

Voorzitter: T. van Zoelen (PvdD)

Namens de raad: B. Leemhuis (GroenLinks), R. Pestman (PvdA), I. Peters (D66), W. Pechler (PvdD), H. Moerkerk (Stadspartij 100%), H. de Waard (SP), E.J. Vaes (VVD), K. de Groot (S&S), S. Wennink (CU), H.P. Ubbens (CDA), L. van der Laan (PvhN), R. Dodde (PVV)

Namens het college: P. Broeksma (wethouder)

Namens de griffie: S. van Erp

Deelmobiliteit

00:14:40

Voorzitter: Welkom allemaal bij deze meningsvormende sessie over het raadsvoorstel Deelmobiliteit. Welkom aan alle mensen thuis en op de publieke tribune. In december 2021 is de Mobiliteitsvisie Groningen 'Goed op Weg' vastgesteld en die kent vier uitvoeringsprogramma's. Dit uitvoeringsprogramma 'Groningen Deelt' maakt daar onderdeel van uit. Het was een lange dag vandaag. U heeft waarschijnlijk hiervoor al een sessie gehad over Doorwaadbare Stad. Dit is een meningsvormende sessie over de vaststelling van dit uitvoeringsprogramma. Ik ga uit van een spreektijd van vier minuten per fractie, exclusief interrupties. Er hebben zich geen sprekers gemeld, dus ik geef het woord aan de raad of aan de commissie. Ik kijk rond. Ik zie mevrouw Isa Peters van D66, gaat uw gang.

00:15:42

mevrouw Peters - D66: Bedankt, voorzitter. Wij zijn heel blij met de focus op lopen, fietsen, openbaar vervoer en ketenmobiliteit. Een focus die past bij onze autoluwe en groene fietsgemeente. Een mooie toevoeging aan de fiets en het ov is deelmobiliteit en dat is waar we het vandaag over hebben. Ik wil beginnen met het feit dat mijn fractie deelmobiliteit een geweldige ontwikkeling vindt. We geven bewoners de vrijheid om gebruik te maken van voertuigen die zij zelf niet kunnen of willen aanschaffen. Deelvoertuigen verkleinen de noodzaak om een eigen voertuig te kopen en zorgen dus automatisch voor een lagere parkeerbehoefte en meer ruimte voor groen. Over het algemeen vinden wij dit dus een mooi stuk en we hopen het in uitvoering te zien. Wij hopen dat het college in goed contact is met de provincie en met andere gemeenten in Groningen, zodat onze deelmobiliteit-agenda synchroon loopt met die van hen. Het kan wellicht leuk zijn om te experimenteren met de zogeheten 'keyless' technologie voor auto's die anders de hele dag op een P+R staan. Zo kunnen forenzen meegenieten met onze geweldige visie op deelmobiliteit. Hiernaast heb ik nog drie vragen aan de wethouder. Deelauto's ophalen, huren en terugbrengen gaat altijd via een app. Mensen die wellicht minder digitaal vaardig zijn kunnen hier moeite mee hebben. Is er binnen het budget ruimte om deze mensen wegwijs te maken in het gebruik van deze apps, zodat ze vol vertrouwen kunnen beginnen met autodelen? Ook zien wij op de kaart dat er ontzettend weinig deelauto's beschikbaar zijn in onze dorpen. Aan de ene kant snap ik dit. Hier wonen mensen die vaak al één of twee auto's hebben. Aan de andere kant kan een grotere beschikbaarheid en vooral zichtbaarheid van deelauto's meehelpen met de bewustwording en wellicht zelfs de keus om een auto te verkopen. Hoe kijkt de wethouder hiernaar? Voorzitter, als laatste een vraag over de autoparkeervergunning voor autodelers. Autodelers moeten een lidmaatschap afsluiten bij de Vereniging voor Gedeeld Autogebruik. Deze kost geld waardoor mensen, die een hele duurzame keuze willen maken, worden

ontmoedigd en zo ook nog eens op mogelijk onnodige kosten worden gejaagd. Naast de parkeervergunning moeten beide delers lid worden van deze vereniging. Ziet het college dat dit wellicht ontmoedigend kan werken en zijn er andere opties onderzocht naast dit lidmaatschap? Alvast bedankt voor de beantwoording.

00:18:05

Voorzitter: Dank. Ik zie de heer Benni Leemhuis van GroenLinks. Gaat uw gang.

00:18:09

de heer Leemhuis - GroenLinks: Dank u wel, voorzitter. Mijn fractie is blij met dit plan. De gemeenteraad gaat flink inzetten op deelauto's, deelbakfietsen en deelfietsen en dat vinden wij goed nieuws. Deelmobiliteit kan veel, vooral geparkeerde, auto's vervangen en het kan leiden tot efficiënt gebruik van mobiliteit, dus van fietsen, auto's en bakfietsen. Aan de andere kant zien we dat we ook nog een beetje achterlopen ten opzichte van de G4, de grote steden in Nederland, en dat we dus inderdaad wat te verbeteren hebben. We zien dat dit plan daarin voorziet. Het is een plan dat zich, vooral met zo'n kwartiermaker, in gaat zetten op de vermeerdering van het gebruik van deelmobiliteit en dat vinden we heel goed. Wij snappen daarbij dat, om zo'n motor te hebben om dat op gang te krijgen, commerciële aanbieders een rol zullen moeten spelen, want die hebben het vermogen om die investering te doen en om snel het net te verbeteren. Toch zitten daar, wat mijn fractie betreft, wat haken en ogen aan en dat heeft er mee te maken dat wij eigenlijk zouden willen vragen aan het college om vooral heel erg in te zetten op collectieven en op mensen die samen een auto delen en dat te stimuleren, of door verenigingen of corporaties die dat non-profit, voor elkaar en voor een wijk doen. Wij stellen ons voor dat het goed zou zijn dat, bijna per straat, buurt en dorp, mensen met elkaar gaan praten van: wat hebben we nou samen nodig om te voorkomen dat mensen een auto willen of moeten aanschaffen of een tweede auto moeten aanschaffen? Dat eventueel met achtervang doen van een autoverhuurbedrijf in de stad.

00:19:57

Voorzitter: U heeft een interruptie van Hans de Waard van de SP.

00:20:00

de heer De Waard - SP: Dank, voorzitter. Om dit collectief aan te pakken, daar is de SP natuurlijk helemaal voor en daar kunnen we de handen op schudden. Ik vroeg me af hoe de heer Leemhuis kijkt naar het idee om dat als gemeente in eigen hand te gaan nemen?

00:20:16

de heer Leemhuis - GroenLinks: Wat ik zei, ik sta daar niet per se afwijzend tegenover. Aan de andere kant zie ik dat de bestaande aanbieders best het vermogen hebben om dat te doen. Het is niet zo dat Green Wheels, om er maar eentje te noemen, een verschrikkelijk commerciële club is. Ik zie dat de heer De Waard daar wat twijfels over heeft. Zoals gezegd, we hebben misschien die motor nodig om het te verbeteren en dat is de reden waarom ik het college vraag om heel erg in te zetten op dat collectief. Ik heb liever dat een gemeenschap van mensen zeggen: we zorgen samen voor een pool van collectieve auto's die we samen kunnen gebruiken, dan dat het per se commercieel moet. Daar komt bij dat mijn fractie het belangrijk vindt dat er ingezet wordt op betaalbaarheid, op toegankelijkheid en op buurten en dorpen waar het voor een aanbieder misschien commercieel minder

interessant is, maar wat heel belangrijk zou zijn voor de mobiliteitsbehoefte op zo'n plek. Dus daar vraag ik ook aandacht voor.

00:21:23

Voorzitter: Mooi, ik wachtte even op de punt, want u heeft een interruptie van mevrouw Peters van D66.

00:21:29

mevrouw Peters - D66: Dank u wel. Ik vroeg me af of de heer Leemhuis het met mij mee eens is dat het betaalde lidmaatschap wellicht ontmoedigend kan werken om te beginnen met de auto delen voor particulieren?

00:21:45

de heer Leemhuis - GroenLinks: Dan moeten we een hele discussie houden over tariefstructuren en hoe dat in elkaar zit. Dat voert misschien hier nu te ver. Wat ik vooral zou willen en ik denk dat dat het doel is van dit plan, is dat zoveel mogelijk ingezet wordt op deelmobiliteit. Tot nu toe praten we over auto's, maar ik heb het ook over het breder palet. Ik zit bijvoorbeeld te denken aan: zou het niet goed zijn dat je op den duur in buurten hubs hebt waar je weet dat je daar een deelauto aan kan treffen, maar ook een bakfiets en misschien een deelfiets. Ik vraag het college, het staat ook in het plan, om daar werk van te maken.

00:22:23

Voorzitter: U heeft een interruptie van het CDA, Herman Pieter Ubbens.

00:22:27

de heer Ubbens - CDA: Dank u wel, voorzitter. Een kleine verduidelijkende vraag: waar denkt de heer Leemhuis aan wat het college moet gaan doen om dat iets meer te stimuleren? Als het bijvoorbeeld gaat over burgers die per straat een plan moeten maken voor deelmobiliteit, wat voor voorstel verwacht u dan van het college? Wat moet het college er dan mee doen?

00:22:46

de heer Leemhuis - GroenLinks: Volgens mij heeft het college daar in dit plan die kwartiermaker voor. Die zal plannen moeten maken hoe dat moet. Wat ik me zo voorstel, want ik heb wel een beeld daarvan: de traditionele Tupperware-party waar mensen bij elkaar over de vloer komen en samen plastic bakjes kopen. Waarom zeggen we niet: we doen een Tupperware-party, maar dan voor mensen in een straat, die met elkaar aan tafel gaan zitten en kijken hoe ze samen hun mobiliteit kunnen delen. Er zijn al collectieven, bijvoorbeeld – ik zit even te zoeken, want ik heb het niet goed na kunnen zoeken – DeelSlee. Dat is een club die elektrische auto's in dorpen in Groningen Ommeland aanbiedt, dus er zijn burgerinitiatieven die daar al mee werken. Ik heb niet gezegd: ik weet hoe het moet, maar ik heb wel gezegd: ik zou graag willen dat het meer collectief gaat. Dan ga ik verder naar de deelscooters.

00:23:46

Voorzitter: U heeft nog een vraag van de heer Ubbens.

00:23:49

de heer Ubbens - CDA: Ik had de kwartiermaker meer gezien als iemand die voor nieuwe

ontwikkelingen, projectontwikkelaars, corporaties en toekomstige nieuwe bewoners allerlei voorstellen doet, maar u wilt die taak uitbreiden. Moeten er dan niet alvast twee kwartiermakers worden aangesteld, naar u idee, of kan die ene persoon al deze dingen er nog bij gaan doen?

00:24:06

de heer Leemhuis - GroenLinks: Ik vind dat een klein beetje richting uitvoeringsproblematiek gaan. Dat laat ik graag aan het college over. Ik zeg hier, namens mijn fractie, dat wij het belangrijk zouden vinden dat het ingezet wordt op collectieve en niet-commerciële vormen van aanbieden van deelmobiliteit. Dan kom ik op de deelscooters. Zoals bekend heeft mijn fractie daar altijd een beetje een middenpositie in aangenomen. Wij zien aan de ene kant de voordelen van het aanbieden van deelmobiliteit, zeker als het gaat om deelfietsen, deelbakfietsen en deelauto's. Deelscooters brengen ook nadelen met zich mee. We hebben de afgelopen jaren gezien dat het college heeft ingezet om de nadelen te verminderen en de voordelen te verbeteren, terwijl we aan de andere kant ook zien dat deelscooters nog altijd maar 20 procent mensen uit de auto halen en 50 procent van de mensen die deelscooters gebruiken zouden anders de fiets hebben gepakt. Mijn fractie begint zich af te vragen-- We wachten even deze periode af en er komt een evaluatie, maar we bespreken hier deelmobiliteit. Nu we deelfietsen hebben en we zien dat de nadelen nog steeds niet echt helemaal weg lijken te gaan, overweegt mijn fractie te zeggen: als we straks die deelfietsen goed in het systeem hebben, misschien kunnen we dan zonder deelscooters. Ik ben benieuwd of het college daar een reactie op heeft?

00:25:30

Voorzitter: U bent al bijna twee minuten over uw tijd heen.

00:25:33

de heer Leemhuis - GroenLinks: Kijk eens aan, dat scheelt. Ik had twee punten en die heb ik nu uitgebreid besproken, dus ik kan nu wel ophouden.

00:25:42

Voorzitter: Ik zie Hans Moerkerk van Stadspartij 100% Groningen, gaat uw gang.

00:25:47

de heer Moerkerk - Stadspartij 100% Groningen: Dank u wel, voorzitter. Ik kan me bijna volledig aansluiten bij de woorden van mijn voorganger. Ik vind de scooter een redelijk 'fun factor' apparaat worden. In de wijk, een studentenwijk, waar ik woon is het toeteren, crossen en doen. Laten we de evaluatie afwachten hoe dat het beste kan worden ingepakt in dit plan. Ik vind het een mooi plan. Ik vind de corporaties proberen te stimuleren ook goed. Ik verwacht dat het moeizaam gaat, maar ik vind het zeker de moeite waard om te proberen. Hulde voor het plan en wij steunen het van harte.

00:26:22

Voorzitter: Dank voor deze korte woordvoering. Daarmee is de tijd weer ingehaald. De heer Wesley Pechler van Partij voor de Dieren, gaat uw gang.

00:26:31

de heer Pechler - Partij voor de Dieren: Dank, voorzitter. Voor de derde keer vandaag ben ik positief over een voorstel van het college. Dat is niet eens omdat ik nu in de coalitie zit en

alleen nog maar halleluja-verhalen mag verkondigen, maar omdat het weer een oprecht goed voorstel is. Over de plannen voor de deelauto kan ik dan ook kort zijn: het fijnmazig aanbieden van elektrische deelauto's kan mijn fractie steunen en het verkennen van gedeelde parkeervergunningen voor huishoudens die samen niet-commercieel een auto delen en ruimte scheppen voor bewonersinitiatieven op dit vlak – waar mijn buurman, de heer Leemhuis, al over sprak – zijn allemaal hartstikke mooie ontwikkelingen die onze gemeente een stukje verder brengen naar duurzame mobiliteit. Ook vinden we het een logische en weloverwogen beslissing om geen deelsteps en geen 45-kilometer per uur bromfietzers toe te gaan staan. Dan de deelscooters: ik ben de eerste die toegeeft dat ik er, sinds hun introductie in Groningen, met regelmaat gebruik van maak, maar dat maakt me niet blind voor de overlast en de problemen die ze veroorzaken. Hoe ze stoepen blokkeren en de gemeente minder toegankelijk maken voor mensen met een rolstoel, rollator of kinderwagen, hoe ze meer fietsen in het ov-verkeer lijken te vervangen dan autoverkeer en hoe ze door gebruikers zelf soms worden behandeld als wegwerpartikel, omdat ze toch niet verantwoordelijk zijn voor de schade, waardoor er om de haverklap spiegels, standaarden en voetsteunen afliggen. Dat laatste, een beetje rücksichtslos omgaan met bezit wat toch niet van jou is, is een risico bij alle vormen van deelmobiliteit, ook bij de fietsen en auto's en iets wat we, mijns inziens, als gemeente samen met de aanbieders goed moeten monitoren.

00:28:01

de heer Pechler - Partij voor de Dieren: Als de levensduur van een deelfiets of -scooter maar enkele jaren blijkt door dit gebruik, dan wegen de voordelen niet langer op tegen de nadelen. Toch zou ik niet gelijk willen pleiten voor het verbieden van deelscooters na het aflopen van de huidige vergunning, maar wel voor de overstap naar een hub-systeem, juist om die verrommeling tegen te gaan en om de gemeente meer toegankelijk te maken. Op Zernike zijn al parkeervakken speciaal voor deelscooters, waardoor ze niet op de rest van de campus in de weg staan. In Amsterdam wordt het ook op bepaalde locaties al gedaan. Ik vraag me af of de wethouder kan toelichten wanneer hij de oplevering van dit onderzoek naar een hub-systeem bij snorfietsen verwacht en of het mogelijk wordt om deelscooter-aanbieders te laten betalen voor de openbare ruimte die ze benutten? Als fractie zijn we tot slot erg enthousiast over deelbakfietsen. We hebben nu al de bakfiets van de Stadsworkplaats die mensen kunnen lenen, maar die zijn regelmatig allemaal uitgeleend. Als je in een buitenwijk woont moet je eerst helemaal naar het centrum en als je daar dan nog naar de meubelzaak of kringloop moet – die interruptie kan zo wel, meneer de voorzitter, ik ben over drie zinnen klaar – dan ben je zo een halve dag verder. Tot slot vragen we ons af hoe groot die bakfietsen gaan worden? Als er net twee koters inpassen, maar geen bankje of kleine koelkast, dan vraag ik me af wat de toegevoegde waarde ervan is. Kan de wethouder daar iets over zeggen?

00:29:15

Voorzitter: Ik hoop dat Student en Stad, Karoline de Groot, nog weet waar ze wilde interrumpen, maar gaat u gang.

00:29:22

mevrouw De Groot - Student & Stad: Voorzitter, ik had niet gedacht dat u me zo snel zou zien, dus het was eigenlijk voor mijn woordvoering. Ik had geen interruptie, maar ik dacht: het duurt vast even dus ik steek mijn hand vast omhoog, maar het was opeens heel snel.

00:29:32

Voorzitter: Gaat u gang voor uw woordvoering.

00:29:35

mevrouw De Groot - Student & Stad: Dank u wel. Het is goed om te lezen dat er de komende tijd flink gaat worden ingezet op de uitbreiding en verbetering van de deelmobiliteit hier in Groningen. Er liggen hier mooie kansen om het wagenpark van de Groningers in de toekomst te laten krimpen en zo de leefbaarheid te verhogen en de CO2-uitstoot te verlagen. Naast de deelauto's zijn er ook veel deeltweewielers in onze gemeente en nu bestaat dat uit deelsnorfietsen en deelfietsen. Momenteel is het niet mogelijk om die deelsnorfietsen te parkeren binnen de Diepenring, omdat het – zoals de heer Pechler al aangaf – te veel overlast met zich meebracht op de manier waarop het georganiseerd was, middels free floating zodat je dat ding overal zomaar neer kan zetten. Voor deelfietsen die in september in onze gemeente staan is het wel mogelijk om te parkeren in de binnenstad in die kleine hubs, waar de heer Pechler het ook al over had. Die kun je daar dus inzetten en ik vroeg me af: is het niet mogelijk om voor de elektrische deelsnorfietsen bijvoorbeeld drie à vier hubs in te richten in de binnenstad, zodat je in de binnenstad snel een deelsnorfiets tot je beschikking hebt? Er komt nog een evaluatie over. Ik was in Den Haag en daar heb je van die kleine parkeervakken van ongeveer één bij vier meter waar je dat ding heel netjes in kan zetten. Ik hoor dus ook in Amsterdam en misschien op nog wel meer andere plekken. Daar kun je ze duidelijk inzetten en heb je niet meer dat op elke hoek van de straat iemand zijn scooter heel onhandig heeft neergezet, iedereen erover struikelt en niemand er meer langs kan. Op deze manier vergroot je de toegankelijkheid tot deze vorm van deelmobiliteit, maar voorkom je dat er op elke hoek van de stoep een onhandig verkeerde scooter staat. Dat was het, dank u wel.

00:31:42

Voorzitter: Dank. Ik zie de heer De Waard van de SP. Gaat uw gang.

00:31:49

de heer De Waard - SP: Dank, voorzitter. Met het idee van voertuigen delen is in principe niks mis. Als we hiermee ruimte kunnen vrijspelen in de gemeente is dat iets moois. Als het hiermee lukt om ervoor te zorgen dat iedereen betaalbaar de weg op kan is dat heel goed, want mobiliteit gaat een stuk verder dan economisch nut en veel verder dan van huis naar werk en weer terug. Het is een stuk vrijheid en een sociale activiteit dat mensen in staat stelt om de deur uit te kunnen en onderdeel te zijn van de samenleving. Met de huidige vereenzaming van veel mensen is dat aspect nog belangrijker dan het al was. Bij die toegankelijkheid heeft de SP wel zorgen. We willen dat het deelvervoer een alternatief wordt voor iedereen, maar hoe zit het dan bijvoorbeeld met de mensen die regelmatig voor hun werk een auto nodig hebben? Dan kan zo een abonnement vaak echt niet uit, zeker niet voor de mensen met minder geld en een goedkope kleine auto. Hoe houden we die prijzen betaalbaar? Daarnaast is het vreemd dat we als gemeente geld in zakken gaan steken van commerciële bedrijven. Sterker nog, we gaan voor hen reclame maken en een netwerk aanleggen. Dat haal ik uit de stukken. Deze bedrijven moeten we winst maken, wat de prijzen weer hoger zal maken. Dat lijkt de SP niet de bedoeling en dat is de wethouder ongetwijfeld met ons eens. Daarom de volgende vraag voor de wethouder: hoe gaan we ervoor zorgen dat we stappen gaan zetten om al deze deeldiensten in beheer van de

gemeente laten komen? Zo hebben we namelijk echte zeggenschap en kunnen we de opbrengsten nuttig besteden en verdwijnen die niet in de zakken van een of andere multinational.

00:33:25

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer Leemhuis.

00:33:27

de heer Leemhuis - GroenLinks: Dank u, voorzitter. Ik krijg er net een vraag van de heer De Waard over en over hetzelfde onderwerp een vraag van mijn kant. De heer De Waard stelt dat hij graag zou zien dat er veel meer in het beheer en regie van de gemeente komt. Ik kan me daar best iets bij voorstellen en ik zeg niet meteen dat het een slecht idee zou zijn. Hoe ziet de heer De Waard het als je dat juist laat aan collectieve, aan de samenleving, aan het stimuleren dat er verenigingen komen en dat mensen in de buurt dat met elkaar gaan doen? Is dat een goed idee? De tweede vraag is: ziet de heer De waard het voordeel ervan als dat in eerste instantie door de diepe zakken van bedrijven wordt gedaan die voor ons die voorinvestering doen? Dat is het voordeel van dat ze nog geen winst maken, want dan hebben ze eerst een flinke investering gedaan voor zo'n netwerk.

00:34:28

de heer De Waard - SP: Ten eerste vind ik het een interessant idee. Zover had ik er nog niet over nagedacht, maar ik denk dat het best naast elkaar zou kunnen bestaan of we kunnen kijken naar vormen hoe dat mogelijk is. Ik vind het een interessant idee. Ik zeg niet dat we het nu meteen maar zelf moeten gaan doen, maar ik vraag de wethouder of we daar stappen kunnen zetten om dat op termijn te doen. Als we die bedrijven dat voor ons kunnen laten doen is dat prima, maar het lijkt me niet dat het voor altijd de oplossing is.

00:35:03

Voorzitter: U heeft een vraag van uw buurman, de heer Moerkerk. Gaat uw gang.

00:35:06

de heer Moerkerk - Stadspartij 100% Groningen: Dank u, voorzitter. Ik zie die deelscooters in veel Europese steden. Die dingen worden waarschijnlijk voorlopig nog steeds in China gemaakt, gok ik. Ik denk dat als de gemeente Groningen naar China belt en zegt: "Doe 200 van die dingen", dan kosten ze € 10.000 per stuk en als GO Sharing belt voor weer 50 containers, want dat hebben ze nodig in Europa, dan kosten ze drie tientjes per stuk. Moeten we niet de voordelen benutten die die schaal levert, doordat deze bedrijven actief zijn in half Europa? De ervaring, de onderhoudscontracten en inkoopvoordelen die ze hebben en ook misschien de financiële voordelen? Ze kunnen het laten financieren via de markt of via een aandeleninvestering. Dan ligt het risico bij mensen en niet bij de gemeente. Is dat misschien wijzer?

00:35:57

Voorzitter: Wilt u daarop reageren?

00:36:03

de heer De Waard - SP: Ik zeg niet per se dat we die eerste investeringen allemaal zelf moeten gaan doen en ik betwijfel dat als we naar China bellen het dan ineens veel duurder is. Dat is ook een beetje uitvoering, denk ik, maar ik heb zelf nog nooit naar China gebeld.

Geen flauw idee. Uiteindelijk, waar het om gaat is dat het een vorm van openbaar vervoer is en een dienst waar we als hele samenleving wat aan willen hebben en als we dat betaalbaar willen maken voor iedereen en ervoor zorgen dat we als samenleving van de baten gebruik kunnen maken, dan is het het beste als we dat in eigen beheer doen. Dan hebben we daar het meeste over te zeggen en kunnen we het makkelijkst ingrijpen als het bijvoorbeeld niet goed gaat met het stallen van die dingen.

00:36:52

Voorzitter: Dat leek me een heel uitgebreid antwoord. U bent klaar met uw woordvoering? Ik zag eerst de heer Sten Wennink van de ChristenUnie. Gaat uw gang.

00:37:01

de heer Wennink - ChristenUnie: Dank u wel, voorzitter. Wat ons betreft liggen er een aantal voordelen aan het plan zoals het nu beschreven is. Het eerste is het voordeel van de schaarse ruimte. We zien voordelen in het feit dat deelmobiliteit stilstaande voertuigen kan vervangen. Dat kan ons, als we het goed inrichten, ruimte opleveren dus dat is hartstikke mooi. Het betekent wel dat we goed moeten monitoren hoeveel ruimte je nou vrijspeelt voor deelmobiliteit. Daar geeft de gemeente al een klein voorschotje op met de 250 meter voor twee auto's, tenzij er meer vraag is. Er wordt over nagedacht, dus dat is hartstikke goed. Naast het schaarse ruimte-argument is volgens ons het investeringsargument een prima argument. Het idee dat als jij een keer in de week een bakfiets wil gebruiken, maar geen € 3.500 voor een Urban Arrow wil neerleggen, dan is het leuk als je ergens een deelbakfiets vandaan kan pakken. Dus dat vind ik een prima idee. Zorg dat het betaalbaar is. Op welke manier, tariefstructuren en zo, is uitvoering en daar kunnen we ons, zeker met behulp van data, over laten informeren. De laatste is voor ons een gezondheidsargument. Het blijft tricky en dat horen we hier ook een beetje terug. Wat vervangt deelmobiliteit? Het idee van: een scooter kan een fiets of een autorit vervangen, dat argument horen we wel eens, maar hetzelfde geldt voor auto's. Het kan best zijn dat iemand zegt: "Ik gebruik een deelauto daar waar ik anders de fiets had gepakt of het ov en dan had ik wel de moeite genomen voor het stukje wandelen." Dat is best een lastige 'black box' om nu vooruit te kijken, dus laten we daar voorzichtig mee zijn. Goed monitoren wat waarvoor gebruikt wordt en wat het vervangt om te zorgen dat het een gezondere keuze is voor mensen, zowel voor de ecologische waarde als voor gezondheid van mensen. Verder zijn wij heel enthousiast over het plan. Mooi dat het hubs in plaats van free floating wordt. In verband met overlast lijkt me dat zeker een goede stap. Goed om te lezen dat de deelmobiliteit wordt gezien als aanvulling op het ov. Het ov blijft de standaard, maar dat is regelmatig en werktijd-gebonden. De deelmobiliteit kan veel in-frequenter en op andere manieren gebruikt worden. Er zijn tijden dat een bus niet rijdt, dus het is zeker goed om dat te lezen. Uiteindelijk blijft het een afweging van: komt voor tijds winst, natuurimpact en formaat van vervoersmiddel.

00:39:32

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer Ubbens.

00:39:34

de heer Ubbens - CDA: Bedankt, voorzitter. Ik snap dat het in die theorie gebruik kan worden buiten het ov, maar in praktijk vervangt het wel voor een deel ov. Het geldt voor de

deelscooter. Voor een deel zal die auto wel het ov gaan vervangen. Dat heeft een risico in zich, toch? Dat het ov minder betaalbaar wordt als een deel van de gebruikers afhaakt?

00:39:57

de heer Wennink - ChristenUnie: Ja, absoluut. Dat is het risico wat ik hoopte samen met u te signaleren. We willen er wel voor zorgen dat je uiteindelijk in je gemeente een mobiliteit-aanbod hebt wat betaalbaar, gezond en efficiënt is. We moeten dus constant monitoren, zoals we met die scooters gaan doen, waarvoor iets wordt gebruikt. Dat is, denk ik, 'the way to go.' Een buslijn onderhouden is best duur, maar misschien kunnen we uiteindelijk toch op een bepaalde manier de deelmobiliteit-oplossingen gebruiken. Geen idee, maar dat gaan we zien. Dank u wel, voorzitter.

00:40:38

Voorzitter: Dank. Rita Pestman van de PvdA voor de woordvoering.

00:40:43

mevrouw Pestman - PvdA: Dank u, voorzitter. Mij bekruipt hetzelfde gevoel als bij het onderwerp Doorwaadbare Stad. De stad lijkt zich steeds meer in zichzelf terug te trekken. Wat de plannen over mobiliteit in de stad gaan betekenen voor het Ommeland doet er blijkbaar niet toe. Hoe moeten mensen straks op hun werk komen? De dorpen die sinds de herindeling bij Groningen horen worden nauwelijks genoemd, om over de rest van de provincie Groningen maar te zwijgen. De auto wordt gezien als de grote vijand en wie zelf een auto bezit is eigenlijk asociaal. Dat is het beeld dat oprijst uit de plannen die hier voorliggen. Dat een auto noodzakelijk is voor wie buiten de stad woont, daar lees je niets over. Dat er steeds meer elektrische auto's op de wegen komen wordt ook niet meegenomen in het beleid. Er wordt gesteld dat uitstekend openbaar vervoer een vereiste is voor deelmobiliteit en laten we daar nou net noodgedwongen fors op bezuinigd hebben. Er is ook sprake van een hoog gehalte van luchtfietsen voor wat betreft de plannen voor deelauto's in nieuwbouwwijken. Ik citeer: 'Autodelen zit in de lift. Toch zijn er wereldwijd nog weinig voorbeelden te vinden waar dit concept op grote schaal geïntegreerd is in de ontwikkeling van nieuwbouwwijken.' Einde citaat. Ik zou graag willen weten welke voorbeelden er zijn, want die worden niet genoemd. Het gaat in Groningse nieuwbouwwijken om maar liefst 20 procent minder parkeerruimte op de minimaal beschikbare parkeerruimte die nu wordt aangehouden. De deelauto heeft altijd voorrang boven de eigen auto. Je moet wel in staat zijn om 300 meter te voet af te leggen om bij zo'n deelauto te komen. Dus ook hier geldt weer: de stad is van en voor jonge mensen. Ouderen zullen zich steeds minder gewent voelen.

00:42:20

mevrouw Pestman - PvdA: Het inzetten van deelscooters heeft tot een rommelig straatbeeld geleid, want die dingen werden overal achtergelaten. In Nice in Zuid-Frankrijk hebben ze al meer dan tien jaar een uitstekend beleid op het gebied van deelfietsen en ze hebben een uitgebreid netwerk van trams. Die stad is dus goed ontsloten. Waarom kijken we niet meer naar 'good practice' in het buitenland in plaats dat we het wiel zelf willen uitvinden met mogelijkerwijs chaos tot gevolg. De Hanze en de Rijksuniversiteit hebben de plannen ook gezien en hun reactie was positief. Ik vraag me af: zijn daar geen negatieve punten ingebracht? Als de besturen geen kritiek hebben, dan de medewerkers en studenten wel. Je

mag nu met de auto naar het Zernike-complex komen als je op meer dan tien kilometer afstand woont. Dat willen de besturen nu verhogen naar vijftien kilometer. Nog meer mensen zullen dan aangewezen zijn op het openbaar vervoer. De verzuchting van een student: "Die bussen zitten nu al overvol. Ik moest er laatst drie voorbij laten rijden, omdat ik er niet bijpaste. Hoe moet dat als er nog meer mensen in willen stappen?" De ergernis van een werknemer: "Ik heb veel afspraken op plekken die moeilijk met het openbaar vervoer te bereiken zijn. Hoe moet het verder als ik straks niet meer met de auto naar het werk mag komen?" Het stadspanel is ook geraadpleegd. Hoeveel dorpsbewoners maken er deel van uit en hoeveel invloed heeft hun stem dan procentueel gezien, er voor het gemak van uitgaand dat ze allemaal voor of tegen zijn? Of zijn dorpsbewoners helemaal niet bij dit onderwerp betrokken? Dank u.

00:43:51

Voorzitter: Ik zie de Partij voor het Noorden, Leendert van der Laan. Gaat uw gang.

00:43:56

de heer Van der Laan - Partij voor het Noorden: Dank, voorzitter. In beginsel zijn wij positief, want we hebben nog een wereld te winnen als het gaat om deelmobiliteit. Mevrouw Pestman van de PvdA neemt ons de woorden uit de mond, want de dorpen en het landelijk gebied komen er heel bekaaid af. Om precies te zijn: zes zinnnetjes. Ik zal even citeren: 'In de dorpen en wijken die wat verder weg liggen van de stad spelen deelauto's een andere rol dan in het landelijk gebied. Het autobezit is op deze plek in de gemeente verreweg het hoogst. Hier beschikken inwoners gemiddeld over meer dan één auto per huishouden, soms zelfs drie.' Dan zou je zeggen: daar ga je ook beginnen met deelauto's, deelscooters en deelfietsen, maar niets is minder waar. In de notitie van 55 pagina's komen de dorpen er met slechts zes zinnnetjes vanaf.

00:44:48

Voorzitter: U heeft vragen. Eerst van de heer Leemhuis.

00:44:51

de heer Leemhuis - GroenLinks: Ik ben benieuwd wat de heer Van der Laan daar voor bezwaar tegen heeft, want volgens mij is het punt het vraagstuk van de beperkte ruimte en aan de andere kant dat de kans om zoveel mogelijk voertuigen te delen uiteraard in het stedelijk gebied het meest voor de hand ligt. Aan de andere kant, we hoorden bij de vorige woordvoering dat het zo is dat juist mensen die in dorpen wonen, in het Ommeland van Groningen, vaak op de auto zijn aangewezen. Is het dan niet zo dat juist als we deelmobiliteit in de stad aanbieden dat ruimte creëert en dat de deelmobiliteit die nog niet voor de hand ligt in dorpen een hoofdrol gaat spelen? Daar ben ik wel benieuwd naar.

00:45:38

de heer Van der Laan - Partij voor het Noorden: Een heel verhaal, maar in ieder geval gelukkig dat ik dan in de stad woon. Ik denk als ik dit zo lees: arme dorps- en plattelandsbewoners. Ten Boer ligt, om precies te zijn, tien kilometer bij mijn huis vandaan, dus daar zit nog een hele ruimte tussen. Dat is de enige kritiek die wij op deze beleidsnotitie hebben. Je moet tenslotte ergens beginnen en waar kunnen we de meeste meters maken? Dat is in de stad, omdat daar doodeenvoudig de meeste gebruikers en de meeste mensen

wonen. Wij zeggen er wel gelijk bij: vergeet alsjeblieft niet die dorpen, want anders is het weer een stadsnotitie geworden en van die cultuur willen wij heel snel af.

00:46:23

Voorzitter: Mevrouw Peters heeft nog een vraag. Gaat uw gang.

00:46:28

mevrouw Peters - D66: Ik hoorde bij mevrouw Pestman – u mag mij verbeteren als ik het verkeerd zeg –meer het gevoel van: moeten we die deelmobiliteit überhaupt willen en moeten we dat willen in de dorpen? Bij u, meneer Van der Laan, hoor ik meer de kant dat we juist moeten investeren in de dorpen. Of zit u ook meer aan de kant van: we moeten het helemaal-- U sluit zich deels aan bij de woordvoering van mevrouw Pestman, maar als ik het hoor bent u het wellicht toch niet helemaal met elkaar eens. Of wel of heb ik dat verkeerd begrepen?

00:46:59

Voorzitter: De heer Van der Laan mag reageren.

00:47:02

de heer Van der Laan - Partij voor het Noorden: Ik kan mij grotendeels vinden in de woorden van mevrouw Pestman. In aansluiting daarop refereerde ik aan het feit dat er slechts zes zinnen worden gewijd aan de dorpen en het landelijk gebied.

00:47:14

Voorzitter: Nou moet mevrouw Pestman via een interruptie weer reageren op de vraag van mevrouw Peters. Gaat uw gang.

00:47:21

mevrouw Pestman - PvdA: Ik gooi er even iets anders in om de situatie duidelijk te maken. Eigenlijk moet je beide notities bij elkaar optellen. We doen het nu in twee rondes. Ik denk: waar doe ik het ene in en waar kom ik met mijn andere punt aan? Als je bijvoorbeeld kijkt naar de stad en hoeveel scholen daar zijn: je kunt ervan uitgaan dat kinderen op die scholen uit de buurt komen, maar het personeel komt vaak van buiten de stad. Als je het nou steeds moeilijker maakt om met die auto naar de stad te komen om te parkeren, dan rent het personeel daar straks weg. Er zijn nu al problemen bij kinderdagverblijven die zeggen dat ze geen personeel meer kunnen krijgen, omdat ze niet naar de stad toe willen komen. Je creëert als stad problemen die misschien nog niet gezien zijn, maar die ik hier graag neerleg.

00:48:02

Voorzitter: Het lijkt me helder. Het is de woordvoering van de heer Van der Laan, maar u heeft nog-- Kan de heer Van der Laan doorgaan?

00:48:10

mevrouw Peters - D66: Ik wilde interrumpen op mevrouw Pestman, maar u had mij niet gezien. Vandaar dat er nog één vraag opkomt. Mag dat?

00:48:18

Voorzitter: Vooruit.

00:48:20

mevrouw Peters - D66: Bent u het met mij eens dat het probleem dat u schetst van de

scholen wellicht kan worden opgelost met een breder deelmobiliteitsnetwerk in de dorpen, in plaats van juist die auto's, dat privé-autobezit, te blijven toelaten in het dorp?

00:48:34

mevrouw Peters - D66: Ik weet niet wat voor voorstelling u zich daarbij maakt. U zei zelf dat er vaak twee auto's voor de deur staan. Dat is omdat de een naar de ene plek toe moet voor werk en de andere naar een andere plek. Hoeveel deelauto's wil je daar neerzetten? Die moeten dan ook nog allemaal op hetzelfde moment beschikbaar zijn en die zijn de hele dag weg. Ik vind deelmobiliteit prachtig, echt waar. Het waren vooral de jonge mensen – dat stond in het rapport – tot 34 jaar die heel enthousiast zijn over deelmobiliteit. Ik zie dat en ik zie de problemen van het klimaat en dergelijke. Het is prachtig dat je daarnaartoe wilt, maar op dit moment is het nog niet reëel. Volgens mij gaan we hier tien stappen te ver op dit moment en verlies je een hele hoop mensen uit het oog.

00:49:14

Voorzitter: Dat was helder. Ik hoop nu echt dat de heer Van der Laan de draad weer kan oppakken. Lukt dat?

00:49:21

de heer Van der Laan - Partij voor het Noorden: Ik ga het proberen, voorzitter.

00:49:23

Voorzitter: U sloot zich aan bij de Partij van de Arbeid en toen kreeg u allemaal vragen via via. Gaat u door.

00:49:29

de heer Van der Laan - Partij voor het Noorden: Mooie gesprekstechnieken zijn dat. Grosso modo zijn wij echt positief over deze notitie. Nog even een opmerking over de deelscooters: die zien we het liefst zo veel mogelijk vervangen worden door elektrische fietsen. Wij denken dat de gebruikers van de deelscooters – de heer Moerkerk van de Stadspartij refereerde er al aan – toch vaak een jonge doelgroep is, waarvan je kunt afvragen of die niet beter kunnen fietsen, al dan niet elektrisch of misschien wel op een gewone fiets. Dus liever elektrische fietsen dan al die brede, grote en veel te zware scooters. Tot zover, voorzitter.

00:50:09

Voorzitter: Dank. Dan kijk ik de zaal rond. Ik zie Ricardo Dodde van de PVV. Volgens mij is dit uw eerste woordvoering. Succes en gaat uw gang.

00:50:20

de heer Dodde - PVV: Dank u wel, voorzitter. Wij plaatsen als PVV toch enkele vraagtekens bij dit beleid. Door dit beleid worden Groningers de auto uitgejaagd. Er wordt door dit beleid ook een einde gemaakt aan de zelfbeschikking van inwoners. Er worden namelijk parkeerplekken weggehaald voor particulier bezit en de deelauto krijgt de voorkeur. Hiermee ontnemen je mensen in bepaalde mate de vrijheid om met hun eigen auto naar een bestemming te gaan. Als we het hebben over de leefbaarheid in de stad, zou juist vrijheid van beweging daarbij moeten horen. Wij krijgen de indruk dat die vrijheid en dus de leefbaarheid door dit beleid zal afnemen. Keuzevrijheid is dat je zelf op elk moment van de dag kan bepalen of je met de auto weggaat of niet. Wanneer je gebruik maakt van een deelauto moet je ritjes van tevoren plannen en ben je altijd afhankelijk van de

beschikbaarheid en het aanbod van een deelauto in de buurt. Samen met het feit dat deelscooters fietsritten vervangen, vragen wij ons af of de deelauto dan ook wordt gebruikt voor de kortere ritten, die mensen normaal gesproken lopend of op de fiets zouden kunnen doen? Het plan van de gemeente is dat de openbare ruimte wordt herwonnen, maar hoeveel blijft er daadwerkelijk over van die ruimte als er bepaalde hubs en voorzieningen moeten komen om deelauto's te faciliteren? Ervan uitgaande dat de deelauto's veelal elektrisch zijn en dus ook zouden moeten opladen, moet de gemeente dan faciliteren of die deelauto's opgeladen kunnen worden en is daar de ruimte en capaciteit voor op het elektriciteitsnet? Ook vragen wij ons af hoe de effectiviteit gemonitord moet worden? Wanneer is het plan geslaagd en wat zijn daar de meetpunten van? Dat was het.

00:52:41

Voorzitter: Mooi, dank. Wie heeft nog geen woordvoering gehad? De heer Ubbens van het CDA, gaat uw gang.

00:52:48

de heer Ubbens - CDA: Dank, voorzitter. Wij zijn een stuk minder kritisch. De hele kritische beoordeling van de Partij van de Arbeid verraste mij wel wat, want ik denk dat deelmobiliteit stimuleren belangrijk is. Over de manier waarop je dat doet kunnen we discussiëren. Of we dat met enige vorm van dwang moeten doen, zoals de PVV suggereert, is geen goed idee. Het zit wel min of meer in het voorstel dat het een mogelijkheid moet worden om dat op sommige plekken te gaan doen. Ik denk dat we daar voorzichtig mee moeten zijn. We zien dat, op plekken waar nu betaald parkeren is ingevoerd, het aantal parkeerplekken voor bewoners ruim voldoende is. Zonder dat je allerlei parkeerplekken op moet offeren en de parkeerdruk daar heel hoog maakt, kun je daar wellicht deelmobiliteit mogelijk maken. Er blijven wel veel vraagtekens over de ontwikkeling van deelmobiliteit over. Hoe gaat het zich echt ontwikkelen? Het groeit nu hard, maar van niks naar iets meer. Dat kan veel verder gaan. We moeten kijken hoe het zich ontwikkelt of we erin slagen om dat te stimuleren. Ik denk dat we nog helemaal niet toe zijn aan een discussie of we het gemeentelijk moeten gaan doen. Daar zijn de risico's veel te groot voor. Maar goed, dat is misschien iets voor de toekomst. We willen deelmobiliteit gaan stimuleren en misschien dat zo'n kwartiermaker dan enigszins kan werken. Het is best lastig om mensen ervan te overtuigen hun eigen auto weg te doen, maar als er veel aanbod van deelmobiliteit is wordt de kans wel groter. Ik denk dat we een losse discussie moeten voeren over parkeren in de stad. Daar hebben we het in het verleden al uitgebreid over gehad. Er zitten veel nadelen aan het parkeerbeleid wat we nu voeren en dat blijft zo. Ik ben blij te horen dat de Partij van de Arbeid wellicht wat meer aan onze kant kan komen te staan als het bijvoorbeeld gaat over een maatschappelijke parkeervergunning of iets dergelijks om die problemen het hoofd te bieden.

00:54:50

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer Leemhuis.

00:54:53

de heer Leemhuis - GroenLinks: Ik zat te wachten op een punt, maar dan nu. Even terug naar het punt dat de heer Ubbens eerder maakte. Op zich is het wel interessant over die eventuele dwang, want als dat gebeurt zou dat bij nieuwbouw zijn. We weten – ik denk de heer Ubbens ook – dat nieuwbouw één procent van de stad is en niet 99 procent. Als je dat

stuurt met groei-deelmobiliteit bijvoorbeeld bij ov-knooppunten, dan denk ik dat de heer Ubbens daar niet per se een heel groot bezwaar tegen ziet.

00:55:24

de heer Ubbens - CDA: Ik heb er wel twijfels bij of het bijvoorbeeld op de lange termijn een goed systeem is en of het aantrekkelijk blijft voor bewoners, maar dat is een andere discussie. Ik had het meer over dwang in de zin van: op plekken waar nu een hele hoge parkeerdruk is en dat je dan gaat zeggen: we gaan hier gewone parkeerplekken vervangen door deelmobiliteit en mensen moeten hun parkeervergunning of hun tweede parkeervergunning inleveren. Ik zie dat ook als een vorm van dwang, want dan dwing je mensen hun auto weg te doen. Dat lijkt me niet het eerste wat we moeten gaan doen. Ik denk dat je op andere plekken het succes van deelmobiliteit kan laten zien zonder dat je naar dat soort maatregelen hoeft terug te grijpen. Als het gaat over de deelscooters, dan wachten we de evaluatie af. We zien zeker iets in het ontwikkelen van hubs daarin, want dat zal een aantal van die problemen weg kunnen nemen. Tot slot de prestatie-indicatoren, daar hebben we een vraag over aan de wethouder. Er worden nu prestatie-indicatoren genoemd of althans onderwerpen waar de prestatie-indicatoren over moeten gaan, maar er staan nog steeds geen prestatie-indicatoren in. Wanneer krijgen we die? Wanneer wordt daar iets over gezegd hoeveel dat er moeten zijn? Wat is een doelstelling daarin? Krijgen we die nog of komt dat later?

00:56:33

Voorzitter: Dank. Ik kijk de commissie rond, want bijna iedereen heeft-- Eric-Jan Vaes van de VVD, als ik uw naam goed heb. Gaat uw gang.

00:56:43

de heer Vaes - VVD: Correct, dank u wel. Deelmobiliteit, een onderwerp dat bij de huidige en toekomstige behoefte past. Een onderwerp dat meerdere doelen lijkt te dienen. Eén: het Rijk stelt tot doel dat lokale overheden het gebruik van deelmobiliteit opschalen om zo mobiliteit te verduurzamen en regionale bereikbaarheid te verbeteren. Twee: de komende jaren blijft de gemeente groeien. Doen we niets, dan zal het ruimtebeslag voor autoverkeer verder toenemen. Ik haal dat letterlijk uit de stukken. Een stad vol auto's, alleen maar auto's, wil uiteraard niemand. Inwoners die geen eigen vervoersmiddel bezitten kunnen door deelmobiliteit toch eenvoudig gebruik maken van een auto, fiets of scooter. Iets waar, denk ik, niemand tegen kan zijn en ook voor de mensen die wel beschikken over een eigen auto of scooter. Zo kan ik bijvoorbeeld in het weekend een keer met de kinderen in de bakfiets naar het Stadspark, op woensdag met een deelscooter naar het stadhuis en op vrijdag, als mijn vrouw met de auto naar het werk is en ik naar de Eemshaven moet op de motor terwijl het sneeuwt, lekker met een deelauto naar de Eemshaven. Er is mobiliteit, vrijheid, de keuze daarin, dus wie kan daartegen zijn? Dat kan ik alleen maar steunen. Of dit plan echter gaat leiden-- Nee, laat ik het even zo verwoorden: dat het plan gaat leiden tot meer mobiliteit geloof ik. Dat lijkt zeer aannemelijk, maar of het daadwerkelijk gaat leiden tot minder auto's, minder kilometers, minder CO2-uitstoot en meer plek valt te bezien. De stukken lezende wordt er uitgegaan van een vermindering en dat lijkt me een goed streven, maar of dit gaat gebeuren en of dat het effect gaat zijn, daar durf ik in ieder geval geen voorspelling bij te doen.

00:58:55

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer Van der Laan van Partij voor het Noorden.

00:59:01

de heer Van der Laan - Partij voor het Noorden: Dank, voorzitter. Daarmee suggereert VVD dat ze het op zich wel zouden willen, maar twijfels hebben of dit de doelen gaat halen. Dan is de logische vraag: hoe dan wel?

00:59:17

de heer Vaes - VVD: Correct en die vraag ga ik zo aan de wethouder stellen.

00:59:22

Voorzitter: Oké, gaat u door.

00:59:24

de heer Vaes - VVD: Dank u wel. Deelmobiliteit is internationaler steeds in ontwikkeling. Er is weinig data voor beschikbaar. In de stukken staat dat één deelauto wellicht vier auto's gaat vervangen. Ik denk dat het hele mooie ideeën zijn. Wellicht dat er ook een onderbouwing voor is, maar ik heb die zelf niet kunnen vinden. Waar ik op wil aandringen is dat we gebruik maken van het verzamelen van data, zodat we per jaar weten: wat voor effect sorteert dit nu? Hebben we onze doelen nog steeds in het vizier? Mochten wij bijvoorbeeld de CO2-doelen niet halen, wat gaan we dan doen? Ik vind het zelf een wat te rooskleurig verhaal. Nogmaals, mobiliteit verbeteren, zeker weten. Andere zaken geloof ik wat minder. Ik wilde aan de wethouder twee dingen vragen. Eén: hoe hij verwacht dat dit plan CO2 gaat verminderen, dus wat daar de gedachte achter is? Twee, even een voorbeeld: hoe kijkt de wethouder naar de mogelijkheid dat bijvoorbeeld een gebied zoals de Suikerzijde onaantrekkelijk wordt voor mensen om daar te gaan wonen als er geen parkeerplek is voor de auto? Dat was het.

01:01:02

Voorzitter: Dank, dan mag u uw microfoon uitdoen. Dan geef ik zo meteen de wethouder het woord, want iedereen is geweest. Ik geef ik nu het woord aan wethouder Broeksma. Gaat u gang.

01:01:19

de heer Broeksma - wethouder: Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan alle mensen die bijgedragen hebben aan de discussie. Een goede discussie over deelmobiliteit wat al bestaat en wat er al is. We zien dat de deelmobiliteit, zeker als het gaat over vierwielige deelmobiliteit in de stad en gemeente Groningen, achterblijft bij de rest. Juist het belang van de gemeente Groningen met een ruime regio – de dagelijkse pendel richting de stad is 200.000 de stad in en 200.000 de stad uit – moet op een goede manier geregeld zijn. Dat betekent dat we deelmobiliteit willen stimuleren. Het gaat in dit stuk vooral over deelmobiliteit op vier wielen. Ook over twee wielen, maar u weet, voor deelscooters hebben wij een apart traject afgesproken en dat gaan we binnenkort te evalueren. De vergunning loopt tot 30 april komend jaar. Hoe het met die deelscooters verder moet of dat gewijzigd verder moet of dat we er helemaal mee moet stoppen, daar gaan we met u over in gesprek. Om dat punt even af te maken: er is gevraagd naar een hub-systeem. Voor deelfietsen hebben we dat, maar voor scooters kan dat op dit moment niet door de manier zoals we de contracten nu hebben ingezet, maar daar komen we op terug. Hubs in de binnenstad,

Student en Stad vraagt daar speciaal naar, gaan we evalueren en in de evaluatie komen we op dit punt terug. Dat bedoel ik eigenlijk te zeggen. Dan het punt van deelscooters nog even afmaken: kunnen we de aanbieders laten betalen? Ze betalen leges en aanbieders van deelfietsen betalen mee aan de parkeervoorzieningen, maar of wij ze precario kunnen laten betalen is nog in onderzoek. Dat is geen eenvoudig uitgemaakte zaak. We onderzoeken met de andere grote gemeenten in Nederland of dat wel of niet mogelijk is. Deelmobiliteit: commercieel, samen en collectief? Het feit is dat – ook al eerder en niet alleen sinds we hiermee komen – mensen ons benaderen.

01:03:24

de heer Broeksma - wethouder: "Wij zijn met drie, vier, vijf gezinnen in onze buurt en wij willen eigenlijk iets met deelauto's. Het zou zo maar kunnen dat als we een zaaltje beleggen er meerdere gezinnen zijn die misschien een tweede auto of misschien wel een eerste auto aan de kant willen doen of misschien helemaal niet aan een auto willen beginnen, op het moment dat er voldoende deelmobiliteit – verschillende type auto's, misschien een deel fietsen en een deel bakfietsen, enzovoort – op loopafstand van ons huis in de wijk zou zijn." Mensen vragen ons, dus als er gesuggereerd wordt: wij dwingen mensen om deelauto's te gebruiken, we dwingen mensen dat er parkeerplaatsen opgeheven worden en zo moeten ze wel aan deelauto's, dan is de realiteit andersom. Wij gaan met de beoogd kwartiermaker – hij zit hier in de zaal en hoort uw discussie – kijken en met die mensen in gesprek die zeggen: "Wij willen collectief met onze buurt, met onze straat en met gezinnen die wij kennen graag aan de deelauto."

01:04:16

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer Ubbens van het CDA.

01:04:18

de heer Ubbens - CDA: Ik heb het niet helemaal goed begrepen misschien, maar u geeft nu de toezegging dat die dwang er niet komt? Dus we gaan niet parkeerplekken opofferen in wijken waar de parkeerdruk hoog is om deelauto's een plek te geven?

01:04:28

de heer Broeksma - wethouder: Het gaat precies andersom. Wat u [crosstalk]

01:04:32

de heer Ubbens - CDA: Gaan we dat wel of niet doen?

01:04:36

Voorzitter: Eerst even het antwoord van de wethouder.

01:04:37

de heer Broeksma - wethouder: Het gaat andersom. Een deelauto – u leest het in onze stukken. Dat verzinnen wij niet zelf, maar het is onderzocht door de wetenschappelijke bureaus – vervangt vier tot elf auto's. Dat is een ervaringscijfer uit andere plekken, ook uit de gemeente Groningen. Dat is een onderzoek vanuit bureaus die daar verstand van hebben. Op het moment dat die vier tot elf auto's weg zijn heb je drie tot tien parkeerplekken die overbodig zijn. U weet ons parkeerbeleid en u bent misschien niet enthousiast over ons parkeerbeleid, maar toch gaan we met mensen in gesprek op het moment dat er tien parkeerplekken over zijn: wat doen we daarmee? Moeten dat

parkeerplekken blijven, gaan we daar bomen planten of gaan we daar een speeltuintje maken? Beste buurt, zeg het maar.

01:05:25

de heer Broeksma - wethouder: U heeft nog een vraag van mevrouw Pestman.

01:05:26

de heer Ubbens - CDA: Mag ik daar nog even op reageren, voorzitter?

01:05:28

Voorzitter: Ja, heel kort.

01:05:29

de heer Ubbens - CDA: Begrijp ik dan goed dat we helemaal geen dwang nodig hebben? Waarom staat er dan een verhaal in dit voorstel, waarin staat dat we in sommige wijken mensen hun parkeervergunning moeten afnemen om autodelen mogelijk te maken? Dat is helemaal niet nodig, want zodra we die autodeel-plekken hebben is er voor de rest ruim voldoende parkeerplek. Dus we hoeven daar nooit parkeervergunningen op te heffen, want die ene deelauto creëert gelijk weer drie tot tien lege parkeerplekken. Waarom is het dan in het stuk opgenomen? Dat begrijp niet helemaal.

01:06:00

Voorzitter: De wethouder.

01:06:01

de heer Broeksma - wethouder: De praktijk zal zijn: op het moment dat de deelauto's in de wijk verschijnen, twee drie, vier deelauto's, is het niet dezelfde dag dat mensen hun eigen auto aan de kant doen. Wij verwachten dat mensen dat aanzien en na een halfjaar of een jaar werkt dat met die deelauto's. Op het moment dat die parkeerplaatsen door deelauto's zijn ingenomen betekent het, dat je voor die plekken geen vergunningen kunt afgeven.

01:06:24

Voorzitter: Dan heeft u nog een vraag van mevrouw Pestman.

01:06:27

mevrouw Pestman - PvdA: Ik hoor de wethouder net zeggen dat hij geen dwang wil en dat hij geen parkeerplaatsen wil minderen. Betekent het dat de plannen in de nieuwbouwwijken dan ook niet doorgaan? Want dat is ook dwang.

01:06:40

Voorzitter: Wat is uw vraag precies?

01:06:43

mevrouw Pestman - PvdA: Het was de bedoeling om 20 procent te besparen op parkeerplekken, enzovoort in de nieuwbouwwijken. Dat schijnt bijna nergens in de wereld te gebeuren. Ik hoor nu de wethouder zeggen: geen dwang en niet minder parkeerplekken. Betekent dat dan dat die plannen voor de nieuwbouwwijken van tafel zijn?

01:07:00

Voorzitter: Wethouder, wilt u daarop reageren?

01:07:02

de heer Broeksma - wethouder: Ik vind het een beetje een moeilijke vraag om parkeerplekken op te heffen die er nog niet zijn. Wat we zeggen op het moment dat er een nieuwbouwproject is, dat de ontwikkelaar, op het moment dat die deelauto's als concept aanbiedt, die minder parkeerplaatsen hoeft te ontwikkelen, zodat mensen die ervoor kiezen om in dat appartementengebouw te gaan wonen weten waar ze aan toe zijn. Zij die een auto hebben kunnen een aantal parkeerplekken aankopen of bijhuren. De verwachting is dat veel mensen dat niet hoeven, zodat er minder plekken nodig zijn, omdat er een deelauto-concept is waar ze gebruik van kunnen maken. Dat is natuurlijk op vrijwillige basis, want anders doe je het niet. Dus parkeerplekken opheffen, u suggereert mevrouw Pestman, dat ik dat niet ga doen. Ik heb net gezegd: op het moment dat er deelauto komt er gemiddeld vier tot elf auto's verdwijnen uit die wijk en dat we met die wijk in gesprek gaan: wat wilt u dat er met die overtollige ruimte gebeurt? Blijft dat bestraat, gaan we daar een speeltuintje maken, een boom planten, iets groens of iets anders leuks doen? Dat is een vraag die we gaan stellen. Dus dat is geen plicht en het is niet dat ik ze ga opheffen. Het is de buurt en u weet dat de buurten vragen: verlos ons van al die auto's die hier geparkeerd staan.

01:08:22

Voorzitter: Een hele korte vraag, want de wethouder moet door met de beantwoording.

01:08:26

mevrouw Pestman - PvdA: Het is een reactie op de wethouder, want die zegt net: "Hoe kun je nou plekken opheffen die er helemaal nog niet zijn?" Er zijn bepaalde berekeningen over nieuwbouwwijken met zoveel parkeerplaatsen, dus daar verminder je dan. Als u zegt: "Ja, maar we bespreken dat", dan bent u het waarschijnlijk toch met mij eens dat die wijk dan voor bepaalde groepen mensen interessant is, maar dat een hele hoop mensen daar ook niet kunnen of willen wonen. Als je afhankelijk bent van een auto omdat je minder mobiel bent, bijvoorbeeld, dan vind je je woonplek daar niet.

01:08:54

Voorzitter: Als de wethouder daarop wil reageren en ook wil doorgaan met de beantwoording?

01:08:58

de heer Broeksma - wethouder: We hebben geen wijken waar de parkeernorm nul is. Dat is in andere steden wel. Dat hebben wij niet, dus elke een nieuwbouwwontwikkeling en elk project dient een aantal parkeerplaatsen te realiseren. Mensen die minder mobiel zijn kunnen een parkeerplaats huren of kopen bij hun appartement, dus dat is geregeld. Soms heb ik wat meer tijd om een logische volgorde in het geheel aan te brengen. Over de dorpen en de regio, dat ook nog even. Slechts zes pagina's gaan over de dorpen. U ziet het woord dorpen. Er zijn veel wijken in de stad Groningen die niet genoemd zijn. In feite gaat het hele verhaal over de regio en ook over de dorpen. Niet alleen de dorpen in onze eigen gemeente, maar ook in de regio daarbuiten. De deelauto kan de vervoersarmoede die soms in de dorpen bestaat counteren. Ook daar waar beperkt openbaar vervoer is kan de deelauto, als die aanwezig is, juist daar zorgen dat die vervoersarmoede gecounterd wordt. Commercieel zal dat niet zo makkelijk zijn en dat betekent, omdat de gemeente hier de regie heeft, dat de gemeente kan participeren om de levensvatbaarheid van het concept in die dorpen te

kunnen realiseren. De realiteit is dat veel inwoners van de dorpen hun mobiliteit geregeld hebben met de eigen auto, gemiddeld meer dan één auto per gezin. Gemiddeld, want er zijn ook mensen die geen auto hebben en afhankelijk zijn van het openbaar vervoer of juist van die deelauto gebruik kunnen maken. Dat hele verhaal gaat juist ook over de dorpen. U weet dat we eisen dat de deelfietsen en -scooters in de oude gemeente Ten Boer en Haren aanwezig zijn op de plekken waar ze verwacht worden. Als er geen gebruik van gemaakt wordt, dan hoeven ze daar niet te staan. Juist op de plekken die commercieel minder interessant zijn, betekent dat dit concept het op die plekken mogelijk kan maken. In feite gaat het hele verhaal ook over de dorpen en de regio. U weet, in onze Mobiliteitsvisie hebben we expliciet veel aandacht voor onze dorpen in de gemeente, maar ook dorpen in de regio.

01:11:07

Voorzitter: Ik zag de heer Van der Laan met de hand omhoog.

01:11:11

de heer Van der Laan - Partij voor het Noorden: De wethouder had het over zes pagina's, maar het waren zes zinnnetjes over de dorpen.

01:11:17

de heer Broeksma - wethouder: In feite noem ik 55 pagina's die over de complete gemeente en de regio daarbuiten gaan, want ook in de dorpen zullen er mensen, gezinnen, buurten en wijken zijn die zeggen: "Wij willen samen wel aan die deelauto. Wij hebben en meenden twee auto's, of één, per gezin nodig te hebben – 1,4 auto per gezin gemiddeld – maar help ons om het deelauto-concept naar onze dorpen te brengen, want wij zijn niet interessant voor de commerciële partijen." Dus dit is geen verhaal dat voor de stad geldt. Dit is een verhaal wat daarmee ook voor de dorpen interessant is, die nu in het deelauto-concept van de commerciële partijen niet interessant genoeg zijn. Juist met dit verhaal zijn ook de dorpen interessant en kunnen wij er als gemeente voor zorgen dat het deelauto-concept in onze dorpen, [onhoorbaar] en in Woltersum, kan aanslaan. Daar gaat dit verhaal ook over. U raakt mij als u zegt dat er slechts zes zinnen over de dorpen zijn. Ik ben een oud-wethouder van een dorpse gemeenschap. Het raakt mij als u zegt dat er te weinig aandacht is voor de dorpen. U merkt dat. Voorzitter, ik ga verder.

01:12:26

Voorzitter: Gaat uw gang.

01:12:27

de heer Broeksma - wethouder: Het collectief heb ik genoemd. Er zijn dus collectieven die zich bij ons melden. De kwartiermaker stimuleert en brengt mensen samen met de deelauto-organisaties en er zijn commerciële en niet-commerciële partijen die het mogelijk maken om met elkaar bijvoorbeeld van één auto van een van die gezinnen met meerdere gezinnen gebruik te maken. Hoe doe je dat handig? Hoe doe je dat met verzekering? Hoe doe je dat met het parkeerbeleid? Daar passen we ons beleid een keer op aan. Er is dus ook een vraag vanuit de gezinnen. Dwingen wij mensen om afscheid te nemen van de auto? Nee, je hoeft niet aan de deelauto, maar mensen willen dat graag. In het stuk geven we ook aan dat een auto honderden euro's per maand kost. Mensen onderschatten dat vaak en rekenen alleen de benzine. Een kenmerk van een auto is dat die vaak stilstaat. Een uur heen, een uur

terug en 22 uur per dag staat hij stil. Is het met die gedachte mogelijk om de auto, die je zelf maar enkele uren per dag nodig hebt, ook door anderen te laten gebruiken? Kan het met de verzekering, de schade, het onderhoud en wat er allemaal bij komt kijken? Help ons daarmee! De beoogd kwartiermaker zit in de zaal en die gaat de mensen helpen met onderlinge concepten om dat mogelijk te maken en daar horen commerciële partijen bij. Gericht op de suggestie die de SP doet: kan de gemeente het beheer zelf doen? Ik hoop niet dat u denkt-- We hebben een werkplaats en onze vrachtwagens, het gemeentelijk wagenpark, onderhouden we zelf, maar deelauto's kunnen wij niet doen. De schaal waarop wij dat doen is te klein en daarmee te duur. Burger- en inwonercollectieven is een betere manier om het op een niet-commerciële manier te doen, dus daarvoor hebben we de kwartiermaker in dienst, maar de regie blijft bij de gemeente.

01:14:18

de heer Broeksma - wethouder: Wat ik u net aangaf: wij kunnen ze dwingen of suggereren of stimuleren dat op plekken die commercieel niet interessant zijn, er toch het deelauto-concept mogelijk wordt. Dus wij draaien aan die knoppen. Om een voorbeeld te geven wat dat aan die knoppen draaien bij de deelfietsen betreft: deze week is het zo dat de mensen die een Stadspas hebben serieuze korting krijgen op de deelfietsen van Bolt en GO die bij ons rondrijden. Er zijn twee types korting. We gaan dat experimenteren en zien wat het oplevert en wat het effect daarvan is. In onze uitvraag is korting voor de minima een eis geweest en dat is sinds deze week actief en geregeld. De mensen die moeite hebben dat de deelfiets niet gratis is, krijgen serieuze korting. Juist omdat wij dat geëist hebben in onze uitvraag. Vervangt het de ov? Het kannibalisme van de fietsritjes of van het ov. In de praktijk dus vier tot elf auto's inclusief de autoritten die erbij horen, dus de CO2 gaat naar beneden, omdat we zullen gaan eisen dat het elektrische auto's worden. De suggestie werd gedaan door de VVD dat de CO2-reductie het hoofdidee was. Wat mij betreft is dat een nevenvangst. Ons hoofdidee is de openbare ruimte. Dat is ook het hoofdconcept in de Mobiliteitsvisie. Die CO2 met elektrische- en waterstofauto's wordt door de Rijksregeling gestimuleerd, dan wel zelfs alleen maar toegelaten gaat worden en komt het met de CO2-reductie in de stad tijdens het rijden goed. Het gaat ons vooral over ruimte. Er wordt gevraagd: wanneer bent u tevreden? We hebben een paragraaf 'monitor'. Ik nodig u uit om dat goed te bekijken. Een aantal indicatoren worden daar genoemd.

01:16:13

de heer Broeksma - wethouder: De vraag van de heer Ubbens is: wanneer bent u tevreden? Dat is nu moeilijk te zeggen. We zeggen dat het hoofddoel is dat het autobezit in kwantitatieve zin zou moeten stabiliseren, dus niet meer auto's ondanks de groei van het aantal inwoners. Dan kijken we niet een jaar vooruit, maar naar 2030-2040. Als ondanks de groei van het inwoneraantal het autobezit, het aantal auto's, zou stabiliseren, dan zouden we tevreden zijn. Als je dat vertaalt naar tussenstappen: waar moeten we zijn over drie jaar en over vijf jaar? Dan durf ik u dat niet met zekerheid te zeggen. We gaan eerst maar eens meten. We gaan met een nulmeting beginnen en gaan maar eens kijken wat er gebeurt. Hoeveel inwoner-collectieven zijn er? Hoeveel commerciële partijen? Wat gebeurt hiermee? Hoeveel ritjes zijn er? Zijn het korte of lange ritten? De gemiddelde lengte van een rit is nu 60 kilometer, dus we zijn niet bang dat korte fietstochtjes vervangen worden, maar misschien gaat het in Groningen anders. We willen dat weten. Als we groei zien op het ene

en daling op het andere dan is dat, denk ik, iets wat ons gaat helpen om goede prestatie-indicatoren te formuleren wanneer we echt tevreden zijn. Er is verder nog gevraagd of een app noodzaak is? Een rijbewijs is wel noodzaak, dus laten we daar maar mee beginnen. De kwartiermaker zal mensen kunnen helpen hoe het gaat met die app. De app is natuurlijk wel techniek die het mogelijk maakt om het op een makkelijke manier te doen. Ik ken ook systemen waarbij er een QR-code aan het raam bevestigd is. Een smartphone is niet iets wat per se heel ingewikkeld hoeft te zijn, dus het zou kunnen dat het zo werkt. Het is ook een van de dingen waarvan we moeten zien hoe het uitpakt.

01:18:15

de heer Broeksma - wethouder: Worden er om deze reden mensen uitgesloten om van een deelauto gebruik te maken? We gaan het zien. Ik verwacht dat het of niet voorkomt of in ieder geval heel beperkt. We moeten zien of daar ad hoc oplossingen mogelijk zijn. U vroeg – ik kijk D66 aan – naar lidmaatschap van die vereniging. We willen daarmee misbruik voorkomen. Het moeten mensen zijn die serieus deelauto's willen gebruiken, dus die niet een soort schijn deelauto-constructie maken om bijvoorbeeld een parkeervergunning in de binnenstad te kunnen krijgen. Dat is niet de bedoeling. Het lidmaatschap is €20 per jaar, dus dat zullen de kosten niet zijn als een auto zelf €400 tot €500 per maand kost. Wij denken dat het geen drempel hoeft te zijn om er uiteindelijk gebruik van te maken. Voorzitter, volgens mij heb ik alle vragen naar mijn beste eer en geweten beantwoord, tenzij ik nog iets heb laten liggen en dan hoor ik het wel.

01:19:08

Voorzitter: We hebben nog ruim tijd over. U heeft eerst een vraag van de heer Dodde van de PVV.

01:19:15

de heer Dodde - PVV: Ik vroeg me nog af hoe het opladen van elektrische deelauto's gefaciliteerd gaat worden en gaat er niet juist weer een deel van die herwonnen ruimte verloren aan, bijvoorbeeld, het moeten plaatsen van laadpalen?

01:19:30

Voorzitter: De wethouder.

01:19:33

de heer Broeksma - wethouder: Voor het plaatsen van laadpalen hebben we een heel beleid. Op dit moment doen we dat met Allego, die honderden palen moet plaatsen via de concessie. U weet dat, ingevolge een motie van u en dat is ook het beleid van dit college, we het in eigen hand willen houden, omdat we zien dat die laadpalen op commercieel minder interessante plaatsen niet geplaatst worden en wij willen dat wel. We gaan ook daar de regie stevig in eigen handen nemen, zodat die laadpalen daar komen waar we willen en we daar de modernste technieken kunnen gebruiken. Een van die technieken is bijvoorbeeld laadpalen combineren met straatlantaarns wat betekent dat er geen extra plekken nodig zijn en dat er opgeladen kan worden op de laadpaal in de buurt. Op zo'n manier kun je dat op een goede manier combineren.

01:20:22

Voorzitter: Ik zag nog meer vragen aan die kant. Mevrouw De Groot, gaat uw gang.

01:20:27

mevrouw De Groot - Student & Stad: Een hele kleine vraag, maar ik ben nu toch heel benieuwd wie deze mysterieuze kwartiermaker in de zaal is.

01:20:34

de heer Broeksma - wethouder: Het past mij niet om dat in de vergadering te zeggen. Na afloop van de vergadering kunt u mij spreken.

01:20:39

Voorzitter: Zijn er nog meer vragen? Het is echt stil nu, dus geen vragen meer. Het is ook al laat en iedereen wil heel snel naar huis, maar ik moet nog wel even vragen hoe dit stuk, dit uitvoeringsprogramma, doorgaat. Kan dat conform of zijn er nog amendementen of een motie die mensen of partijen overwegen? Ik zie mevrouw Pestman.

01:21:04

mevrouw Pestman - PvdA: Ik zou hem in elk geval graag ter behandeling in de raad willen en niet conform.

01:21:09

Voorzitter: Niet conform, maar als discussiestuk?

01:21:10

mevrouw Pestman - PvdA: Ja.

01:21:12

Voorzitter: Wat wilt u daar dan nog verder over discussiëren? Heeft u punten of komt u daar nog mee?

01:21:19

mevrouw Pestman - PvdA: Daar komen we dan nog mee.

01:21:22

Voorzitter: Dat staat genoteerd.

01:21:23

mevrouw Pestman - PvdA: Dank u.

01:21:24

Voorzitter: Dan zien we misschien ook nog wel als een andere partijen een motie in willen dienen, maar in ieder geval niet direct conform. Nu wil iedereen heel snel naar huis. Ik wil iedereen bedanken voor de aanwezigheid, de mensen op de tribune, de kijkers thuis en u allen voor uw bijdrage. Veilig thuis.