Jacobs.

03:35:11

mevrouw Jacobs: Dank u wel voorzitter. Mijn fractie bedoelde niet dat 50 duizend euro niet veel geld is, want dat betwisten we ook niet. Het gaat er eigenlijk om of het budget van 50 duizend euro voldoende is om daadwerkelijk goed de pilot uit te voeren en er een conclusie uit te trekken. Meneer Pechler heeft namens de partij voor de Dieren gezegd dat je bijvoorbeeld op sommige momenten

iets twee jaar een kans moet geven. Daar zat veel meer onze zorg in en daar zou ik graag een reactie op willen hebben.

03:35:39

Voorzitter: De wethouder.

03:35:39

de heer Broeksma: Nou, het antwoord is ja. Op het moment dat het geld op is en we weten nog te weinig komen we bij u terug. Wij verwachten dat niet. Wanneer het start, daar heb ik iets over gezegd.

03:35:49

Voorzitter: De heer Venhuizen heeft nog iets.

03:35:50

de heer Broeksma: Pardon.

03:35:50

de heer Venhuizen: Dank u wel voorzitter. Ik vroeg me af of, als de wethouder denkt aan de fietstaxi, hij dan denkt aan het helemaal in eigen hand nemen of van plan is om daar een commerciële aanbieder of zoiets bij te betrekken?

03:36:01

Voorzitter: Daar komt hij nog op denk ik. De wethouder.

03:36:03

de heer Broeksma: Ja, ik heb net wat gezegd over particuliere initiatieven. Je hebt het ook over commerciële initiatieven, dat zou goed kunnen zolang de regie maar bij de gemeente is. Wij moeten als gemeente twee of drie of vijf en fietstaxi's in beheer houden. Straks krijgt er één een leuke band, dan moeten we daar weer achteraan. Het zou wel kunnen dat een professioneel bedrijf, er zijn allerlei fietsbedrijven van links naar rechts en voor naar achter door stad. Dus, er zijn bedrijven die ons daarmee zouden kunnen helpen, zodat een massa gemaakt kan worden waardoor het allemaal goedkoper en efficiënter onderhouden kan worden. We kunnen daar een contract of een huurcontract afspreken, dat zou goed kunnen. Ik denk dat het eigenlijk wel een verstandig idee is. Ontwerpwedstrijd, daar vraagt GroenLinks over. Dat willen we ook met die werkgroep wel bespreken hoor, of het nu al kunnen ontwerpen of dat we op moment dat we een definitieve keus maken zeggen: "Nou, kom nu met een ontwerp over hoe de definitieve oplossing er fysiek uit gaat zien." Enzovoorts. Studentenstad tenslotte voorzitter, vraagt nog naar het Academiegebouw. Het is inderdaad niet voor niets dat het Academiegebouw als bestemming is opgenomen op de lijst met het verdwijnen van de halte van Akerkhof is het Academiegebouw ook iets verder weg gekomen van de Grote Markt of van de bestemming van de bushalte moet ik zeggen. Belangstelling zou uit de pilot moeten blijken. Ik waarschuw wel dat die pilot niet van 's morgens zeven, 's avonds elf gaat lopen. We zoeken naar de momenten waarop de drukte van de doelgroep in de binnenstad is. Blinde studenten, die zullen bijvoorbeeld maar beperkt gebruik kunnen maken van de pilot. Maar daar is ook het Wmo-vervoer voor. Blinde studenten die ik begeleid hebt, die kwamen gewoon met de bus en die liepen een stukje verder. Dus uit de pilot moet blijken hoe ernstig het is dat de afstand naar de Academiegebouw groter is. Dat houden we in de gaten, dat wordt een onderdeel van de pilot. Tot zover voorzitter.

03:38:02

Voorzitter: Dank u wel. We gaan even inventariseren of er nog vragen zijn blijven liggen. Ik zie de heer Ubbens, de heer Koks. De heer Ubbens.

03:38:10

de heer Ubbens: Ja. Ik had nog gevraagd of nou die wensen en behoeften, zoals in het onderzoek naar voren zijn gekomen, centraal blijven staan in de pilot en wie dan uiteindelijk gaat wegen of die in de pilot voldoende tot hun recht komen.

03:38:24

Voorzitter: De wethouder.

03:38:28

de heer Broeksma: Ja. U markeert het nog een keer, dat lijkt mij goed om in de pilot daar ook expliciet vragen aan te koppelen en dat ook te meten in de pilot. Wie het uiteindelijk weegt of dat het allemaal waard is, dat bent u als gemeenteraad.

03:38:43

Voorzitter: De heer Koks. U staat nog niet aan.

03:38:49

de heer Koks: Ik heb in mijn praatje ook naar het volgende gevraagd. Wij zien dit dus in het kader van de bereikbaarheid van de binnenstad. Sinds jaar en dag vragen wij onderzoeken van hoe het zit met het bezoek aan de binnenstad en waarom mensen de binnenstad mogelijkwijs meiden. Met name vanwege mogelijke bereikbaarheid. Wanneer komt nou eindelijk eens een keer daar een onderzoek over, zodat die discussie over hoe binnenstadbezoek zich ontwikkelt en wat daar de redenen van zijn eindelijk eens een keer de wereld uit kan worden geholpen? Daar heb ik om geraagd en het tweede is: Tot hoelang duurt die pilot eigenlijk? Wanneer krijgen wij bericht? Die heb ik niet gezien.

03:39:27

Voorzitter: De wethouder.

03:39:31

de heer Broeksma: Ja. Het binnenstadsbezoek daar is geen echt onderzoek naar, in die zin dat we kijken wie daar rondloopt en wie daar niet meer rondloopt. Wat we wel zien en dat is volgens mij wel eerder met u, dat gaat over de verandering van de binnenstad als het gaat over minder retail en meer horeca. Minder retail en meer horeca, dat betekent iets voor de bezoekers, voor de klanten, voor de mensen die er rondlopen in de binnenstad en daar iets te zoeken hebben. Dus, zou dat niet per se een effect moeten zijn van de bereikbaarheid van de binnenstad, maar over de doelen die je kunt vinden in de binnenstad. Als er minder retail en meer horeca is, dan kan je je voorstellen dat dat een ander publiek trekt. Het onderzoek waar u aan refereert, dat is er niet en dat is ook niet mijn portefeuille. Om dat hieraan te koppelen, dat durf ik niet te zeggen. Ik wil voor u navragen of dat onderweg is, maar mij is dat niet bekend.

03:40:28

Voorzitter: En hoelang duurt de pilot?

03:40:32

de heer Broeksma: Tot het geld op is. Nou ja, we denken dat daar de zomerperiode gewoon goed voor gebruikt kan worden.

03:40:39

de heer Koks: Oké, maar nog even over de onderzoeken. U moet eens informeren bij uw collega Van der Schaaf, want die heeft vorig jaar in ieder geval toegezegd dat er drie onderzoeken zouden plaatsvinden over het gebruik van de binnenstad.

03:40:50

Voorzitter: Nou, als u nou zelf eens bij de heer Van der schaaft vraagt meneer Koks. Ja. "De heer Van der schaaft heeft het toegezegd." Zegt de heer Koks, dus dan is de heer Koks mans genoeg om de heer Van der schaaft dat gestand te laten doen, is mijn ervaring. We hebben nu deze collegebrief besproken. We hebben de vragen gehad. Zijn er nog mensen die een motie willen indienen, vreemd aan de orde van de dag over dit onderwerp? Of kunnen we het hierbij laten? Nou, dat kan altijd nog, maar ik zie dat we het er voorlopig nog bij laten en als die wel komt, dan zien we dat vanzelf. Dan dank u alle voor uw inbreng en wens ik u een fijne avond en ik sluit deze vergadering.