

Aanwezig:

Voorzitter: J. Visser (GroenLinks)

Namens de raad: B. Leemhuis (GroenLinks), R. van Niejenhuis (PvdA), T. Rustebiel (D66), W. Koks (SP), I. Jacobs (VVD), G. Brandsema (CU), W. Pechler (PvdD), H.P. Ubbens (CDA), H. Moerkerk (100%Groningen), R. Stayen (Stadspartij), S. Bosch (Student en stad), T. Haaima (PVV)

Namens het college: P.E. Broeksma (wethouder)

Namens de griffie: W. Meijer

Mobiliteitsvisie

00:05:14

Voorzitter: Dames en heren, goedenavond. Van harte welkom bij deze meningsvormende sessie over de Collegebrief Concept Mobiliteitsvisie. Ik zie dat alle fracties aanwezig zijn. Twee digitaal: 100% Groningen en de PVV. Dit onderwerp is al meermalen aan de orde geweest. We hebben een technische sessie gehad. We hebben een inspraakbijeenkomst met name rond de Oosterhamrikzone en overige gebieden gehad. Vanavond is er dus de meningsvormende sessie, waarbij u - alles gehoord in het achterhoofd - het College dingen kan meegeven voor de definitieve Mobiliteitsvisie die gepland staat voor dit najaar. Meningsvormend, bedoeld voor het stellen van politieke vragen en het uitwisselen van meningen en niet meer voor een technische zaken. We hebben de afgelopen tijd daar genoeg tijd voor gehad. We hebben redelijk veel tijd. Dat zou theoretisch betekenen dat er zes minuten per fractie beschikbaar is. Ik weet niet of u nodig heeft. Het lijkt me wel een belangrijk onderwerp, maar we gaan het in de gaten houden. We gaan van start. Tot zover akkoord? Yes. Dan bied ik de eerste fractie de gelegenheid om het woord te voeren. Wie zou dat willen doen? Er is een hoog enthousiasme. Meneer Bosch, Student en Stad. Daarna meneer Brandsema.

00:06:51

De heer Bosch: Dan begin ik met veel plezier, Voorzitter. In de jaren '70 liep Groningen voorop en nu doen we wederom een poging om vooruit te kijken en de komende twintig jaar de stap om het naar een nieuw niveau te tillen. Complimenten voor iedereen die aan dit veelomvattende plan heeft meegewerkt de afgelopen jaren. Hoewel deze visie veel omvat, gaat het wat Student en Stad betref, niet ver genoeg. In 2040 willen wij graag een stad waarin auto's uit of in de stad rijden en er niet meer te veel doorheen. We vinden dan ook de doorwaadbare stad met enkele knips echter een gemiste kans. In een stad waar we nu naartoe werken, zijn er te veel tussendoor weggetjes, te drukke dertig kilometer per uur wegen en heel veel rekening houden met de auto. Terwijl we ons inzien een grotere stap zouden kunnen zetten. Meer denken vanuit het sectorenmodel: auto's in en uit de stad. Niks meer, niks minder. Een voorbeeld wat we op het kaartje gezien hebben is de Noorderplantsoenbuurt, nu nog te bereiken vanuit noordelijke, oostelijke, zuidelijke en westelijke ring.

00:08:02

De heer Bosch: Dat gaat zorgen voor meer verkeer dan nodig in onze stad. Er zijn wel enkele knips waarin we heel veel vooruitgang zien, zoals de wegen langs het station en de oostelijke

Diepenring. Daar kunnen we grote stappen zetten. Wij denken dat we met meer knips een mooiere stad in 2040 kunnen neerzetten. We hopen dan ook ten eerste dat het College in de uitvoering de drukke dertig kilometer per uur wegen zoveel mogelijk zal beperken. We hebben het over twintig jaar. Student en Stad zou dan ook willen denken met een bril op uit 2040. Dat missen we een beetje in deze plannen. Dan wil ik nu graag verder gaan naar wat meer specifieke zaken die betrekking hebben op het vervoer naar Zernike. Allereerst zijn we heel blij met de knip in de Eikellaan. Eén van mijn eerste acties bij Student en Stad, was het spelen van blokkeerpoliticus om aandacht te vragen voor de onveilige situatie daar. Er ligt nu een plan op tafel om dat op te lossen, dus daarvoor complimenten. Ook zijn we blij met de belevingsplek op het Zerniketerrein. We zien uit naar meer concrete uitvoeringsplannen en we willen de wethouder oproepen om tegen die tijd in gesprek te gaan met alle studenten en studentenorganisaties die daar actief zijn, om te vragen waar nu behoefte aan is voor wat betreft een belevingsplek.

00:09:26

De heer Bosch: Tot slot, de ontsluiting van Zernike met het OV. Tienduizenden studenten en werkdagen gaan dagelijks van en naar Zernike. Er is meer in- en uitgaande mobiliteit dan in een stad als Emmen. Maar Voorzitter, in deze plannen voor de komende twintig jaar, lijkt het erop alsof het College het treinreizen naar station Noord en dan de laatste twee kilometer met de bus, ziet als een permanente oplossing. Wat Student en Stad betreft getuigt dit niet van de ambitie om Zernike hoogwaardig te verbinden met de rest van de stad. Als er in dit document niet eens gedroomd wordt over een treinverbinding, hoe ziet dat er later dan uit? Een provincie-

00:10:09

Voorzitter : De heer Leemhuis.

00:10:11

De heer Leemhuis: Dank u wel, Voorzitter. Een mooie bijdrage tot nu toe van Student en Stad, ambitieus en daar hou ik wel van. De vraag die ik heb is over de verbinding met Zernike: is het niet zo dat erin het stuk een tram of een tramachtige verbinding komt vanaf Europapark waar men langs UMCG en station Noord naar Zernike kan? Betekent dit dan niet dat studenten en personeel van de RUG die aankomen op het station - wat een directe verbinding wordt voor veel mensen - een hoogwaardige directe verbinding hebben naar Zernike?

00:10:42

De heer Bosch: Ik heb in het stuk niet gelezen dat dat er per se komt, wel dat er opnieuw gekeken gaat worden naar die tram. Als die plannen goed zijn, zou dat eventueel kunnen. De plannen van de tram zijn eerder afgeketst omdat het heel erg duur is. Het voordeel van een trein is dat je kan aankloppen bij een provincie of bij het Rijk. Een tram is een heel ander soort vervoer waarbij de kosten op die van de gemeente komen. Ik zie dat de komende jaren niet gebeuren.

00:11:15

Voorzitter : De heer Leemhuis.

00:11:16

De heer Leemhuis: Er staat dat de OV-visie nog moeten komen en in 2022 hier verder op

ingaat. Maar is het niet dat zo dat een trein en treinspoor nog veel duurder is dan een tramspoor? En is het niet zo dat de aanvragen voor tramsporen in steden naar het Rijk toe worden gedaan?

00:11:38

Voorzitter : Meneer Bosch.

00:11:39

De heer Bosch: Wanneer dat zou veranderen en het Rijk ook gaat betalen voor de tram, wordt het een ander verhaal. Dan wordt het interessant. Maar daar is op dit moment naar mijn weten geen sprake van en gaat het erom dat we met de portemonnee van de provincie of het Rijk een trein langs het Zernikehof zouden kunnen doen. Dan ga ik verder met mijn woordvoering want die gaat namelijk erover dat de provincie bezig is met-

00:12:02

Voorzitter : Nog één interruptie van de heer Koks. Ik denk op hetzelfde punt.

00:12:06

De heer Koks : Ja, maar ik denk dat u nu een antwoord gaat geven op mijn vraag. Dus ik wacht even af.

00:12:15

De heer Bosch: Dat zou zo maar kunnen. De provincie is al bezig met een onderzoek naar een treinverbinding langs het Zernikehof. Student en Stad zou graag willen zien dat we daar als gemeente ons bij aansluiten. Samen een goede uitwerking van deze plannen maken en een lobby starten bij het Rijk om deze noodzakelijke treinverbinding te realiseren op termijn.

00:12:39

Voorzitter : De ongestelde vraag is niet beantwoord kennelijk, want de heer Koks heeft een vraag.

00:12:49

De heer Koks : Nee, een aanvullende vraag. In het rapport heb ik toch echt gelezen dat er een treinverbinding komt tussen station Noord en Zernike. Maar als ik dat niet goed gelezen heb, hoor ik dat straks graag van de wethouder.

00:13:07

De heer Bosch: Nee, dat staat er niet maar wel dat het tracé langs Zernikehof onderzocht gaat worden. Langs station Noord en dan het voor het Starckenborghkanaal afbuigen richting Zernike. Dat is nog lang niet concreet. Ik roep de wethouder op om samen met de provincie daar verder in te duiken, zodat we met gezamenlijke krachten dit zeer nodige tracé kunnen sluiten. Ik graag afsluiten met de oproep om te dromen van echt grote stappen naar en nog mooier Groningen.

00:13:40

Voorzitter : Hear hear! Meneer Brandsema voor de woordvoering.

00:13:45

De heer Brandsema : Dank u wel, Voorzitter. Een citaat: "Na twee dagen verkeerscirculatieplan ben ik tot de conclusie gekomen dat Groningen Berlijn heeft overtroeft. Ons centrum heeft nu vier Berlijnse muren", aldus een lezer van het Nieuwsblad

van het Noorden in de krant van zaterdag vierentwintig september 1977. Het verkeerscirculatieplan werd in '77 niet door iedereen warm onthaald. Maar vijfenveertig jaar later is iedereen nog steeds ontzettend blij met wat de heren Walhage en Vandenberg als jonge wethouders van deze stad voor elkaar hebben gekregen. Groningen plukt hier nog elke dag de vruchten van. Nu ligt het Concept Mobiliteitsvisie 2021 voor. Een mobiliteitsvisie waarmee wederom verstrekkende keuzes gemaakt gaan worden die de komende decennia hun sporen zullen nalaten. Deze visie is niet zomaar een nieuw verkeerscirculatieplan. Het is een kijk op mobiliteit waarbij duidelijk de verbinding wordt gelegd met ruimtelijke ordening, leefkwaliteit en gezondheid.

00:14:42

De heer Brandsema : Voorzitter, toen ik in 2009 in Groningen kwam wonen, werd ik één van de honderdvierentachtigduizend inwoners. Twaalf jaar later ben ik één van de meer dan tweehonderdvijfduizend inwoners. Groningen bloeit en groeit. Dat groeien doen we zo zoveel mogelijk in de bestaande stad. Dit betekent dat we verdichten en dat de druk op de openbare ruimte steeds verder toeneemt. Om onze positie als stad met het gezondste leefklimaat van Nederland vast te houden, moeten we vooruitkijken en anticiperen op dat wat op ons af gaat komen. Wat de ChristenUnie betreft, doet deze Mobiliteitsvisie dat. Er worden duidelijke keuzes gemaakt die de vanzelfsprekende positie van de auto terugdringt en nog meer ruimte biedt aan voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en een groene en leefbare buitenruimte. Voorzitter, als eerste de fiets. We zijn blij met de impuls die wordt gegeven aan de fiets. Door de snelheidsverlaging van het gemotoriseerd verkeer wordt het op meer plekken mogelijk om de auto te gast te laten zijn in zogenaamde fietsstraten. Tegelijk wil mijn fractie benadrukken dat hier voldoende aandacht moet zijn voor kwetsbare fietsers, zoals ouderen en kinderen. Door het mengen van verkeer kan de beleving van onveiligheid ook toenemen.

00:15:44

De heer Brandsema : Voor wat betreft het openbaar vervoer worden er ook heldere keuzes gemaakt. De schaa sprong aan de oostzijde van de stad kunnen we begrijpen. Wel moet verder onderzoek uitwijzen welke vorm van openbaar vervoer dan wenselijk is: Groningen is de economische motor van Noord-Nederland. Goede nationale en internationale verbindingen zijn belangrijk om onze positie te waarborgen. Terecht dat daarom onder andere de Lelylijn genoemd wordt. De ChristenUnie miste echter het expliciet benoemen van de Nedersaksenlijn. Als hoofdstad van Noord-Nederland moeten we onze verantwoordelijkheid pakken voor de regio Noordoost-Nederland. Met deze treinverbinding tussen twee universiteitssteden waarbij Noordoost-Nederland beter ontsloten wordt, wordt een belangrijke impuls gegeven aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling van dit Nedersaksische gebied. Mijn fractie hoort graag van het College of het bereid is om deze Nedersaksenlijn expliciet op te nemen in deze visie.

00:16:36

De heer Brandsema : Voorzitter, tot slot een aantal punten met betrekking tot de auto. Het College maakt in zijn visie helder dat het bij schaarste aan parkeerplekken voorrang wil verlenen aan emissievrije auto's ten koste van auto met fossiele brandstof. Mijn fractie is verbaasd over deze keuze, aangezien de raad vorig jaar per amendement besloten heeft om elektrische auto's geen voorrang te verlenen bij het aanvragen van een parkeervergunning

toen we de visie op onze openbare laadinfrastructuur bespraken. Nog steeds geldt in de regel dat het onze kapitaalkrachtige inwoners zijn die emissievrij kunnen rijden, waarbij we met deze keuze onze minder kapitaalkrachtige inwoners die niet zomaar een emissievrije auto kunnen aanschaffen bij nadelen. Daar kiest de ChristenUnie niet voor en we vinden dat deze visie in lijn moet zijn met het amendement dat de raad vorig jaar aannam. Graag een reactie van het college.

00:17:23

Voorzitter : De heer Leemhuis heeft een vraag.

00:17:25

De heer Leemhuis: Een hele korte vraag. Ik kan me op zich iets voorstellen bij wat de heer Brandsma zegt: "Ik zou een andere afweging maken". Maar is het niet ongeveer vergelijkbaar dat als we nu een systeem van laadpalen of van parkeren uitrollen, of dat we een horizon hebben naar 2040 op het moment dat het al veel normaler is dat er emissievrij verkeer is, ook meer beschikbaar is voor iedere portemonnee. Dat is nu een horizon, terwijl het amendement waar u het over had, was een amendement wat vrij snel in gebruik zou moeten worden genomen.

00:18:10

De heer Brandsema : Voorzitter, er staat in de visie niet bij dat deze zienswijzen pas in 2030-2035 ingaat. Maar ik kan me voorstellen dat in de loop van de jaren dat verandert maar dan kan het ook best zo zijn dat dan zo een expliciete uitspraak niet meer nodig is, omdat het vanzelf wel ontstaat. Zoals wij de visie lezen, is dat iets wat nu gelijk ingaat en daar zijn we niet voor. Dus graag een reactie van het College daarop. Voorzitter, dan last but not least: het Oosterhamriktracé. Mijn fractie snapt dat er in dit gebied naar de bereikbaarheid gekeken wordt, gezien de verstedelijking die in de Oosterhamrikzone de komende jaren gaat plaatsvinden. We zien dat de huidige plannen duidelijk anders zijn dan de plannen van een aantal jaren geleden. Het aantal verkeersbewegingen is in dit nieuwe plan fors minder. Tegelijk blijven de plannen een forse impact hebben op de openbare ruimte. De Vinkenstraat wordt een busbaan en de plannen hebben een grote impact op het Wielewaalplein.

00:19:03

De heer Brandsema : Het is voor de ChristenUnie op dit moment niet helder wat de mogelijke alternatieven zijn en wat deze alternatieven betekenen voor de noodzaak van het Oosterhamriktracé. Gezien de grote impact van de plannen in het gebied zijn deze inzichten voor ons wel essentieel. Mijn fractie hoort graag van het College wanneer deze alternatieven wel bekend zijn, zodat we als raad een duidelijk beeld kunnen vormen bij nut en noodzaak van het tracé. Mijn fractie gaat er daarbij vanuit dat die alternatieven bekend zijn bij de raad op het moment dat besluitvorming plaatsvindt over deze Mobiliteitsvisie in het najaar. Graag reactie van het College. Dank u wel.

00:19:37

Voorzitter : De heer Koks heeft nog een vraag voor u. Of is het voor woordvoering? Dat mag ook. Ga u gang.

00:19:43

De heer Koks : Dank u wel. Eerst even vooraf: onze fractie is op zich onder de indruk van dit

concept. Het is een mooi en overzichtelijk verhaal. Het kost je wel enige tijd om greep te krijgen op het totaal. Maar uiteindelijk gaat het natuurlijk om de vraag: hoe pakt dit nu uit op het niveau van straten en buurten voor de mensen in onze stad? Knippen hier, woonstraten daar, nieuwe verbindingen zus, afgesloten spoorwegovergangen, OV-routes die worden verlengd, bekende routes worden omgebogen. Daily urban transited orientated development, actiale HOV. Tangiale HOV. Non rail [onhoorbaar] en smart mobility. Hoe krijg je daar als eenvoudig raadslid grip op? Noodzakelijk is dat de raad zicht krijgt op de toe- en afnames van de verkeersbewegingen ten gevolge van dit plan op straatniveau. Wordt het drukker of juist niet bijvoorbeeld op de Kapteynlaan en de Petrus Campuslaan? Waarom zijn die plaatjes nu niet bijgeleverd? Het nieuwe Groninger model zou toch de drukte secuurder in kaart brengen dan de oude modellen.

00:21:06

Voorzitter : De heer Ubbens heeft een opmerking of een vraag.

00:21:09

De heer Ubbens : Bedankt, Voorzitter. Ik heb begrepen dat wij inzicht in die cijfers krijgen bij de definitieve versie. Maar hoe beoordeelt u het feit dat bij de inspraakversie de inwoners niet kunnen reageren op die cijfers?

00:21:21

De heer Koks : Dat vind ik heel kwalijk. Het nieuwe systeem was er juist voor bedoeld om dat inzicht scherp te krijgen. Ten gevolge daarvan zijn bijvoorbeeld bij het Oosterhamriktracé het aantal verkeersbewegingen opeens van dertienduizend per dag naar zeventienduizend gedaald. Dat soort abracadabra wil ik wel graag zien in de cijfers en plaatjes. Zegt het College toe dat deze alsnog - en het liefst in september - aangeleverd worden. De SP-fractie beoordeelt de definitieve versie verder op twee hoofdpunten. De eerste is de betaalbaarheid. De sociale functie van mobiliteit is onderbelicht in deze visie. Op bezoek gaan bij familie, zelfstandig naar de specialist, de binnenstad bezoeken, een dagje erop uitgaan: kunnen alle inwoners van onze gemeente - in de top drie van de armoede gemeentes - zich blijven verplaatsen van A naar B op een voor hen betaalbare wijze? Als de fossiele auto's eruit moeten, zijn mensen dan financieel in staat hun nog niet zo oude benzine auto te vervangen? Als mensen meer afhankelijk worden van het openbaar vervoer, is het dan voor hen betaalbaar? Mobiliteit moet niet nog een tweedeling veroorzaken in de samenleving.

00:22:33

De heer Koks : Het tweede wat we bekijken is de kwaliteit en de fijnmazigheid van het openbaar vervoer. Ook mensen die slecht ter been zijn en niet goed overweg kunnen met digitale informatiesystemen en op andere tijden vervoerd willen worden dan in de drukke spits, hebben recht op passende verplaatsingsmogelijkheden. Niet alleen de snelle jongens die makkelijk heen en weer springen in de hubs met hun digitale informatie-apps in hun hand. Steeds vaker staat de beschikbaarheid van het openbaar vervoer diep in de wijken en dorpen onder druk. Al jarenlang worden buslijnen opgeheven, wordt de onderlinge afstand tussen bushaltes vergroot en strekken buslijnen zich. Het College stelt daar alternatief openbaar vervoer tegenover. In de definitieve nota wil de SP-fractie dat dat soort vervoer

stevig wordt uitgewerkt, zodat wij een beeld krijgen van de kwaliteit, betaalbaarheid en continuïteit. Ook dat openbaar vervoer tussen wijken mogelijk blijft.

00:23:29

De heer Koks : In deze zes minuten is het lastig in te gaan op allerlei aspecten in die honderden pagina's tekst. Voor nu beperk ik me tot een aantal maatregelen die het College op korte termijn wil doorvoeren. Dat is het Oosterhamriktrace - waar mijn buurman het ook al over had - waar het College een dertig kilometer regime wil doorvoeren in een buurtstraat voor zeventuizend auto's per dag, waarvan drieduizend wijkvreemd. De zeshonderd bussen en taxi's plus een drukke fietsstraat moeten zich wurmen door de woonstraten Thomassen à Thuessinklaan, Wielewaalplein en Vinkenstraat. Mijn buurman het er ook al. Die drukte op het Oosterhamriktrace en de route Vinkenstraat voor de bussen is voor de SP-fractie onacceptabel. En ook in strijd met de uitgangspunten van deze Mobiliteitsvisie. Geen wijkvreemd verkeer door de wijken en niet nog extra barrières tussen buurten. Onze fractie wil dat het College het alternatief van de bewonersorganisatie uitwerkt. Ook zien wij zelf het alternatief: breng een knip aan in de Kapteynlaan Oosterhamrikkade - zoals u weet uit het verleden ben ik een groot voorstander van knippen - zodat het wijkvreemd verkeer gestopt wordt. Het wijkverkeer via de nieuwe brug naar de ring kan en de bussen over de Oosterhamrikkade kunnen blijven.

00:24:37

De heer Koks : Daarmee wordt de Oosterhamrikkade een echte inrikker voor wijkeigen verkeer. Is het College bereid deze beide varianten verder uit te werken in de definitieve nota? Dan de eikenlaan die afgesloten wordt voor doorgaand autoverkeer maar wel gebruikt wordt door deels vijftig kilometer per uur rijdende bussen. Vijftig stuks per uur op dit moment. Maar het wordt alleen maar drukker als straks de terreinen doorrijden naar het Noordstation en nog meer studenten vanuit het Noordenstation naar Zernike moeten. Daarmee blijft de Eikenlaan een barrière die Selwerd en Paddepoel opknipt in losse delen. Winkelcentra en Vensterschool de Parel zullen voor delen van die wijken lastiger bereikbaar worden. Die scheiding wordt nog eens versterkt als het station Suiderzijde een busverbinding over de Siersteenlaan Pleadelaan en de Zonnelaan krijgt naar Zernike.

00:25:33

De heer Koks : Dan wordt het bewonersinitiatief voor het winkelcentrum Paddepoel, het centrum van de wijk met de Zonnelaan als park avenue, niet realiseerbaar. Ook verdubbeld de auto intensiteit naar vijftienduizend auto's per dag op de Iepenlaan. De SP-fractie vindt dat Paddepoel en Selwerd met deze maatregel eerder van de regen in de drup terechtgekomen is. Al eerder heeft onze fractie gesproken over de samenhangende de verkeerssituatie voor het noordwestelijk deel van de stad, de westelijke Ring, de Suikerzijde, de Held III - of de Heldin moet ik tegenwoordig zeggen - de Suikerunie, Spoorlijn Zernike en de fietsroute. Wat doet dat met het autoverkeer en het openbaar vervoer in dat deel van de stad?

00:26:20

Voorzitter : De heer Leemhuis.

00:26:21

De heer Leemhuis: De heer Koks was in het verleden ook van mening dat er reden was om

aan te nemen dat er een soort van binnenring was van Paddepoel tot aan het Damsterdiep. De heer Koks was toen ook van mening dat het goed is om die binnenring te onderbreken zodat meer gebruikt moet worden gemaakt van de ring. Is dat net niet het voorstel? Door die knip bij de Eikenlaan te doen en mensen van Selwerd naar Paddepoel te laten gaan, rijden zij een stukje om via de ring en dan heb je toch precies het onderbreken van de binnenring. Terwijl de voetganger en de fietser daar niet onder lijdt, want die zullen door kunnen gaan.

00:26:55

De heer Koks : Dat is helemaal prima. Maar zoals het er nu staat, betekent dit dat er vijftienduizend auto's per dag over de Iepenlaan gaan. Het is voor een deel wijkvreemd parkeren voor diegene die uit de Kapteynlaan komen. Wij vinden dat onderzocht moet worden of dat in ieder geval onmogelijk gemaakt wordt, zodat op die - hopelijk - dubbele op- en afrit aan de ring alleen mensen uit Selwerd komen die dat als inparkeren gebruiken. We vragen om een totaalverhaal in het westelijk deel voor de stad van de mobiliteit, zoals dat ook al vaker is toegezegd. Tot slot, wij zijn op zich onder de indruk van dit totaalverhaal. We vinden dat er nog een aantal uitwerkingen plaats moeten vinden. Opvallend is wel dat voor dergelijke meerjarenplannen doorkijkjes geformuleerd worden voor de harde kant van onze gemeente. Next City, CO2-neutraal in 2035, het Deltaplan voor het noorden, de binnenstadsvisie, allemaal hoogover onderwerpen die in een jarenlang perspectief worden gezet. Als we dat nu ook eens gaan doen voor het oplossen van het armoedevraagstuk in de stad, het terugdringen van de laaggeletterdheid of de segregatie in het onderwijs, kwesties waar twintig procent van de stadsgedagelijks last van heeft. Als we dat als stip op de horizon, stap voor stap met geld erbij voor elkaar kunnen krijgen als lange termijn verhaal, maar misschien is dat iets voor een volgend College. Dank u wel.

00:28:39

Voorzitter : Dank u wel, meneer Koks. Meneer van Niejenhuis voor de woordvoering. Gaat uw gang.

00:28:45

De heer van Niejenhuis : Dank u wel, Voorzitter. Voorzitter, de PvdA is heel erg blij met deze Mobiliteitsvisie. Ik ben ook blij dat een aantal sprekers voor mij al gerefereerd hebben aan de jonge wethouders Vandenberg en Walhage. Ik zie het echt als een verkeerscirculatieplan twee. We gaan een volgende stap zetten in dat beroemde verkeerscirculatieplan van eind jaren zeventig. Vanaf dat moment was die auto niet meer zo prominent in de binnenstad. Het is echt onvoorstelbaar dat dat nu nog zo zou zijn. Even heel grofmazig - door de oogharen erdoorheen kijkend - zeg je: "We gaan hetzelfde nog een keer doen, maar dan binnen de hele ring van de stad". Dat is toch wel fantastisch dat we dat gaan doen. Als PvdA streven we namelijk naar een gezonde, veilige en leefbare stad en gemeente. Dat betekent voor ons dat iedereen hier prettig moet kunnen wonen, kan genieten van de openbare ruimte in de stad en ook zich verbonden weet met andere mensen, andere plekken en daar makkelijk naar toe kan. Daarom, Voorzitter, onderschrijven de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie van harte en ik noem er dan even twee: leefbare en aantrekkelijke traten door ruimte voor verkeer te verminderen, meer en meer ruimte, efficiënt, schoon en gezond vervoer. De heer Koks noemde ook al en dat is heel belangrijk: hoe vertaalt zich dat nu eindelijk door naar wijken, buurten en straten?

00:30:00

De heer van Niejenhuis : Daar gaat het om, wat ons betreft. Mobiliteit is een ontzettend belangrijke factor in de leefkwaliteit. We zien dat het College de impact en de reikwijdte daarvan volledig op waarde schatten en ook vertaald in deze visie. Groningen groeit.

00:30:12

Voorzitter : De heer Koks heeft een vraag voor u.

00:30:16

De heer Koks : In mijn verhaal zei ik dat mobiliteit ook een heel sterke sociale functie heeft voor mensen, en met name voor de vergrijzing van onze bevolking. Bent u dat met mij eens en vindt u ook dat dat onderbelicht is in deze visie?

00:30:32

De heer van Niejenhuis : Ik ben het helemaal met u eens dat het een hele belangrijke factor is. Wat ik net ook zei: mensen moeten zich verbonden kunnen voelen met elkaar in met andere plekken en daar ook naartoe kunnen reizen. Ik hoop heel erg dat deze visie daar een hele grote bijdrage aan gaat leveren voor iedereen. Ik ben het ook heel erg met u eens dat het niet zo moet zijn dat mobiliteit de volgende democratie wordt in onze samenleving en dat de één het zich wel kan veroorloven en de andere niet. Ik vind het heel fijn om te constateren dat dat Groningen groeit, zoals de heer Brandsema ook al deed. Het is heel goed om vooruit te kijken en om het verkeer en vervoer ook te gebruiken om op die groei te sturen naar een prettige en leefbare gemeente. Dat vraagt visie en ook een ruimtelijk goed georganiseerde stad. Een versteende ruimte die alle onderliggende processen economisch-sociaal goed kan faciliteren. *Voorzitter*, die visie ligt er nu. Wat ons betreft kunnen we aan de slag met de organisatie en de uitvoering daarvan. Niet echter zonder dat ik nog een aantal zaken benoem en een aantal vragen aan het College wil stellen.

00:31:36

De heer van Niejenhuis : Even specifiek ten aanzien van veiligheid en de doorvertaling naar wat betekent het nu voor mensen in hun straat. Wij zijn heel erg enthousiast over de maximumsnelheid van dertig kilometer per uur als uitgangspunt. Gemotoriseerd hoe comfortabel ook voor degenen die er in- of opzit, is ook een gevaarlijk iets. Ter illustratie van dat effect: de gemiddelde stopafstand bij vijftig kilometer per uur is vijftientwintig meter en bij vijftientwintig kilometer per uur is het nog maar amper tien meter. Dat draagt bij aan veiligheid en leefbaarheid. Ook heel goed vinden wij dat het verkeer tussen de wijken gaat worden verminderd en we vooral het verkeer naar de ring gaan leiden. We zien in het model van de doorwaadbare stad heel veel verschillende verkeerssoorten bij elkaar komen op één wegvak: de shared space-achtige inrichtingen om nog eens zo'n mooi Engels woord toe te voegen. Wij willen er wel voor waken dat die doorwaadbare stad straks betekent dat je figuurlijk gesproken tot aan je knieën in een verkeersbrij staat. Dit concept schreeuwt om heldere ontwerpprincipes voor een logische doorvertaling van de keuzes die we gaan maken. Heel concreet zien wij als PvdA graag een ontwerpslag ten aanzien van de kwetsbaarste voetgangers en fietsers.

00:32:47

De heer van Niejenhuis : Wij willen voorkomen dat er in iedere situatie een andere afweging wordt gemaakt. We willen voorkomen dat er verkeerssituaties onherkenbaar zijn. We willen

een bepaalde herkenbaarheid in voorspelbaarheid die ook bepaalde veiligheid met zich brengt. Dus we vragen het College om dit heel erg mee te nemen in de leidraad voor het ontwerp van de openbare ruimte die al is aangekondigd. Graag een reactie van het College hierop.

00:33:10

Voorzitter : De heer Ubbens heeft een vraag.

00:33:13

De heer Ubbens : Ik vraag me wel een beetje af hoe u dit voor u ziet? Denkt u dat in 2040 alle straten van Groningen opnieuw ingericht kunnen zijn of gaat dat veel langer duren? Hoe schat u dat in?

00:33:21

De heer van Niejenhuis : Dat is een goede vraag. Ik weet dat eerlijk gezegd niet zo goed. Ik zou me wel kunnen voorstellen dat we analoog aan wat we hebben gedaan bijvoorbeeld bij de plannen voor klimaatadaptatie, als raad een bepaald tempo gaan aangeven. Er zijn ook enorme kosten mee verbonden. Een aantal anderen noemden het ook al: je trekt ook weer heel veel overhoop in de stad. Het geeft heel veel overlast. Het is heel goed afwegen in welk tempo je dat wil doen en welke kosten je daarmee wilt nemen? Het is niet zo - en dat staat ook in de visie - dat honderd procent van de straten dertig kilometer per uur worden. Er zijn ook heel veel straten die blijven zoals ze zijn en zullen misschien wat minder aanpassing vragen. Ik hoop dat in het najaar het College daar iets meer over kan vertellen. Ik wil nog even apart noemen dat ik het heel fijn vind het ook als PvdA dat het College met heel veel energie blijft inzetten op verkeerseducatie en er zo min mogelijk auto's rond scholen komen. Laten we ons onze kinderen leren hoe ze veilig kunnen zijn in het verkeer en vooral ook hun veiligheid concreet verhogen.

00:34:21

De heer van Niejenhuis : Dan nog even over het Oosterhamriktracé: ik zei zojuist al dat we als PvdA voorstander zijn van het beperken van verkeer tussen wijken. Wegen die wijken met de ring verbinden zijn daarom dus heel erg belangrijk. Ze komen ten goede aan de leefbaarheid van de rest van de stad. Wij zitten er dus iets minder strak in dan de SP, waarin we zeggen dat het Oosterhamriktracé zij alleen de eigen buurt zou moeten faciliteren. Als het op andere plekken in de stad heel veel winst oplevert, moeten we dat ook meewegen. We vinden wel-

00:34:50

Voorzitter : Meneer Koks.

00:34:51

De heer Koks : Ziet u in het huidige concept terug dat het in andere delen van de stad forse winst oplevert?

00:34:59

De heer van Niejenhuis : Ik zou dat met u nog wel wat sterker willen zien richting de vaststelling van dit stuk. Het zal impact hebben op de Oosterhamrikzone en wij willen als PvdA heel graag dat ook de leefbaarheid van het gebied er op vooruitgaat. Dat de aangrenzende buurten zoals Oosterpark en de Professorenbuurt met name ervan mee

profiteren dat de leefbaarheid omhoog gaat en het geen negatief effect gaat hebben op volksgezondheid. Dat betekent dat we rekening moeten houden met uitstoot en geluid en we heel goed moeten zorgen voor een goede inpassing van die busbaan op de Klinkerstraat. Daar heb ik eerlijk gezegd wel wat zorgen bij als we kijken naar de breedte van de impact in het groen wat er misschien voor moet verdwijnen. We hopen heel erg dat het College daar nog een slag in wil maken voordat we dit stuk gaan vaststellen. Tot slot, even over Groningen en de rest van de wereld. We lezen in de Mobiliteitsvisie relatief weinig over de verbondenheid van Groningen met de rest van Nederland en Europa. Zelfs als je in Groningen woont, heb je soms behoefte om de rest van de wereld te ontdekken. En de rest van de wereld wil natuurlijk Groningen ontdekken.

00:36:04

De heer van Nijenhuis : Wij vinden dat er in deze Mobiliteitsvisie relatief weinig gezegd wordt over de verbinding van ons hoogwaardig openbaar vervoer met andere steden en het openbaar vervoernetwerk in Nederland. Wat we in deze gemeente graag zouden zien en we later nog over komen te spreken. Hoe is de samenhang met het verstedelingsstrategie van de regio als Groningen? Hoe zit het met de strategische agenda die het College ons in februari toezegde? Daar willen we graag wel even een reactie op van het College.

00:36:29

Voorzitter : De heer Brandsema heeft nog een vraag.

00:36:33

De heer Brandsema : Dank u wel, Voorzitter. Ik kan op zich wel het punt van de heer van Nijenhuis volgen. Als onderdeel van wat ik als ChristenUnie heb aangegeven, ziet de Partij van de Arbeid dat het goed zou zijn om zo'n Nedersaksenlijn explicieter naar voren te laten komen in deze visie?

00:36:48

De heer van Nijenhuis : Absoluut! Ik sluit af met nog één vraag aan het College, Voorzitter. Wij zijn als PvdA van mening dat er met de mobiliteit een enorme duurzaamheidsslag te maken is. Analoog aan de RES en andere sectorale benaderingen over de transities die in het hele land zich afspelen, zou je verwachten dat het Rijk hier de regie pakt en samen met regio's aan het werk gaat, doelstellingen formuleert om verkeer te beperken, te veranderen, te verduurzamen. Ik vind het opvallend dat het niet gebeurt en ik zou het college willen vragen waarom het niet gebeurt en wat het College daaraan gaat doen.

00:37:20

Voorzitter : Ik zie twee handen waarvan ik niet weet wie de eerste was. Ik doe de heer Pechler.

00:37:28

De heer Pechler : Dank, Voorzitter. Dank aan alle mensen die de afgelopen weken hebben ingesproken. Ik wil graag beginnen met een compliment aan het College en de ambtelijke organisatie. Ik vond het een erg fijn proces, namelijk: de aanloop naar deze conceptvisie. Het werkbezoek aan Gent, de beeldvormende sessies en de ruime mogelijkheden tot inspraak voor inwoners. Voor ons liggen ook documenten met een helder verhaal waar in volle breedte de mobiliteit van de toekomst langs wordt gegaan. Alhoewel het internationale OV - zoals de heer van Nijenhuis al zei - beter uit de verf mag komen. De manier waarop

inwoners nog betrokken gaan worden bij de Mobiliteitsvisie met onder andere het Magazine en het proactief betrekken van wijk- dorps- en bedrijfsverenigingen klinkt ook goed. Ik moet alleen wel zeggen dat het voor mij - als iemand uit Winschoten - nog steeds wennen is aan de afkorting VCP. Maar ik zal het hier niet hebben over de Verenigd Communistische Partij, maar over wat de Partij voor de Dieren vindt van deze stukken.

00:38:16

De heer Pechler : Allereerst de positieve zaken, en dat zijn er veel. Een stevige stap voorwaarts in meer ruimte voor voetgangers, fietsers en OV en minder ruimte voor de auto. Flink meer laadpalen en waterstofvulpunten. Een emissievrije binnenstand. Een vernieuwd Noordstation. Het verbeteren van de loop- en fietsroutes naar scholen. Meer stations en een HOV-as en mogelijk een tram aan de oostzijde van de stad, zijn dingen die nader onderzoek waard zijn. Fors meer wegen inrichten als dertig kilometer per uur zone - waaronder de Diepenring - is ook een langgekoesterde wens van mijn fractie en zet echt zoden aan de dijk in het verminderen van geluidsoverlast, fijnstof en CO2-uitstoot. De wegen die op de kaart overblijven als vijftig per uur, kunnen we in principe ook goed begrijpen. Er is duidelijk goed naar gekeken. Zo is er pas een enquête onder Beijmers uitgezet over de veiligheid van oversteekplaatsen. Die heb ik ook netjes ingevuld en het is goed om te zien dat de Zuidoostelijke hoek van de Wijkkring rondom de Wibenaheerd nu een dertig kilometer stuk wordt, want zebrapaden zijn er daar echt voor de sier.

00:39:11

De heer Pechler : Wat betreft die dertig kilometer wegen, wil ik wel vragen aan de wethouder om in te gaan op de opmerkingen van wijkoverleg Vinkhuizen en of het toch niet mogelijk is om ook op delen van de Siersteenlaan en Diamantlaan de snelheid te verlagen? Graag een reactie. De knips lijken ons ook een logische keuze. Op de Stationsweg, Eeldersingel, Winschoterkade en helemaal op de Eikenlaan zijn we daar blij mee, niet zozeer omdat die fietstunnel iets van tien miljoen zal kosten - dat scheelt natuurlijk ook veel geld - maar vooral om het niet hoeven aanleggen van die tunnel heel veel mooie volwassen bomen spaart. Over de knip heb ik nog wel een vraag en dan over de noodzakelijke volledige aansluiting op de ring van de Iepenlaan. Hoe denkt het College dit te kunnen realiseren zonder het aantasten van het ecologische gebied van het Selwerderhof.

00:39:52

Voorzitter : Een ogenblik, meneer Ubbens heeft een vraag voor u.

00:39:56

De heer Ubbens : Het gaat toevaalg hierover. Er zijn toch ook fikse kosten verbonden aan een extra aansluiting met de Iepenlaan? Dat zal wellicht in dezelfde richting komen als die tien miljoen voor die tunnel.

00:40:09

De heer Pechler : Dat klopt. Maar voor die tunnel was voor ons die kost niet het belangrijkste punt. Ik denk dat deze aansluiting potentieel meer verbeteringen in de leefkwaliteit van het hele gebied kan genereren dan alleen zo'n fietstunnel. Maar Voorzitter, er zijn vanzelfsprekend ook-

00:40:23

Voorzitter : Meneer Koks.

00:40:25

De heer Koks : Even aanhakend daarop: er wordt verwacht dat als die aansluiting er met de Iepelaan komt, er vijftienduizend auto's per dag overheen moeten. Denkt u dat dat de leefkwaliteit in de buurt zal verbeteren?

00:40:38

De heer Pechler : Nee, dat niet. Maar ik denk dat de winst op andere plekken in de wijk wel dusdanig veel groter is waardoor je die afweging toch moet gaan maken. We wachten graag het nader onderzoek af en kijken we naar wat mogelijk is om de leefkwaliteit daar zoveel mogelijk te beschermen. Wellicht door extra geluidsisolatie of dat soort opties. Voorzitter, er zijn vanzelfsprekend ook enkele kritische kanttekeningen die ik namens mijn fractie wil plaatsen. Dat raakt ook aan het onderwerp van de vorige vergadering hier: over toegankelijkheid en het zijn van een inclusieve stad. Want het nog verder strekken van de buslijnen - de heer Koks noemde het ook - en de ruimere halte afstanden gaan ten koste van de toegankelijkheid voor minder mobiele mensen. Vraaggestuurd openbaar vervoer vergt planning en haalt voor mensen die nu nog de bushalte in de wijk kunnen bereiken de mogelijkheid van spontaniteit weg, met lange wachttijden tot gevolg. Het verbaast ons ook zeer om te lezen dat de bussen straks naar de Diepenring gaan, maar het plan voor de verdere toekomst nu al is om ze nog verder uit het centrum via de Oostersingel te laten rijden.

00:41:31

De heer Pechler : Vanaf de Schouwburg is het al een flinke trip naar het centrum. Vanaf de Oostersingel al helemaal. Hoe kijkt het College hiernaar. Nog meer mengen van verkeersstromen - dat is ook al eerder genoemd - is voor mijn fractie tevens iets om enigszins terughoudend mee om te gaan. Voor ouderen of onzekere fietsers zijn shared spaces een uitdaging. We zijn zeker niet tegen fietsstraten, maar mengen als het kan, klinkt wel erg optimistisch. Ook het verwijderen van de digiborden met parkeerbezetting - omdat het wel via de app bekeken kan worden - gaat voorbij aan alle niet-digitaal vaardige bezoekers van onze binnenstad. Lopen we zo ook niet het risico dat mensen al rijdend in de auto op hun mobiel gaan kijken naar waar nog een plekje vrij is? Graag een reactie.

00:42:07

De heer Pechler : Voorzitter, dan tot slot het hete hangijzer en vast ook wederom een verkiezingsthema: het Oosterhamriktracé. De snelheid verlagen naar dertig kilometer per uur is zeker winst vergeleken met het vorige plan. En dat nu - zoals uit technisch navragen blijkt - gewacht zal worden met het openen van deze inprikker tot de nieuwe brug over het Starckenborghkanaal al gereed is in plaats van auto's - zoals eerst het plan was - alvast te laten mengen met bussen op de huidige en veel te smalle brug, is natuurlijk ook winst. Maar toch loopt mijn fractie nog niet echt warm voor deze vernieuwde versie van het Oosterhamriktracé. Meer ruimte aan het water te creëren is mooi, maar ten koste van wat? De leefkwaliteit en mogelijk zelfs het opofferen van de tuinen in de Vinkenstraat en E. Thomassen à Thuessinklaan. Klopt het dat dit nodig zou zijn om de KRO en ASV richtlijnen te halen? Met alle genoemde ingrepen in de stedelijke mobiliteit en de dalende geprojecteerde aantallen autobewegingen, is het ons ook niet duidelijk waarom deze inprikker nog strikt noodzakelijk zou zijn.

00:43:00

De heer Pechler : Ik heb de stukken natuurlijk gelezen, maar wellicht kan de wethouder dit nog verder duiden. Want wij zien namelijk - net als de heer Koks - ook wel wat in dat groene alternatief voor de bewoners. Verder kijken uit naar de aanstaande uitvoeringsprogramma's van de deelmobiliteit hubs OV en de doorwaadbare stad. Als laatste sluit ik me aan bij de opmerkingen van de heer Brandsema over het belang van de Nedersaksenlijn.

00:43:24

Voorzitter : De heer Rustebiel.

00:43:26

De heer Rustebiel : Dank u wel, Voorzitter. Ik wil beginnen met een paar woorden van dank aan het College, aan alle ambtenaren die hier heel veel werk aan hebben gehad, aan alle insprekers die wij voorbij hebben zien komen, en vooral aan de insprekers die ook met eigen plannen zijn gekomen. Ik denk dat we een heel mooi proces hebben gehad in aanloop naar deze Mobiliteitsvisie. Dat is verdient deze Mobiliteitsvisie ook, want we leggen hiermee een structuur neer voor onze toekomstige stedelijke groei en hoe we daarmee om denken te gaan. Dus het is een heel fundamenteel stuk.

00:43:54

Voorzitter : Meneer Koks, nu al?

00:43:56

De heer Koks : Ja, de heer Rustebiel begint al over met zijn dank uit te spreken aan bewoners die met hun eigen plannen gekomen zijn. Het kan zijn dat u daar nog verder op terugkomt. Maar hoe vindt dat u dat die plannen gewaardeerd moeten worden in de uiteindelijke Mobiliteitsvisie?

00:44:16

Voorzitter : De heer Rustebiel.

00:44:18

De heer Rustebiel : Als u op de Oosterhamrikzone doelt, daar kom ik straks wel even specifiek op. Ik ben ook wel trots op onze gemeenteraad, want we hebben gezegd - bij de discussie over het Oosterhamriktracé in 2018 - dat we het heel ingewikkeld vonden om hierover te beslissen omdat we de samenhang miste met de rest van het verkeerssysteem op oost maar ook in de rest van de stad. Daarmee hebben wij een discussie aangezwengeld vanuit de gemeenteraad die ertoe doet en die ons verder gaat brengen. De uitgangspunten klinken ons alvast als muziek in de oren: dertig per uur wordt de norm, minder verkeer door wijken en een enorme impuls voor de leefbaarheid. Meer treinstations op de Suiker, in Hoogkerk en misschien in de Friesestraatweg. Door het spoor erdoor te trekken is er duidelijk minder verkeer op de weg. Graag zouden wij ook zien - dat hebben we al eerder aangegeven - dat er mee wordt gewerkt aan het onderzoek naar het treinstation op Zernike, omdat je dan in één keer vanaf het hoofdstation door kan rijden straks wat een enorm overstapmoment scheelt.

00:45:15

De heer Rustebiel : Tegelijkertijd in deze fase logisch, maar er vallen ook veel vragen te stellen, bijvoorbeeld over de koppeling met de OV-visie. We zijn ook benieuwd wat de impact op het OV is als wij tegen de automobilist zeggen: "Dertig per uur wordt de norm".

Dat betekent dat heel veel buslijnen ook vertraging op kunnen lopen. Dus dat moet goed doordacht worden in de verdere uitwerking, want het OV moet wel echt concurrerend blijven met de auto en niet in vertraging mee rijden. Dan de uitrol van dit plan. Ik ben wel benieuwd hoe dat er straks uit gaat zien en wanneer we het concreet kunnen maken.

00:45:46

Voorzitter : Meneer Leemhuis.

00:45:47

De heer Leemhuis: Dat is wel een terecht punt wat de heer Rustebiel zegt: er is een koppeling tussen hoe hard een auto rijdt en hoe hard een bus. Maar er is wel een uitzondering: is het misschien een idee om naar vrijliggende banen - of dat nu voor een tram of een bus is - te kijken zodat het OV meer ruimte krijgt om door te rijden en langs de auto kunnen?

00:46:08

De heer Rustebiel : Het mooiste voorbeeld daarvan is denk ik de super snelle busbaan van Hoogkerk Station. Dat is echt een concurrent en daar kan geen auto tegenop. Dus ja, dat moeten we meer doen. Maar wij kennen allebei deze stad heel goed en dat gaat voor heel veel lijnen ruimtelijk niet lukken.

00:46:24

Voorzitter : Meneer Koks.

00:46:25

De heer Koks : Aanvullend daarop, in de Vinkenstraat moet de bus ook vijftig kilometer gaan rijden. Beschouwt u dat als een vrijliggende busbaan?

00:46:33

Voorzitter : Meneer Rustebiel?

00:46:34

De heer Koks : Nee. Maar alvast een andere belangrijke vraag aan het College: van welk geld denkt het College dit nu allemaal te gaan betalen? Want wij hebben als gemeenteraad ook gezegd dat we zorgen voor een plan waarmee we de boer op kunnen richting externe financierders zoals provincie en het Rijk. Op welke fase - in bijvoorbeeld het MIR-proces - het College gokt om deze ambities waar te maken. We hebben zelf ook aangegeven als D66: eerst de plannen maken en dan ermee naar buiten treden, maar we zijn wel benieuwd hoe concreet het kan worden. De SP heeft ook een terecht punt aangesneden: het is op dit moment nog heel abstract en inzichtelijk wat dit betekent voor de fysieke en sociale leefomgeving van onze inwoners. Verdere planvorming moet dat uitwijzen. Dan over de Oosterhamrikzone: tot onze verrassing laat het College niet zien of de Mobiliteitsvisie kan werken zonder de Oosterhamrikzone. En dat wil mijn fractie heel graag weten.

00:47:34

De heer Koks : Het is een enorme ruimtelijke ingreep op twee plekken om zeventuizend auto's te laten rijden. Het lukt het College al vijf jaar niet om D66 echt te overtuigen van de proportionaliteit van de ingreep. Niet alleen vanwege de zone zelf, maar ook vanwege hoe straks de Vinkenstraat en de Thomassen à Thuessinkenstraat eruit komen te zien. Licht dat nu echt op tegen de plus qua verkeersbewegingen? Daarnaast kost het tracé tientallen

miljoenen euro's wat wij niet hebben op dit moment en die tientallen miljoenen euro's kunnen wij - als wij die in het OHZ steken - niet steken in oprit bij de Iepenlaan en in een station in Zernike. Is het heel erg verstandig - ook in financieel opzicht - om door te werken aan die OHZ? Is dat het beste resultaat voor jouw euro?

00:48:18

Voorzitter : De heer Ubbens.

00:48:20

De heer Ubbens : Bedankt, Voorzitter? Hoe weegt uw fractie de terugloop van het aantal auto's dat geprognostiseerd is op die route? Waren het er veel meer, dan zouden ze veel meer effect hebben op andere plekken? Nu worden het aantal auto's wat over die route gaat rijden ook minder. Hoe weegt u dat dan?

00:48:34

De heer Rustebiel : Het is een dubbel gevoel. Als we dit gaan doen is het voor de bewoners mooi dat er daar minder auto's gaan rijden, maar het maakt de investering ook minder relevant. Zo zou je het ook kunnen bekijken. Ik ben benieuwd naar de reflectie van het College. Tot slot nog twee punten: wij missen de samenhang met de Westflankstudie, de provinciale Mobiliteitsvisie, de Heldin, de Suikerzijde, Reitdiep wijk, de Held. Duizend nieuwe woningen erbij met allerlei verkeersbewegingen, moet in samenhang worden gebracht met de bredere Mobiliteitsvisie. De koppeling met de regio mag ook wel sterker. Deze stad heeft echt een regiofunctie. Er komen allerlei verkeersstromen in en uit de stad. Wij willen wel wat meer gevoel krijgen bij de betekenis van dit totale systeem, omdat wij die verstedelijkingsstrategie hebben en we voor het Deltaplan in het noorden honderdduizend extra woningen willen bouwen. Wij zijn even benieuwd hoe het College dat ziet.

00:49:31

Voorzitter : Dank u wel, meneer Rustebiel. Meneer Leemhuis voor de woordvoering. Ga uw gang.

00:49:37

De heer Leemhuis : Dank u wel, Voorzitter. In juni 2018 - de heer Rustebiel refereerde er al aan - nam de raad vrij breed de Motie aan die vroeg om een nieuw verkeerscirculatieplan en Mobiliteitsvisie. Ik ben blij dat ik die Motie toen heb ingediend en we na drie jaar dit stuk hebben gekregen. Het is mooi om te zien dat er breed waardering wordt uitgesproken voor de basisprincipes van de gepresenteerde visie. Die uitgangspunten zijn ook heel mooi: de leefkwaliteit verbeteren, ruimte-efficiënt zijn, schoon en gezond vervoer, loslaten van de autologica. Het centrale punt in de Mobiliteitsvisie is dat het autoverkeer tussen de wijken zoveel mogelijk via de ringweg afgewikkeld wordt, dit door het autoverkeer tussen de wijken te tempereren via dertig kilometer wegen en hier en daar een knip voor het autoverkeer zodat auto's meer over de ring gaan. Er ontstaat op die manier ruimte voor voetgangers, fietsers, OV, ruimte voor spelen verblijven en groen. Daarin zitten ook een aantal omzettingen van vijftig naar dertig kilometer per uur. Drieëndertig leefstraten las ik in één van appenda.

00:51:00

Voorzitter : De heer Ubbens heeft een vraag voor u. Sorry, midden in een zin.

00:51:03

De heer Ubbens : Ja, ik wacht even af. Zit hier nog een voorwaarde bij voor die hele goede doorstroming aan op- en afritten voor die ringweg? Dat miste ik even in uw opsomming net.

00:51:16

De heer Leemhuis: Ik snap de vraag niet helemaal.

00:51:18

De heer Ubbens : U gaf dan dingen aan die allemaal nodig zijn om de auto's tussen te wijken weg te halen, zoals die knips. Maar daar hoort toch ook goede doorstroming bij op de ringwegen en goede op- en afritten op de ringweg.

00:51:30

De heer Leemhuis: Ik begrijp uit het stuk dat dit al vrij goed aanwezig is en dat er door het verkeer daarheen te drijven er juist voldoende capaciteit op die ring aanwezig is. Over die omzetting van vijftig naar dertig: ik zie die drieëndertig leefstraten ontstaan, maar mijn fractie vraagt zich nog wel af - en ik geloof dat de Partij voor de Dieren dat ook zei - of dit niet nog iets meer ambitie kan hebben. Kunnen we nog meer vijftig kilometer straten omvormen naar dertig kilometer? Het plan geeft ruim baan voor fietsers en meer aandacht voor voetgangers. Wat mijn fractie betreft is het heel goed dat er een hoge ambitie is voor fietsers, want de fiets heeft ook een belangrijke rol straks in deze Mobiliteitsvisie.

00:52:16

Voorzitter : De heer Bosch.

00:52:18

De heer Bosch: Voorzitter, de heer Leemhuis wil wel extra ambitie zien ten opzichte van meer straten van vijftig naar dertig. Maar wil de heer Leemhuis dan ook - waar wij voor pleiten - meer ambitie zien in het kader van meer knips zodat we meer naar het sectorenmodel gaan en minder naar de doorwaadbare stad?

00:52:34

De heer Leemhuis: Ik wou daar zo opkomen, maar daar kan ik nu al wel wat over zeggen. Mijn fractie is van mening dat ook de hoogste vorm van ambitie moet worden gehaald. Er is een laag of midden ambitieniveau en een hoog ambitieniveau en het verschil daartussen zit juist in het toepassen van meer of minder knips. Mijn fractie is het eens met Student en Stad dat dat een heel goed middel kan zijn. Het is niet het enige middel. Het is heel veel consequent doorvoeren van dertig kilometer per uur. Het blijkt ook uit de modelstudie dat dit een enorm effect heeft op de drukte en het verkeer. Wat het fietsen betreft-

00:53:13

Voorzitter : De heer van Niejenhuis nog even.

00:53:16

De heer van Niejenhuis : Dank u, Voorzitter. De heer Rustebiel heeft het ook al eens geopperd, maar is GroenLinks dan ook voorstander om een beetje te experimenteren met zo een sectorenmodel? Kunnen we aansluiten bij vragen en wensen van wijken en buurten om daar de komende jaren iets mee te doen en te kijken hoe dat uitpakt?

00:53:32

De heer Leemhuis: Ook daar had ik zometeen iets over staan, maar dat kan ik nu ook al

noemen. Mijn fractie is ook van mening dat het heel goed zou zijn als we iets tijdelijk en met experimenten doen. We hebben dat ook in Gent zien. Soms zet je een grote bloembak in het midden van de weg waardoor je een knip hebt en dan kun je experimenteren. Als je twee bloembakken aan de zijkant van de weg hebt, heb je een wegversmalling en een verlangzaming. Volgens mij zijn dat hele simpele doeltreffende manieren om te gaan experimenteren in de stad. Dus daar ben ik heel erg voorstander van. Bedankt voor die vraag.

00:54:13

Voorzitter : De heer Leemhuis, verzorgt zijn betoog.

00:54:14

De heer Leemhuis: Ja, we experimenteren nu ook met een brug die eruit ligt. Wat de fietsers betreft, had mijn fractie wel iets meer ambitie op het gebied van fietsen verwacht. Als je de stukken goed bekijkt, wordt het bestaand beleid versterkt. Mijn fractie vraagt zich af of we daar ook niet een plus nodig hebben? Ik ben het ook eens met de ChristenUnie en de Partij voor de Dieren: je moet voorzichtig zijn met het mengen van die verschillende stromen en je moet ook oog hebben voor de zwakkere fietsdeelnemer. Daarnaast prachtige dingen waar ik niet verder op inga: aanpak voor parkeren, stadsdistributie, deelmobiliteit voor iedere buurt of dorp met een hub met deelauto's, fietsen e-bikes of bakfietsen. Dat ziet er heel goed uit. Een hoog ambitieniveau moet, wat mijn fractie betreft, nagestreefd worden als je bedenkt dat de stad nog tot tweehonderdvijftigduizend inwoners zal doorgroeien en er vijftienduizend arbeidsplaatsen bijkomen. Dan moet je juist inzetten om die stad leefbaar en bereikbaar te houden. Dan het punt van de uitvoeringsprogramma's, want dat is uiteindelijk the proof of the pudding: hoe gaan we daar zo meteen dat ambitieniveau ook doorzetten in hele ambitieuze plannen?

00:55:36

Voorzitter : De heer Koks.

00:55:37

De heer Koks : U heeft nog niet gerept over de fijnmazigheid van het openbaar vervoer om met name die sociale functie van mobiliteit hoog in het vaandel te houden. Hoe kijkt GroenLinks in de huidige teksten daar tegenaan?

00:55:51

Voorzitter : De heer Leemhuis.

00:55:52

De heer Leemhuis: Ik heb met de heer Koks gelezen dat in het plan hier en daar gerept wordt over strekken. Ik ben wel benieuwd waar dat allemaal nog kan, dus het is een terechte vraag. Aan de andere kant zien we allerlei ontwikkelingen. Als die hubs gaan werken en deelmobiliteit echt voor iedereen makkelijk en goed beschikbaar wordt, is dat een aanvulling. Wat ook expliciet in de stukken genoemd wordt, zijn die buurttaxi's zoals de Vinkmobiel en vergelijkbare projecten. Dat vind ik ook een heel belangrijke manier om die laatste meters van en naar de deur gestalte te geven. Maar ik stel met u die vraag en dat is een goed punt.

00:56:30

Voorzitter : Ik stel voor dat u uw betoog nu afmaakt, want ik zie verschillende blaadjes liggen. U hebt het grootste deel van uw spreektijd gebruikt. Helaas laat ik de interrupties nu even zitten.

00:56:42

De heer Leemhuis: Naast fietsen en wandelen moet ook het openbaar vervoer de groei in de vervoersbewegingen opvangen. Die groei van het OV moeten we mogelijk maken en daarom is die schaa sprong in het OV nodig, zoals het College ook stelt. Wij onderschrijven van harte dat beeld en zien in het stuk ook heel goede aanknopingspunten: aan de westflank meer stations, zodat de trein een meer plaatselijke functie kan krijgen. Aan de oostflank zien wij een hele goede kans om een tramsysteem van het station Europapark over het UMCG en station Noord naar Zernike te brengen, zodat mensen heel snel vanaf de trein over kunnen stappen naar Zernike. Daarbij komt bij dat als kan voorkomen dat een trein - die qua exploitatie nogal duur is - ecologische structuren, kasteel Selwerd en Selwerdehof aantasten, daarmee voorkomen wordt. Mijn fractie is heel blij met de plannen rondom de Diepenring: de verdeelring naar verblijfsgebied, dertig kilometer, knips bij Dudok en Stationsweg.

00:57:48

De heer Leemhuis: Zoals sommige misschien al weten: mijn fractie is met andere partijen bezig om een visie voor te bereiden voor die Diepenring waarbij groen, verblijfsruimte en recreëren centraal staat. We hopen dat dat binnenkort kan worden gepresenteerd.

00:58:04

Voorzitter : Wilt u afronden?

00:58:05

De heer Leemhuis: Ja. Dan de Oosterhamrikzone: het College spreekt - en ik zal proberen dat wat wat sneller te doen dan - dat er aan de ene kant in de Oosterhamrikzone een toename zal zijn van het aantal woningen en dus ook van het verkeer. Zegt dat ook dat een route - die eerder werd gepresenteerd - voor die zone/gebied/wijk een verkeersfunctie kan hebben. Dat zou betekenen dat het autoverkeer met de omliggende straten omlaag zou gaan. De vraag aan het College is of dat klopt. Zal dit dan leiden tot minder verkeer op de Sumatralaan, Kapteynlaan en Petrus Campersingel als die ingreep niet wordt gedaan?

00:58:52

Voorzitter : U moet nu echt afronden.

00:58:53

De heer Leemhuis: Dat is in weze dezelfde vraag als eerder ook al gesteld is.

00:58:57

Voorzitter : U moet nu echt tot een afronding komen.

00:58:58

De heer Leemhuis: Dan ga ik nu maar afronden. Ik sluit me aan bij, nee, ik laat het er bij.

00:59:04

Voorzitter : Om de anderen niet alles te ontnemen. Waren er nog specifieke vragen aan de heer Leemhuis? De heer Koks, u mag één vraag stellen.

00:59:16

De heer Koks : U zegt dat er over de Oosterhamriktracé wezenlijk wat anders staat in de huidige visie. Kunt u ook aangeven wat dat dan is, behalve die dertig kilometer en dat er opeens minder auto's verwacht worden?

00:59:29

De heer Leemhuis: Dat lijkt me tamelijk wezenlijk: een grote reductie van het aantal auto's en een andere richting. De heer Koks vraagt waarom. Ik kan het antwoord voor het College al deels geven, maar dat zal het College vast beter onderbouwd doen. Het hele vervoerssysteem verandert in de stad en omdat je een andere inrichting kiest waardoor je langs andere punten niet meer die eerdere functie hebt van een wijkontsluiting en nu een buurtontsluiting. Ik zou daar graag met u verder over willen praten.

01:00:00

Voorzitter : Dank u wel. Ik heb ondertussen de heer Moerkerk zijn hand gezien, al een tijdje terug. Ik weet niet of dat voor een interruptie was of voor een woordvoering. Meneer Moerkerk, ga uw gang.

01:00:16

De heer Moerkerk: Het is voor een woordvoering. Dank u wel, Voorzitter. Ambitieuze en mooie woorden, mooi opgeschreven en geïllustreerd, waarvoor dank. Velen verwijzen er al naar: de basis ligt een beetje in het circulatieplan van de jaren zeventig. Het was een goede zet die tijd, maar er is wel een heel significant verschil in de ogen van mijn fractie. Het circulatieplan deelt een centrum op in zones maar dit was een gebied van één bij één kilometer, dus dat had absoluut impact. Maar we willen nu een hele stad in delen. Dat roept een beetje de vraag op: gaat dit juist niet tot meer verkeers[onhoorbaar] gaat leiden om mensen bij hun stemming te laten komen. Een voorbeeld: je zal maar met je busje naar vijf adressen moeten waar een kraan lekt en dat zijn dan vijf adressen in drie wijken tegen elkaar aan liggen, maar je moet dus heen en weer rijden naar de ring. Dit leidt tot nieuwe knelpunten. Het verkeer verzamelt zich op andere locaties en leidt tot nieuwe vraagstukken: hoe gaan we dit indelen en betalen? Hoe gaan we dit aan bewoners uitleggen -

01:01:29

Voorzitter : Meneer van Niejenhuis heeft een vraag voor u?

01:01:33

De heer van Niejenhuis : Dank u, Voorzitter. Ik zou aan de heer Moerkerk willen vragen hoe hij dit afweegt tegen de veiligheid en de leefbaarheid van de straten die ook heel belangrijk zijn.

01:01:42

Voorzitter : De heer Moerkerk.

01:01:43

De heer Moerkerk: Dank u, Voorzitter. Een heleboel issues die in het plan besproken worden, zoals snelheidsbeperkingen, minder parkeerplekken en meer deelverkeer, zijn initiatieven die we allemaal van harte kunnen ondersteunen. Meer (onhoorbaar] meer OV, meer ruimte voor de fiets. Het zit me vooral dwars dat er nogal wat knips gezet kunnen worden en daar hebben we ook onze bedenkingen bij. Ik vind het ook moeilijk om een definitief standpunt te bepalen over dit raadsvoorstel. Het is een concept van een visie die wordt uitgewerkt in het

najaar, maar ik zou graag wat meer getallen willen zien wat het effect is van een knip en wat meer voorbeelden uit andere steden: wat doet dat? Op welke termijn vinden welke verschuivingen plaats? Heeft het ook echt effect? Mensen moeten echt hun gedrag aanpassen om van A naar B te komen. Ik vraag me af in welk tempo dit gebeurt. De schaalgrootte waarop we dit doen is heel anders dan het verkeerscirculatieplan van de jaren '70 wat is ingevoerd.

01:02:46

Voorzitter : De heer Brandsema.

01:02:49

De heer Brandsema : Dank u wel, Voorzitter. Ik hoor 100% Groningen zeggen dat ze nog meer inzicht willen hebben over die knips: doen ze wel echt wat ze moeten doen? Als dat zo is, dan interpreteer ik dat als positief. Tegelijkertijd geeft de heer Moerkerk eerder een voorbeeld - het geval van het busje wat dan langer op weg is - van een effectieve knip aan waarbij dat een nadeel is voor 100%. Is 100% voor die knips mits ze goed werken of tegen het effect ervan?

01:03:21

Voorzitter : Meneer Moerkerk.

01:03:23

De heer Moerkerk: Ik geef aan dat [onhoorbaar] met getallen we er niet tegen zullen zijn. Want we [onhoorbaar] doen. Niet makkelijk [onhoorbaar] te gebeuren. Want het zadelt een heleboel mensen op met lastige vraagstukken in issues in het dagelijkse leven en werk en veroorzaken misschien daardoor wel meer kilometers dan we zouden willen met die overlast en de uitstoot. Het ontbreekt me nu nog een beetje aan een goede basis om te kunnen constateren of dit verstandig is om te doen op de schaal waarin het nu in dit op zich mooie ambitieuze plan is vastgelegd.

01:03:58

Voorzitter : Meneer Moerkerk, de heer Brandsema heeft nog een vervolgvraag.

01:04:00

De heer Brandsema : Het antwoord is me nog niet helemaal helder. Ik probeer het even korter te formuleren: als uit berekeningen zou blijken dat de knips hun effect zouden hebben, is 100% voor de knips of tegen de knips?

01:04:13

Voorzitter : Meneer Moerkerk.

01:04:15

De heer Moerkerk: Dat ligt een beetje aan hoe de vraag gesteld wordt. Het wordt ook onderzocht bij welke groepen er nadelen landen. Als bij mensen die hun brood moeten verdienen in de stad - van koeriers tot loodgieters - de last te zwaar wordt, dan heb ik daar meer moeite mee dan mensen die omrijden vanuit vrijetijdsoogpunt of die te lui zijn om op de fiets te zitten om hun boodschappen te doen. Het ligt eraan hoe je het formuleert en onderzoekt.

01:04:42

Voorzitter : U vervolgt uw betoog.

01:04:46

De heer Moerkerk: Ja. Zoals ik al zei, vinden wij een heleboel issues in dit neergelegd ambitieuze plan fraai: PR, meer verkeer, meer fietsverkeer en meer OV. We maken ons wel zorgen over de kosten die het gaat veroorzaken omdat je heel veel straat moet herinrichten. Ten gevolge van knips krijg je ook andere verkeersstromen die we nu niet helemaal kunnen overzien. Voor het overige heb ik alles al wel toegelicht wat ik hier wou zeggen. Dank u wel, Voorzitter.

01:05:12

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

01:05:15

De heer Leemhuis: Ik hoor de heer Moerkerk zeggen: "Zorgen over de hoge kosten". Is de heer Moerkerk het met mij eens - wat ik net ook al stelde - om meer te doen met experimenten en tijdelijke oplossingen - een bloembak midden in de straat of twee aan de zijkanten - waardoor de kosten in eerste instantie lager zullen zijn?

01:05:35

Voorzitter : De heer Moerkerk.

01:05:36

De heer Leemhuis: Ik moest gelijk denken aan het experiment toen het Noorderplantsoen werd afgesloten: er werden toen twee objecten geplaatst langs de kanten, een buldozer en één of andere wals, om te kijken hoe de bewoners reageerden. Het wende na een tijdje en het park werd afgesloten. Ik kan dat wel steunen. Ik vind dat wel een mooi initiatief, als bewoners maar goed geïnformeerd worden waarom we in één keer daar een betonblok met bloemetjes daar neerzetten.

01:05:59

De heer Leemhuis: Een mooi antwoord is en een redelijk verzoek, lijkt me.

01:06:04

Voorzitter : Goed. Ik kijk verder, meneer Ubbens voor de woordvoering.

01:06:11

De heer Ubbens : Dank, Voorzitter. Laat ik eerst maar met de hoofdlijnen beginnen, want er zitten goede elementen in deze visie; bijvoorbeeld het kiezen voor dertig kilometer per uur als reguliere snelheid binnen de bebouwde kom. Dat kunnen wij zeker wel volgen. De vraag is: kan je dan overal de inrichting daarop aanpassen. Wat ons betreft is die ambitie wel er groot en wij vermoeden dat de komende decennia het budget niet toereikend zal zijn om grote delen van de stad opnieuw te gaan inrichten. Als je kijkt wat de binnenstad heeft gekost en nog moet kosten, is dit voor de hele Diepenring heel erg ambitieus.

01:06:48

Voorzitter : Dit was uitlokking, geloof ik. De heer van Niejenhuis.

01:06:51

De heer van Niejenhuis : Ik voel me erg geproposeerd door de heer Ubbens. Nee. De heer Ubbens geeft wel een compliment, maar ik vind het heel bekaaid. Dat is ook de bedoeling. Wat vindt de heer Ubbens van de ambitie van Groningen om de veiligheid en de

leefkwaliteit van onze Groningers enorm te verhogen? Is dat niet ook een aantal positieve woorden van u waard?

01:07:18

Voorzitter : Meneer Ubbens.

01:07:19

De heer Ubbens : Dat was niet de hele woordvoering, maar-

01:07:22

De heer van Niejenhuis : Ik hoorde al een 'maar', ik dacht: nu gaat het gebeuren.

01:07:24

De heer Ubbens : Er komt ook een 'maar'. Zeker. Een stad wordt echt veilig als je hem goed kan inrichten. Maar door te zeggen: "Alles wordt dertig kilometer per uur", maakt de boel niet per se veiliger. Op sommige plekken zal de snelheid wel omlaag gaan. Je zal het echt anders moeten inrichten en daar staat ook al heel veel over in dit plan, maar de budgetten daarvoor zijn vermoedelijk zwaar ontoereikend. Ik zou niet weten hoe wij binnen onze gemeentebegroting zoveel fors geld voor moeten vinden. Het zou misschien nog wel wat kunnen zijn als je zegt dat we bijvoorbeeld het OV grootschalig anders inrichten waarbij we hopen op geld vanuit Den Haag, maar voor het inrichten van straten moet ik dat nog zien.

01:08:06

Voorzitter : De heer Leemhuis.

01:08:08

De heer Leemhuis: Dit statement is ook wel een beetje een uitlokking over de vraag die ik al een paar keer heb gesteld. Is het niet mogelijk om voor dit soort dingen met tijdelijke oplossingen en simpele maatregelen de eerste stappen te zetten en dan planmatig kijken welke straten als eerste volledig moeten worden heringericht?

01:08:31

Voorzitter : Meneer Ubbens.

01:08:32

De heer Ubbens : Een houwttje touwtje oplossing om een experiment te doen, zou wel kunnen. Maar we hebben het over een enorm gebied en heel veel straten die je anders wil inrichten en dan kan je wel eens kijken of je middels een bak ergens wat kan. Maar dat past dan niet echt binnen de ambitieuze doelstelling die hierin staat. Natuurlijk kan het wel een keer. Het gaat mij erom dat de inrichtingplaatjes - die ik heb gezien - veel te ver weg zijn en we daar geen geld voor hebben.

01:08:55

Voorzitter : De heer van Niejenhuis.

01:08:58

De heer van Niejenhuis : Ik vraag me af of meneer Ubbens vannacht goed geslapen heeft of iets verkeerd gegeten heeft, want zo kennen we meneer Ubbens helemaal niet. Er ligt hier een visie waarin de gemeente Groningen zegt het echt even anders te doen en twintig-dertig jaar gaat vooruitkijken. In de tweede zin, begint heer Ubbens: "Hartstikke leuk, maar wat kost dat allemaal niet?". Ik val echt van mijn stoel. Dat is ambitie hebben.

01:09:25

De heer Ubbens : Dat is dus tekenend. U denkt: we hebben hier een heel mooi plan en het had nog wel tien keer mooier gekund, maar daar hebben we nog veel minder geld voor. Dat is het probleem: je moet een ambitie maken die wel enigszins realiseerbaar is. Ik kan met mijn vrouw wel een bouwplan maken voor een villa van tien miljoen euro, maar als ik dan bij de aannemer kom en het uiteindelijk een huis wordt van twee ton, wat heb ik dan gehad aan al die bouwtekeningen met die villa van tien miljoen?

01:09:53

Voorzitter : Ik heb nog een interruptie, maar ik zie ook de Moerkerk die een handje heeft opgestoken. Is dat voor een interruptie of nog een oud handje?

01:10:01

De heer Moerkerk: Een oud handje.

01:10:05

Voorzitter : Meneer Koks.

01:10:09

De heer Koks : Ik kan op zich wel een heel eind met de heer Ubbens meedenken, maar moeten we aan het College - bij de uiteindelijke visie - niet vragen om een soort planning/raamwerk met een kostenindicatie enzovoort om het realiteitsgehalte van dit soort plannen op termijn ook te kunnen onderschrijven?

01:10:29

De heer Ubbens : Absoluut. Wij hebben nog wel wat twijfels over wat de effecten van de knips zijn. Ik sluit me aan bij wat de SP daarover heeft gezegd. We hadden toch graag het verkeersmodel er afgehaald, goede definitieve volledige doorrekeningen op een aantal punten en niet voorlopig waar je echt over kan praten. En je ook de inspraakreacties uit de wijk kan ophalen, voordat je naar een definitief voorstel gaat. Nu komen die daarna pas en dat vind ik echt een gemiste kans. De visie is, wat ons betreft, niet heel duidelijk over de voorwaarden waaronder knips kunnen worden ingevoerd. Er staan wel dingen over in, bijvoorbeeld een goede doorstroming op de ring. Aan de Eikenlaan moet je de ombouw van de ring West eerst doen, tenminste zo lees ik het. Maar als ik de heer Leemhuis daarnet hoorde, zie ik weer enige twijfel. Is het wel goed? Is die extra op- en afrit wel nodig in de toekomst? Wij kunnen hier wel mee instemmen, maar dan is het wel voorwaardelijk dat die op- en afritten er komen. Je moet dit goed doorrekenen en niet eerst dit doen en later zeggen dat het niet nodig is omdat we niet willen investeren in autoverkeer.

01:11:47

Voorzitter : De heer Leemhuis.

01:11:51

De heer Leemhuis: Is het dan niet evenzeer andersom? Is het niet verstandig om eerst te kijken of het echt nodig is voordat je doet? Want je kunt spelen met allerlei knips die rondom Selwerd nog gepland zijn. Immers de halve aansluiting van Selwerd is via de rotonde bij de [onhoorbaar]weg een hele aansluiting en is hooguit een halve minuut langer doorrijden.

01:12:18

De heer Ubbens : Je kunt wel een keer experimenteren, maar als je hem definitief anders wil inrichten, moet je dat heel goed onderzocht hebben. Wat mij betreft, moeten we de ring West wel aanpakken om de doorstroming daar goed te hebben, zodat je de mensen op de ringweg flink kan laten doorrijden. Het College geeft vaak aan - en dat hebben we al een paar keer gehoord - af te stappen van de autologica. Maar het feit is wel dat heel veel van onze inwoners een auto hebben en veel gebruiken. Heel veel bezoekers aan onze stad komen met de auto en daar zullen wel goede oplossingen voor gevonden moeten worden. We lezen wel iets over het PNR in het huidige PNR-beleid, maar ik voorzie toch dat daar misschien wel grote stap in gemaakt moeten worden en niet een klein beetje uitbreiden. Ik denk dat er veel extra PNR-locaties noodzakelijk zullen zijn. Maar dat zie ik niet, de visie gaat vooral over het upgraden van huidige PNR's, maar voor een aantal hoeken in onze stad zijn PNR's wel noodzakelijk.

01:13:23

De heer Ubbens : Het is toch wel wensdenken dat iedereen straks met het OV en de fiets naar de stad komt. Dat gaat volgens mij niet gebeuren. Of mensen komen gewoon niet meer. Tot slot iets over de Oosterhamrikzone: dat dreigt toch een grote bende te worden. Bewoners willen graag kwaliteitsverbetering en leefkwaliteit. Bijkbaar is er hier een applausmachine begrijp ik, en wordt er enige kritiek niet gewaardeerd. Het plan van de Oosterhamrikzone ziet er mooi uit, maar er mist een goede onderbouwing van de noodzaak van daar ook een autoverbinding moet komen. Ik hoor daar meer fracties over. Het wordt steeds onduidelijker? Wat is nu de noodzaak van die nieuwe autoverbinding? In het verleden was die voor ons wel duidelijk, maar als je hem veel kleiner gaat maken en wijken gaat ontsluiten, wordt de noodzaak minder duidelijk. Wat gaan we ermee doen? Hoe overtuigen we de bewoners en de raad van het nut van die autoverbinding? Als die niet zo nuttig is, kan je beter de bussen over de bestaande busbaan laten rijden en het plan van de bewoners omarmen om dat op een groene manier in te richten. We hebben dan geen busbaan door de Vinkenstraat nodig.

01:14:38

De heer Ubbens : Tot slot: veel fracties hebben aandacht gevraagd voor de verbinding met het landelijk beleid en de spoorlijnen naar andere delen van het land. Maar we moeten ook kijken naar provinciale schaal en wat wij missen is de goede koppeling met de provinciale visie. Er staat wel iets over in, maar die provinciale visie komt pas later. Wij hadden het toch wel heel goed gevonden als dit echt één verhaal zou zijn met de provinciale visie. Er is enorm veel verkeer van en naar de stad. Ik denk dat het heel belangrijk is om dat heel goed af te stemmen, want anders lopen er alsnog een heleboel dingen in de soep.

01:15:14

Voorzitter : Was dit uw laatste punt?

01:15:17

De heer Ubbens : Wellicht, maar ik zie nog een interruptie.

01:15:19

Voorzitter : Dan zou ik wil aandringen om nu uw laatste punt te gaan maken.

01:15:23

De heer Ubbens : Punt.

01:15:27

Voorzitter : De heer Niejenhuis mag nog wel even een vraag stellen.

01:15:30

De heer Ubbens : Meneer Rik is ook helemaal goed. Voorzitter, ik maakte even een grapje omdat de heer Ubbens even wat negatief instak, maar ik kan een heel eind meegaan met de vraagtekens die hij nog heeft. Ik denk wel - en daar geloof ik echt in - dat we met het goede verhaal de wereld kunnen veranderen. Ik vind echt dat het belangrijk is om deze ambitie te hebben en daarnaast natuurlijk ook op zoek te gaan naar die middelen. Maar dat kan alleen maar met een goed verhaal, dus je moet die ambitie uiten, is onze overtuiging. Daarom vroeg ik ook aan het einde van mijn woordvoering: waarom is er niet een nationale aanpak op die veranderingen in verduurzaming van mobiliteit? Ik zou de heer Ubbens willen vragen om zich bij die vraag aan te sluiten. Misschien moeten we daar een lobby op uitvoeren en kan daar het geld vandaan komen.

01:16:12

Voorzitter : Meneer Ubbens.

01:16:13

De heer Ubbens : Ik wil daar ook best even over nadenken.

01:16:20

Voorzitter : Dit is meer puntje, puntje, puntje, begrijp ik wel. Ik heb nog een paar, ja, mevrouw Jakobs.

01:16:27

Mevrouw Jacobs-Setz: Dank u wel, Voorzitter. Waar zal ik beginnen? Zoals meneer Koks al zei: "Over de vele honderden pagina's mogen we zes minuten onze mening geven". Waar moet je het dan over hebben? Over elk voorstel dat er op de vele pagina's staat? Of ga je dan in hoofdlijnen benoemen wat je fractie daarvan vindt? Uiteindelijk ben je geïnteresseerd in wat de visie betekent voor elk deelgebied/straat/wijkniveau, zoals ook de heer Koks heeft genoemd. Deze Mobiliteitsvisie ademt een wil uit om een probleem te zien en dat te willen oplossen. Wat ons betreft is hier een duidelijk vergelijking te trekken met de parkeervisie: we benoemen een probleem voordat het wordt ervaren en vervolgens gaan we het oplossen. Wat ons betreft hebben we in onze gemeente grotere problemen op te lossen, bijvoorbeeld de armoede of de woningnood. In de basis kunnen we ons prima vinden in het aantal ambities, zoals: het goed opvangen van de groei van de stad en de bijbehorende behoefte aan mobiliteit. Gezonde mobiliteit stimuleren: lopen en fietsen de ruimte te geven, inzetten op vormen van vervoer die weinig ruimte innemen en uitstootvrij zijn. Mobiliteit slimmer maken zodat we het bovenstaande kunnen bereiken.

01:17:32

Mevrouw Jacobs-Setz: Maar dit is echter zo algemeen. Wie zou hier nu tegen kunnen zijn? De vraag is of de VVD de geschetste problemen ook zo ervaart. De verkeersintensiteit in een stedelijk gebied van onze gemeente - de meeste voorgaande sprekers hebben het allemaal over de stad gehad, maar deze Mobiliteitsvisie gaat over de hele gemeente - is anders dan bijvoorbeeld een dorp als Ten Post. De vraag die dan ook door onze fractie gesteld wordt, is

of de drukte moet worden opgelost of die erbij hoort als je in de binnenstad woont? Uiteindelijk is het zo dat oplossen van de drukte enorm veel geld kost. Wegen inrichten naar dertig kilometer, fietsstraten aanleggen, inprikkers op de ring, nieuwe wegen, knipje in wegen aanleggen, nieuwe stations, een tram-achtige verbinding. Ik heb er op gegoogled, maar Google kende het niet.

01:18:22

Voorzitter : Meneer Koks.

01:18:24

De heer Koks : Voorzitter, ik neem aan dat toch ook de VVD vindt dat het aan de Eikenlaan, de Peter Campussingel, de Kapteynlaan wat aan de drukke kant is en er wat moet gebeuren op een aantal plekken.

01:18:39

Mevrouw Jacobs-Setz: Ik ben het met u eens dat de Petrus Campussingel en de Eikenlaan zeer druk zijn. Maar het is zo dat de drukte zich altijd over het algemeen op een bepaald aantal uren in de week plaatsvindt. Er zitten honderdachtenzestig uur in een week. Hoe groot ervaar je het probleem? Moet het worden opgelost? Ook met dertig kilometer op je cruisecontrole kan je niet ongestoord - zonder te remmen - op de Petrus Campussingel rijden, want er ligt ook een zebra in en dat soort dingen. De vraag is of de drukte erbij hoort op de Petrus Campussingel of niet? Daar kunnen we anders over denken, maar ik ben het helemaal met u eens dat de veiligheid een belangrijk punt is en je daar naar zou moeten kijken. Vandaar dat mijn fractie ook wel voorstander is voor dertig kilometer.

01:19:30

Voorzitter : U hebt van twee fracties vragen. Eerst de heer Leemhuis.

01:19:33

De heer Leemhuis: Dank u wel, Voorzitter. Natuurlijk heeft de VVD-fractie gelijk dat de stad anders is dan een dorp. Het College schetst heel duidelijk: als we niks doen bij ongewijzigd beleid, groeit het autoverkeer in 2040 met drieëntwintig procent. Is de VVD-fractie van mening dat dat acceptabel is en dat je dat dan maar moet laten? Of is de VVD-fractie toch ook bereid om stappen te zetten zodat op zijn minst de straten die nu al druk zijn, niet zo druk worden dat het er onleefbaar wordt?

01:20:05

Voorzitter : Mevrouw Jacobs.

01:20:06

Mevrouw Jacobs-Setz: Daarom heb ik ook aangegeven dat wij ons best kunnen vinden in een aantal van die ambities zoals die in het plan ook staan.

01:20:11

Voorzitter : De heer Brandsma. Voor het volgende betoog.

01:20:20

Mevrouw Jacobs-Setz: Daarnaast hecht mijn fractie zoals bekend veel waarde aan de keuzevrijheid die wij mensen gunnen. Bijvoorbeeld ook de keuze welk vervoermiddel men kiest. Ergens in de vele pagina's staat keuzevrijheid. Taalkundig vond ik dat een hele

interessante. We gaan voor keuzevrijheid: de auto als het moet en de fiets en OV als het kan. Welke keuzevrijheid moeten we ons daarbij voorstellen? In veel situaties, is dit -

01:20:44

Voorzitter : De heer van Niejenhuis op dit punt.

01:20:46

De heer van Niejenhuis : Misschien een beetje een flauwe vraag over die keuzevrijheid. Vrijheid is niet een exclusief begrip. De ene vrijheid gaat soms ten koste van de andere vrijheid. Dus als we nu de parallel trekken bijvoorbeeld met roken, wat we allemaal een slecht idee vinden, dus daar zit regulering op. Zou je zoiets ook niet kunnen zeggen ten aanzien van onveiligheid in het verkeer? Moet je dat niet begrenzen omdat dat andere mensen vrijheid oplevert. Ik vind die vrijheid altijd een holle phrase van de VVD.

01:21:10

Voorzitter : Mevrouw Jacobs.

01:21:11

Mevrouw Jacobs-Setz: Het stond in het stuk: wij graag voor keuzevrijheid, de auto als het moet en de fiets en OV als het kan. Taalkundig dacht ik: wat is dan de keuzevrijheid als je daar geen keuze in hebt, en de keuze wordt voorgesneden? Dat was waar ik op aan wil slaan.

01:21:25

Voorzitter : De heer van Niejenhuis nog één keer.

01:21:27

De heer van Niejenhuis : Ik vat het zo op dat u dan zegt dat het je vrij staat om de auto te gebruiken en we leggen je geen strobreed in de weg. Daar hebben we als overheid geen mening over een. Volgens mij zou dat nu juist wel het geval moeten zijn.

01:21:37

Mevrouw Jacobs-Setz: Ik kan me heel goed voorstellen dat we daar een mening over hebben, maar in veel van deze situaties is de keuze voor bijvoorbeeld een auto niet een luxe, maar een keuze gekoppeld aan een doel, zoals: slecht ter been, om naar het werk te gaan. Niet elke verplaatsing kan door elk individu, lopend, met de fiets of met het OV gemaakt worden. Daarom hechten wij-

01:21:57

Voorzitter : De heer Leemhuis.

01:21:59

De heer Leemhuis: Is dat nu net niet precies de invulling van de keuzevrijheid en als het moet, kan het. Dus is het niet zo dat het stuk ademt als je aangewezen bent op de auto, dan kan het? De vraag die ook de heer van Niejenhuis probeert te stellen is andersom. Is het niet zo dat de vrijheid van de één soms de vrijheid van de andere beknot? Leidt het maximaal gebruik van de auto er niet toe dat anderen niet kunnen fietsen, niet kunnen-

01:22:23

Voorzitter : Uw vraag is helder.

01:22:24

De heer Leemhuis: -recreëren, enzovoort?

01:22:25

Voorzitter: Uw vraag is helder, meneer Leemhuis.

01:22:27

Mevrouw Jacobs-Setz: Ik kan me heel goed voorstellen dat dat ertoe leidt en dat je dat dus ook wil reguleren, maar daar ben ik altijd tegen geweest. Ik heb toch ook gezegd dat mijn fracties een aantal ambities uit dit stuk ondersteunt. Daarom hechten wij waarde aan het behouden van de mogelijkheden voor de auto. Dat de drukte er op sommige plekken op sommige momenten toe leidt dat de snelheid beperkt wordt, lijkt ons ook vrij logisch. We hadden een vraag: als je ziet dat ten aanzien van het reguleren op bijvoorbeeld de snelweg - waar we naar honderd kilometer zijn gegaan zeven op zeven - we dit ook in dertig kilometerzones kunnen doen? Dat je na acht uur 's avonds een andere snelheid hebt dan bijvoorbeeld tussen zeven uur 's ochtends en acht uur 's avonds? Mijn fractie ziet op sommige plekken in de visie ook staan dat de auto te gast is. Wij vragen ons af wat dat betekent: als je gast bent, word je dan achtergesteld? Bij ons wordt een gast in de watten gelegd. Dat is zomaar een idee. Maar goed, we streven naar een gezonde leefomgeving en dat is iets wat de VVD ondersteunt.

01:23:30

Mevrouw Jacobs-Setz: Wat voor ons het allerbelangrijkste is: deze Mobiliteitsvisie maakt voor ons de cirkel niet rond. Wat ons betreft is dit een samenraapsel van ideeën waarbij de uitvoering, de realisatie en het realiteitsgehalte volstrekt onbekend zijn. En het verkeersmodel nog niet gereed is. Het lijkt een droom en we kennen allemaal de tekst van een bekende zanger: "Dromen zijn bedrog". Is dit een visie of is dit een luchtkasteel? Voor ons is dit ook echt heel belangrijk, want een van de voorgaande sprekers heeft het ook al gezegd: in de komende decennia is volgens ons dit plan niet uitvoerbaar zelfs niet als we scheepsladingen met geld hebben. Wat ons betreft hangt de visie ook heel erg met elkaar samen. Meneer Leemhuis had gevraagd of we dan niet kunnen experimenteren? Dat gebeurt al op tal van plekken. We hebben in Omloo ook een aantal bloembakken geplaatst om de snelheid eruit te halen. Die bevallen ook goed en zijn ook blijven staan. Maar uiteindelijk zijn er ook echt grote infrastructurele aanpassingen nodig en die kosten heel veel geld aan.

01:24:36

Mevrouw Jacobs-Setz: Het kan niet zo zijn dat we wel de bloembak plaatsen maar een grote infrastructurele aanpassing laten we achterwege. Dus niet alvast de knip als we nog niet zeker weten of de inprikken op de ringweg ook komen. Wat mij betreft nog een aantal afrondende punten. Wij willen ook nog even terugkomen op de enquête. Het is hartstikke leuk dat we de loftrompet steken over 1977, maar wij kijken graag vooruit. Wat ons en een hele hoop van de invullers van de enquête heeft verbaasd, is dat de loftrompet gestoken moet worden op het verleden en dat je vooral moet willen veranderen. Je kon niet invullen dat je het goedvindt zoals het is. Er werd heel erg gestuurd naar u wilt veranderen en het zal op deze manier gaan. Daar zou ik graag een reactie op willen hebben van het College waarom daarvoor gekozen is. Over het stedelijk gebied is ook al een hele hoop gezegd. Dat lijkt mijn fractie dan ook goed om het belang van het buitengebied ook te benoemen, zoals

bijvoorbeeld een diepgekoesterde wens voor de rondwegen rondom Ten Post en Ten boer van de bewoners aldaar. Evenals de Oost-Westverbinding tussen de nieuwe wijk DHE in Haren en de Rijksstraatweg. Hoe verhoudt zich het bouwen in Ten Boer rondom het mogelijk tracé van de rondweg? Heeft de aankoop van het Hortusterrein in Haaren verband met de wens om daar een nieuwe weg aan te leggen of staat het daar helemaal los van?

01:25:59

Voorzitter : Was dit uw laatste punt?

01:26:00

Mevrouw Jacobs-Setz: Ik wilde afronden, want er zijn nog tal van meerdere punten op te zeggen.

01:26:06

Voorzitter : Nog één punt dan.

01:26:08

Mevrouw Jacobs-Setz: Nee, die ga ik niet noemen, want dan kom ik helemaal niet in de halve minuut die ik eventueel nog heb. Maar dit heeft wel te maken met de enorme hoeveelheid van het stuk en de samenhang die wat ons betreft er toch in ontbreekt. Wij zijn heel benieuwd of die het komende halfjaar nog aangepast wordt.

01:26:26

Voorzitter : Dank u wel, meneer Staijen.

01:26:30

De heer Staijen: Dank u, Voorzitter. Steeds meer mensen op een klein oppervlak bij elkaar laten wonen, geeft onder andere grote parkeerproblemen. Ook anderen, maar we hebben het nu over het verkeer. De vraag is hier: is het concept van de compacte stad nog wel haalbaar? De Stadspartij staat achter het stimuleren van die vervoerstromen die een kleine beslag leggen op de openbare ruimte en minder belastend zijn voor het milieu. Maar het moet volgens ons wel gebeuren door het veel beter faciliteren van die vervoerssoorten en niet door het vrijwel blokkeren van het autoverkeer. Voorzitter, veel winst is er volgens mijn fractie nog te halen in het afvlakken van al die pieken in de dagelijkse vervoersstromen. Door in nauw overleg met bedrijven, scholen en instellingen, alle bewegingen uit te smeren over de hele dag in plaats van twee opstoppende spitsuren en verder niks, kan je toch een hele hoop winnen.

01:27:24

De heer Staijen: Het concept doorwaadbare, vinden wij een goede keuze maar niet met overal - op de verbindingswegen - dertig kilometer per uur en waar het OV vijftig kilometer mag rijden. Dat zorgt volgens ons voor sterke wisselingen en gevaarlijke situaties. Verder gaan we met dit concept verkeersstromen veel vaker mengen en dat betekent denk ik, inboeten op verkeersveiligheid. Anderen zeiden het ook al. Al die voorgestelde knippen in de doorgaande routes in de stad, zullen ervoor zorgen dat er ongewenst veel meer autokilometers gemaakt gaan worden. Alle verkeer moet eerst weer naar die ring en dan een klein stukje verder weer die stad in.

01:28:06

Voorzitter : Meneer Leemhuis.

01:28:07

De heer Leemhuis: De vraag is over iets wat de heer Staijen al eerder zei. Aan de ene kant is hij voorstander van de doorwaadbare stad maar aan de andere kant twijfel over die dertig kilometer keuze. Maar is het niet zo dat juist die dertig kilometer keuze integraal onderdeel is van die doorwaadbare stad? Dus ik snap dat niet.

01:28:24

De heer Staijen: Het is niet dat wij twijfelen aan de dertig kilometer keuze voor de hele doorwaadbare stad, maar wel voor de doorgaande routes en vooral die routes waar de bussen rijden. Die gaan vijftig kilometer worden en dan even later moet je op diezelfde route - waar de bussen dan toevallig zitten - weer dertig. Dat vinden wij een foute mengeling van snelheden op dezelfde routes. Buiten die doorgaande routes dertig kilometer. Dan in en uit die stad - het sectoridee - je krijgt niet alleen veel meer kilometers maar ook veel meer uitlaatgassen in de stad. En veel meer verplichte kilometers doordat je moet rondrijden.

01:29:00

Voorzitter : Meneer Brandsema.

01:29:03

De heer Brandsema : Dank, Voorzitter. Daar heeft de Stadspartij natuurlijk wel gelijk in: met de knips neemt het aantal kilometers en de uitstoot toe. Maar is het niet zo doordat er geconcentreerd wordt in de overige gebieden, dat het per saldo minder wordt en dit de stad en leefkwaliteit ten goede komt?

01:29:26

De heer Brandsema : U bedoelt: als je meer uitlaatgassen maakt maar ze verspreid over een groter gebied, je er dan minder van merkt. Ik denk dat het beter is om te kijken hoe je het totaal omlaag kan brengen. Verder vragen wij ons af met een aantal andere partijen of die ringweg al dat extra verkeer wel kan verwerken? Vooral de op- en afritten zien wij toch als mogelijke knelpunten. Het OV: een systeem met snellere hoofdlijnen en hogere frequentie is nodig om de steeds grotere reisstromen te blijven bedienen.

01:29:56

Voorzitter : De heer Leemhuis.

01:29:57

De heer Leemhuis: Ik moest het er even bijpakken voordat ik het kon vragen. Uit de stukken blijkt dat de voertuigkilometers binnen de ring - maar ook binnen de gemeente Groningen - bij ongewijzigd beleid groeien. Bij het toepassen van deze plannen gaan ze omlaag: van honderddrieëndertig procent nu naar honderdzesentwintig procent binnen de gemeente en van honderdentien binnen de ring naar zesentachtig tot vierentachtig procent. Dan klopt het toch niet wat de heer Staijen zegt over dat de vervoerskilometers gaan toenemen. Het neemt net af.

01:30:30

De heer Staijen: Ik geloof die cijfers niet die u geeft. Als ik nu één kilometer moet maken tot aan de oprit en dan moet ik er zeven maken, is dat in mijn optiek veel meer kilometers. Ik denk dat er misschien toch wel een heel-

01:30:43

De heer Leemhuis: Maar dan neemt u de fiets misschien de volgende keer?

01:30:44

De heer Staijen: - stuk wishful thinking bij u zit. Als we het nu maar moeilijk genoeg maken, zullen ze die auto wel laten staan en dan gaan ze wel lopen.

01:30:51

De heer Leemhuis: Ik vind het prima dat u cijfers niet wil geloven, maar dan kunnen we beter met de hele discussie ophouden, want dit is juist wat uit de modellen komt. Of u accepteert niks uit deze modellen of we gaan ervan uit dat deze modellen de beste versie van een toekomstige werkelijkheid zijn. Ik snap dat u-

01:31:10

De heer Staijen: Ik accepteer uit die modellen dat bij ongewijzigd beleid het aantal kilometers en voertuigen zal toenemen omdat ook het aantal inwoners zal toenemen. Ik ben nog steeds niet overtuigd van die modellen. Als we het autorijden nu maar moeilijk genoeg maken, dan zakken die kilometers en al die gassen zijn ineens weg. Want iedereen gaat juichend op de fiets of ze nu één been of geen benen hebben.

01:31:37

Voorzitter: Uw punt is helder, meneer Staijen. Ik wil trouwens de aanwezigen erop wijzen dat we inmiddels bijna half tien hebben en er moet nog een antwoord van het College komen en eventueel nadere vragen. Dus ik zou u willen vragen om de interrupties wat te beperken, anders komen we er niet goed door.

01:31:53

De heer Staijen: Ik was bezig met OV: allemaal prachtig snelle hoofdlijnen de meer gestrekt worden. Maar de bereikbaarheid van die hoofdlijnen vanuit de wijken en de dorpen blijft een groot probleem voor bepaalde bevolkingsgroepen. Busroutes in de buurten opheffen betekent minder OV bereikbaarheid in een tijd waarin we juist verwachten dat oudere mensen langer thuis blijven wonen. Verder al dat [onhoorbaar] voor de bereikbaarheid van al dat busvervoer draagt niet bij aan duurzaam vervoer, want de mensen worden weliswaar uit de auto gejaagd met dit plan, maar de alternatieven worden ook weggehaald. Voorzitter, de Stadspartij vraagt zich ook af wat het nut is van het vele geld dat op dit moment gestoken wordt in het realiseren van busroutes voor de Schouwburg langs, als uit deze conceptvisie al blijkt dat op relatief korte termijn de Bloemsingel wordt gezien als een mogelijke busbaan.

01:32:46

De heer Staijen: De voorgestelde oplossing voor de Oosterhamrikzone steunt mijn fractie beslist niet. Deze heeft geen enkel draagvlak bij de bewoners in het gebied en de steeds wisselende cijfers van voorspelde vervoersbewegingen, meneer Leemhuis, scheppen geen vertrouwen meer. Een busroute door smalle winkelstraten en het drukke Wielewaalplein lijkt ons onmogelijk veilig te realiseren. De samenwerkende buurtorganisaties hebben - ondersteund door studenten - een alternatief ontwikkeld: de groene Oosterhamriktracé of zoiets. Dat kan de steun van de Stadspartij wel hebben. Werkt dit nu eens echt verder uit voordat we ons weer eens vastbijten in een oplossing waar de hele lokale bevolking tegen is. Dan de Eikenlaan: dat deze veilig wordt - en de omgeving daarrond ook - is hard nodig. Dat wordt ook gedragen door vele lokale bewoners en mijn fractie. Wel denken wij nog steeds

dat ook daar het doorgaande autoverkeer niet volledig onmogelijk gemaakt moet worden. Gezien de kostenpercenten is de fietstunnel nog steeds de beste en veilige oplossing voor het fietsverkeer richting Zernike.

01:33:52

De heer Staijen: Voorzitter, veel zal uiteindelijk afhangen van de oplossingen die Rijkswaterstaat kiest. Wij hoorden hier niks op, maar er hangen nu eenmaal een hele hoop bruggen over het Starckenborghkanaal. Daar mag onze gemeente wel in mee praten, maar de uiteindelijke beslissing zal toch in Den Haag genomen worden. Dat kan nog hele grote consequenties hebben voor de plannen in deze visie. Tot slot: de boodschap in deze visie lijkt ons meer een verbod op het autobezit waarbij de lokale overheid fors ingrijpt op de keuzevrijheid van onze inwoners. De auto en de automobilist wordt blijkbaar steeds vaker en steeds meer als een vijand gezien en als boos kwaad neergezet. Tot zover.

01:34:32

Voorzitter: Dank u wel, dan heb ik - als het goed is - nog één iemand die het woord zou kunnen willen voeren en dat is de heer Haaima. Ga uw gang.

01:34:46

De heer Haaima: Dank u wel, Voorzitter. We zitten nu al anderhalf uur naar de Mobiliteitsvisie te luisteren. We hebben veel dingen gehoord die ik ook op papier staan heb, onder andere het Oosterhamriktracé. Qua woordvoering zijn wij het voor een groot stuk eens met de Socialistische Partij en willen ook graag hun woordvoering voeren. We hopen dat het gemeentebestuur met het SHC in overleg gaat over een alternatieve route voor de Oosthamrikzone. Dat lijkt een erg goed idee. En hier wou ik het bij laten.

01:35:22

Voorzitter: Dank u wel, meener Haaima. Dan zijn we toe aan de beantwoording door het College. Ga uw gang.

01:35:39

De heer Broeksma: Dank u wel, Voorzitter. Dank aan de Commissieleden voor de verschillende complimenten die aan de ambtenaren en het College gegeven zijn voor het vele werk dat hier inzet, los van het feit of u het hier mee eens bent of niet. Het is een lang proces geweest om een integrale visie op mobiliteit voor de komende tientallen jaren te produceren. Het is een visie en ik proef ook bij veel partijen steun voor de hoofdlijnen maar ook vraagtekens waar ik op zal ingaan. Het is een visie, een stip op de horizon. Je kan op verschillende manieren de kern bewoorden, maar de leefkwaliteit staat voorop. Er werd gerefereerd naar het VCP wat een knip in de geschiedenis was. We zijn anders naar de stad, het parkeren en het autoverkeer in de binnenstad gaan kijken. Nu kijken we op een andere manier naar mobiliteit. Vroeger was de ruimte die de auto en mobiliteit nodig had leidend. De restant ruimte was openbare ruimte en daar konden dan bomen en groen gerealiseerd worden. Nu kijken we naar de openbare ruimte die we hebben. Daar zijn we trots en zuinig op. We zijn de gezondste stad van Nederland. Mobiliteit moet daar inpassen.

01:37:06

De heer Broeksma: Als het gaat over leefkwaliteit, gaat dit over openbare ruimte en betekent dit dat de ruimte ook een afwegingscriterium is voor de vormen van mobiliteit die je wil stimuleren. De auto heeft wat dat betreft slechte papieren. Het staat in de

Mobiliteitsvisie: een rijdende of een stilstaande auto per persoon en kilometer, neemt de meeste ruimte in. OV, fietsers en voetgangers nemen veel minder ruimte in. De openbare ruimte en de leefkwaliteit is een belangrijk criterium in hoe we kijken naar onze stad. We vervoegen mobiliteit in die ruimte. Een aantal partijen zeggen dat er te weinig ambitie is, een aantal zeggen te veel. Dit is wensdenken en kunnen we niet realiseren. De waarheid zal ergens in het midden zijn. Als College hebben we gekeken naar een visie die realiseerbaar is. Student en Stad vindt het te weinig ambitie en had graag meer knips en een sectormodel gezien. Ruim een jaar geleden hebben we daarover gesproken: het verschil met het sectormodel VCP uit de 1977, was dat dit overnight moest gebeuren. Gezien de omvang van de stad binnen de ring - we hebben het over de hele gemeente - kunnen we ons niet veroorloven om de Mobiliteitsvisie overnight te realiseren. We hebben tientallen jaren nodig om op sommige plekken knips aan te brengen en ermee te kunnen dealen.

01:38:44

De heer Broeksma : Op andere plekken zullen we die knips nog niet [geen geluid]. We moeten van Zernike of Paddepoel proberen een leefgebied te maken. Op andere plekken gaat dit nog niet. De essentie van deze Mobiliteitsvisie is dat die uitvoerbaar is zonder dat je dat in één keer moet doen. Dit is het wezenlijk verschil met de VCP van 1977 en heeft ook met financiën te maken, waar ik straks nog even op terugkom. Ik ga een beetje thema's langsgaan. Het openbaar vervoer naar Zernike. Zernike is één van de drukste plekken van de stad. Vijfzeventigduizend mensen gaan daar per dag heen in normale tijden. Student en Stad stelde voor om daar ook een verblijfsgebied van te maken in samenspraak met de studenten die daar wonen. We doen dit al met de studentenorganisaties, de universiteit, de Hanzehogeschool en andere gebruikers van het gebied en we kijken hoe we dat gebied kunnen verfraaien. Zernike komt ook voor in de nationale vervoersvisies en programma's. Ook de minister en de staatssecretaris weten precies waar het ligt en hoe moeilijk het is om daar te komen. U vraagt naar de treinverbinding naar Zernike in combinatie met een tram. We doen daar onderzoek naar samen met de provincie.

01:40:20

De heer Broeksma : Naar aanleiding van een bevaringsonderzoek van de State is dat ook hier aan de orde geweest. We hebben u daar een brief over gestuurd. Er is een vervolgonderzoek gevraagd naar een treinverbinding. We vinden niet dat die langs de Westelijke ringweg kan lopen. Dat vinden wij ongewenst. Maar misschien wel een treinverbinding via het Noordstation [onhoorbaar]. Uw Motie wordt daar ook in betrokken: een tramverbinding en soepelere [onhoorbaar] of whatever. Een tram op rubber of in welke vorm dan ook. We stellen een ander tramtraject voor dan destijds. Niet over de Grote Markt en door de Oosterstraat, maar naar het Europapark, UMCG, het Noorderstation en dan naar Zernike. Dat staat bij het Rijk ook op de agenda.

01:41:10

Voorzitter : Meneer Koks over dit punt.

01:41:14

De heer Koks : Voorzitter, ik snap het niet helemaal. We hebben nu een paar maanden terug die provinciestudie gehad over die treinverbinding met Zernike langs de westelijke ring en

zo. In deze visie staat die tramverbinding via Oost. Komt dat bij mekaar op of is dat het één of het ander? Ik snap het hele verhaal niet.

01:41:40

De heer Broeksma : Naar aanleiding hiervan is er een onderzoek van de Provinciale Staten voor een treinverbinding via optie A en een tramverbinding. Dus twee opties: voor rails of super capaco of whatever richting Zernike.

01:41:58

Voorzitter : Ik begrijp dat dit allebei wordt onderzocht. Punt. De heer Rustebiel op dit punt?

01:42:03

De heer Rustebiel : Ja, op dit punt. Ik was benieuwd op welke agenda het bij het Rijk het staat en wat de status daarvan is?

01:42:13

De heer Broeksma : Het gaat over de contourennota OV 2040. Ook de Lelylijn staat daarin. Dat is niet lang geleden vastgesteld. Elektrische auto's: krijgen die voorrang bij een parkeervergunning? Wat we willen is het vergroenen van de mobiliteit. Ook de elektrische auto is een groene fossiele auto, maar neemt wel plek in. Het gaat dus ook over het parkeren daarvan en neemt die ruimte in, maar we willen dit wel stimuleren. Het zal echt niet zo zijn dat er alleen maar elektrische auto's geparkeerd kunnen zijn. Maar we willen wel meer laadpalen te plaatsen. Op het moment dat je gaat voor een nieuwe wagen, willen we niet dat de afwezigheid van die laadpalen je keuze beïnvloedt.

01:43:31

Voorzitter : De heer Brandsema.

01:43:40

De heer Brandsema : Even voor mijn helderheid: zegt het College nu dat zoals het in de Mobiliteitsvisie staat, het zo blijft staan? Al dat zo is, zegt het College daarmee ook dat het amendement wat de raad vorig jaar heeft vastgesteld anders is? Hierin werd gezegd dat elektrisch en emissieloos niet voorrang krijgt op fossiele auto's.

01:44:08

De heer Broeksma : Dit gaat over een visie tot 2040 en de elektrische auto gaat een andere plek krijgen in onze maatschappij dan tot nu toe. Er zal een verbod komen op nieuwe fossiele auto's in de komende twintig jaar. Om daarop vooruit te preluderen, is dat zo. Uw amendement ging over de concrete situatie van het parkeren is. Dat staat niet in de parkeervisie en niet in het parkeerbeleidsplan zoals dat werd vastgesteld.

01:44:34

Voorzitter : Meneer Brandsema kort.

01:44:36

De heer Brandsema : Dank, Voorzitter. Het klopt wat de wethouder aangeeft over de komende jaren en landelijk beleid als het gaat om wat voor type auto niet meer verkocht mogen worden, of juist wel. Maar als dat soort dingen al landelijk op den duur realiteit gaat worden, dan is het toch niet per se nodig om nu in de Mobiliteitsvisie al dit soort standpunten in te nemen. Dan gaat het van nature vanzelf al wel.

01:44:59

De heer Broeksma : We willen ook bewoners niet de mogelijkheid ontnemen: ongeveer tweederde van de bewoners heeft geen mogelijkheid om bij eigen huis op te laden. Ze zijn afhankelijk van laadpalen. We willen ook die laadpalen uitrollen. Op het moment dat je een elektrische auto koopt, er er is geen laadpaal in je buurt kan je die aanvragen. Die wordt dan ook relatief snel geïnstalleerd. U heeft onlangs daartoe het verkeersbesluit genomen. Dat is wat we willen en spreken we uit in de visie. Ik hoor u zeggen om dit nog wat helderder te maken in de Mobiliteitsvisie en in de versie van oktober zullen we dat ook doen.

01:45:43

Voorzitter : U vervolgt uw verhaal.

01:45:48

De heer Broeksma : De Partij van de Arbeid vraagt naar de heldere ontwerpprincipes over de veiligheid en de leidraad van de openbare ruimte. We zijn bezig een concept en leidraad voor de openbare ruimte te ontwikkelen. Hoe ontwerp je nu een straat waar meerdere verkeersstromen van auto's, snelle en langzame fietsers en voetgangers samenkomen? Hoe creëer je veiligheid en groen? Die leidraad komt er na de zomer. Een aantal partijen vragen ook naar de relatie met de rest van de wereld. De verstedelijkingsagenda en de Nedersaksen- en Lelylijn worden genoemd. We wijden daar niet veel woorden aan. De Nedersaksenlijn staat er helemaal niet in. U kent onze inzet op het Deltaplan en de vier Noordelijke provincies inclusief Flevoland. Het Deltaplan heeft een integrale kijk op de verstedelijking en de werkgelegenheid. Ook mobiliteit, zoals de Nedersaksen- en Lelylijn horen daarbij. We wilden dat bij het Rijk in het voetlicht brengen en publicitair is dit uitstekend gelukt. We zullen er wat meer woorden aan wijden in de Mobiliteitsvisie. Ook de Nedersaksenlijn komt erin, in het Deltaplan staat dit al en het kost geen elke moeite om dit ook hierin op te nemen.

01:47:35

De heer Broeksma : De Siersteenlaan: is een weg waar je met een buslijn zo snel mogelijk uit de stad wil en moet een vijftig kilometer weg zijn. Is ook passend bij de inrichting bij de inrichting van de straten, met twee aparte rijstroken. Doordat het een busroute is, kan je ook niet inhalen. We vinden de snelheid op de Sierstaanlaan passend bij de visie die we hebben en de weg is daarop ingericht. Via inprikkers dooft het uit naar dertig kilometer. De volledige aansluiting met de Iepenlaan: een aantal partijen hebben daar iets over gezegd. Ik wil dit ook koppelen aan de experimenten. Dit gaat ook over de knip op de Eikenlaan. Die volledige aansluiting op de Iepenlaan is niet vanaf het begin nodig. De heer Leemhuis gaf het ook aan: als je vanuit de Iepenlaan naar rechts gaat, en je wil naar de westelijke ringweg, kan je bij de [onhoorbaar]weg een rondje maken en kan je de andere kant weer op. Dit is een omweg van tweehonderd meter.

01:48:57

De heer Broeksma : In het model is dit ook doorgerekend met de volledige aansluiting. Je kan het ene doen en het andere niet laten. De volledige aansluiting die er was en ten koste ging van boven, is volledig opgeheven. Ik kan niet precies zien wat voor effect dit heeft. Als het gaat over de druk op de Iepenlaan en dit heeft met de knip op de Eikenlaan te maken: er zijn vijftienduizend auto's op het punt waar je de Noordelijke ringweg op rijdt. Het blijkt uit het schema dat dit heel snel uitdooft. Op het eind van de Iepenlaan is het vele malen minder

dan die vijftienduizend, want die rijden niet van die Iepenlaan naar de Eikenlaan op de Asingastraat. Het is wijkverkeer wat gebruik maakt van die aansluiting. De Iepenlaan past bij die visie.

01:49:59

Voorzitter : Meneer Koks.

01:50:00

De heer Koks : Voorzitter, ik kan me dat dus niet voorstellen. Vijftienduizend auto's per uur daar op dat stukje Iepenlaan. Ik fiets daar regelmatig.

01:50:09

De heer Broeksma : Per etmaal. Als ik uur zei, dan bedoelde ik etmaal.

01:50:15

De heer Koks : Dat is nog veel. Ik wil weten of dit per etmaal is of per uur, want dat scheelt.

01:50:30

De heer Broeksma : Als u daar meer duidelijkheid over wil, kan u dat krijgen. s

01:50:34

Voorzitter : De wethouder vervolgt zijn betoog.

01:50:43

De heer Broeksma : Het strekken van de buslijnen, staat genoemd als thema, maar er valt niet zo heel veel te strekken. Het is erg beperkt. De buslijnen die in het verleden zijn gestrekt, hebben geleid tot meer gebruik van het openbaar vervoer. Dat betekent op het moment dat buslijnen niet gestrekt worden, een aantal inwoners niet met de bus gaan want dat meandert veel te veel door de wijk en duurt te lang. Dus zij kiezen voor andere oplossingen. Op het moment dat de buslijnen gestrekt worden, ben je ook vlotjes op het hoofdstation en kan je met de trein verder. In een vervolgstuk gaan we nog verder in op het verstrekken van de buslijnen. Er wordt ook gesproken over de fijnmazigheid? Hoe kom ik dan bij die bushalte als die wat verder weg is? Er zijn een aantal buurtinitiatieven die dat ondersteunen. We zullen dit ook met wethouder Jongman bespreken om te kijken wat daar de oplossingen zijn. Soms kan het voor de gemeente ook een besparing leveren op de Wmo-gelden op het moment dat je dit soort initiatieven ondersteunt. Ik ben het met u eens dat op het moment die buslijnen gestrekt worden, dit voor mekaar moet zijn. Nu is het nog wat vrijwilligerswerk. Wat gebeurt er als het initiatief er niet is? We proberen dat wel te stimuleren daar waar nodig.

01:52:08

De heer Broeksma : Er is ook gevraagd naar de bussen op de Diepenring. De bussen blijven daar rijden. De investeringen die we nu doen, zijn terecht en goed. De dikkere lijnen schuiven wat naar de Oostersingel op, omdat de Diepenring daar niet geschikt voor is. We maken aan UMCG Noord een prachtig busstation. Er is gevraagd naar de westflank en we zullen wat meer ingaan op de ontwikkelingen die daar gaande zijn qua woningbouw. We gaan niet in op de Suikerzijde, maar het is misschien wel goed om in de definitieve versie dit wel te doen. Er is gevraagd naar financiering: kunnen we het allemaal wel betalen of is het niet allemaal te ambitieus? Dit is een visie en geen uitvoeringsprogramma. We gaan daaraan werken. Het is niet zo dat we alles in één keer moeten doen. We hebben niet in één keer

één miljard nodig. Je moet eerst weten wat je wil. Financiers kunnen de provincie zijn, de eigen gemeente, regio Groningen-Asse, het Rijk. Je kan niet eerst komen met een verhaal over Zernike, dan over de tram en dan over Paddepoel. Er moet een samenhang zijn tussen mobiliteit, openbaar vervoer, auto's en de fietsers. Je moet een geïntegreerde visie hebben en die ligt hier voor u. Dit heeft allerlei betekenissen. Je gaat bij de provincie, het Rijk, de regio Groningen-Asse met een verhaal dat hout snijdt en niet verzonnen is. Wat integraal kijkt naar de mobiliteit van Groningen en naar het verband met het landelijke en internationale netwerk. We gaan ook de lijn Amsterdam-Groningen-Bremen-Hamburg doen.

01:54:21

Voorzitter : Mevrouw Jacobs.

01:54:22

Mevrouw Jacobs-Setz: Dit sluit voor een deel aan bij de problemen die ik hierbij heb. U gaf in het begin aan dat we misschien niet alles kunnen realiseren. Ik worstel met het verhaal versus het grote dromenboek. Als je hier 'ja' tegen zegt, waar zeg je dan ja tegen? Ik zoek naar een clustering: dit houdt verband met dat. Misschien is het niet allemaal te realiseren, misschien is het te ambitieus in de tijd. Hoe gaan we het dan wel wegzetten in de tijd? Waar vindt u dat de hoogste prioriteit moet liggen? Waar wordt er minder prioriteit neergelegd? Wat hoopt u van de totale plan dan dan binnen vijf-tien-vijftien of twintig jaar klaar te hebben? Want dit heeft een doorlooptijd van twintig jaar.

01:55:23

Voorzitter : Deze vraag is ook al eens eerder voorbijgekomen in de eerste sessies, maar een kort antwoord graag hoe de wethouder.

01:55:30

De heer Broeksma : Over twintig jaar hopen we alles gerealiseerd te hebben. Tot die tijd zullen we kleine en grote stappen kunnen zetten. Elke stap zal leiden naar deze stip op de horizon. Misschien zal die stip op de horizon over tien jaar net op een andere plek zitten, omdat we dan meer weten. Er is nog geen uitvoeringsprogramma omdat je eerst moet weten wat je wil, anders is er ook geen zicht op financiering. In het uitvoeringsprogramma is het belangrijk om te dingen te zetten die verstandig zijn en welke kansen zich aandienen. Daar komen we volgend jaar op terug;

01:56:03

Voorzitter : De heer Ubbens en meneer Koks maar dan daarmee dit punt afronden. Meneer Ubbens.

01:56:10

De heer Ubbens : Bedankt, Voorzitter. De wethouder gaf net aan dat je met een visie naar allerlei partijen moet gaan die mee kunnen financieren. Ik kan me dit voorstellen als het gaat om grootschalige infrastructuur of over een spoorlijn. Maar als het puur gaat over straten die we in Groningen heel veel hebben en we anders gaan inrichten, hoe groot schat u de kans in dat we daar ook grote budgetten voor krijgen vanuit de landelijke overheid? Daar zie ik vooral veel bezwaar tegen. Dat voor die ambitie de komende jaren geen geld-

01:56:47

Voorzitter : Helder. Meneer Koks.

01:56:48

De heer Ubbens : - om een oude straat te gaan inrichten.

01:56:51

Voorzitter : Meneer Koks.

01:56:52

De heer Koks : Het uitvoeringsprogramma lijkt mij helder. Maar dit is een samenhangend verhaal: al die maatregelen hangen met elkaar samen. Hoe weet u in de uitvoering welk onderdeel effect heeft op het andere? Dat lijkt me heel gecompliceerd. Je weet niet wat je wanneer gefinancierd gaat krijgen? En of je het gefinancierd krijgt.

01:57:13

Voorzitter : De wethouder.

01:57:16

De heer Broeksma : Dat laatste klopt. Voor de grote thema's zoals een treinverbinding naar Zernike, zullen we naar het Rijk moeten kijken of naar de provincie om dat te regelen. De knip op de Stationsweg. Soms verdwijnen er bussen bij het station en gaat dit naar de zuidkant van het station en dit betekent dat er ruimte komt aan de voorkant van het station om daar iets aan te pakken. Soms kan je combinaties maken. Maar als je niet weet wat je wil, betekent dit dat als een kans zich voordoet, je niet weet of je die kans kan grijpen omdat je geen visie hebt. Nu ligt die visie er, en als er kansen zich voordoen om zaken aan te pakken, waarvan de middelen al in onze eigen uitvoeringsprogramma's liggen of bij andere overheden gezocht moeten worden, zullen we dit aanpakken.

01:58:15

Voorzitter : U doet de resterende punten.

01:58:21

De heer Broeksma : Sommige partijen zeggen te veel ambitie en andere te weinig. GroenLinks zegt dat de ambitie fietsen wat meer had gemogen. We nemen afscheid van de autologica. Op het moment dat je de openbare ruimte inricht, moet niet de breedte van een auto of autoweg leidend zijn, maar moet de leefkwaliteit het vertrekpunt zijn. Op het moment dat je de auto minder ruimte geeft, geef je het OV, de fietsers en de voetgangers meer ruimte. De ambitie voor fietsen hadden we beter kunnen articuleren. We hebben ook een fietsambitie tot 2025 die we uitvoeren. Er komt een fietsstraat op de Korreweg. De Fietsersbond heeft ook hun visie met ons gedeeld. We zullen kijken of we daar in de definitieve visie wat meer woorden aan kunnen wijden. Ik moet even mijn losse aantekeningen langs om te kijken of ik al de vragen heb beantwoord.

01:59:41

Voorzitter : Het Oosterhamriktracé. Wordt daar nog aan doorgewerkt? Worden daar nog cijfers extra voor aangeleverd?

01:59:52

De heer Broeksma : Oosterhamriktracé en de zone. Waarom is die er? Waarom zijn er bussen door de Vinkenstraat? Wat betekent dat allemaal? Kan de visie ook werken zonder Oosterhamrikverbinding? Levert dit minder verkeer elders op? U vraagt naar een detailniveau van het model. Wat merken de burgers ervan op straatniveau in de buurt? Wat

zie je? Nu is het nog abstract. Laat ook de effecten van die knip zien in het systeem. Leg de noodzaak van die Oosterhamrikverbinding uit. Zoals in 2018 is bedacht is dit een vijftig kilometer verbinding van de ring naar het UMCG. De maatregelen die we op het hoger ambitieniveau doen, zijn niet nodig maar betekenen wel wat voor het bewonersparkeren, en een extra knip op allerlei plekken. Dat betekent dat er echt iets gaat veranderen in het maatregelenpakket. U heeft een aantal concrete vragen gesteld en ik zeg u toe dat we daarop terugkomen. U heeft behoefte aan een nadere duiding. De Oosterhamriktracé van 2018 is niet nodig. Een element uit de visie is het intrawijkverkeer, we willen echt dat er minder autokilometers gemaakt worden. Dat blijkt ook uit die maatregelen. U ziet ook dat er ondanks de stijging van het aantal inwoners en auto's er minder autokilometers binnen de ring gemaakt zullen worden.

02:01:58

De heer Broeksma : Dat heeft te maken met de knips en het voorkomen van intrawijkverkeer. Dat betekent dat deze wijk tussen [onhoorbaar]weg en Damsterdiep een eigen aansluiting verdient op die ringweg want hier wonen mensen die nu door de Heimanslaan, de Zaagmuldersweg enzovoort, hun weg vervolgen door andere wijken. Daar wonen burgers die te maken zullen hebben met de maatregelen 'niet meer auto's voor de deur'. De mensen uit het Oosterhamrikgebied zullen moeten af kunnen stromen naar die ringweg. Dat is een elementen uit de visie: de ringweg wordt de verdeelmachine voor het verkeer. Het is de bedoeling om het verkeer te ontmoedigen en de knip op de Eikenlaan is daar ook een voorbeeld van.

02:02:49

Voorzitter : De heer Koks heeft daar nog een nadere vraag voer.

02:02:56

De heer Koks : Ik hoor dat u zegt dat een nadere toelichting/uitwerking volgt in de definitieve versie. Betekent dit ook dat u een nadere toelichting op de bewonersvariant geeft en dat onze suggestie om een knip aan te brengen op de Kapteynlaan Oosterhamrikkade daar ook in meegenomen wordt?

02:03:16

De heer Broeksma : Beide dingen, ja. Er werd gevraagd naar de rol van het Rijk.

02:03:26

Voorzitter : De heer Rustebiel nog op het vorige punt, neem ik aan.

02:03:30

De heer Rustebiel : Over de Oosterhamrikzone: ik sluit me aan bij de partijen zijn die zeggen dat we die cijfers moeten hebben en een betere onderbouwing van de Oosterhamrikzone. Maar mijn vraag was: kan er ook inzichtelijk worden gemaakt als we dit niet doen? Hoe ziet onze visie en ons verkeersysteem er dan uit?

02:03:51

De heer Broeksma : Al deze vragen worden behandeld

02:03:56

Voorzitter : Zijn die cijfereffecten alleen bedoeld voor het Oosterhamrikgebied of voor de

hele breedte van de stad? Misschien moet dat ook even helder worden gemaakt of die vraag ook kan worden toegezegd. De berekening van de verkeerseffecten.

02:04:16

De heer Koks : Mijn vraag gaat over het Oosterhamriktracé, maar het gaat ook over de effecten op de Eikenlaan. Wat gebeurt daar allemaal in de plussen en minnen in de verschillende straten in de buurt?

02:04:26

De heer Broeksma : We zullen dat zo zorgvuldig mogelijk doen. We zullen het voorstel zo maken dat u een heldere afweging kunt maken.

02:04:34

De heer Koks : Bijvoorbeeld als die spoorweg bij de IJzerweg dichtgaat, wat effect heeft dat dan op de omliggende buurten?

02:04:44

De heer Broeksma : Nog anderhalve minuut. Wat doet het Rijk voor duurzaamheid?

02:04:50

Voorzitter : Zo wil ik u nu ook weer niet opjagen, maar misschien dat we ook zometeen kunnen kijken of er nog vragen overgebleven zijn. Dat maakt het u wat makkelijker.

02:04:58

De heer Broeksma : We zijn bij het het Rijksprogramma MIRT aangesloten, en kijken we naar veilige, slimme, duurzame mobiliteit, smart mobility, enzovoort. Het Klimaatakkoord is natuurlijk gesloten. Het Rijk stelt eisen aan NS. Er is het mobiliteitsprogramma van de provincie waar we op aangehaakt zijn. We doen dit niet per se in provinciaal verband, want niet alleen de mensen uit de provincie Groningen komen naar de gemeente Groningen. We doen dat in RGA- en in landelijk verband. We zitten bij het Rijk aan tafel en in MIRT-overleggen proberen we die duurzaamheidsslag zo goed mogelijk in het voetlicht te brengen.

02:05:45

Voorzitter : De heer van Nijenhuis heeft nog een vraag.

02:05:54

De heer van Nijenhuis : De heer Ubbens van het CDA geeft ook aan: "Ik zie niet dat er binnen de huidige systematiek middelen zijn om dingen te doen die we nu belangrijk vinden". Binnen de MIRT richt het zich ook erg op de knelpunten die er zijn. Dus er is steeds geld van het Rijk om knelpunten oplossen. Wat we hier nu juist doen is knelpunten voorkomen en investeren in verandering van mobiliteit en verduurzaming van mobiliteit. Ik zou willen dat het Rijk daar een agenda op organiseert en ontwikkeld en daar gelden voor vrijmaakt. Ik zou het fijn vinden als vanuit Noord-Nederland daar ook een oproep wordt gedaan.

02:06:29

De heer Broeksma : U wijst naar de systematiek en er worden pas gelden beschikbaar gesteld als er problemen ontstaan. Noord-Nederland komt daar ondermaats van af, omdat de meeste problemen zich in de randstad voordoen. Er wordt een extra weg aangelegd en vervolgens ontstaan daar weer nieuwe problemen. Dit is helder op het netvlies bij het

ministerie. In noordelijk verband, bij het Deltaplan, in de OV-visie en bij de MIRT-overleggen vragen we daar steeds aandacht voor. We trekken daar gezamenlijk in op met de provincie. De VVD zegt dat we grotere problemen hebben en moeten we dit nu wel oplossen? Lossen we niet een probleem op wat ontstaan is? U erkent het probleem wat ontstaat en dat is er al en zal in 2040 nog veel groter zijn. Als we niets doen, stroomt het hier vol. Dat sluit aan op uw opmerking over keuzevrijheid. Ergens staat in de Mobiliteitsvisie dat er elke dag driehonderd zestigduizend mensen in en uit de stad gaan, dus evenveel vervoersbewegingen. Als iedereen de keuzevrijheid zou nemen om met de auto te komen, zou dat niet passen. Dus de mensen die de keuze hebben om met de auto te gaan, kunnen we dat in feite alleen maar doen omdat heel veel andere mensen de keuze maken om met het openbaar vervoer of met de fiets te gaan.

02:08:07

De heer Broeksma : Het is geen recht maar een gunst gegund door de mensen die niet met de auto gaan. Honderdtachtigduizend auto's in de stad kan niet meer. Parkeren op de Grote Markt en op de Vismarkt gaat niet meer. Auto's passen hier niet. De keuzevrijheid is beperkt. U zegt dat de automobilist de keuze moet kunnen maken om met de auto te gaan, maar niet iedereen kan voor die auto kiezen want dan staat het hier vol. Dat is ook een opmerking richting de Stadspartij. Op het moment dat steeds meer mensen gebruik gaan maken van het OV, gaan fietsen of gaan wandelen naar hun werk of naar de binnenstad, komen er minder auto's op de weg te staan. Voor hen die gebruik moeten maken van de auto, gaat de bereikbaarheid erop vooruit. Misschien niet via de kortste weg, maar er zullen minder auto's op de weg zijn. Als auto's dertig kilometer per uur rijden, is er een betere benutting van de weg omdat de afstand tot je voorligger minder ver hoeft te zijn.

02:09:10

De heer Broeksma : Je krijgt een betere benutting van de weg, minder auto's op de weg. En dat betekent dat de auto's die op de weg rijden, overal kunnen komen. De bereikbaarheid blijft gegarandeerd, niet per se via de snelste weg maar wel via een comfortabeler weg dan nu het geval is en wat zeker in de toekomst zal zijn, als we deze maatregelen niet zouden nemen. Het aantal autokilometers binnen de ring neemt af, en niet toe. Hier en daar eens voor een individueel geval: als je aan de ene kant van de knip woont, zul je naar de andere kant van de knip moeten rijden. Maar grosso modo neemt het aantal kilometers af. Ook voor zij die afhankelijk zijn van die auto, is dit een Mobiliteitsvisie die hen in staat stelt om dit te doen. Ze komen niet in de files te staan.

02:10:07

Voorzitter : Dit is een mooi punt om eens even te kijken of er nog dringende vragen zijn blijven liggen die nog niet beantwoord zijn.

02:10:23

De heer Broeksma : Nog twee thema's. In de enquête stonden positief geformuleerde stellingen in relatie tot de Mobiliteitsvisie. Als je dit een slecht idee vindt, dan zeg je 'nee'. Die vrijheid was er en u krijgt de uitkomsten nog van die enquête voor de zomer. U vraagt naar de rondwegen aan Ten Post en Ten Boer, de Oost-Westverbinding in Haren. Dat wordt allemaal genoemd in de bijlage van de visie. Tot zover, Voorzitter.

02:11:02

Voorzitter : Dank u wel. Ik kijk even rond naar de leden van de raad of er nog dringende vragen zijn. Meneer Koks.

02:11:16

De heer Koks : Voorzitter, verschillende fracties hebben ook zorgen geuit over het openbaar vervoer, de bereikbaarheid in en tussen wijken. Kan dit in de uiteindelijke versie van uw Mobiliteitsvisie concreter worden uitgewerkt? Hoe ziet u die bereikbaarheid diep in de wijken voor mensen die slecht ter been zijn? Het is wel jammer dat die OV-visie van de provincie niet beschikbaar is. Ik had in eerste instantie begrepen dat die in oktober ook al beschikbaar zou zijn, maar ik begrijp dat die pas in 2022 komt. Is daar nog op de één of andere manier een mouw aan te passen zodat voor de raad duidelijk is wat de samenhang is tussen wat de provincie bedacht heeft en dat wat wij hier lopen te bedenken?

02:12:07

Voorzitter : De wethouder.

02:12:08

De heer Broeksma : Er zijn natuurlijk meer gemeenten bezig met de Mobiliteitsvisie en dat is een ingewikkeld proces om dat gelijktijdig met de provinciale visie te houden. Uit de gesprekken met de provincie over hun Mobiliteitsvisie, kunnen we vaststellen dat het goed bij elkaar past. Ik heb niet in mijn hoofd zitten wat de timing is van de provinciale Mobiliteitsvisie. Maar onze gemeentelijke Mobiliteitsvisie is ook input voor de provinciale Mobiliteitsvisie. Dat moet gelijk opgaan. Ook zullen we verder op die fijnmazigheid ingaan en we zullen dat even neerschrijven.

02:12:50

Voorzitter : Zijn er nog andere raadsleden die nog opmerkingen willen maken of iets willen vragen? Zo niet, dan zijn we nu toe aan de slotvraag van zo'n bijeenkomst. Dit is een brief. Meneer Koks toch nog één vraag.

02:13:14

De heer Koks : We hebben ook nog een Begeleidingscommissie vanuit de raad over het mobiliteitsonderwerp waar diverse mensen in zitten, is het een goed idee om die Commissie nog een keertje bij elkaar te halen voor vakantie om te kijken wat de raad nodig heeft om de besluitvorming rondom dit onderwerp goed af te ronden?

02:13:42

Voorzitter : Ik weet niet wat de leden van die Commissie daarvan vinden. Ik weet even niet wie dat zijn. De heer van Niejenhuis.

02:13:54

De heer van Niejenhuis : Ik wil mij wel identificeren als lid van die Commissie. Ik vind het wel op zich een goed voorstel, maar ik ben ook wel benieuwd wat de rest van de aanwezigen erover denkt.

02:14:15

De heer Rustebiel : Dat lijkt mij prima. Een goed idee.

02:14:22

Voorzitter : Goed. Dan blijft de slotvraag. Het is niet een besluitvormingspunt voor de raad.

Het is een brief, dus hier kunnen we het bij laten en dan het najaar afwachten tenzij er fracties zijn die vinden dat dit proces toch inderdaad met een Motie Vreemd moet worden begeleid. Ik kijk even rond of daar behoefte aan is, zeker nu ook de Commissie heeft afgesproken om nog eens nader te kijken. De heer Koks.

02:14:48

De heer Koks : Het is nog niet helemaal zeker. De wethouder heeft een aantal toezeggingen gedaan op onze zorgen. Dus ik moet er nog even over nadenken.

02:14:54

Voorzitter : Op welk punt zou dat dan denkbaar zijn? Oosterhamrikzone zeker. Dat heb ik goed geraden. Zo spoedig mogelijk laten weten, lijkt mij, want we hebben volgende week raad.

02:15:07

De heer Leemhuis: Het staat natuurlijk iedere fractie vrij om iets te willen agenderen. Ik heb wel de indruk dat juist op de belangrijke punten toezeggingen zijn gedaan. Wat mijn fractie betreft, kunnen we het gestand doen van die toezeggingen afwachten.

02:15:22

Voorzitter : Misschien willen sommige fracties articuleren hoe zij ertegenaan kijken.

02:15:27

De heer Leemhuis: Daarom zei ik dat het iedereen vrij staat, maar ik geef de inkleuring van mijn fractie.

02:15:33

Voorzitter : Maar de voorbereiding van de raad moet ook op goede manier gebeuren. Dus het zou mooi zijn als de SP dan ook even heel snel de komende dagen dat duidelijk maakt dat dat eraan zit te komen. Fijn. Dank u wel. Als er verder niemand een opmerking heeft, sluiten we weliswaar tien minuten te laat, maar toch deze bijeenkomst en dank ik u allemaal voor uw inbreng. Ik zie graag uit naar een volgende keer.