

Voorzitter: D. Brandenburg (SP)

Namens de raad: B. Leemhuis (GroenLinks), R. Pestman (PvdA), A. Poelstra (D66), W. Pechler (PvdD), H. Moerkerk (Stadspartij 100%), H. de Waard (SP), T. Havinga (VVD), K. de Groot (S&S), H.P. Ubbens (CDA), L. van der Laan (PvhN), D. Ram (PVV)

Namens het college: P. Broeksma (wethouder)

Namens de griffie: S. van Erp

Doorwaadbare Stad

00:14:30

Voorzitter: Het is precies zeven uur, dus we beginnen met deze meningsvormende sessie over het raadsvoorstel Doorwaadbare Stad. Welkom, allen. Welkom ook aan de mensen op de publieke tribune en de mensen die thuis live deze stream meekijken. Even wat spelregels voor straks. Ik ga uit van een spreektijd van ongeveer vier minuten per fractie. We hebben ruim de tijd, dus ik denk dat dat helemaal goed gaat komen. Er heeft zich over het onderwerp één inspreker gemeld, de heer Nienhuis van de verkeersgroep De Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan. Ik begrijp dat hij ook iets heeft uitgedeeld wat inmiddels iedereen heeft ontvangen. Van harte welkom. Ik geef meteen de heer Nienhuis het woord. U mag bij de microfoon bij die 'pisbak' komen staan. U heeft drie minuten de tijd, en daarna zijn er mogelijkheden voor raadsleden om vragen te stellen. U kunt op het knopje duwen. Gaat uw gang.

00:15:35

De heer Nienhuis (inspreker): Dank u wel. Dank voor de mogelijkheid om mijn stem kenbaar te maken. Ik spreek namens de verkeersgroep De Savornin Lohmanlaan/Goeman Borgesiuslaan. Ik vraag opnieuw aandacht voor de verkeerssituatie in Helpman. Helpman heeft heel veel last van sluipverkeer, en dat is ontstaan sinds het sluiten van de op- en afritten bij het Sterrebos en het Winschoterdiep en het instellen van eenrichtingsverkeer in de Helper Brink. U heeft een kaartje voor u waar u dat kunt zien, aan twee zijden bedrukt. Aan de achterzijde ziet u de kaart die ik hier tien jaar geleden ook heb laten zien. Het sluipverkeer wordt ook versterkt door aanleg van de Helperzoomtunnel.

00:16:19

De heer Nienhuis (inspreker): De raad heeft erkend in een motie die in 2013 is aangenomen dat er een risico bestaat dat met name de Helperzoomtunnel sluipverkeer aanwakkert, en heeft onderzoek gevraagd wanneer dat het geval is. De Helperzoomtunnel ligt er nu meer dan twee jaar. Het is overduidelijk dat er heel veel sluipverkeer is. Wij vinden dan ook dat de raad eraan gehouden is om het bestuur erop aan te wijzen dat er passende maatregelen genomen moeten worden. Nu geeft de Doorwaadbare Stad daar een aanleiding voor. Daar staat namelijk dat interwijkverkeer niet via de wijken moet worden afgewikkeld, maar via de ring. Dat juichen we natuurlijk van harte toe.

00:17:07

De heer Nienhuis (inspreker): Voor Helpman gaat dat niet vanzelf, want door het verdwijnen van op- en afritten - dat is permanent en niet alleen ten tijde van de aanleg van de ring, om het even heel duidelijk te maken - is het heel moeilijk geworden om de ring te bereiken.

Door de tunnel is de route door woonwijk wel heel erg aantrekkelijk geworden. De Doorwaadbare Stad geeft de mogelijkheid om de Goeman Borgesiuslaan om te vormen tot een 30 kilometerweg. Het is nu nog onduidelijk wat daarin staat, maar wij willen de raad vragen om erop toe te zien dat het ook daadwerkelijk gebeurt. Het is een no-regret maatregel. Die maatregel heeft altijd nut, wat er daarna ook gebeurt. Daarom vragen wij de raad om dit in de visievorming en meningsvorming Doorwaadbare Stad als uitdrukkelijk uitgangspunt mee te nemen, de wethouder eraan te houden dat de onduidelijkheid die er bestaat over 30 of 50 kilometer per uur voor de Goeman Borgesiuslaan daarin wordt weggenomen, en dat het duidelijk een 30 kilometer per uur straat wordt. Ik fiets er elke dag. Ik zie hoe gevaarlijk het is voor schoolkinderen. Ik merk hoeveel geluidsoverlast het de straat oplevert. Dit kan niet in een woonwijk. Dank u wel.

00:18:32

Voorzitter: Dank u wel. Ik zie dat er nog raadsleden zijn die een vraag willen stellen, dus u kunt nog heel even blijven staan. Ik ga naar de heer Leemhuis.

00:18:41

De heer Leemhuis: Dank u wel, voorzitter. Ik zie hier staan dat ik momenteel aan het spreken ben, dat had ik nog niet eerder gezien. Dank voor de inspraak. We hebben elkaar al een keer eerder telefonisch gesproken. Ik wil hier ook de vraag stellen: is het niet zo dat bij het vaststellen van de plannen voor de zuidelijke ringweg juist expliciet gezegd is dat de Goeman Borgesiuslaan in het oostelijke deel van Helpman de rol gaat spelen van 50 kilometerweg, waarbij ook het verkeer van 1.500 naar 3.500 auto's per dag zou gaan? De vraag die daaraan gekoppeld is: is het niet zo dat dit juist gebeurt omdat het onderdeel van het plan was? Vraag twee, is het niet zo dat we pas als de zuidelijke ringweg af is echt weten hoe alles bij elkaar gaat functioneren?

00:19:34

De heer Nienhuis (inspreker): Sterker nog, in stukken van Rijkswaterstaat wordt gesproken over de mini-Zuidtangent voor de Goeman Borgesiuslaan. Dat hebben wij gezien en dat deed ons pijn, laat ik het zo maar zeggen. Een Zuidtangent door een woonwijk. Wie bedenkt dat? Raadsleden hebben daar allemaal kennis van kunnen nemen destijds. Tien jaar geleden stond ik hier ook al. Het kaartje dat ik u heb laten zien voorspelde de situatie al tien jaar geleden. Als dat de situatie was die ook de raad voorstaat als de situatie waar we naartoe moeten-- Het zij dan zo, maar dan ben ik wel diep teleurgesteld.

00:20:21

De heer Nienhuis (inspreker): Dan de tweede vraag die u stelt over dat u wilt wachten tot de zuidelijke ringweg klaar is. Als u zich erin verdiept waar het verkeer vandaan komt-- Ik hoor dat verhaal steeds vaker. De modellen die de gemeente ons zelf heeft verstrekt over de verkeersstromen, slechts een fractie is afkomstig van de A28 Van Ketwich Verschuurlaan. Het overgrote deel bevindt zich al op de Verlengde Hereweg, en als het verkeer op de Verlengde Hereweg zit is de route door de woonwijk wel heel erg aantrekkelijk geworden vergeleken met een omweg die gemaakt moet worden om via de ring toch het bedrijventerrein te bereiken.

00:21:03

Voorzitter: We hebben nog een tweetal vragen uit de raad. Ik verzoek u wel om die enigszins

kort te houden, anders ga ik dat straks van uw spreektijd aftrekken. Dat kan natuurlijk ook. Ik ga eerst naar mevrouw Pestman en daarna naar de heer Van der Laan.

00:21:15

Mevrouw Pestman: Dank u, voorzitter. Ik ben één van die mensen die bijna dagelijks door uw wijk heen komt. Ik ben heel blij met de aanleg van het tunneltje en ik zie mijzelf ook niet als sluipverkeer. Het is gewoon zo dat als je van de voormalige gemeente Ten Boer naar de voormalige gemeente Haren wilt, dat dit de meest voor de hand liggende route is. Dat is de ene kant van de zaak. Ik kan me voorstellen dat u zegt: "Dit is veel te veel." Ik heb begrepen uit het plan dat de Helperzoom wordt aangepakt en dat ook de Goeman Borgesiuslaan op termijn wordt aangepakt. Dan zal het probleem zich waarschijnlijk wel weer gaan verplaatsen want, zoals u zegt, al die berekeningen die gemaakt zijn kloppen niet. Dat is waar ik mij ook zorgen over maak als ik deze plannen lees. Waar gaat het verkeer straks heen? De Hereweg is 's morgens hartstikke druk.

00:22:03

Voorzitter: Kunt u wel tot een vraag komen?

00:22:06

Mevrouw Pestman: Ja. Waar gaat dit verkeer straks langs? Als je niet mee via de Helperzoom kunt, dan gaat het nog veel meer via het tunneltje. Als je dat onmogelijk maakt, zullen ze waarschijnlijk via de ringweg gaan. Wat gebeurt er straks op die ringweg? Hoe goed zijn deze plannen doordacht? Dat is mijn vraag, en daarbij sluit ik aan bij de heer Nienhuis.

00:22:24

Voorzitter: De bedoeling hiervan is om verduidelijkende vragen aan de inspreker te stellen. Maar wellicht wilt u reageren.

00:22:30

De heer Nienhuis (inspreker): Als u de vraag stelt hoe goed deze plannen zijn doordacht, dan heb ik mijn oprechte twijfels. Het verkeer wordt vanaf de ring de wijk in gedwongen, in plaats van, wat ik ook aanneem wat de meeste partijen hier vinden, dat het verkeer de wijk uit moet en naar de ring. Zo staat het ook in Doorwaadbare Stad. Het interwijkverkeer - en Ten Boer en Haren horen daar mijns inziens heel erg duidelijk bij - hoort dus niet via de wijk te gaan maar via de ring. Zo zou het moeten. En of dat destijds correct in de planmakerij is meegenomen, daar heb ik mijn twijfels over. Wij hebben tien jaar geleden onze waarschuwing al afgegeven, dat kaartje hebt u voor u, dat dit het effect zou zijn als je verder niets doet.

00:23:24

Voorzitter: De heer Van der Laan, heeft u nog een aanvullende verduidelijkende vraag?

00:23:28

De heer Van der Laan: Dank u wel, voorzitter. Is er dan ook nog steeds sprake van filevorming of file-achtig rijden? Dat is de eerste vraag. De tweede vraag is: wat zegt de lokale Veilig Verkeer Nederland van de situatie?

00:23:45

De heer Nienhuis (inspreker): Ik weet niet wanneer je een rij auto's een file noemt, maar geregeld staat een hele lange rij auto's stil in de woonwijk.

00:23:55

Mevrouw Pestman: Voor de stoplichten.

00:23:57

De heer Nienhuis (inspreker): Voor de stoplichten. Ja, dat klopt. Daar staan ze een hele tijd stil. Is dat de situatie die we willen, dat er filevorming in een woonwijk plaatsvindt voor verkeer dat daar niets heeft te zoeken?

00:24:12

Mevrouw Pestman: Nee. Maar het is, zoals u zegt--

00:24:14

Voorzitter: U spreekt via de voorzitter. U heeft het woord niet gevraagd, dus ook niet gekregen. Is uw vraag voldoende beantwoord?

00:24:20

De heer Nienhuis (inspreker): Er was nog een tweede vraag. Neem mij niet kwalijk.

00:24:22

Voorzitter: Ja.

00:24:23

De heer Nienhuis (inspreker): De tweede vraag ging over Veilig Verkeer Nederland. Ik moet bekennen dat ik Veilig Verkeer Nederland niet heb geraadpleegd. Maar als ik met eigen ogen zie wat daar gebeurt, dan kan ik me niet voorstellen dat dit een situatie is die we willen tolereren, ongeacht de regels die Veilig Verkeer Nederland daarvoor hanteert. Het is voor mij overduidelijk. Ik zeg voor mij, ik spreek namens de verkeersgroep De Savornin Lohmanlaan/Goeman Borgesiuslaan. Verkeersoverlast vindt in beide straten plaats.

00:24:55

Voorzitter: Dank u wel. Heeft u nog een korte ja/nee vraag? Dan mag dat. Oké, ik dank de heer Nienhuis voor zijn bijdrage en dan is het woord nu aan de raadsleden om hun mening over dit stuk en eventueel de bijdrage van de heer Nienhuis te geven. Wie van de fracties wil als eerste het woord? De heer Pechler.

00:25:20

De heer Pechler: Prima, voorzitter. Als niemand zich aandient wil ik prima als eerste. Ik kan het redelijk kort houden, want in principe is dit uitvoeringsprogramma natuurlijk het vervolg op de visie die we vorig jaar hebben vastgesteld en waar we toen al vrij uitgebreid het woord over hebben gevoerd. Meer ruimte voor voetgangers en fietsers, verbetering van de verkeersveiligheid, de realisatie van meer verblijfsgebieden en meer groen, dat zijn allemaal zaken waar wij als Partij voor de Dieren vrolijk van worden. Dat groen niet een bijzaak is, maar echt integraal wordt meegenomen, dat blijkt wel uit het feit dat het bij bijna elke transformatieopgave wordt genoemd.

00:25:49

De heer Pechler: Ik citeer: "Meer ruimte voor opgaand groen, minder verharding ten gunste van groen, betere groeiplaatsen voor bomen, aanplanten van nieuwe bomen en sterkere ecologie." Onze dank en complimenten, en vast ook die van de dieren die daarin leven. In vrijwel elke wijk worden verkeerssituaties aangepakt, zodat de Doorwaadbare Stad ook echt een plan is waar alle inwoners de vruchten van plukken. Vorige maand ben ik zelf bijna nog

aangereden bij een zebrapad op de Amkemaheerd, dus ik ben ook erg blij dat eindelijk die vermaledijde hoek van de wijkring wordt aangepakt.

00:26:19

De heer Pechler: Op de drukste fietsverbindingen wordt de verkeerssituatie veiliger en comfortabeler gemaakt voor tweewielers. De drukke en onoverzichtelijke Kerklaan, de smalle fietspaden van de Peizerweg en de Eikenlaan, de onoverzichtelijke Parkweg en natuurlijk de overvolle Korreweg waar in de spits elke inhaalactie een gevaarlijke manoeuvre is. Of neem de Zaagmuldersweg en andere 50 kilometerstraten, waar het niet echt lekker fietsen is als auto's met zo'n snelheid langs je heen scheuren. Ik had een vraag van de heer Ubbens.

00:26:46

Voorzitter: Dat klopt. De heer Ubbens.

00:26:48

De heer Ubbens: Dank, voorzitter. Het zou kunnen zijn dat het op bepaalde manieren voor fietsers onveiliger wordt als we bijvoorbeeld veel meer shared space plekken gaan maken. Daar rijden we al 30 kilometer per uur. Daar ben ik vorige week nog van de fiets gereden met 30 kilometer per uur. Dat mag geen pretje heten, het is een harde val die je dan maakt. In hoeverre weet u zeker dat het echt prettiger fietsen wordt als we auto's en fietsers meer gaan mengen?

00:27:15

De heer Ubbens: Als ik me niet vergis, is de Korreweg een van de weinige voorbeelden-- Er was nog een andere fietsstraat die opnieuw wordt ingericht, de Kerklaan, maar dat is er natuurlijk nu al eentje waar gemengd verkeer plaatsvindt. De Korreweg zou volgens mij de enige zijn waarbij dit geldt. Als die oost-westverbinding ten zuiden ervan langs de Oosterhamrik wordt aangelegd, waar het nu wel op lijkt, dan verwacht ik dat het op de Korreweg aanzienlijk minder druk zal worden qua autoverkeer, en dat het daar dus goed zou kunnen. Maar inderdaad, met hoge verkeersaantallen van auto's is omvallen, ook met 30 kilometer per uur, geen pretje. Dat weet ik helaas zelf ook. Maar de allergevaarlijkste situatie is toch wel de oversteek tussen de Oostersingel en de Oosterhavenstraat. Elke dag zie je daar fietsers voor het gebouw van de Heijstee langs de busluis gebruiken om een route af te snijden, terwijl je totaal geen zicht hebt op wat er aankomt en je zomaar een bus in je bakkes kan krijgen. Dus het is fijn dat dit eindelijk wordt aangepakt.

00:28:07

De heer Ubbens: Ik heb tot slot nog enkele vragen, voorzitter. Wat betreft de prioritering zet mijn fractie vraagtekens bij de haast die er achter het aanpassen van de Goeman Borgesiuslaan zit, met een prijskaartje van drie miljoen euro. Is het niet verstandiger - de heer Leemhuis noemde het net ook al in een vraag aan de inspreker - om eerst te kijken hoe de verkeerssituatie na oplevering van de zuidelijke ringweg daadwerkelijk is voordat we daar al plannen voor gaan maken? In plaats daarvan, van de prioriteit daarachter, lijkt het ons bijvoorbeeld raadzamer om zo snel mogelijk de Diepenring aan te pakken omdat de hoeveelheid auto's daar nu al maanden ervoor zorgt dat buslijnen naar het noordoosten van de stad en provincie structureel vertraging oplopen.

00:28:42

De heer Ubbens: Tot slot, het valt buiten de scope van dit uitvoeringsprogramma, maar de extra oost-westverbinding die is ingetekend in Haren baart ons toch wel zorgen. Een fiets- en voetgangersverbinding zouden we zeker kunnen begrijpen, maar een nieuwe autoweg dwars door de natuur en bomen van de biotoop en de hortus aanleggen-- Hoe denkt het college dit in te passen zonder dat enorm te verstoren? Dank u wel.

00:29:05

Voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Van der Laan van de Partij voor het Noorden.

00:29:11

De heer Van der Laan: Dank, voorzitter. Over het algemeen kijken wij positief naar de ontwikkelingen zoals die in het uitvoeringsplan zijn geschetst om meer 30 kilometerzones in te voeren. Er wordt gewoon op te veel plekken te hard gereden, en het is ook te druk, met name voor wat betreft autoverkeer in de stad. Meer belevingsplekken en uiteindelijk meer groen kunnen het leefklimaat aanzienlijk verbeteren in de stad, die steeds drukker zal worden in de toekomst. Het is ook een beetje een plan, zoals wij hebben begrepen, gericht op de toekomst. Ook goed vinden wij de participatie met bewoners, ondernemers en belanghebbenden als uitgangspunt. We hopen ook dat na vaststelling van dit uitvoeringsprogramma die participatie en inspraak zullen blijven. Dan is ook onze vraag: kan het college dit nogmaals ook heel duidelijk toezeggen, zodat we niet na het vaststellen van het uitvoeringsprogramma allemaal boze bewonersorganisaties op ons dak krijgen?

00:30:13

De heer Van der Laan: In het verlengde daarvan is ook de vraag: worden wij nog in kennis gesteld als raad op het moment dat plannen definitief zijn, alvorens de schop in de grond gaat? Hebben wij dan nog punten van kritiek? Ja, die hebben we nog, hoewel die denk ik wel meevallen. Hoe ga je eindelijk een keer ook daadwerkelijk handhaven in die 30 kilometerzones? Navraag bij de politie leert dat de politie niet voornemens is te gaan handhaven in 30 kilometerzones, terwijl ook in die 30 kilometerzones nog steeds notoire hardrijders actief zijn. Hoe ga je dat dan toch doen? Het valt ook een beetje buiten de scope, maar het is wel een punt van zorg.

00:30:58

De heer Van der Laan: Wij zien met name dat bijvoorbeeld de ring west almaar drukker zal worden. Dat heeft natuurlijk vooral te maken met de aanleg straks van de Suikerzijde. Het nog meer gebruik maken van die ringweg. Dat is natuurlijk, tussen de wijken Paddepoel en Vinkhuizen opgesloten, één fijnstofproducentenweg. Zou u daar niet bijvoorbeeld beter een stadsweg van kunnen maken - uiteraard na overleg met de provincie, want de provincie is nu eigenaar van de weg - en dan een geheel nieuwe ringweg ter hoogte van Hoogkerk? Ik laat even in het midden waar dan precies, maar gewoon een hele nieuwe ringweg gaan maken.

00:31:40

Voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Leemhuis.

00:31:46

De heer Leemhuis: Dank u wel, voorzitter. Ik was bijna bang dat ik in mijn interruptie vergeten was waar het over ging, maar het ging over het punt van de 30 kilometerzones en

het gebrek aan handhaving. Dat is natuurlijk inderdaad een bekend probleem, en ook een vervelend probleem. Is het niet zo dat juist door dit plan van de Doorwaadbare Stad, doordat we wegen ook fysiek 30 kilometer inrichten, dat de politie dan juist wel kan handhaven en het OM wel bereid is om dat te doen? Dat is één. Twee, zou het niet ook een idee zijn om dat te proberen te bewerkstelligen door tijdelijkheid?

00:32:19

De heer Leemhuis: Ik zeg altijd: "Eén bloempad midden op een weg betekent dat de weg is afgesloten, en twee aan de zijkant van een weg betekent dat die versmalling en verlangzaming heeft." Met andere woorden: Eén, is het niet zo dat dit plan juist leidt tot meer handhaving van 30 kilometer omdat het zo is ingericht? Twee, vindt u ook niet dat het goed zou zijn als we door tijdelijke maatregelen te nemen ook meer echt handhaafbare 30 kilometerplekken creëren in de stad?

00:32:49

De heer Van der Laan: De tweede vraag is wat ingewikkelder. Maar die eerste, in ieder geval was navraag van onze wijk om te gaan handhaven in onze 30 kilometerzone een heel duidelijk 'nyet' van de politie. Hoe goed er ook maatregelen zijn genomen, de politie heeft altijd argumenten om niet te handhaven. Mij zijn ook geen momenten bekend. Nog sterker, ik heb nog nooit een bekeuring gehad in een 30 kilometerzone. Nu houd ik me natuurlijk altijd aan de snelheid, dat begrijpt u. Ik ken ook niemand die ooit een bekeuring heeft gehad in een 30 kilometerzone. Maar zolang het tegendeel niet bewezen is-- Ik hoor het graag, voorzitter. De tweede vraag, kunt u die nog een keer toelichten, of kan GroenLinks die nog een keer toelichten?

00:33:30

De heer Leemhuis: Het punt is: met tijdelijke maatregelen, die vaak goedkoper zijn, minder ingrijpend, minder duur, kun je wel de 30 kilometerinrichting tot stand brengen, en dan heb je een grotere kans dat de politie kan handhaven.

00:33:50

De heer Van der Laan: Nogmaals, de politie doet dat niet. Dit is één, en het is ook-- Ik kijk naar onze eigen straat, daar hebben we acht jaar geleden geprobeerd een tweede drempel aan te laten leggen. Dat heeft inderdaad acht jaar geduurd. Niet permanent natuurlijk, maar meerdere mensen schreven brieven. Het ligt er nu dan eindelijk. Dus het is best wel lastige voordat je zover bent als bewonersorganisatie voordat er bijvoorbeeld zoiets simpels als een drempel ligt. Dat is echt niet eenvoudig.

00:34:24

Voorzitter: Voor de woordvoering. Gaat uw gang, mevrouw Pestman van de PvdA.

00:34:26

Mevrouw Pestman: Dank u wel, voorzitter. Eind september waarschuwde Deltares bij de bouw van huizen dat nu al maatregelen moeten worden genomen om te anticiperen op de verwachte stijging van de zeespiegel. Het schetst mijn verbazing toen ik zag dat Groningen een rapport heeft met als titel: "Doorwaadbare Stad." Mijn eerste gedachte was: wow, we lopen ver vooruit want de stad Groningen we nu al hoe met de komende problemen van de zeespiegelstijging om te gaan! Helaas. Hoewel de titel wel de suggestie wekt, heeft dit

rapport niets met water te maken, laat staan met de onafwendbare stijging van de zeespiegel en hoe we daarop moeten reageren.

00:35:01

Mevrouw Pestman: Natuurlijk staan we als PvdA achter de uitgangspunten: verkeersveiligheid, meer groen, et cetera. Maar wij maken ons ook zorgen. Zorgen om ouderen, en zorgen om de dorpen. Ik werd namelijk niet blij toen ik het rapport begon te lezen. In de inleiding staat, en ik citeer: "Doordat steeds meer voorzieningen in het Ommeland verdwijnen worden de voorzieningen in de stad Groningen belangrijker voor de regio." Ik ben geen stadje. Ik kom uit het Ommeland, en ik begin me ernstig zorgen te maken als ik een dergelijke uitspraak lees in een rapport met een looptijd van 2022 tot 2026. Welke voorzieningen gaan volgens het college de komende jaren verdwijnen uit het Ommeland, dat sinds de herindeling deel uitmaakt van Groningen? Wanneer horen we daar als raad meer over? De heer Remkes had het kortgeleden over de stedelijke arrogantie ten opzichte van het platteland. Het gevoel bekruipt me dat hij de zinsnede hierboven goed als voorbeeld had kunnen gebruiken.

00:35:59

Mevrouw Pestman: De gedachte uit het rapport volgend moeten wij, de mensen uit het Ommeland, straks voor van alles en nog wat naar de stad. Maar daar zijn we alleen welkom als we kunnen lopen of fietsen. Groningen wordt een stad voor jonge mensen, want niemand houdt blijkbaar rekening met de vergrijzing. Hoe komen de oudere mensen uit het Ommeland straks in de stad als ze niet welkom zijn in de auto? Er rijden steeds minder bussen, en het kan verkeren: eerst een parkeergarage bouwen onder het Forum en vervolgens auto's weren. Hoe lang gaat een visie hier eigenlijk mee? Hoe blij zijn de ondernemers met de plannen? In de inleiding staat ook: "Bovendien is en blijft Groningen een magneet voor een dagje winkelen." Ik heb nog niet zo lang geleden in het Dagblad van het Noorden gelezen dat steeds meer mensen uit de regio de stad mijden vanwege de hoge parkeerkosten. Hoogezand is volgens hetzelfde artikel voor velen een aantrekkelijk alternatief geworden.

00:36:52

Mevrouw Pestman: In het rapport staat ook dat er overleg is geweest met bewoners over de vergroening van straten. Ik kan me voorstellen dat het goed klinkt, maar hoeveel mensen zijn er nog blij als ze straks hun auto niet meer voor de deur mogen parkeren? Hoe werken de plannen uiteindelijk uit? Zijn ze wel realistisch? Wordt het verkeer straks niet zodanig gehinderd dat er overal files ontstaan? Is het niet verstandig om een second opinion te vragen aan onafhankelijke deskundigen? Tot slot, de plaatjes aan het eind van het rapport die een beeld geven van de huidige situatie en de nieuwe situatie over vier jaar, zijn hilarisch. Zoek de verschillen en vind ze in overvloed. Maar het maken van zulke plaatjes kost ook geld, en dan moeten ze wel echt iets toevoegen. Dat is hier niet het geval. Ze maken alleen het idealisme duidelijk. Realistisch zijn ze in elk geval niet. Dank u.

00:37:42

Voorzitter: Dank voor uw bijdrage. U heeft geen vraag van de heer Leemhuis, maar dan geef ik het woord aan de heer Leemhuis voor een woordvoering. Dan doen we dat.

00:37:52

De heer Leemhuis: Dank u wel, voorzitter. Mijn fractie is blij met de plannen voor de Doorwaadbare Stad. De bedoeling is dat er meer ruimte komt voor fietser, voetganger, voor ontmoeting, voor groen, voor spelen in de openbare ruimte, en dat daarbij ook minder auto's in woonwijken en in leefstraten komen. We gaan met meer knips werken, belevingsruimtes, en met omzettingen van 50 naar 30 kilometer per uur zorgen we ook dat de verkeersveiligheid wordt bevorderd. Dan ga ik in op het punt van de heer Van der Laan net, want dat past hier mooi bij, over de 30 kilometer handhaving. Wat wij altijd hebben begrepen in de raad is dat de politie meer kan handhaven op het moment dat de 30 kilometerinrichting ook echt daarvoor gemaakt is. Daar zijn wij blij mee.

00:38:43

De heer Leemhuis: Dan kom ik op het punt van tijdelijkheid, want dat is nog wel iets wat ik mis. De plannen zijn heel goed, ze zijn ook een uitwerking van de mobiliteitsvisie die hier met een grotere meerderheid is aangenomen. Het is eigenlijk ook een lijst van heel veel projecten, terwijl ik ook graag zou willen zien wat we doen op al die andere plekken waar we geen project hebben staan, maar waar we ook vragen hebben. Eén van de oplossingen zou kunnen zijn dat je meer met tijdelijkheid werkt. Wat ik al zeg, met relatief eenvoudige ingrepen - we hebben dat in Gent gezien, maar we hebben dat zo nu en dan ook in Groningen gezien - kun je zorgen dat het verkeer wel anders gestuurd wordt en langzamer rijdt, en dan verhoog je ook wat voor die straten en plekken die niet in dit plan staan.

00:39:32

De heer Leemhuis: Dan ga ik door naar een aantal dingen waar mijn fractie heel blij mee is. Bijvoorbeeld de aanpak van het Overwinningsplein, dat is een erg autorijke en versteende omgeving, of de oostelijke en noordelijke Diepenring. Bij de Diepenring - daar zei de heer Pechler ook al wat over - zou het goed zijn dat er ook aandacht is voor de Nieuwe Ebbingestraat, de Oude Ebbingestraat, Gelkinge, Oosterstraat en Kreupelstraat. Dat zijn straten die nu, doordat de bus eruit is, eigenlijk boven gedimensioneerd zijn. Ik weet dat het misschien meer onder de binnenstadvisie valt, maar we hebben het hier ook over het effect van Doorwaadbare Stad.

00:40:09

De heer Leemhuis: Mijn fractie vraagt zich af of niet juist daar ook tijdelijke maatregelen zouden helpen om de toename van de snelheden van autoverkeer, doordat de bus er niet meer in zit, kunnen worden meegenomen. Eindelijk wordt bijvoorbeeld de Korreweg, Rodeweg, Nieuwe Ebbingestraat aangepakt, terwijl dat iets is wat al tien jaar geleden in de tramplannen verwerkt zat. Een heel onveilige en onprettige plek, en eindelijk staat dat in dit plan. Daar is mijn fractie heel blij mee. Dan nog een ander specifiek punt waar mijn fractie--

00:40:45

Voorzitter: Voordat we daar zijn, een interruptie van de heer Moerkerk.

00:40:49

De heer Moerkerk: Dank u wel, voorzitter. Het is iets eerder al gezegd, er wordt veel gesleuteld aan de openbare ruimte in veel woonwijken. Vergroening, meer fietsruimte, dat is allemaal prima, dat vindt mijn fractie ook verstandig. Maar er verdwijnen ook nogal veel parkeerplaatsen in al deze plannen. Waar moet de bewoners straks zijn auto parkeren,

volgens de heer Leemhuis, zo lang hij nog niet een auto weg heeft gedaan of compleet andere keuzes heeft gemaakt? Dit gaat best snel. Waar blijven al die auto's van de bewoners?

00:41:25

De heer Leemhuis: Ik denk dat, als ik deze plannen goed heb doorgelezen, niet expliciet wordt gezegd dat daar heel veel parkeerruimte gaat verdwijnen. Vergeet ook niet, we hebben vorig jaar het plan van meer handhaven van betaald parkeren ingevoerd. Dat leidt er ook toe dat juist op heel veel plekken daardoor weer ruimte is ontstaan voor parkeren van bewoners zelf. Dus ik zie dat misschien iets anders dan de heer Moerkerk. Ik ga verder.

00:41:56

Voorzitter: Er is nog één korte vervolgvraag van de heer Moerkerk, en dan mag u verder.

00:42:01

De heer Moerkerk: Dat begrijp ik, maar ondertussen is het betaald parkeren bijna een jaar in werking. Moeten we niet eens goed kijken of daar ervaringscijfers naar voren komen die stutten wat u nu zegt, dat er voldoende ruimte is als er wat weg gaat vallen?

00:42:14

De heer Leemhuis: Ik ben altijd voor ervaringscijfers, dat is hartstikke prima. Er moet ook gemonitord worden. Overigens is het nog niet klaar, er komen nog een paar stappen voordat het hele plan is uitgevoerd. Wat ik zie in de wijken waar het is gebeurd-- Ik woon zelf in de Korrewegwijk, ik zie echt veel meer plekken de hele dag vrij. Dus ik denk dat het gebeurt, maar ik vind het prima om dat te monitoren. Ik denk dat het college dat ook al doet. Dan ga ik door naar de Goeman Borgesiuslaan, dat is net ook al genoemd door de heer Pechler, en ook al impliciet in mijn vraag. Het verbaast mijn fractie. We hebben in 2013 een verkeersplan gemaakt op basis van de plannen van de zuidelijke ringweg dat de Goeman Borgesiuslaan en de Helperzoom een 50 kilometerfunctie zouden krijgen, waarbij ook een toename van het verkeer voorspeld was.

00:43:10

De heer Leemhuis: Net als dat we dat in andere straten ook hebben gedaan, bijvoorbeeld de Vondellaan van 4.000 naar 10.000, ga ik natuurlijk niet zeggen dat het goed nieuws is voor de mensen die daar wonen, alleen het verbaast mij wat. Het is immers de consequentie van de plannen die deze raad in bijna volledige meerderheid heeft aangenomen, dat het op plekken minder wordt. Het verbaast me dus ook dat we dat nu voor in de projectenbundel hebben, terwijl de zuidelijke ringweg nog niet is omgebouwd. Dus mijn fractie heeft ook een vraag over die prioritering.

00:43:44

Voorzitter: Dat was het? Want uw tijd zit er ruimschoots op.

00:43:47

De heer Leemhuis: Ik heb nog wel een paar puntjes, met uw welnemen.

00:43:51

Voorzitter: Heel snel dan!

00:43:53

De heer Leemhuis: Dan sluit ik af met de laatste, omdat dat ook te maken heeft met een inspraak die wij eerder hebben gehad rondom het Noorderstation. Wij zien dat het gebied Noorderstation ook onderdeel is van de plannen om het aan te pakken. Nou weten we dat er een initiatief vanuit de buurt is die zegt: "We willen een markering en we willen ook de naam 'Noorderstation' weer meer in leven brengen." Dat is eigenlijk een hele simpele oproep aan het college. Als we daar dan toch een belevingszone gaan maken, neem dan mee wat dat buurtinitiatief zegt, die daar echt al heel actief in is, om daar weer een markering en een kunstwerk of dat soort dingen te doen. Ik heb nog wel meer punten, maar ik denk dat ik al genoeg over mijn tijd heen ben. Dank u wel, voorzitter.

00:44:40

Voorzitter: Dat denk ik ook. Ik ga naar de heer Havinga van de VVD, en daarna naar mevrouw Poelstra-Bos.

00:44:49

De heer Havinga: Dank u wel, voorzitter. Zoals bekend heeft de VVD in het verleden ingestemd met de huidige mobiliteitsvisie. Wat voor sommigen wellicht nog altijd verrassend is, maar laat het duidelijk zijn: de VVD staat er nog altijd achter. Laat het ook duidelijk zijn dat de VVD hier nadrukkelijk toekomst ziet voor alle vormen van vervoer. Lopen, fietsen, OV, maar ook het autogebruik, gedeeld en privé. In het uitvoeringsprogramma dat thans voorligt zien we gelukkig veel van deze elementen terugkomen, maar er leven wel een aantal zorgen bij ons.

00:45:18

De heer Havinga: We hebben het er net al kort even over gehad, maar om mee te beginnen: de voorgestelde wijziging in de snelheid voor automobilisten. Wij erkennen dat er stukken in de stad zijn die mogelijk veiliger en prettiger worden als de snelheid verlaagd wordt. Maar dit heeft alleen zin als de wegen ook fysiek aangepast worden. Het gaat niet alleen om handhaving, maar als u wegen anders inricht is het voor de automobilisten ook duidelijk dat er een andere snelheid geldt. Er is niks zo onveilig in verkeer als verwarring over hoe hard iemand ergens mag rijden.

00:45:48

De heer Havinga: Daarnaast wilt u ook dat de auto's zo snel mogelijk [onhoorbaar 00:45:53]. Als er alleen maar een groot stuk asfalt ligt, dan heeft het geen enkele zin om een bord 30 op te hangen, dan hebben we het over automobilisten pesten. U moet deze weg aanpakken, het moet groen worden, het moet duidelijk worden dat het een 30 kilometerzone is, en zorgen dat die volgorde klopt. Niet eerst borden ophangen, maar eerst fysiek aanpakken.

00:46:15

De heer Leemhuis: Dank u, voorzitter. Ik ben toch wat verbaasd over deze woordvoering van de partij die zelf verklaart een 'zero-tolerance' en 'law and order' partij te zijn. Is het niet zo dat als de overheid zegt: "U mag hier 30", dat je je daar gewoon aan moet houden? Het is toch een beetje een rare situatie.

00:46:33

De heer Havinga: Absoluut, daar ben ik het zeker met u eens. Maar we hebben ook gezien dat de politie op het moment niet de capaciteiten heeft om daarop te handhaven. Dan kunt

u toch veel beter ervoor zorgen dat die wegen zo ingericht zijn dat het ten eerste fysiek veel moeilijker is om 30 te rijden, maar ook dat het heel duidelijk is dat het hier is om 30 te rijden. Want het kan ook nog best wel eens lastig zijn als u in de auto zit om te zien hoe hard u ergens mag. Er was ooit een tijd dat wegen aangepast werden op snelheden, tegenwoordig doen we er allemaal gekke borden neerzetten. Het leidt tot verwarring, niemand weet het meer. Pas dit aan!

00:47:06

Voorzitter: U heeft nog een vervolgvraag van de heer Leemhuis.

00:47:08

De heer Leemhuis: Nou denk ik dat we het op één punt best wel eens kunnen zijn, namelijk het feit dat het goed is als we wegen aanpassen zodat die ook voor 30 kilometer geschikt zijn, en niet voor meer. Het probleem is alleen dat het ook heel duur is als we dat meteen overal in de hele stad zouden willen doen. Maar dan blijf ik toch met de vraag: is het nou, wat de VVD zegt, omdat het niet gehandhaafd kan worden en het een beetje autootje pesten is? Dat waren volgens mij letterlijk de woorden. Dan vinden we het ook niet zo erg als mensen zich niet houden aan een duidelijk gebod van de overheid: rij hier 30 of langzamer. Bent u het met mij eens dat mensen dat gewoon moeten doen?

00:47:44

De heer Havinga: Ik ben het eens dat het in principe de bedoeling is, maar mijn punt is dat het geen zin heeft om het 30 te maken omdat de straat er niet beter van wordt als men het niet fysiek anders inricht. Dan kunt u net zo groep die 50 kilometer per uur houden die daar nu geldt. Dan ga ik verder naar het tweede zorgpunt dat bij ons ligt. Dat gaat over de zogeheten knippen, die moeten ervoor zorgen dat het verkeer over de ringweg gaat. In principe zijn we hier natuurlijk voor. Het is mooi als er in de wijken alleen bestemmingsverkeer is. Maar nogmaals, het gaat hier om de volgorde. Zorg er ook eerst voor dat die ring klaar is. Zorg dat die knippen in de ringweg zitten zodat mensen ook daadwerkelijk naar de ring kunnen om naar hun locaties te gaan. Daarbij komt ook kijken dat de hulpdiensten op tijd ergers moeten kunnen zijn. Stel, die knippen zijn er niet en we gaan nu allemaal-- De inrikkers in de ringweg, en de knippen zijn er wel. Dan hebben we straks een groot probleem met hulpdiensten die later komen. U weet dat elke minuut telt.

00:48:45

De heer Havinga: Als laatste nog iets waar we het ook al kort over gehad hebben, dat gaat over het mengen van het verkeer. In dit plan is opgenomen dat er meer op ingezet moet worden, maar deze vorm wordt door veel mensen als onveilig ervaren. We hebben de voorbeelden al gehoord dat ze in sommige gevallen ook onveilig kunnen zijn. Zo is het voor voetgangers in de situatiewijziging in Westerhaven bijzonder onaangenaam en onveilig geworden, vooral om daar te lopen. Je wordt aangereden door fietsers, er rijden nog best veel auto's doorheen. Het is daar levensgevaarlijk. Dan hebben we het nog over mensen die normaal ter been zijn. Stel dat u daar blind of slechtziend bent, dan kunt u daar simpelweg niet meer langs.

00:49:22

Voorzitter: Nog een laatste interruptie van de heer Leemhuis.

00:49:28

De heer Leemhuis: De Westerhaven, ik herken dat wel een beetje. Ik heb ook zorgen over de verkeerssituatie voor de voetgangers bij het oversteken van Westerhaven bij de Westersingel. Zou dat een plek zijn waar we misschien een knip zouden moeten overwegen? Terwijl dat nou net door de VVD ook als een slecht idee wordt weggezet. Dan komt dus de vraag op: wat dan wel? Wat doen we eraan om die verkeersveiligheid voor voetgangers en misschien ook fietsers te verbeteren?

00:49:55

De heer Havinga: Volgens mij heb ik niet zojuist gezegd dat knippen een slecht idee zijn, maar dat het wel pas ingevoerd moet worden als het ook daadwerkelijk mogelijk is om op een normale manier over de ringweg heen te verplaatsen. Wat het nu niet is. Dat moet eerst gerealiseerd worden voordat deze knippen toegevoegd kunnen worden, omdat het nog wel voor heel veel starters belangrijk is om met de auto ergens te kopen. Zij hebben soms geen keus. En nogmaals, de hulpdiensten moeten ook nog ergens komen. Hoe wilt u die knippen erin doen? Paaltjes. Maar die paaltjes kunnen er misschien wel uitgehaald worden, maar dat zijn toch minuten extra die de ambulance of een brandweer ergens over doet.

00:50:29

De heer Havinga: Concreet hebben we twee vragen voor het college. Ten eerste, hoe gaat het college ervoor zorgen dat de nadelen van het mengen van verkeer niet leiden tot onveilige verkeerssituaties voor verkeersdeelnemers? Ten tweede, is het college bereid om de toezegging te doen om altijd eerst te zorgen voor fysieke aanpassingen in wegen en alternatieve routes in te voeren, alvorens snelheid te verlagen of knippen toe te passen?

00:50:55

Voorzitter: Dank u wel. Ik ging naar mevrouw Poelstra-Bos, had ik beloofd. Dan kom ik daarna aan die kant.

00:51:03

Mevrouw Poelstra-Bos: Dank u wel, voorzitter. Dank ook allereerst aan de spreker van vanavond, u bent er nog. Fijn dat u de tijd heeft genomen om ons te informeren. D66 is heel erg blij dat we de volgende stappen gaan nemen in dit uitvoeringsprogramma van de mobiliteitsvisie. Wij staan ook echt voor een groter gebruik van de openbare ruimte door de voetganger en fietser, en die geven we graag meer ruimte, en minder vervoersbewegingen van auto's door de stad. We zien ook de meerwaarde van de belevingsplekken waar auto's te gast zijn en niet onevenredig veel plek innemen.

00:51:42

Mevrouw Poelstra-Bos: Het plan deed mij door de knips en het niet meer fungeren van de Diepenring als een verdeelring ook een beetje denken aan het verkeerscirculatieplan uit de jaren zeventig. Daar was in eerste instantie veel weerstand. Ik weet het ook nog wel, toen ik voor het eerst zelf in de stad met de auto moest, dat ik heel erg moest wennen. Ik denk dat heel veel mensen dat hebben. Maar ik zag de meerwaarde er wel direct van in. Dat gevoel heb ik nu weer een beetje, dat we aan het begin staan van een mooi Gronings project. Daarom zullen we wel de inwoners mee moeten nemen in de plannen en de consequenties, maar ook wat het oplevert voor de inwoners en de bezoekers van de gemeente.

00:52:19

Mevrouw Poelstra-Bos: Dus ik sluit me ook wel graag aan bij de Partij voor het Noorden. Dat ik me afvraag in hoeverre inwoners ook in het hele proces worden meegenomen. Ook na de inspraakronde, zijn dan alleen de gebiedsteams aan zet, of krijgt de inwoner daarna in het hele proces ook een stem? Bewoners weten heel goed wat er nodig is voor een veilige en schone leefomgeving, en zij weten wat de beste vervoersbewegingen zijn. Laten we zorgen dat hun ideeën ook echt goed uitgewerkt worden en een plek krijgen in de opgave die er ligt.

00:52:51

Mevrouw Poelstra-Bos: In de verlaging van de snelheid van 50 naar 30 kilometer zien we ook vooruitgang van veiligheid voor onze kinderen, evenals in het terugbrengen van de CO₂-uitstoot. Maar ook hierin moeten we het gesprek met de inwoners wel blijven aangaan. Zien zij ook de waarde die dit oplevert? We hebben ook nog een paar punten van zorg. Wij vragen ons ook af waar de prioritering precies op gebaseerd is. Kan de wethouder daar meer over vertellen? Met name de bereikbaarheid van Zernike missen we. Wanneer kunnen we die plannen verwachten? Is er ook berekend hoeveel CO₂-uitstoot dit oplevert of kost? We hebben het natuurlijk over een verlaging van de snelheid, maar we hebben het ook over meer kilometers als je over de ring moet in plaats van door de stad, denk ik. Ik was benieuwd of dat ook is meegenomen. Dank u wel.

00:53:46

Voorzitter: Dan gaan we naar de heer Moerkerk.

00:53:50

De heer Moerkerk: Dank u wel, voorzitter. De visie en het document Doorwaadbare Stad steunen wij ten dele. De stad veiliger maken door de snelheid van autoverkeer in delen van de stad omlaag te brengen vinden we nuttig. De ruimte op straat herinrichten ten gunste van groen, fiets en speelruimte is nodig, en dus ook nuttig. Maar er zijn ook zorgen. De uitvoering van deze visie is duur, het haalt de stad langdurig overhoop en zal niet overal tot het enthousiasme van bewoners gaan leiden. We moeten van uitvoerplan tot uitvoerplan goed bekijken of het nuttig is en er voldoende budget en draagvlak is. Per uitvoerplan en raadsvoorstel geeft ook meer zekerheid dat burgerparticipatie tot hun recht komt. Dit is dan ook bij deze het verzoek aan het college: uitvoerplan per stuk naar de raad en niet gebundeld, zodat we te vaak te veel burgers misschien niet goed kunnen aanhoren en nog maatregelen kunnen nemen.

00:54:46

De heer Moerkerk: Over de knips zetten in ons verkeerstelsel zijn we niet in alle gevallen enthousiast. Het invoeren van het verkeerscirculatieplan in de jaren zeventig was prima, maar dit kunstje over een heel groot deel van de stad uitbreiden creëert volgens de Stadspartij nodeloos langere verkeersbewegingen. Eén of twee knips in de Diepenring kunnen we ons voorstellen, omdat het de verblijfskwaliteit van het gebied ten goede zal komen, en ook de visie die we daarvoor aan het ontwikkelen zijn.

00:55:11

De heer Moerkerk: Daar heeft u een vraag over van de heer Leemhuis.

00:55:16

De heer Leemhuis: Dank u, voorzitter. Dit punt verbaast me wat. Het klopt, er zitten wel een

aantal knips in het plan. Maar dit is juist het Doorwaadbare Stad plan, dus het idee dat je door aanpassingen de snelheid omlaag brengt-- Het is niet een voortzetting van het verkeerscirculatieplan dat zegt: "We gaan heel rigide alle afscheidingen van wijken doen, en dat over de ring." Dus ik verbaas me wat, want eigenlijk is het precies dit plan waar u voor vraagt, dat het doorwaadbaar blijft. Is dat niet zo?

00:55:48

De heer Moerkerk: Er zijn nogal wat knips die veroorzaken dat je naar de ring toe moet en daarna weer terug de ring af, de wijk in of het gebied in. Wellicht is het nog theoretisch omdat niet alle knips helemaal helder zijn ingetekend, maar er zijn een paar situaties dat je best een omweg moet rijden. Dat creëert eigenlijk meer interwijkverkeer van verkeer wat niet in die wijk wil zijn. Misschien moet je wel van de Noorderstationsbuurt door Selwerd door Paddepoel naar de ring om vervolgens naar Oranjewijk te kunnen. Ik noem maar een voorbeeld. We moeten per knip heel voorzichtig zijn wat we doen, en ook gewoon op basis van eerdere knips evalueren wat we willen en wat we niet meer willen.

00:56:27

Voorzitter: Een korte vervolgvraag.

00:56:29

De heer Leemhuis: Ik verbaas me wel, want dat is de kern van dit plan. Ik geloof dat u zei dat het een goed idee was, ook bij de mobiliteitsvisie.

00:56:37

De heer Moerkerk: Dat is het dilemma van deze visie. Het herinrichten van de openbare ruimte om meer groen en fietsruimte te creëren, enzovoort, dat steunen wij van harte. Als het maar getemporeerd wordt, er voldoende budget voor is, het niet te hard gaat en we de bewoners goed meenemen. Dat deel van het plan steunen wij van harte. Maar de knips vinden wij eigenlijk een heel andere manier van denken over de stad en de hele verkeersstroom anders sturen. Vandaar dat we wat moeite hebben met de visie in zijn geheel, maar de grote delen van harte steunen.

00:57:09

Voorzitter: Dan heeft de heer Ubbens ook nog een vraag over de knips, geloof ik.

00:57:12

De heer Ubbens: Nee, zeker niet. Het gaat over de budgetten. De heer Moerkerk zei: "We steunen het als er genoeg budget is." Wanneer is er genoeg budget? Is er nu genoeg budget om dit uit te voeren?

00:57:26

De heer Moerkerk: Dat vraag ik me sinds gisteren af, omdat onderaan een getal stond van al deze plannen van vijfenzeventig miljoen euro. Het valt te bezien of er genoeg budget zal zijn. Ik hoop dat het er is, ik hoop dat dit kan. Maar er staat wel wat guur weer op de agenda. Ik vraag me af of er voldoende budget is. Ik zou hem ook niet al te makkelijk nu vast willen leggen op te grote delen, plan in één keer, en dat we toch rustiger kijken in welk tempo we dit doen. Over de knip is genoeg gezegd, denk ik. De uitvoerplannen van de rigide knips zal Stadspartij niet steunen. De meeste uitvoerplannen voor het herinrichten van delen van de openbare ruimte kunnen we wel steunen. Dank u wel, voorzitter.

00:58:16

Voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we naar mevrouw De Groot van Student en Stad.

00:58:21

Mevrouw De Groot: Dank u wel, voorzitter. Onze fractie vindt het een goede ontwikkeling dat er zoveel straten in en om onze stad van 50 naar 30 kilometer per uur gaan. De auto moet op veel plekken plaatsmaken voor gezondere manier van bewegen, zoals lopen en fietsen, om enerzijds een fijne leefruimte te creëren voor iedereen en anderzijds bij te dragen aan minder CO2-uitstoot. De vrijgespeelde belevingsplekken zijn nodig om meer mensen van de mogelijkheid te voorzien om fijn buiten te zijn en passen allemaal bij de toekomst van het straatbeeld waar de auto te gast is. Daarnaast zijn er een aantal knips voorgesteld in het wegennet, er in het bijzonder is Student en Stad erg bij met de knip bij de Eikenlaan die er gaat komen. Die gaat zorgen voor een veel betere doorstroom van en naar Zernike. Hiermee kunnen we veel onveilige situaties voorkomen.

00:59:16

Mevrouw De Groot: In dit uitvoeringsprogramma staan plannen waar nu al aan gewerkt wordt, plannen die binnenkort gaan komen en plannen die straks gaan komen. In deze verdeling viel het ons op dat er tussen 2022 en 2026 gewerkt zal worden aan die belevingsplek bij de Korreweg, Rodeweg en de Nieuwe Ebbingestraat, maar dat verdere transformatie van de Nieuwe Ebbingestraat pas na 2026 op de planning staat. Is dit een bewuste keuze of zou de Nieuwe Ebbingestraat wellicht eerder meegenomen kunnen worden, tegelijk met het punt bij de Rodeweg? Verder zal er ook pas na 2026--

01:00:00

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer--

01:00:03

Spreker - heer: Dank, voorzitter. Is er ook een voorstel om dan iets eruit te drukken? Het zou fijn zijn als mensen hier zeggen: "De Nieuwe Ebbingestraat gaan we prioriteren, maar dat kan er dan wel uit." Want anders vraagt u om nog meer budget."

01:00:18

Mevrouw De Groot: Klopt, dan zal er inderdaad wat uit moeten. Dan moeten we daarnaar kijken. Verder zal er ook pas na 2026 gewerkt worden aan de Vrydemalaan. De huidige situatie is daar in de bocht bij DOT al enige tijd erg chaotisch, met bussen en fietsers en wandelaars die elkaar in de weg zitten. Dan kom ik weer met de vraag over de prioritering, of er een mogelijkheid is om over deze verkeerssituatie al eerder duidelijkheid te schetsen. Maar voor de rest kan Student en Stad zich over het algemeen aardig goed vinden in de voorgenomen plannen, wanneer fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen en we op veel plekken afscheid gaan nemen van de straten die gedomineerd zijn door de auto. Dank u wel.

01:01:07

Voorzitter: Dank u wel. De heer Ubbens voor de woordvoering. Dus toch?

01:01:13

De heer Ubbens: Ja, onze fractie is op een aantal punten echt wel positief over een aantal projecten. Maar wij waren niet voor de mobiliteitsvisie, dus het zal u niet verbazen dat wij in die zin dezelfde lijn wel doortrekken. Wij waren toen tegen de mobiliteitsvisie omdat er niet

zo'n duidelijke prioritering in zat. Eerst de westelijke ringweg ombouwen, dan pas naar de knippen gaan kijken. Daarom waren wij onder andere tegen. Waar ik me nu ook over verbaas is dat we niks meer teruglezen over de lijst van 79 onveilige plekken die in 2018 in de raad lagen. Toen konden er daar 25 van worden aangepakt, of nog niet eens. Daarvoor was toen een paar miljoen euro nodig om een aantal van die projecten goed aan te pakken. Dat was er toen niet. Een aantal zijn later alsnog toegevoegd, volgens mij. Ik vraag me wel een beetje af: waar zijn die 79 onveilige plekken gebleven? Zijn die allemaal in dit plan verwerkt? Dat is een vraag aan de wethouder.

01:02:12

De heer Ubbens: Wat voor ons wat minder wezenlijk is, is creëren van allerlei belevingsplekken. Het is voor ons belangrijk om verkeersveilige plekken te maken, verkeersveilige locaties, en niet per se om daar belevingsplekken van te maken. Als je dan ergens op wilt bezuinigen, zou dat wellicht kunnen, al zijn er natuurlijk ook mogelijkheden om dat misschien een beetje te combineren. Maar toch. Wij maken ons wel ook zorgen over de knips in de Diepenring. Daar zijn een heleboel vragen over hoe dat dan gaat met het verkeer. Waar moet het verkeer dan langs? Hoe gaat het met de mensen die naar de parkeergarages gaan? Voor mij een heleboel vragen waar ik nog nooit echt goed antwoord op heb gehad. Je rijdt naar een parkeergarage aan de Diepenring, die zit dan vol en dan moet je helemaal weer terug naar de ringweg om helemaal de stad om te rijden. Weer terug in de file. Ik denk dat mensen dan echt afhaken en niet meer in de stad komen met de auto, en inderdaad naar een andere plek uitwijken.

01:03:06

De heer Ubbens: Hoe zit het met distributiebedrijven? Mogen die er nog wel langs, of moeten die ook allemaal omrijden? Nou ja, allerlei vragen. En is er dan nog een punt dat u zegt: "Het lijkt ons toch niet zo'n goed idee om dit te gaan uitvoeren." Tot slot, misschien wel het grootste twijfelpunt bij ons als het over de uitvoering gaat: de financiën. Het lijkt niet zoveel, anderhalf miljoen euro. Maar als het structureel anderhalf miljoen is, de komende vele jaren, om die 28 miljoen te financieren-- Dat is weer extra geld. Het zit nu niet in de begroting, het moet nog erin komen. De conceptbegroting ligt er, ik heb daar nog niet naar gekeken. Maar het is weer geld wat geleend moet worden, de positie van de gemeente wordt weer moeilijker. De toekomst is onzeker. Wij gaan alleen maar meer schulden aan. Is dat wel verstandig? Ik denk, de *vraagsteller* wat ons betreft beantwoorden. Hoe denkt het college daarover?

01:03:59

Voorzitter: Dank, en dan kijk ik rond of er nog woordvoeringen zijn. Ik zie de heer De Waard en de heer Ram. We gaan naar de heer Ram.

01:04:11

De heer Ram: Dank u wel, voorzitter. Wij kunnen ons grotendeels aansluiten bij de kritische opmerkingen en de vragen van de PvdA, de VVD, Stadspartij, 100% Groningen en het CDA. In onze optiek is de volgorde ook verkeerd. Eerst de ring op orde voordat je gaat kijken naar de verschillende knips, als die al zo zouden moeten. Daarnaast vinden wij dat de bewoner centraal gesteld moet worden. Hier lijkt toch weer de ideologie, of beter gezegd de anti-autolobby, weer te winnen van het realisme. Je moet ook gewoon naar de binnenstad

kunnen komen, vanuit de Ommelanden of vanuit de wijken, zonder twintig of dertig minuten te moeten rijden van het ene stuk naar het andere stuk van de gemeente? Dat lijkt mij een onwenselijke situatie. Je moet toch, vinden wij, de wijken onderling goed bereikbaar kunnen houden. Geen herhaling van de fouten van vroeger met het circulatieplan. Kijken dat de wijken, ook onderling, goed bereikbaar kunnen blijven.

01:05:25

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer De Waard van de SP.

01:05:28

De heer Ram: Oké.

01:05:29

De heer De Waard: Dank, voorzitter. In het plan heb ik ook heel duidelijk gelezen dat één van de doelen was om ook de wijken en buurten veiliger te maken. Daar zijn al langer zorgen over bij de bewoners. Is het juist niet in het belang van de bewoners dat we die wijken veiliger maken en dat, zoals in het plan staat, iedere verkeersdode er één te veel is?

01:05:52

De heer Ram: Ja, dat ben ik met u eens. Zeker als we gaan kijken naar veiligheidsverbetering, dan zijn we daar natuurlijk voor. Maar het algehele plan, de manier en de volgorde hoe het nu wordt aangepakt, daar zijn we dus op tegen. De financiële situatie van de gemeente is inderdaad ook een zorg die wij hebben. Moet je dit nu zo uitvoerig aanpakken? Dat waren mijn opmerkingen, voorzitter.

01:06:26

Voorzitter: Dank. Kort en krachtig. Dan gaan we, volgens mij als laatste, naar de heer De Waard.

01:06:32

De heer De Waard: Dank, voorzitter. Interessant plan. Goed dat we het wijkvreemd verkeer zoveel mogelijk via de ringweg laten gaan. Dat maakt de wijken en buurten een stuk veiliger. Daar pleit mijn partij al langer voor, en het is erg goed om te lezen dat het college hiermee aan de slag is gegaan. Het is ook goed dat we ervan doordrongen zijn dat we wegen goed moeten inrichten op 30 kilometer per uur, anders heeft het aanpassen van de snelheid weinig zin, zoals mijn collega van de VVD ook al zei. Met alleen maar borden komen we er simpelweg niet. Als we dat gaan doen, is er ook handhaving nodig. Het stuk over handhaving en communicatie in hoofdstuk twee vond ik opvallend, en goed dat we daarover na hebben gedacht. Maar dat aspect van handhaving komt er helemaal niet in voor. Een communicatieplan is heel mooi, maar waarschijnlijk niet genoeg. Vandaar mijn vraag aan de wethouder: hoe zit het met die handhaving? Hadden we die alinea niet anders moeten noemen?

01:07:33

De heer De Waard: Goed dat we als gemeente de insteek hebben dat we iedere verkeersdode er één te veel vinden. Op veel plekken in wijken spelen al langer zorgen over de veiligheid, en het is goed dat we dat oppakken. Deze lijst met maatregelen is alleen waarschijnlijk niet volledig als het gaat om die gevaarlijke situaties. Zo'n acht jaar geleden met de vorige wethouder is een lijst opgesteld van gevaarlijke situaties in de gemeente,

samen met bewonersorganisaties. Uit die lange lijst is een top 30 gehaald, en die problemen hebben we aangepakt. Dat is heel goed, maar er zijn nog meer kleine onveilige situaties, ook waar mijn collega van het CDA waarschijnlijk naar verwees.

01:08:10

De heer De Waard: Wethouder Broeksma heeft afgelopen januari toegezegd dat we het weer gaan doen: gesprekken met de buurt, met de bewonersorganisaties over onveilige situaties in de buurt. Wanneer kunnen we dat verwachten? Een paar fracties hebben zorgen gedeeld over de participatie van bewoners, en die zorgen delen we als SP. Er zijn natuurlijk al mogelijkheden geweest om mee te praten met deze plannen, maar dat is voor velen natuurlijk maar een papieren werkelijkheid. Bij veel mensen komen de zorgen en de zenuwen pas als de graafmachines op de stoep staan. Daarom moeten we per project scherp zijn om de bewoners mee te laten praten door het hele proces. Dit zien wij dan ook als een opdracht aan het college, maar ook voor de fracties, om scherp te blijven voor geluiden uit de samenleving en die een plek te geven in deze raad.

01:08:58

Voorzitter: Dank u wel. Dan heeft de raad haar zegje gedaan en gaan we naar het college. De wethouder.

01:09:08

De heer Broeksma: Dank u wel, voorzitter. U heeft twee soort opmerkingen gemaakt. Het eerste gaat over het stuk als geheel en de uitgangspunten, en hoe dat uitpakt in generieke zin. Een aantal fracties hebben ook concrete knelpunten genoemd, en die zal ik in de tweede helft van mijn reactie langslopen. Allereerst de opmerking die veel mensen maken als het gaat over de mobiliteitsvisie: "Kan ik er nog wel met de auto komen?" De term Doorwaadbare Stad is precies dat. Het is een term-- We hebben ook lang getwijfeld of we dat anders moeten noemen. Zoals mevrouw Pestman al aangeeft: "Gaat het dan over water? Waden we door rivieren van ondiep water?" Het gaat erom dat elke plek bereikbaar is. Misschien niet meer op de manier zoals je wilt. Misschien is de autobereikbaarheid niet meer via de kortste weg, of de snelste weg, maar word je als auto geacht om te rijden. Of misschien beter nog, als automobilist word je gestimuleerd om de auto te laten staan en op een andere manier van a naar b te gaan.

01:10:16

De heer Broeksma: Als de vraag is of de auto nog wel welkom is-- Die vraag is gesteld. Het antwoord is 'ja'. De auto kan overal nog komen, en ook als straten-- Ten tijde van het verkeerscirculatieplan in 1977 was Google Maps er nog niet en de navigatie bestond nog niet. Dat bestaat inmiddels wel, dus u typt het adres in waar u heen wilt. Eigenlijk elke plek waar u nu nog kunt komen met de auto zult u kunnen blijven komen. Dat is niet de reden van onze mobiliteitsvisie, om die anders aan te pakken. Dat geldt ook voor de hulpdiensten. Dat betekent ook dat de knip op de Eikenlaan - toch maar even een concreet punt - prima kan, en ook andere knips-- Voor die volgtijdelijkheid maakt het niet. Ik kom er straks nog verder op terug.

01:10:57

Voorzitter: U heeft ondertussen een vraag van mevrouw Pestman.

01:11:01

Mevrouw Pestman: Ja. U zegt: "Waar je nu met de auto kunt komen, daar kun je altijd komen." Als ik net het verhaal van de heer De Waard hoor, die zegt: "Maar als je zo'n knip maakt op de Diepenring en je staat voor een volle parkeergarage en je moet weer helemaal terug", dan wordt er een stad in praktische zin onbereikbaar voor mensen die vanuit het Ommeland hiernaartoe komen. Als je zo ver om moet rijden, dan doe je dat niet meer. Wat is dan bereikbaarheid nog?

01:11:26

De heer Broeksma: U heeft het over een volle parkeergarage. Je kunt op het goede moment aangegeven dat de parkeergarage vol is. Die indicaties hebben we. Het wil niet zeggen dat als je naar één adres moet, en je moet dan helemaal weer terug naar de ring-- Juist de aanvoerroutes naar die parkeergarages willen we goed faciliteren. Het Forum, dicht in de binnenstad is haast niet mogelijk. Haddingestraat gaat verdwijnen, u weet dat. De parkeergarages zijn er, en wil je naar een andere parkeergarage, dan moet je tijdig op de hoogte zijn of daar nog plaatsen zijn. Als er nog één plaats is, dan moet je dat risico nemen of niet. Maar als er nog 100 plekken zijn in de parkeergarage, kun je met een gerust hart naar de parkeergarage toe. U weet dat die indicatieborden er nu zijn en die werken.

01:12:13

Voorzitter: Het roept toch een vraag bij de heer Ubbens op.

01:12:15

De heer Ubbens: Bedankt, voorzitter. Maar toch, als je uit Ten Boer komt en jij zit vol, dan was je vroeger via de Diepenring binnen twee minuten in een andere parkeergarage. In de toekomst moet je dan de hele ringweg rondrijden, helemaal naar de andere kant van de stad. Dan doe je er gewoon twee à drie keer zo lang over om uiteindelijk bij de parkeergarage te komen. Dat is toch een bezwaar voor mensen die uit de buurt naar de stad komen?

01:12:38

De heer Broeksma: We vermoeden dat het mee gaat vallen. Ik weet niet of dat probleem zich daadwerkelijk gaat voordoen. Als u naar één van de kernen vraagt van de mobiliteitsvisie, dat is het voorkomen van onnodig interwijkverkeer, dan is het inderdaad een keus om dat interwijkverkeer - net zoals in 1977 binnen de Diepenring gegaan is - dus niet meer van de ene sector naar de andere sector, dat is iets vergelijkbaars wat we nu in grotere omvang willen. Dat doen we niet zomaar om te pesten. Dat is omdat er daarmee echt veel minder autokilometers binnen de ring gerealiseerd worden, met een stijgend inwoneraantal.

01:13:17

De heer Broeksma: We verwachten dat de gemeente over een aantal jaren 270.00 inwoners zal hebben, met een navenante mobiliteit. Het niet doen is eigenlijk niet eens een reële optie. Veel minder autokilometers, dus bij een stijgend inwoneraantal verwachten we minder autokilometers binnen de ring van min 21 procent. U kent dat getal misschien. Dat is eigenlijk een sensationele winst waar de burgers binnen de ring hun winst bij hebben. Mevrouw Pestman maakt ook een punt over de voorzieningen in de dorpen die verdwijnen. Het is niet dat de gemeente actief voorzieningen laat verdwijnen, maar u weet dat in een

dorp als Noordlaren geen supermarkt is, en er zijn geen winkels. Als je schoenen wit kopen en je bent een inwoner van Noordlaren, Woltersum of noem het maar op, dan ben je aangewezen op de kernen - de stad Groningen is natuurlijk een bijzondere daarin - waarin die voorzieningen er wel zijn.

01:14:13

De heer Broeksma: Dus het gaat niet per se over de dorpen binnen onze eigen gemeente. Het gaat ook over dorpen en steden en stadjes in de omgeving. Wat ik net zeg, de groei van de stad vereist op dit moment al een dagelijkse pendel van 400.000 bewegingen. Elke dag gaan 200.000 mensen de stad in en 200.000 mensen gaan de stad uit. Voor een stad die 200.000 mensen telt. Dat betekent dat het gereguleerd moet worden. Dat betekent dat de bereikbaarheid van de stad, die bereikbaarheid van de winkels, die bereikbaarheid van de voorzieningen die in de dorpen verdwijnen-- Dat is een maatschappelijk fenomeen waar de gemeente kan doen wat hij wil, maar wij exploiteren geen supermarkten, om maar iets te noemen. Die bereikbaarheid van de stad en van de winkels is essentieel.

01:14:58

De heer Broeksma: Dat betekent dat er ook voor de omgeving-- Ik leg eigenlijk de mobiliteitsvisie nog een keer uit, dat we ook doorfietsroutes hebben, dat we willen dat je kunt parkeren aan de rand van de stad en met goed openbaar vervoer de stad in kunt, met een deelfiets, met een deelscooter, of met het openbaar vervoer, op welke manier dan ook. Zodat de stad, de winkels en de voorzieningen van de stad bereikbaar blijven.

01:15:19

Voorzitter: Nog een korte vraag.

01:15:21

Mevrouw Pestman: Het is me natuurlijk duidelijk dat er geen schoenwinkel zit in Woltersum. Maar als ik het heb over voorzieningen in dorpen, dan bedoel ik zwembanen of sportvelden en dergelijke.

01:15:31

Voorzitter: Dat is helder.

01:15:33

De heer Broeksma: Uiteraard, dat snap ik ook. Maar een supermarkt is natuurlijk ook fijn om te hebben. Autoparkeren, dat is ook iets wat u als Partij van de Arbeid noemt, mevrouw Pestman. Kan het nog wel voor de deur? We hebben het ook in het parkeerbeleid helder gemaakt, juist om het voor onze bewoners mogelijk te maken voor hun eigen deur te kunnen parkeren is het nodig dat we het parkeerbeleid hebben zoals we het hebben, omdat we daarmee de forensen die eigenlijk de stad deels als een gratis P&R-terrein dat niet meer kunnen doen. Zij zullen dan twee euro veertig per uur moeten betalen. Dat doen ze natuurlijk niet. Zij gaan op die P&R staan, pakken hun fiets uit de achterbak of gaan met het openbaar vervoer of met een deelfiets. Zo gaan ze naar hun finale bestemming.

01:16:14

De heer Broeksma: Dat is eigenlijk ook een reactie op de opmerking die 100% Groningen maakte. Waar moet je die auto laten als burgers? De forensenauto's gaan verdwijnen. Het is ook door één van de fracties aangegeven. Als je in de stad woont waar zojuist betaald

parkeren is ingevoerd, dan zie je het verschil tussen de week ervoor en die week erna over hoeveel auto's er verdwenen zijn. Dus dat werkt, en daardoor juist kunnen de eigen bewoners hun auto voor de eigen deur parkeren. Of dat alle twee de auto's moeten zijn, of misschien ook nog de derde leaseauto die ook voor de deur moet staan, dat is nog een vraag waar wij later bij u op terugkomen, hoe we daarmee om moeten gaan. Ik zoek even het volgende onderwerp.

01:16:57

Voorzitter: Nog één vraag hierop, mevrouw Pestman.

01:16:59

Mevrouw Pestman: Dan weet ik niet of ik hem hiervoor gebruik, maar hij is misschien wel leuk. U garandeert dus elke inwoner van de stad, ook iemand die aan de Helperzoom woont en het wordt misschien anders ingericht, dat hij in elk geval één auto voor zijn eigen deur kan hebben staan? Of in elk geval zover in de buurt dat het nog voelt alsof die voor de deur staat?

01:17:15

De heer Broeksma: Wat we doen in ons parkeerbeleid is dat we niet meer vergunningen uitgeven dan er parkeerplekken zijn. Dus het aantal parkeerplekken bepaalt het aantal vergunningen. Dat betekent dat er in de binnenstad een wachtlijst is van een aantal maanden voordat je daar een parkeerplaats kan krijgen. Een parkeerplaats die er niet is, daar kunnen we natuurlijk geen vergunning voor geven. Het thema veiligheid is langsgesproken, voorzitter. In het algemeen: 30 kilometer per uur in vergelijking met 50 kilometer per uur. Niet alleen levert dat meer ruimte op omdat er meer auto's op dezelfde weg, die kunnen dichter op elkaar rijden, maar een lagere snelheid levert ook een kortere remweg op. Het heeft dus ook minder impact als u geraakt wordt, dan als je 50 zou rijden. Dat gaat haast exponentieel.

01:18:01

De heer Broeksma: Wat betekent dat voor het mengen van verkeer? Fietsers en auto's die van dezelfde shared space gebruik maken. Daar zijn goede ervaringen mee. De praktijk leert dat het werkt. Er zijn een aantal plekken in onze gemeente, maar ook in heel veel andere gemeenten in Nederland waaruit blijkt - een verkeerskundige bevestigt dat ook - dat het de veiligheid ten goede komt, omdat de automobilisten die vaak-- De impact als je tegen een fiets aanloopt is minder erg dan als je tegen een auto aanloopt. Dus automobilisten moeten de neiging hebben om beter te kijken, zorgvuldiger te rijden en langzamer te rijden.

01:18:35

De heer Broeksma: Een aantal partijen vraagt naar de lijst van 79 onveilige situaties. De objectieve of subjectieve veiligheid, het onveiligheidsgevoel en het gevoel van veiligheid. Dat staat niet in dit plan, maar het komt binnenkort in het uitvoeringsplan actieve mobiliteit. Dat komt binnenkort naar u toe als raad. Als we hier zaken aanpakken, kijken we ook of dat op een goede manier kan. Er is gevraagd naar de participatie. De suggestie is dat er niet overal enthousiasme was voor een mobiliteitsvisie. Ik zal niet zeggen dat er overal enthousiasme was, maar het negatieve wat u suggereert, de heer Moerkerk van 100% Groningen, dat was er niet.

01:19:21

De heer Broeksma: We hebben heel veel reacties gekregen bij de mobiliteitsvisie en heel veel straten. U hebt de inspreker ook gehoord: "Kan het niet eerder? Kan het niet sneller? Kan het niet bij ons ook 30 kilometer per uur?" Als de vraag is: blijft u participeren? Dan is het antwoord gewoon 'ja', dat geven we ook aan in het stuk. Per project zijn we daar ook scherp op. Waarom zouden we iets anders doen dan wat burgers willen, zeker als dat ten goede komt aan het geheel. Dus in afweging van wat in het belang is van het hele systeem.

01:19:54

Voorzitter: Dat levert toch nog een vraag van de heer Moerkerk, zie ik.

01:19:59

De heer Moerkerk: Dank u, voorzitter. Bedankt voor het antwoord, wethouder. Ik weet dat niet elke buurt negatief is. Een heleboel zijn positief, dat heb ik ook zo ervaren, ook uit insprekers. Maar er waren ook een paar negatieve insprekers. Mijn vraag was meer of het per plan aangeboden kan worden aan de raad ter besluitvorming. Dus per plannetje, en niet gebundeld. Vier projecten in één keer of zo, in één wijk of zo. Zodat we echt meer ruimte hebben om gewoon daar waar negativiteit is dat goed aan te horen en te overwegen wat we willen.

01:20:28

De heer Broeksma: In feite doen we dat. Met dit raadsvoorstel vragen wij u krediet aan voor een aantal plannen. Neem daar goede nota van. U vraagt daar ook het budget, en we zullen we dus per plan of per project bij u komen omdat we een definitieve budgetberekening gemaakt hebben. Dan zullen we bij u specifiek krediet aanvragen. Voor nu stelt u voor een aantal projecten dat krediet beschikbaar. Veel middelen zullen er zijn, zie ook het document daarvoor. Per document komen we nu voor het krediet bij u in de raad, maar voor een aantal vragen we dat al in dit raadsvoorstel.

01:21:06

De heer Broeksma: Er is gevraagd naar de handhaving 30 kilometer. Helaas doen wij die handhaving niet. Dat mogen wij niet, dat is een zaak van de politie en de politie maakt hun eigen afweging daarin. Wat de politie in ieder geval zegt is dat de inrichting van die 30 kilometerwegen - wat er gesuggereerd werd, een bord plaatsen alleen is niet voldoende - maar de inrichting moet conform een 30 kilometerweg zijn en eigenlijk moet het fysiek onmogelijk dan wel lastiger gemaakt worden om harder dan 30 kilometer te kunnen rijden. Overigens zal 30 kilometer de norm worden binnen de bebouwde kom in heel Nederland. Het zal eerder opvallend zijn dat u ergens 50 mag rijden, dan dat het een bord is waarop staat dat u niet harder dan 30 mag rijden.

01:21:51

De heer Broeksma: Voorzitter, dan kom ik bij punt acht. Die heb ik al gehad, en punt negen heb ik ook gehad. Tijdelijkheid. GroenLinks vraagt: "Wat doen we met de plekken die nu niet aangepakt worden, en zou je - zonder dat je dat helemaal voor miljoenen gaat aanpakken - niet een paar bloembakken in de weg kunnen zetten, zodat de snelheid naar beneden gaat of de weg afgesloten wordt, enzovoort? Dat proberen we te doen waar dat kan. Een voorbeeld wat ik u geef is kruispunt Hoendiep-Friesestraatweg. Daar hebben we in het kader

van operatie Julianaplein wat rood-witte blokken neergezet, zodat je aan beide kanten niet meer linksaf kunt slaan.

01:22:36

De heer Broeksma: Dat is eigenlijk een voltreffer geweest voor dat kruispunt, en dat gaan we binnenkort dan ook definitief maken. Maar ook bij De Savornin Lohmanlaan hebben we bloembakken neergezet, en ook in Onnen en Noordlaren. Op verzoek van bewoners gebeurt dat, dan kijken we ernaar en gaan we met bewoners in gesprek. Als dat kan, soms staat het haaks op het feit dat het een busroute is of anderszins, proberen we dat en als het een goed idee is weten we dat, en dan kunnen we het definitief maken en dan kunnen we daar het verkeersbesluit voor aanpassen.

01:23:10

De heer Broeksma: De heer Leemhuis en GroenLinks, u suggereert dat de plekken rondom de Kreupelstraat waar de bussen van de Grote Markt verdwenen zijn. U weet dat wij de Grote Markt groot aanpakken. De eerste steen is gelegd, de tweede inmiddels ook. Ik vind het een goede suggestie om te kijken of daar op korte termijn iets kan gebeuren. Het Kwinkenplein, dat weet u ook, daar gaan de autoparkeerplaatsen verdwijnen en dat worden gehandicaptenparkeerplaatsen. Het zoekverkeer daar zal dus minder worden, en dat betekent dat er allerlei kansen zijn om dat ook aan te pakken. En de route Rodeweeshuisstraat- Kwinkenplein, wat eigenlijk één van de grote fietsroutes is, dus in die zone gaan we aan het werk. Maar uw suggestie om ook eens naar de Kreupelstraat in dat hoekje het tussen ABN-gebouw en de Martinitoren te kijken, om daar een nadere blik op te werpen. Ik weet niet in hoeverre het al gebeurd is, maar ik neem uw suggestie mee.

01:24:01

Voorzitter: Er is nog een vraag van de heer Leemhuis. Ik hoop dat u hem nog weet.

01:24:05

De heer Leemhuis: Ik weet het dit keer nog steeds. Mooi, deze toezegging om te gaan kijken naar de Nieuwe Ebbingestraat, de Oude Ebbingestraat, en de Kreupelstraat met name. Dat zijn denk ik ook waar mensen die daar nu fietsen merken dat omdat de bus eruit is daar plotseling echt wel hoge snelheden worden behaald door automobilisten. Ik ben ook blij met de eerdere toezegging dat het college zegt: "We gaan proberen om daar waar we niet zulke afgeronde plannen met het budget en een totale uitwerking hebben, wat meer met die tijdelijkheid te werken." Ik zit nog wel een beetje te zoeken naar wat het concreet betekent. Komt het college bij een volgende stap met een brief? Komt er een overzicht? Op welke plekken zou dat overwogen worden? Het is ook nog een open vraag, want ik probeer me voor te stellen hoe die toezegging uitgewerkt wordt.

01:24:55

De heer Broeksma: Wat ik eigenlijk al aangaf over die tijdelijkheid, dat we het ook op verzoek van bewoners doen. We hebben in Onnen en Noordlaren inderdaad de bloembakken, die bewoners zelf nog in elkaar gezet hebben en onderhouden hebben met plantjes enzovoort. Op verzoek van bewoners hebben we dat gedaan. Misschien hebben we dat wel of niet expliciet gemeld in een dagmail. Ik zit even te kijken hoe u dat wilt. Hoendiep-Friesestraatweg, dat gaan we definitief maken. Ik denk dat we u daar per dagmail over informeren. Tenzij we geld nodig hebben, dan gaat u dat beschikbaar stellen. Dan zullen we

dat aan u vragen. Laat me er even over nadenken hoe we u daar op een goede manier bij betrekken.

01:25:36

De heer Broeksma: Volgtijdelijkheid ben ik net al even op ingegaan. Doe eerst de ring op orde en dan de knips. Voor een aantal knips is die ring-- Bijvoorbeeld de noordelijke ring, daar gebeurt niet veel meer, die is gewoon op orde. Dat betekent dat de knip Eikenlaan, daar hoeven we niet te wachten tot de ring zuid voor elkaar is. Daar kunnen we mee aan de gang. Hetzelfde geldt voor de Diepenring. Onze analyse van de verkeersmodellen, een diepgaande analyse is dat geweest. Dat heeft ook extra veel tijd gekost, daarom was die mobiliteitsvisie wel een halfjaar of misschien wel een jaar later dan eigenlijk de bedoeling was. Dat was mogelijk omdat we diepgaand in dat model hebben gekeken. Uw aansporing om de volgtijdelijkheid goed in de gaten te houden, dat doen we natuurlijk, ook omdat wij proberen verstandige dingen te doen.

01:26:22

Voorzitter: De heer Ubbens.

01:26:24

De heer Ubbens: Bedankt, voorzitter. Ik ben even in verwarring. De wethouder zegt: "Omdat de ring noord klaar is, daar hoeft niks meer te gebeuren, kunnen we de Eikenlaan aanleggen zonder dat we nog moeten nadenken over de ringweg. Maar de ring west is nog lang niet klaar, daar moeten we nog aan beginnen. Die heeft ook een hele duidelijke link met de Eikenlaan, want een heel groot deel van het verkeer moet dan misschien ergens anders heen, moet naar ring west en kan daar nu niet meer langs. Het is niet per se dat je alleen maar over ring noord rijdt. Je moet ook over ring west, en ook daar heb je nog veel vertraging vanwege de verkeersregelinstallaties.

01:26:57

De heer Broeksma: Ja, dat klopt. Dat is ook een reactie op een andere opmerking van de heer Van der Laan. Maar het klopt. U kent onze analyses. De capaciteit van ring west is voldoende om het verkeer daar langs te geleiden. Uiteindelijk, op het moment dat het grote verkeer niet meer langs de Eikenlaan gaat, maar dan zal het langs de ring noord gaan, dat betekent dat ring west de capaciteit aankan. Het wordt daar drukker, maar niet te druk waardoor de capaciteit het niet aankan.

01:27:24

De heer Broeksma: Voorzitter, ik kom nu op een aantal concrete punten die genoemd zijn. Goeman Borgesiuslaan, ik heb natuurlijk met de inspreker een aantal keren gesproken, met de werkgroep van de De Savornin Lohmanlaan/Goeman Borgesiuslaan. Dat gaat trouwens over individuele straten. We spreken ook, en dan vooral met Helpman als geheel. Als je naar de situatie van twee straten kijkt-- Als je hier drukt kan er ergens anders iets gebeuren. We kijken dus naar de wijk Helpman als geheel en in samenhang met andere wijken, zoals de Ketwich Verschuurlaan en de aanvoerroutes naar de genoemde Goeman Borgesiuslaan, Helperzoom, De Savornin Lohman, et cetera.

01:28:03

De heer Broeksma: Er is meerdere keren mee gesproken. U ziet de Goeman Borgesiuslaan op

de lijst staan, maar nog niet als dat we daar de oplossing weten. De Goeman Borgesiuslaan bestaat uit verschillende karakters en verschillende breedtes. Het is een busroute. Inderdaad, zoals al is aangegeven destijds in het tracébesluit, is de afweging gemaakt wat de rol gaat worden van de Goeman Borgesiuslaan in het geheel. De spreker gaf ook aan: "Wat we tien jaar geleden dachten dat zou gaan gebeuren, is ook gebeurd." Dat is cynisch, zou je kunnen zeggen, maar dat betekent dat de kwaliteit van de voorspelling op orde was. De vraag is of het acceptabel is of niet. Wat betekent dat voor de fietsers en de fietsveiligheid op dat stuk? Op een 50 kilometerweg wil je eigenlijk aparte fietsstroken hebben. Past dat daar, en wat betekent het voor de inrichting?

01:28:56

De heer Broeksma: U ziet het ook wat later in het proces staan, zodat we een goede analyse kunnen maken, een afweging kunnen maken: welk probleem gaan we oplossen, en met welke maatregelen zou het probleem opgelost worden? Wordt vervolgd, en we komen bij u terug.

01:29:17

Voorzitter: De heer Leemhuis heeft een vraag.

01:29:21

De heer Leemhuis: Laat ik vooropstellen dat mijn fractie natuurlijk ook op iedere plek waar mogelijk de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers wilt verbeteren. Laat daar geen twijfel over bestaan. Mijn probleem zit een beetje-- We hebben een raadsvoorstel en daar zeggen we in één van de besluitpunten: "Wij geven het college de opdracht om een rits van projecten te doen, en daar is deze er één van." Daar blijft voor mijn fractie de vraag: één, moeten we niet eerst afwachten tot de ring af is, zodat we dan weten hoe het verkeer zich ook in stadsdeel Helpman-Oost gaat gedragen? En twee, we hebben nog geen tien jaar geleden gezegd dat die weg een 50 kilometerweg is, omdat hij daarmee een wijkontsluitende functie heeft. Dan voelt het toch ergens raar dat we zeggen: "We gaan er ook 30 kilometer invoeren."

01:30:10

De heer Leemhuis: Zoals ik al eerder zei, er zijn meer plekken waar het verkeer meer wordt. Dat hebben we toen ook niet fijn gevonden, maar daar hebben we toen ook besloten als raad. Ik zoek ook een beetje naar de continuïteit van besluitvorming, maar ook naar wat de consequentie is. Misschien ben ik nu een woordvoering aan het doen, dus moet ik nu maar mijn mond houden.

01:30:29

Voorzitter: Ik wilde het net gaan zeggen.

01:30:32

De heer Broeksma: Voorzitter, als ik mag reageren. Eerst de ring zuid afwachten. Je ziet ook in de volgtijdelijkheid dat we dat doen, het is voor na 2024 gepland. Wat u ook ziet, en waar een voorschot is genomen op de 30 kilometer per uur, is de werkelijkheid dat we gaan analyseren wat daar ontbreekt en hoe de veiligheid daar verbeterd kan worden. Dat gaat bijvoorbeeld over separate fietsstroken, die passen daar, ook gezien het feit dat het een busroute is. Iets vergelijkbaars geldt voor de De Savornin Lohmanlaan. Het was een 30

kilometerweg maar de inrichting schiet daar eigenlijk tekort op dat punt. We komen daar ook bij u op terug, en dat zal rond 2024 zijn.

01:31:17

Voorzitter: U heeft hierover nog één vraag van de heer Van der Laan.

01:31:21

De heer Van der Laan: Voorzitter, toch nog even over de westelijke ringweg. De westelijke ringweg kan weliswaar de capaciteit wel aan, en de capaciteit neemt waarschijnlijk toe met schatting 20 à 30 procent, zeker als Suikerzijde klaar is. Maar het is een gigantische fijnstofweg, en daar zit ons pijnpunt. Moet je daar dan niet ook naar kijken, naar het fenomeen fijnstof?

01:31:45

De heer Broeksma: U heeft een opmerking gemaakt over ring west, en daar zal ik nu eerst op ingaan. Als het een stadsweg wordt zoals u dat suggereert, een 50 kilometerweg met gelijkvloerse kruisingen, daar is een analyse van gemaakt. Er is een aantal jaren geleden een uitgebreide analyse gemaakt of een nieuwe weg tussen bijvoorbeeld de A7 en de Friesestraatweg aan de westkant van de stad een oplossing zou zijn. Het antwoord is 'nee'. Te weinig oplossing en met de nadelen die in feite groter zijn dan de voordelen, ook omdat het financieel bepaald niet gratis is. De capaciteit van de ring west wordt, als het een stadsweg is, te klein. U weet dat wij voor de ring west proberen daar ook het Rijk zover te krijgen om daar een ongelijkvloerse weg van te maken is.

01:32:33

De heer Broeksma: Dus een verdiepte ligging voor ring west, zodat de kruispunten met de Pleiadenlaan et cetera ongelijkvloers kunnen worden, zodat de capaciteit van de weg past bij de ontwikkelingen die wij voor ons zien. De Suikerzijde wijk wordt ontwikkeld, de Held III komt eraan, dat zijn wijken waarvoor de ring west van essentieel belang is. De verdiepte ligging zou dan ook de kans geven om de wijken Paddepoel en Vinkhuizen visueel gevoelsmatig beter op elkaar te laten aansluiten. Daar doen we ons best voor.

01:33:06

De heer Broeksma: Een nieuwe ring west ten westen van de stad is onderzocht, maar dat is geen goed idee. Dat betekent dat de huidige ring west geen stadsweg kan worden. Capaciteit te laag. Dat betekent dat we ons samen met de provincie inzetten om de ring west verdiept aangelegd te krijgen, zodat de verkeerslichten daar kunnen verdwijnen. De Oost-Westverbinding in Haren. Hoe gaat dat, vraagt één van de partijen. Een terechte vraag, dat is een onderdeel van de hele discussie over de hortus en de biotoop. Dat is een separaat proces waar we natuurlijk ook de Harenaren en andere betrokkenen uit de raad uitgebreid over zullen mee laten denken.

01:33:56

De heer Broeksma: Die oost-westverbinding-- U weet dat Haren nogal noord-zuid georiënteerd is qua mobiliteit en wegenstructuur. Dat is allemaal historisch geregeld. Door het toenmalige Haren is eerder geopperd om daar een oost-westverbinding neer te leggen. Daar is het laatste woord zeker nog niet over gezegd. Dat is onderdeel van het hele biotoop en hortus participatieproces.

01:34:26

De heer Broeksma: Voorzitter, dan kom ik bij Zernike. De bereikbaarheid van Zernike mist. De bereikbaarheid van Zernike is vooral een openbaar vervoer- en fietsaangelegenheid. U ziet het in ons openbaar vervoerverhaal terugkomen, en ook landelijk is het een belangrijk thema. We denken ook dat de financiering van de ring west mede beargumenteerd kan worden door de bereikbaarheid van Zernike. Zernike ligt verder aan de ringweg, dus dat betekent dat het in dit document niet heel veel aandacht krijgt. Ik snap uw reactie, maar wij zien Zernike - 75.000 mensen per dag - vooral als een OV- en fietsgeheel. Voor het openbaar vervoer weet u dat we daar vol op inzetten om het goed bereikbaar te houden.

01:35:10

De heer Broeksma: De Nieuwe Ebbingestraat wordt gevraagd, tegelijk met het kruispunt. We kunnen niet alles tegelijkertijd doen, dat is eigenlijk het antwoord. Het kruispunt was niet lang geleden het gevaarlijke kruispunt van Nederland, geloof ik. Dat pakken we aan, dat ongelukkige kruispunt Rodeweg-Korreweg-Nieuwe Ebbingestraat. Om de hele Nieuwe Ebbingestraat aan te pakken, daar ontbreekt ons gewoon de capaciteit, zowel financieel als qua arbeid. Dat kunnen we niet doen. Tenslotte, voorzitter, als laatste opmerking het Noorderstation. Ook de verkeerssituatie daar gaan we aanpakken. De heer Leemhuis weet dat ik weet dat daar een zeer actieve club is die daarmee bezig is. Eerder mee gesproken.

01:35:54

De heer Broeksma: Het lukt ons niet om de naam Noorderstation geregeld te krijgen. Dat is ook een dure aangelegenheid, enkele tonnen. Je vraagt je af waarom, maar dat is echt zoals het je uitgelegd wordt. We gaan de club natuurlijk zeker betrekken als we het gebied bij het Noorderstation gaan herinrichten. Er is nog een potje geld wat u het college eerder beschikbaar heeft gesteld. Of dat genoeg is voor het kunstwerk wat de groep voor ogen heeft, dat weet ik niet, maar we gaan in ieder geval in gesprek. Het potje geld is er nog en we kijken of daar, in combinatie met iets anders, iets moois van te maken valt. Tot zover, voorzitter.

01:36:30

Voorzitter: Dank u wel. Dan kijk ik nog heel even rond of er nog hele prangende vragen zijn blijven liggen.

01:36:35

Mevrouw Pestman: Een onbeantwoorde vraag.

01:36:37

Voorzitter: Dat mag.

01:36:38

Mevrouw Pestman: Dank u. Het gaat om zeer ingrijpende plannen. Het gaat om heel veel geld. Is het niet verstandig om ook nog eens een second opinion te vragen? Ik heb begrepen dat het nu de ambtenaren van de gemeente zijn. Dat zullen hele knappe koppen zijn, maar ze krijgen natuurlijk opdracht: "Zoek dit en dat voor ons uit." Dus ze gaan al vanuit een bepaalde denkrichting kijken naar wat mogelijk is. Je kunt blinde vlekken ontwikkelen terwijl je bezig bent, dus is het bij zulke plannen niet verstandig als een onafhankelijk wetenschapper bijvoorbeeld daar eens meekijkt? Gaat dit uitpakken zoals gedacht wordt?

01:37:11

De heer Broeksma: U vraagt eigenlijk naar de manier waarop de mobiliteitsvisie tot stand is gekomen. Daar hebben we twee à tweeënhalp jaar over gedaan. Dat hebben we niet alleen ambtelijk gedaan, maar dat hebben we ook gedaan met een aantal gespecialiseerde bureaus: Sweco en Goudappel Coffeng. Zij hebben verstand hebben van hoe mobiliteit werkt. Als je hier drukt, dan gebeurt er daar wat. Zij hebben uitgebreid gekeken naar ons eigen verhaal. De modelberekeningen die we hebben zijn ook gemaakt door een externe partij. Dat heeft misschien wel bijna een jaar geduurd, waar check en dubbelcheck gebeurd is op de kwaliteit van het model. Dat heeft geresulteerd in de mobiliteitsvisie.

01:37:53

De heer Broeksma: Vervolgens gaan we die mobiliteitsvisie uitvoeren, maar ook niet alles in één keer. Dat is misschien wel het verschil met het VCP van 1977. Dat was letterlijk overnight, van de ene nacht op de andere werden de borden omgedraaid in eenrichtingsverkeer. Dat is hier niet mogelijk. Dat betekent ook dat je stap voor stap kunt zien: komt de verwachting van het model overeen met wat we dachten dat zou gaan gebeuren? Op het moment dat het niet aan de hand is, betekent het ook dat je kunt bijsturen en op een andere manier kunt ingrijpen. Dus we hebben er vertrouwen in dat het echt goed uitvoerbaar is. Mocht het tegendeel blijken, dan zijn we erbij.

01:38:28

Voorzitter: Dan zie ik dat er nog twee onbeantwoorde vragen zijn. De hoeveelheid CO₂-uitstoot heb ik als ambtelijk opgeschreven, dat is een technische vraag. Maar waarschijnlijk heeft de heer Leemhuis nog een vraag die ik niet heb opgeschreven.

01:38:43

De heer Leemhuis: De vraag is al beantwoord, maar ik wil bij het college nog wel iets meer eruit slepen. Ik ga de vraag nog één keer stellen. Volgens mij heeft de raad al een keer uitdrukkelijk uitgesproken heel graag dat kunstwerk bij het Noorderstation te doen. Volgens mij is er een potje geld voor. Volgens mij staat hier ook nog twee miljoen euro voor de toekomst in de boeken. Er moet ook nog meer ruimte gecreëerd worden op dat plein voor de fietsenstalling. Mijn vraag zou eigenlijk zijn: kunnen we het niet omdraaien? Kunnen we niet gewoon zeggen: "Het gaat gebeuren, tenzij het moeilijk wordt. Dan komen we nog terug bij de raad." Dus niet meer: "We gaan kijken hoe ver we komen." Ik zou het eigenlijk willen omdraaien, ik zou het liefst horen: "We doen het, tenzij het echt onverhoopt heel anders loopt."

01:39:31

Voorzitter: Het punt is helder. We gaan kijken of u er nog meer uit heeft gesleept bij het college.

01:39:34

De heer Broeksma: Ik kan u dat niet toezeggen. Er is een potje van - uit mijn hoofd - 34.000 euro voor een kunstwerk. De gedachte of het idee van het kunstwerk zou echt duurder zijn dan die 34.000 euro. Het klopt dat er twee miljoen euro - ik weet het niet uit mijn hoofd - beschikbaar is voor het geheel. We komen natuurlijk weer terug op het moment dat het reëel is, dan stelt u dat beschikbaar voor de verkeersmaatregelen en de herinrichting die we daar doen. Als u zegt: "Een deel van die twee miljoen euro, dat moet u als raad zeggen - u

heeft dat tot nu toe nog niet uitgesproken - dat moet u echt gebruiken en enkele tienduizenden euro's moet u afzonderen om samen met de 34.000 euro een kunstwerk te maken van orde een ton." Dan moet u dat doen, dat kunt u te zijner tijd doen. Maar u kunt niet van het college verwachten dat wij iets anders doen dan u ons opgedragen heeft.

01:40:26

Voorzitter: Dat is helder, denk ik. Dan heb ik het gevoel dat dit stuk uitvoerig is bediscussieerd. Ik vraag even rond of er vanuit de fracties-- Hoe moet het stuk naar de raad? Kan dit conform? Zijn er nog fracties die een motie dan wel amendement hebben? Dan lijkt het conform. De heer Leemhuis, toch nog overwegingen?

01:40:52

De heer Leemhuis: Ik overweeg dan toch een motie op dat laatste punt van het Noorderstationsgebied omdat we daar ook voor mijn gevoel wel als raad een uitspraak over hebben gedaan. Maar ik zou dat ook eventueel bij de begroting kunnen doen, want het hoeft niet per se hierbij. Dus ik overweeg een motie, maar als een motie bij de begroting zou ook kunnen. Dan zou dit conform kunnen. Ik overweeg een motie.

01:41:17

Voorzitter: Als u ons laat weten op welk moment u die motie indient, dan bepalen we of dit stuk toch naar de raad gaat, of dat het conform naar de raad gaat. De heer Van der Laan.

01:41:27

De heer Van der Laan: Wij hoorden duidelijk nogmaals een toezegging dat er goed sprake is van burgerparticipatie. Dat is voor ons voldoende, voorzitter.

01:41:36

Voorzitter: Mooi, dan dank ik u allen voor uw inbreng. Ik wens u nog een fijne avond, en ik dank nogmaals de inspreker voor zijn inbreng. We hebben nog drie minuten over.