

Inspraak Mobiliteitsvisie

POLITIEKE WOENSDAG VAN WOENSDAG 8 DECEMBER 2021 20.00 UUR

Voorzitter: K. van Doesen (D66)

Namens de raad: M. van der Glas (GroenLinks), R. van Niejenhuis (PvdA), T. Rustenbiel (D66), W. Koks (SP), I. Jacobs (VVD), T. Moorlag (ChristenUnie), W. Pechler (PvdD), H.P. Ubbens (CDA), H. Moerkerk (1005Groningen/Stadspartij), S. Bosch (Student&Stad), T. van Kesteren (PVV)

Namens het college: P. Broeksma (wethouder)

Namens de griffie: W. Meijer

Inspraak Mobiliteitsvisie

00:37:08

Voorzitter: Welkom iedereen. Voornamelijk mensen thuis heb ik het idee en een paar collega's die hier om ons heen zitten. We hebben een inspraaksessie op dit moment over de mobiliteitsvisie. Er hebben zich veertien sprekers gemeld. Dat betekent dat we de beschikbare tijd goed moeten besteden. Iedere inspreker heeft drie minuten. Ik hou de tijd goed in de gaten en ik waarschuw als het zover is. We kunnen ervoor kiezen om na elke inspreker kort een vraag te kunnen stellen. Maar we kunnen die vragen ook bewaren tot het einde om te kijken hoeveel tijd we nog over hebben. Ik kijk even rond hier bij jullie. Ja, we hebben tijd tot tien over negen met veertien sprekers. We moeten even voortmaken zou ik haast zeggen op zijn Gronings. Dan geef ik eerst het woord aan de heer Ter Haar namens een buurtoverleg van de Professorenbuurt-Oost.

00:40:53

De heer Ter Haar: Hallo, kunt u mij verstaan?

00:40:57

Voorzitter: Ja en wij zien u ook.

00:40:58

De heer Ter Haar: Dank u wel. Mijn microfoon was gemute, maar bedankt, hij is weer vrijgegeven. Dan begin ik met mijn inspraak. Geachte Commissie, in dat mooie coalitieakkoord gezond, groen en gelukkig Groningen staat over de Oosterhamrikzone het volgende: In dit licht zoeken we naar alternatieven voor de autoverbinding door de Oosterhamrik zone, deze verbinding komt pas in beeld als alternatieve niet voldoen en alleen dan als de negatieve effecten van een ons autoverbinding in de omgeving substantieel worden opgevangen. De leefkwaliteit staat voorop en om deze zo goed mogelijk te borgen, betrekken wij belanghebbenden hierbij. We gaan verder met de planvorming van zowel Oosterhamrikzone als de alternatieven, zodat we in 2021 een afgewogen besluit kunnen nemen. U staat op het punt dit besluit te nemen. Een belangrijke vraag is of het college zich aan het akkoord en daarmee aan de verkiezingsbelofte heeft gehouden. Volgens ons is dit volstrekt niet het geval. Er zijn nooit alternatieven onderzocht. De ontsluitingsweg is juist steeds als uitgangspunt genomen. De ontsluitingsweg blijkt helemaal niet nodig. Als de plannen van de doorwaadbare stad werkelijkheid worden, zal dit ook zonder

Inspraak Mobiliteitsvisie

Oosterhamriktrace namelijk leiden tot een afname van autoverkeer in de Vinkenstraat en in de Thuessinklaan. Worden de negatieve effecten niet opgevangen, voortuinen en parkeerplaatsen verdwijnen en zelfs een simpel, maar noodzakelijk onderzoek naar trillingen van zwaar busverkeer, heeft niet plaatsgevonden. De negatieve effecten van forse verkeerstoename aan de Oosterhamrikkade zijn niet onderzocht. Bewoners zijn niet betrokken en integendeel we hebben zelf een alternatief bedacht en grondig laten onderzoeken. De groene Oosterhamrikzone, ons alternatief is een zeer werkbaar plan dat kan bijdragen aan de mobiliteit van de stad. Het college, dat zelf nooit een alternatief heeft onderzocht, heeft vooral zijn best gedaan, zo veel mogelijk argumenten te verzinnen om het alternatief af te serveren. Wij vinden dit beschamend. We vragen u als raad uitdrukkelijk het voorstel van het college tegen het licht van het akkoord te houden. Dat geldt met name voor de coalitiepartijen. Het is uw taak als volksvertegenwoordigers, het college waar nodig bij te sturen. Met het goedkeuren van dit plan schrijft u een blanco cheque uit en de kosten kunnen oplopen tot meer dan 100 miljoen. Mijn vraag aan u.

00:43:22

Voorzitter: U heeft nog een halve minuut.

00:43:25

De heer Ter Haar: Dank u. We vragen u om in onze schoenen te gaan staan en u af te vragen wat het aannemen van deze plannen doet met het vertrouwen van de kiezer uit de Oosterhamrikzone. Willen we straks in maart nog naar de stembus gaan of moeten we constateren dat dit geen enkele zin heeft om dat van alle mooie beloften toch niet terecht komt. Bedenk, het is beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Dank u wel voor uw aandacht.

00:43:49

Voorzitter: Dank u wel. Ik ga door naar de heer Jaap de graaf, die namens het bestuur van de bewonersorganisatie Oosterpark zal spreken.

00:44:17

De heer De Graaf: Dames en heren, dank u wel. Bij ons aan de keukentafel thuis werd er veel gesproken over politiek. De neef van mijn vader werd benoemd. Minister Albada, minister van sociale zaken. Het ging over principes en dan had mijn moeder het over haar oom dominee Esselink, één van de verzetsstrijders in Asscher. Ook de verhalen van mijn opa kwamen op tafel, zeer principiële mensen met een principiële uitspraak. Mijn vader was gemeenteambtenaar in Den Haag. Dat was een ambtenaar die regelmatig door de directeur van de dienst wordt ingesteld om het voorzitterschap op zich te nemen van een moeilijke commissie. Zakelijk deed hij dat, niet afgeleid door emoties. Veel verhalen, ook over het Oosterhamriktrace heb ik veel verhalen gehoord, want elke keer als er een nieuw onderzoek of een nieuw voorstel komt, zijn er andere verhalen die verteld worden. Zo hebben we ook bij dit verhaal wat er nu ligt, een prachtig filmpje kunnen zien van onze wethouder, die het heeft over spelende kinderen op de kade. En ook de verkeersdeskundige weet daar wel van te vertellen, hoe mooi het is in de Vinkenstraat, de speelstraat waarin de kinderen met de ballen naar elkaar gooien en plezier hebben. Als zij het over die bal heeft, zie ik die bal op de busbaan terechtkomen, dat kind erachter aanrennen en de bus met vijftig kilometer per uur stil, steeds dichterbij komen. Misschien denkt u nu wat is dat voor argument. Vals

Inspraak Mobiliteitsvisie

sentiment. U heeft groot gelijk. Dat is vals sentiment. Net als het begin van mijn verhaal vals sentiment is, net zo goed als het verhaal van de wethouder en de verkeersdeskundigen over spelende kinderen vals sentiment is. Dames en heren, voor de raad. Daarom bent u niet gekozen. U bent in de bevolking van deze stad gekozen om voorstellen van het college tegen het licht te houden, om daar helder naar te kijken. In dit verhaal heeft u maar drie vragen te stellen. De eerste vraag is: lost het Oosterhamriktrace iets op? Gaat er minder verkeer in deze regio van de stad rijden? Het antwoord uit de cijfers van ROEZ is simpel: nee.

00:46:32

Voorzitter: U bent bijna door uw tijd heen.

00:46:35

De heer De Graaf: Gaat het anders worden op het moment dat het Oosterhamriktrace niet komt? Het antwoord is nog steeds: nee. Dan blijft de enige vraag over: wilt u een weg laten aanleggen die niets oplevert maar die wel een bedrag gaat kosten tussen de 100, 150 miljoen. Daar wens ik u heel veel sterkte mee.

00:46:55

Voorzitter: Dank u wel voor uw bijdrage. Dan ga ik door naar de heer Arno de Vries, bewoner van de Professorenbuurt.

00:47:05

De heer De Vries: Goedenavond, ben ik te verstaan?

00:47:09

Voorzitter: Ja, u bent goed te verstaan.

00:47:10

De heer De Vries: Dan maak ik meteen even gebruik van de technologische mogelijkheden die er zijn door mijn scherm te delen. En als het goed is, dan ziet u nu een plaatje van een deel van de stad en wil ik u graag meenemen in de cijfermatige onderbouwing van het Oosterhamriktrace en de noodzaak daarvan. Allereerst, de stelling is: het aantal autobewegingen stijgt. Dat klopt, je ziet linksboven een stijging van 110 procent. Dat waren de cijfers van april 2021. Rechts zie je het staartje van nu, november 2021. Dat gaat naar 120 procent. Waarom die stijging anders is dan een april, is onduidelijk. Het origineel plaatje ziet u rechtsonder. Dat lijkt een heel groot verschil, maar dat komt door een slim gekozen y-as. En als we doorgaan naar het volgende plaatje, dan zien we niet een stijging van het aantal voertuigkilometers, maar een daling van het aantal voertuigkilometers en dat komt door een aantal slimme maatregelen die genomen worden, onder andere 30 kilometer-zones, de knips, de OV-fiets, thuiswerken, enzovoorts. Daardoor is geen stijging van 20 procent, maar een daling van achttien procent. Dit is overigens wat er in het verhaal heet het hoge scenario. Het lage scenario kent niet zo een waterval, maar in het lage scenario is in ieder geval ook een daling naar 90 procent, dus het aantal autoverkeer daalt ten opzichte van nu met minimaal 10 procent en maximaal dus 18 procent. Wat betekent dat dan voor het oosten van de stad? Een stijging van 20 procent van het aantal auto's maar door dezelfde maatregelen leidt dat tot een daling naar 105 procent of 106 procent, dus dat is veel hoger dan in de rest van de stad. Waarom dat verschil er is, wordt niet uitgelegd in de stukken. Nog een ander belangrijk ding: je ziet dat twee blauwe cirkels daaronder. Daar zie je dat het

Inspraak Mobiliteitsvisie

verkeer zonder autoverbinding stijgt met 5 procent en met autoverbinding met 6 procent, dat scheelt maar 1.000 auto's. Dat betekent als er geen Oosterhamriktrace komt, dat er dan 1.000 auto's ergens in de rest van de stad zouden moeten rijden. Dat is de overlast niet dat het aanleggen van de Oosterhamriktrace heeft op de rest van de stad. Rechts zien we ook nog interessant. De aantallen als het Oosterhamriktrace niet zou komen, dan zien we dat het verkeer zich keurig verdeeld over de andere straten in de wijk zelf. Nou, wat betekent dat dan? Ze zeggen wel het Oosterhamriktrace is een probleem voor de wijk, maar een oplossing voor de stad. Taking one for the team. Dat willen we best, we willen best een probleem van de stad oplossen, ware het niet dat er in de stad verder helemaal geen problemen zijn, omdat er in een aantal wijken en ik heb alle wijken hier opgenomen in het stuk, een forse daling is als ook dezelfde maatregelen wordt doorgevoerd. Min 7.000 bij Selwerd, min 18.000 Diepenring, min 4.500 aan de zuidwestkant. Dan gaan we naar het UMCG ook genoemd als reden, UMCG is slechts goed voor 10 procent van het totale verkeer en andersom ook. Dus geen ontsluiten is ook geen doel. Conclusies: in de stad is er geen stijging, maar een daling naar 82 procent. De vijf procent in het oosten wordt keurig in de wijk zelf opgevangen. Als er geen autoverbinding komt die leidt tot 1.000 auto's meer in de stad, dan hebben we het over één procent en alle andere wijken dalen ook flink. Veel meer dan 1000 euro, dus dat kan makkelijk opgevangen worden. Conclusie, uit de cijfers blijkt geen noodzaak van Oosterhamriktrace en geen overlast voor de stad als het Oosterhamriktrace niet komt. Dank u wel.

00:50:47

Voorzitter: Dank u wel voor uw heldere presentatie. Ik ga door met de heer Thijs Datema.

00:51:03

Voorzitter: Meneer Datema u moet even uw microfoon aanzetten. Ja, u bent te horen.

00:51:23

De heer Datema: Mijn naam is dus Thijs Datema en ik spreek namens de kadebewoners van Oosterhamrikkade. Het is fijn en redelijk wonen aan de Oosterhamrikkade en dat willen we graag zo houden en verbeteren. Jaren geleden is ervoor gekozen om de Oosterhamrikzone een woongebied te maken. Daarom zijn wij hier komen wonen met onze jonge gezinnen. Daarom vragen we de raad om haar verantwoordelijkheid te nemen voor het waarborgen van onze leefomgeving en dat is overigens ook meerdere malen toegezegd. Per brief, in de verkiezingsplannen, digitaal en aan de keukentafel. Met regelmaat worden wij als bewoners geconfronteerd met een plan voor de Oosterhamrikzone die ingrijpende effecten hebben op de toekomst van ons woongebied. Keer op keer worden we als bewoners met besluiten en voornemens voor Nederland geconfronteerd die effect hebben op de toekomst van ons gebied en het Oosterhamriktrace. Voorbeelden zijn de Gerrit Krolbrug, de Korreweg als fietsstraat en de Oosterhamrikzone. Al zeventien jaar staan we op de politieke agenda. Wat opvalt is dat het verkeer oplossend vermogen van een verkeersweg, op de plaats van de busbaan, erg slecht is en door plannen van de gemeente die 100 miljoen kosten, terwijl alle andere plannen een negatief effect hebben op de leefkwaliteit van de wijk. Er liggen geen plannen om de kwaliteit van onze leefomgeving te verbeteren. Beloftes worden gedaan, maar na al die jaren zijn we nu echt toe aan waarborgen. Wij maken ons grote zorgen over de toekomst van onze kinderrijke straat, luchtkwaliteit, veiligheid en woongenot. We

Inspraak Mobiliteitsvisie

hebben grote vraagtekens bij het nut en noodzaak van de auto's op de busbaan. Hoe gaat het Groningen beter en mooier maken? Terwijl dit een aanzuigende werking zou hebben op het autoverkeer. Past dit bij gelukkig, groen en gezond Groningen? We hebben mooie impressie afbeeldingen gezien van bomen aan de Oosterhamrikkade maar vrezen oprecht dat als de weg er straks ligt, er helemaal geen geld meer is voor groen. En wat voor bereikbaarheidsprobleem is er precies? Het college, u benoemt steeds dat onze wijk als wijk inprikken maar als er bij de ring straks een bord staat vermeld met de afslag UMCG, dan is het geen wijk in prikker, dan noemen wij het een ontsluitingsweg. En waarom moet onze wijk een nieuwe inprikker hebben, terwijl de bewoners van onze wijk via de weg de ring kunnen bereiken en daarbij geen problemen ervaren. Iedere wijk een wijk in prikker, is dat een doel op zich? Als het aantal bewoners in onze wijk groeit, onze wijk groen met duizenden inwoners, voornamelijk renovatie en de bouw van een aantal nieuwbouwappartementen. Zijn we dan juist verplicht om met onze omgeving, van onze kinderen, dit duurzaam in te richten? Bijna alle politieke partijen hebben hier campagne voor gevoerd tijdens de vorige gemeenteraadsverkiezingen. We rekenen hierbij.

00:54:20

Voorzitter: Meneer Datema, u bent aan het einde van uw tijd ongeveer.

00:54:26

De heer Datema: Wij omarmen het mobiliteitsplan. Bussen door de Vinkenstraat en een drukke autoweg, meer auto's genereren aan de Oosterhamrikkade sluit niet aan bij een gezond, veilig en duurzaam Groningen. Onze stad waar we zo trots op zijn.

00:54:40

Voorzitter: Dank u wel.

00:54:40

De heer Datema: Hartelijk bedankt.

00:54:42

Voorzitter: Dank u wel, sorry dat ik weer af moest kappen. Ik ben een strenge voorzitter vanavond.

00:54:49

De heer Datema: We hebben weinig tijd.

00:54:51

Voorzitter: Dank u voor het begrip. Ik wil nu het woord geven aan meneer Henk Hindriks, die spreekt namens het comité Helpman.

00:55:04

De heer Hindriks: Ik neem aan dat ik te verstaan ben.

00:55:06

Voorzitter: U bent goed te verstaan.

00:55:07

De heer Hindriks: Geachte raad. Onze schriftelijke bijdrage, bijlage nummer 64 bij de raadsstukken heeft u allemaal ontvangen, dus lijkt het mij nogal dubbelop om dat stuk hier

Inspraak Mobiliteitsvisie

te gaan voorlezen. Daarom wil ik graag een aantal aanvullende, hopelijk verhelderende opmerking plaatsen bij het stuk. Met genoegen hebben wij kennisgenomen van het stuk mobiliteitsvisie Groningen, goed op weg naar een leefbare schone en gezonde gemeente. Wij vinden het een uitstekend stuk. Het getuigt van een gedurfde visie op het leefbaar maken van onze stad. Auto niet meer op de eerste plek, voetgangers en fietsers krijgen de prioriteit bij de aanpak van de verkeersplannen. Toch willen we graag een paar opmerkingen plaatsen bij de huidige, aan de raad aangeleverde serie stukken. Het zijn er ondertussen al 34 zag ik. Allereerst over de wijk Helpman zoals wij die behartigen, die bestrijkt het gebied tussen de ringweg en de helper Esweg aan de zuidkant, tussen de spoorlijn aan de oostkant en de Hora Siccemasingel aan de westkant. Het grootste knelpunt van Helpman qua verkeer zit in het deel Helpman Oost tussen de verlengde Herenweg en de spoorlijnen Haren-Assen, maar ook in Helpman west zijn diverse parkeersituaties die elke keer langs de maatstaf van de mobiliteitsvisie houden, zeker voor verbetering vatbaar zijn. Het knelpunt van Helpman Oost is vooral ontstaan doordat de spoorwegovergang van de Waterloolaan naar de verlengde Lodewijkstraat in de op- en afritten van de ringweg rond de verlengde Hereweg, de Kempkensberg en Winschoterdiep verdwenen zijn. De Helperzoomtunnel is nu naast de Herewegviaduct, de ringweg en de onderweg in Haren de enige mogelijkheid voor doorgaande verkeersstromen om over het spoor te komen en de ringweg is de komende tijd regelmatig niet bruikbaar voor minstens een groot deel van het verkeer. Dit leidt tot veel oost-west verkeer in onze wijk, wat als wijkvreemd parkeren kan worden aangemerkt. Het zijn auto's, vrachtauto's, gemeentelijke diensten die niets in de wijk Helpman te zoeken hebben, maar de wijk alleen een doorgangsroute gebruiken. Dit verkeer verhoogt routes via de Goeman Borgesiuslaan, de Lohmanlaan, de Emmastraat, Waldeck-Pyrmontstraat, Waldeck-Pyrmontplein en Hartelaar maar ook van Houtenlaan, toestellaan, Sweelincklaan en de Chopinlaan staan allemaal ernstig onder druk. Dit heeft geleid tot de huidige schandalige overlast zoals die onlangs nog uitgebreid in de media is aangekaart. Voor de plannenmakers destijds, aanpak ring zuid 2012 en verder zou dit verkeer, dat ringweg klaar is, weer gedeeltelijk via de ring moeten gaan rijden. Maar gezien het feit dat de kortste weg voor vele automobilisten nog steeds door de wijk gaan lopen, terwijl de overlast blijven als er geen extra maatregelen worden getroffen. Die maatregelen lijken ons een uitstekende passende visie die het beleidsstuk mobiliteitsvisie wordt geschetst. In onze bijlage van de raadstukken bespreken we vijf punten waarin onzes inziens de mobiliteitsvisie serieus en op zo kort mogelijke termijn toegepast zou moeten worden.

00:57:41

Voorzitter: Meneer Hindriks, wilt u afronden?

00:57:43

De heer Hindriks: Ja, even heel kort door de punten. Het eerste punt bij het verkeer wordt zometeen door de verkeersgroep Helpman opgepakt. Eigenlijk wil ik verwijzen naar de schriftelijke reactie. Ik wil de mondelinge toelichting hierbij laten en hoop uit te spreken dat de vooruitstrevendheid die uit het visiedocument spreekt op korte termijn zichtbaar mag zijn in onze mooie woonwijk. Dank u wel.

00:58:05

Voorzitter: Dank u wel. Ik wil nu het woord geven aan de heer Nienhuis. Daar zal ook een

Inspraak Mobiliteitsvisie

afbeelding bij verschijnen. Maar mocht het niet lukken, dan raad ik de raadsleden aan om even te kijken in de agenda, want daar is ook een afbeelding bij de stukken toegevoegd. De heer Nienhuis, u heeft het woord. De raadsleden zullen uw afbeelding bekijken in de raadsagenda. Daar hebben we het als een na laatste stuk aan deze agenda gehangen.

00:59:03

De heer Nienhuis: Ben ik te verstaan? Dank voor de gelegenheid om in te spelen en ik hoop dat iedereen het plaatje er ook even bij kan pakken, want dat maakt het misschien helder. Even aanvullend op wat de heer Hendriks zojuist zei. Ik spreek namens de verkeersgroep in Helpman en dat is op het kaartje wat u misschien voor u ziet de blauwe aangeduide straten. En ik spreek mede in samenwerking met het wijkcomité Helpman. De reden dat we inspreken is dat we ons heel erg zorgen maken over de leefbaarheid en veiligheid in de woonwijk Helpman door de vele verkeeroverlast. De woonwijk Helpman zoals u op het kaartje kunt zien, ligt tussen de Verlengde Hereweg en het bedrijventerrein en de woonwijk wordt intensief gebruikt voor doorgaand verkeer. Daar is onlangs ook de publiciteit over geweest op Oogtv en in de kranten. De mobiliteitsvisie is onzes inziens onduidelijk over de toekomstige verkeersstromen in Helpman. Er zijn nog geen modelberekeningen gevoerd, zoals voor zover we dat kunnen zien. Voor ontstaan is dat wel gebeurt voor onze wijk. Beide wijken hebben volgens aanpak ring zuid een toegang tot de ring. Sterrebos, Julianaplein en een bouwmaat boulevard en onzes inziens zal het verkeer dat nu nog via Helpman gaat, gaat via de ring moeten. En daar staan wij niet alleen in. Het staat ook in bijna alle partijprogramma's. Wij voelen ons daarin versterkt, alleen wij zijn bang dat het niet zomaar gaat, want voor heel veel verkeer is dit gewoon de kortste weg. Dus dit zal afgedwongen moeten worden. In de mobiliteitsvisie moet dat opgeschreven worden. Daar mag dus niet sprake zijn van verbindingswegen, want wat moet met elkaar verbonden worden? Beide hebben al toegang tot de ring en het moeten dus buurtstraten worden en er moet afgedwongen worden in onzes inziens met de knip en dit zou ons inziens in de mobiliteitsvisie moet worden opgenomen. Mocht u daar verdere toelichting op willen hebben, dan ziet u mijn mailadres, onder andere het plaatje staan en ten allen tijden ben ik graag bereid om een verdere toelichting te geven op hoe wij dat voor ons zien. Dank u wel.

01:01:25

Voorzitter: Dank u wel, meneer Nienhuis. Dan ga ik nu naar de heer Alders, die spreekt namens een aantal bewoners uit de Grote Kromme Elleboog, de Akerkstraat en de Turftorenstraat in samenhang met de buurtvereniging van het a-kwartier. De heer Alders.

01:01:49

De heer Alders: Dank u wel, voorzitter. We constateerden dat er veel nota's op dit moment ook over de binnenstad gaan en dat het interessant is dat de woonfunctie van de binnenstad in het geheel niet aan de orde komt. Die stellingname van het college is dat met alle belangen rekening is gehouden. Alleen dat blijkt nergens uit. Bijvoorbeeld: de knip in de Diepen Ring richten zich op de verkeersbewegingen van de bezoekers aan de binnenstad. De vraag of dit ook moet gelden voor de bewoners, wordt afgedaan met de mededeling dat ook de bewoners met andere routes worden geconfronteerd. Alleen voor bussen en hulpdiensten geldt een uitzondering. Maar als dat mogelijk is, dan is het ook denkbaar dat de bewoners in die uitzonderingen worden meegenomen. Zij zijn immers de dupe van een

Inspraak Mobiliteitsvisie

regeling gericht op bezoekers. Een januari gaat de laatste fase van de herinrichting van het a-kwartier, de turftorenstraat en de Grote Kromme Elleboog aan de Akerkstraat van start. Onderdeel daarvan is dat het straatparkeren in de turftorenstraat verdwijnt. Bewoners en Gemeentebestuur hebben een oplossing gevonden door een aantal plaatsen aan te wijzen in de in de buurt garages in de Sledemenerstraat. Het betekent wel dat de kosten voor de bewoners weer aanzienlijk omhooggaan. Van 297 euro per jaar voor een vergunning, naar 964 euro per jaar voor een plek in de buurtgarage. Niet iedereen kan zomaar die meerkosten opbrengen en je moet de vraag stellen: Hoe zie ik dat nou verhoud tot uw beleid om voor de verschillende doelgroepen in de binnenstad woonfuncties te bieden. De stellingname in de reactie is: schaarse ruimte kent zijn prijs en als je die wil gebruiken, dan moet je betalen. Dat getuigt echt niet van begrip, want de invloed is op de gewenste diversiteit van bewoners in de binnenstad. Of je hebt geen auto of je beschikt over voldoende middelen. Maar het is zeker dat bij de deze beleidskeuze geen plaats is voor lagere inkomens in de binnenstad. Wordt het niet tijd voor een visie op het parkeren van de bewoner van de binnenstad? Nu wekt het beleid de indruk van een hoog struisvogel gehalte. Bezoekers van de binnenstad kunnen met de auto diep in de binnenstad komen. De bus is inmiddels aan de rand geconcentreerd, maar met de auto kun je bijna door de vismarkt komen, van de Noorderhaven, door de Kijk, het Jatstraat en de Grote Kromme Elleboog. Turftorenstraat, de laan, de Gasthuisstraat en u bent weer terug op de Noorderhaven. Onderweg geen enkele parkeerplaats, nergens mag geparkeerd worden. Waarom moet een bezoeker dit rondje kunnen maken?

01:04:16

Voorzitter: Meneer Alders, kunt u het kort maken?

01:04:16

De heer Alders: Natuurlijk. Waarom maken ze dat rondje? Om gezien te worden? Om kiss and ride? Voor het naar de markt gaan? Of zou die ruimte niet gereserveerd moeten worden voor de binnenstad functies en de bewoners. De bewoners parkeren in hoofdzaak aan de rand. Als een goed startbus is voor de buspassagier om aan de rand te komen, waarom dan niet voor de bezoekende automobilist? Dank u wel, voorzitter.

01:04:16

Voorzitter: Ik dank u wel voor uw bijdrage. Dan ga ik door naar de heer Jaap Stellingweer, die namens de kerkraad de Fontein Eikenlaan spreekt.

01:05:19

De heer Stellingweer: Ik denk dat het nu aan het woord ben. Goedenavond, we hebben bij onze kerkraad het erover gehad en de knip in de eikenlaan daar gaat het om. Moet ik de microfoon anders instellen.

01:05:19

Voorzitter: Wij kunnen u wel horen, maar wij kunnen u niet zien.

01:05:19

De heer Stellingweer: Dat zou wel moeten kunnen. We hebben antwoord gekregen op veel van onze gestelde vragen. Dat is mooi dat we ons daarin gehoord voelen, maar de uitwerking van de knip in de eikenlaan baart ons nogal zorgen. Daar willen we dus inderdaad

Inspraak Mobiliteitsvisie

nog benadrukken dat we daar heel graag betrokken willen worden, ook omdat we het plan zijn om in het gebouw van de fontein aan de Eikenlaan ook een huisartsenpraktijk te plaatsen. En dat betekent dat de plek waar de knip in zit ook echt van groot belang is en ook de vorm waarin dat afsluiten gaat gebeuren. Want er zijn te veel situaties, neem een rouwstoet die vanuit de kerk gaat, omdat mensen op leeftijd zijn en bij de kerk gebracht moeten worden, dat we daar ook juist de aandacht voor willen vragen en ook het bezoek aan de huisarts, dat daar voldoende parkeergelegenheden voor komen. Het pleidooi daarin is ook dat de kerk ook verbonden wordt met de parkeerplaatsen die er zijn bij het zwembad. Dus dat is inderdaad van belang en daarnaast is het van belang dat we ons afvragen of de capaciteit van de ring voldoende zal zijn om de auto knip ook waar te maken en de capaciteit van de wilgenlaan er ook wel voldoende voor is, want ook daar zal meer verkeer langskomen. Daar wilde ik het bij laten.

01:05:19

Voorzitter: Dank u wel. Dat was een heldere uiteenzetting. Wij gaan door naar de volgende inspreker en dat is de heer Berry Kuylman, die spreekt namens de wijkraad Paddepoel en co-creatie verkeer en veiligheid in Paddepoel. U heeft het woord, maar ik zie u nog niet. U mag gaan praten, u mag uw microfoon aanzetten en dan komt u ook in beeld. Ik geloof niet dat ik u kan bereiken op het ogenblik, meneer Kuylman. U bent er weer uitgegaan.

01:05:19

De heer Kuylman: Ja, ben ik in beeld.

01:05:19

Voorzitter: Ja, het is gelukt. Ga uw gang.

01:05:19

De heer Kuylman: Ja, ik ben Berry Kuylman en ik werk op de Paddepoel. Ik heb de hele avond al WiFi problemen, dus ik hoop dat het niet doorzet. Ik ga commentaar gegeven namens wijkraad Paddepoel en de stichting verkeer en veiligheid. Geen stichting, co-creatie. Wij zijn aan één kant blij met veel minder auto's op de eikenlaan, dat geeft ruimte voor voetgangers en voor meer groen en voor fietsers. En het geeft ook een mogelijkheid tot een belevingszone bij het winkelcentrum op de zonnelaan, dat zijn mooie dingen. Maar wat betekent het? Minder auto's maar de gemeente, die ziet wel veel meer bussen. En daar zijn wij minder blij mee. En er zijn nog een paar zaken waar wij veel vragen om hebben en wat onduidelijkheid geeft. En wij hopen dat eerst wordt gekeken naar wat wij willen. Dat het een volwaardige aansluiting krijgt bij de Iepenlaan op de ringweg. Nu kun je alleen maar naar het Oosten en niet naar het westen en ook niet eraf. Dat lijkt ons wel een voorwaarde voordat die knip komt om dat eerst te verwezenlijken. Daarnaast zien wij ook de wijk, een tuinwijk Selwerd en Paddepoel soms zelfs een geheel. Wij zijn samen ingesloten in de in het de spoorlijn langs het noordstation en de Noordelijke en westelijke ringweg en we hebben we delen ook het voorzieningencentrum de parel met swim, wat bibliotheek en sportzalen en andere voorzieningen. En dit is eigenlijk een beetje vreemd dat die wijk helemaal dan opgesplitst in drie jaar. Dus zou het niet eens interessant zijn om nog te onderzoeken of die knip niet in de het spoor onder de Asingastraat moet komen om op die manier de doorgaande auto's tegen te houden door de wijken. Je zou inderdaad graag onderzocht willen zien. Verder is ook een voor de een soort busbaan gepland. Maar over de eikenlaan

Inspraak Mobiliteitsvisie

en die busbaan dan mag de bus, zoals het er nu uitziet al altijd 50 rijden. Wij vinden dat qua veiligheid niet geschikt, zeker niet langs het winkelcentrum aan de noordkant van het winkelcentrum dat lijkt me niet verstandig om dat op die manier te doen. Wij vragen ook hoe hard die knip zou worden bij neem aan dat ambulances taxi s en dergelijke.

01:11:44

Voorzitter: Meneer Kuylman u bent bijna door uw tijd heen.

01:11:46

De heer Kuylman: Ja, ik ben bijna klaar. Wij willen graag dat de buurtactie ook breder gesteund wordt door de overheid en wij zijn ook voor een testperiode zodat we kunnen zien wat voor uitwerking het heeft op andere wegen, in Paddepoel en omgeving, als er zo een knip komt.

01:12:04

Voorzitter: Fijn, dank u wel, dat was een uiteenzetting. Ik ga nu naar Maria Will, de enige dame in ons gezelschap.

01:12:22

Mevrouw Will: Geachte leden van de raad, mevrouw de voorzitter, wij zijn blij dat de gemeente Groningen goed op weg is naar een leefbare, schone en gezonde gemeente. Wij van de belangenvereniging meer dorpen, streven daar ook naar binnen de dorpen. Wij hebben twee opmerkingen over deze visie. De gemeente wil meer wegen tot 30 kilometer wegen aanmerken, waardoor ze veiliger worden voor fietsers en voetgangers. Echter, de wegen als zodanig aanmerkend is niet genoeg. Zo ervaren wij dagelijks in onze dorpen. Grote delen van de Engelbert en Middelberterweg zijn al jaren geleden aangemerkt als dertig-kilometer wegen. Op die delen staan overal borden met daarop 30 kilometer en er zijn diverse lagen verkeersdrempels aangelegd. Helaas weerhoudt dat de meeste automobilisten er niet van sneller door onze dorpen te rijden, met gevaar voor wandelaars, fietsers en overstekende dieren. Dit is ook gebleken tijdens een verkeerscontrole door Veilig Verkeer Nederland. De snelste automobilist scheurde met 127 kilometer door Engelbert en de rest reed gemiddeld zestig kilometer per uur. Wij pleiten er dan ook met klem voor om de nu al bestaande en de toekomstige 30 kilometer wegen zo in te richten dat de automobilisten ook daadwerkelijk niet veel harder kunnen rijden. Dan het tweede punt. We begrijpen dat de lijnbus die nu ieder halfuur door onze dorpen rijdt, op termijn verdwijnt. Op zich vinden we het prima dat te grote, te zware en te lange bussen, niet langer andere om onze te smalle dorpse wegen zullen rijden. Maar we willen wel goed openbaar vervoer houden, zowel richting Harkstede al richting stad. Met alleen een bus richting Meerstad wordt met name voor de inwoners de afstand tot de bushalte wel erg groot. Deze wordt minstens één kilometer, maar kan op lopen tot drie en een halve kilometer. Zorg dat er regelmatig openbaar vervoer in onze dorpen blijft zodra Harkstede en de stad voor iedereen bereikbaar blijven. Dank u wel fijn.

01:14:55

Voorzitter: Dank u wel, mevrouw Will. Ik wil nu het woord geven aan Rob van Geemert, die spreekt op persoonlijke titel.

Inspraak Mobiliteitsvisie

01:15:09

De heer Van Geemert: Beste leden van de Commissie, mijn naam is Rob van Geemert, bewoner van de Korrewegwijk. Ik spreek op persoonlijke titel en ik zal mij beperken tot de tekens van de visie voor mijn stadsdeel. De visie: Ik las een aansturende tekst, ik heb een progressiviteit van hoop, ik ontcijferde cijfers die niet overtuigen, de verkeerskundige tekeningen van het piece de resistance schetsen waarop gekleurde strepen aangeven hoe de betreffende straten moeten functioneren om het model te realiseren. Ik begrijp de bijdrage van modellen in de denkfase maar ik weet: uiteindelijk is de stad een levend organisme. Pas in de concretisering blijkt dat de goedkoopste veronderstellingen waar zijn. U beslist, wellicht denkt u deze kleuren zijn uitgangspunten, de feitelijke inrichting bepalen we later in samenspraak met de bewoners. Dit zal niet gebeuren. Ik zeg dat niet, omdat ik wantrouwend ben, niet uit gebrek aan ruimtelijk inzicht. Ik heb 31 jaar gefunctioneerd als stedenbouwkundige van de gemeente Groningen. Ik spreek uit kennis en ervaring. Als het voorgestelde programma in de bestaande ruimte voor onze straten wordt geperst, blijkt het niet te passen en is de inspraak geblokkeerd. De Korreweg wordt Fietsstraat, oftewel de 1,6 kilometer lange kaarsrechte weg, wordt een route waar de vrije fietsers alle andere gebruikers in dwang moeten houden om zo hun eigen veiligheid te organiseren. Hoe risicovol is dit wens wenken? Als expliciet werkontsluitingsroute voldoet de weg in het geheel niet aan de voorwaarden voor zo een idee. Dit is beeldvorming. Ze maakt deel uit van de Oosterparkwijk, misschien wel de wijk met de mooiste stedenbouwkundige structuur. Met de bussen wordt derhalve Vinkenstraat afgesneden van de buurt, resteert aan de overzijde in het trottoir van anderhalve-meter breed. Te weinig om een tuinstoel buiten te zetten en moeten in de titlaan voortuinen worden ingeleverd. Berlage draait zich om in zijn graf. De centrale as van de Oosterhamrikkade is speciaal ontworpen en daarmee geschikt als busbaan maar moet nu een 30 kilometer woonstraat worden. Alweer een puur gefaseerde keuze ten behoeve van het model. Ik stel voor dat asfalt, kasseien worden, kader, dat om 50 meter drempels worden aangelegd en drie keer stoplichten nodig zijn. En dan? Voor welk probleem is dit de enige oplossing. Eeuwenlang ondergaan steden visies, macht en onmacht. Al met al tonen ze een grote les. Leefbaarheid, het woord uit de visie gaat uiteindelijk altijd over complementariteit en integraliteit. Niet over een eenzijdig belang zoals verkeer, niet over rechtlijnige modellen. Dank voor uw aandacht.

01:18:11

Voorzitter: Dank u wel, meneer Van Geemert. Wij zijn nu toe aan de heer Hans van der Veen, die zal spreken namens het OV-consumentenplatform.

01:18:26

De heer Van der Veen: Ben ik hoorbaar?

01:18:30

Voorzitter: Hans, we zien je en je bent hoorbaar.

01:18:34

De heer Van der Veen: Ik spreek namens het Openbaar Vervoer-consumentenplatform van de provincie Groningen. Dat is het officiële inspraakorgaan vanuit de wet personenvervoer. Deelnemers in onze platvorm zijn onder andere ANWB, ENFB, Zorggroep Groningen, de oogvereniging Roger, Bonus, Studentenbond, de Herenraad, de vereniging Kleine Dorpen

Inspraak Mobiliteitsvisie

Groningen. Ik ben waarschijnlijk nog iemand vergeten. Groningen is een compacte stad, dat is een van de grote charmes van deze stad. En wat je dan moet doen is dat je met name ruimtebeslag voor het verkeer moet zien te beperken. Dat doe je door een trend te maken naar fietsverkeer en openbaar vervoer. Groningen is nu bezig om fietssnelwegen aan te leggen. Groningen is een jaar of veertig geleden al begonnen met het aanleggen van bussnelwegen. De eerste daarvan was het Oosterhamriktrace, dat is de oostelijke toegang voor de bussen richting de binnenstad. De westelijke toegang is binnenkort helemaal klaar. En verbazing dat de gemeente er nu over denkt om die nu weer te verwijderen. Dat is een afbraak van bus infrastructuur. Wij als gebruikers van het openbaar vervoer zijn daar tegen. De heer Alders verwijst daar ook al toe. Je kunt tegenwoordig wel met de Bentley naar de grote markt, maar niet met de bus. En als je kijkt dat bij de binnenstad, de bushub [onhoorbaar] ook nog niet klaar is ten tijd dat de bussen van de Grote Markt gaan. Is het beheer van de businfrastructuur bij de gemeente niet in goede handen de laatste tijd. Als je kijkt hoe lang UMCG noord heeft gedaan, dan is dat niet vertrouwenwekkend. Waar wij met name bezwaar tegen maken is het leggen van de busroutes van het Oosterhamriktrace naar de Vinkenstraat. Wij delen de meningen over de ruimtelijke belasting die dat met zich meebrengt. Ook voor het openbaar vervoer exploitatief is dat van groot belang. Als je deze roept of verlegt, dan krijg je een vertraging op de busroute en dan kun je wel zeggen dat die vertraging kort is. Als dat traject iets langer wordt dan een uur, dan moet je daar een bus bijzetten. Dat brengt kosten met zich mee in de grootte van honderdvijftig tot tweehonderdduizend euro per jaar. Dat is een structureel verlies voor het openbaar vervoer en dat zul je ergens anders moeten zien.

01:21:49

Voorzitter: U bent bijna aan het einde van uw tijd.

01:21:59

De heer Van der Veen: Ik heb een plaatje, dat had ik mee willen nemen. Dat loopt nu niet. Ik probeer om het even te laten zien. Het is een oude poster van de ENFB over fietsers, bussen en auto's en het ruimtebeslag daarvan. En dan moet u bedenken dat de bussen die nu over het Oosterhamriktrace rijden, op groene elektriciteit rijden. Auto's doen dat nog lang niet. Dank u wel.

01:22:31

Voorzitter: We konden de afbeelding niet goed zien, maar wij begrijpen uw goede bedoelingen.

01:22:36

De heer Van der Veen: Wij hebben eerder een reactie gehad op de mobiliteitsvisie. Daar staat het duidelijker en nog één ding: een auto staat drieëntwintig uur per dag stil, de bus rijdt meer dan twintig uur per dag en die staat nu alleen geparkeerd. Dank u wel.

01:23:04

Voorzitter: Dankjewel, je hebt slim gebruik gemaakt wat mogelijkheden om wat extra's te zeggen. We zullen terugkijken naar dat moment, in die stukken. Dan wil ik nu het woord geven aan de heer Wim Borgel. En ik moet altijd even naar de techniek kijken. Hij spreekt namens de fietsersbond Groningen.

Inspraak Mobiliteitsvisie

01:23:30

De heer Borgel: Goedenavond geachte Raad. Graag wil de fietsersbond Groningen reageren op het raadsvoorstel mobiliteitsvisie en de daarbij behorende bijlagen. De fietsersbond is blij met deze mobiliteitsvisie. Via deze route willen wij ook onze waardering uitspreken voor werkgroep en medewerkers die het raadsvoorstel en alle bijlagen hebben voorbereid. Vanwege de grondigheid en zorgvuldigheid, waarmee de diverse onderwerpen en locaties zijn behandeld. Toch hebben we op details nog wat opmerkingen. Ik noem er zo enkele, in onze brief vindt u meer. Voordat we dat doen roepen we alle partijen in de raad op om bij de besprekingen voor een nieuw College na de verkiezingen ruim geld te reserveren voor de implementatie van deze visie. Tevens roepen wij op om samen met andere grote steden bij het rijk te pleiten voor meer geld voor de versnelde ontwikkeling van de fiets en wandel infrastructuur binnen de gemeenten. We vinden dat in de visie nog steeds te veel straten zijn waar vijftig kilometer per uur gereden mag worden. Om het verkeersbeeld rustiger en evenwicht te houden zou het beter zijn om zelfs op wegen waar een apart fietspad langs ligt, overal dertig kilometer per uur in te voeren. Vanwege de volgende redenen: de impact bij botsingen tussen openbaar vervoer of auto's en kruisende fietsers is aanzienlijk geringer indien de snelheid dertig kilometer per uur is dan bij vijftig kilometer per uur. En dat geldt ook bij een achterop rijdende. Alleen bij dertig kilometer per uur op de rijbaan is het vertrouwd om snelle fietsers, onder andere speed-pedelecs en scooters van het fietspad naar de rijbaan te verwijzen. Speciaal bij de nieuwe knip bij de Eikenlaan, waar we slimme fietsroutes Oost naar Zernike de route voor het OV is het ongewenst dat het openbaar vervoer vijftig kilometer per uur mag blijven rijden. Eigenlijk zou het ook van vijftig kilometer per uur mogen rijden waar zij een aparte baan hebben. Op de andere routes betwijfelen wij of de tijdswinst van de en met vijf kilometer per uur ten opzichte van dertig kilometer. Naar onze indruk wordt de totale reistijd bepaald door halteren, waardoor de snelheid tussen de haltes. Wij roepen jullie op om ook een programma op te stellen ter verbetering van de voorzieningen voor wandelaars bij de doorfietsroutes, fietsroutes, in de parken, in het overige groen en langs de kanalen. Daar zullen zowel wandelaars als fietsers baat bij hebben. Terecht benoemt de visie in het belang van ketenmobiliteit en naar onze mening moet er ook meer aandacht zijn voor voorzieningen bij de overige haltes, dus tussen de hubs, voor fietsers die op deze plaatsen vaker hun fiets voor meer uren achterlaten, is het gewenst om hier ruimte voorzieningen te maken, zodat fietsers beter tegen diefstal en vandalisme beschermd kunnen worden. Ik dank u hartelijk voor uw aandacht.

01:26:30

Voorzitter: Dank u wel. Dan geef ik tot slot nog het woord aan de Herman in het Veen, die namens de werkgroep toegankelijk Groningen zal spreken.

01:26:45

De heer In het Veen: Ben ik hoorbaar?

01:26:46

Voorzitter: U bent hoorbaar en zichtbaar. Ga uw gang.

01:26:49

De heer In het Veen: Dank u wel, voorzitter. Namens de werkgroep toegankelijk Groningen wil ik graag de volgende insteek. We hebben ook al wat schriftelijk gedaan, maar ik wil nog

Inspraak Mobiliteitsvisie

wat toelichten. De mobiliteitsvisie is wat betreft de toegankelijkheid ten opzichte van de juni versie verbeterd, maar ik wil nog wel een paar grote zorgen toelichten. In de inspraakreactie wordt shared space als oplossing genoemd. Shared space, het weghalen van niveauverschillen is voor blinden en slechtzienden onwenselijk, wanneer dit toch wordt toegepast moet gezorgd worden dat in samenwerking met blinden en slechtzienden een externe advies ter oriëntatie en dus de toegankelijkheid blijft gewaarborgd. Verder is op onze inspraak dat het invoeren van 30 kilometer-zones en verkeersstromen niet automatisch leidt tot veiligheid als een reactie. De nieuwe leidraad openbare ruimte geeft hier concreet vorm aan. Dat is een misvatting. De nieuwe leidraad openbare ruimte is een conceptueel stuk en niet concreet genoeg. Er staan wel maatregelen in, zoals veilige oversteekplekken en past geleidelijnen toe op plekken. Concrete richtlijnen hiervoor ontbreken. Het gevolg hiervan is dat iedereen zijn eigen invulling aangeeft hetgeen leidt tot alles, behalve de uniformiteit en herkenbaarheid die blinden en slechtzienden juist nodig hebben. Ten aanzien van het terugdringen van bussen uit de wijken, vraagafhankelijk vervoer, de overstap hierna op de wijk en dorp subs zoals eerder genoemd de zogenaamde ketenmobiliteit. Voor mensen met een mobiliteitsbeperking en/of visuele beperking, is het niet evident om zelf naar het afvalpunt gaan of om over te stappen op de volgende logistieke schakel. Het logistieke keten betekent overstappen. Iedere overstap is een risico, dat gaat vaak fout. Het is daarom essentieel dat op de ups in wijken en dorpen in begeleiding wordt voorzien door de chauffeur, om te voorkomen dat dit leidt tot een vergroting van het sociaal isolement voor mindervaliden of bekijk de burgers. Daar is wel belangrijk om te onderkennen dat de huidige kleinschalige initiatieven die worden aangevoerd zijn niet voor iedereen bruikbaar. Rolstoelgebruikers kunnen hier meestal geen gebruik van maken. We hebben een kanttekening. Begeleiding bij ups voor blinden en slechtzienden is niet altijd voldoende. Je kunt ook begeleiding nodig hebben van de halte naar je uiteindelijke bestemming en omgekeerd. Van deur tot deur vervoeren wordt daarmee dus niet overbodig. In tegenstelling tot wat sommige mensen denken. Verder missen we in de mobiliteitsvisie ook iets over een pilot van alternatief vervoer. Daar gaan we in februari 2022 mee starten. Dat was de inspraak van de werkgroep toegankelijk Groningen. Dank u wel.

01:30:03

Voorzitter: U ook hartelijk dank. En u was de laatste inspreker dus ik kijk even rond wie er nog vragen heeft. Ik zie in ieder geval meneer Van de Gras. En de heer Moerkerk en de heer Koks. Digitaal zie ik eigenlijk geen raadsleden. Zijn er ook raadsleden? Ik geef het eerste woord aan de heer Gras om vragen te stellen. U moet zelf even kijken en de naam noemen aan wie u een vraag wil stellen.

01:31:17

De heer Van der Glas: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, ik heb een aantal vragen aan insprekers. De eerste die ik vraag zou willen stellen, is aan de heer Van der Veen van het OV-consumentenplatform. U behartigt de belangen van de OV-consument. Ik hoor veel mensen hun waardering uitspreken over de uitgangspunten van de mobiliteitsvisie. Dan praat ik over ruimte vrijmaken voor OV-fiets, wandelen, het recreatief gebruik. Dat is ook een lijn met de enquête die die uitgevoerd is, u noemt specifiek de Oosterhamrikkade uit, maar ik ben wel

Inspraak Mobiliteitsvisie

benieuwd hoe kijkt u aan tegen de overige ov-maatregelen die genoemd worden in mobiliteitsvisie en dan heb ik het over de doorstroom van de eikenlaan, extra openbaar vervoer en dergelijke. Aansluitend daarop zou ik iemand die heet Hans, maar ik ben zijn achternaam...

01:32:10

Voorzitter: Zullen we eerst even deze vraag laten beantwoorden?

01:32:16

De heer Van der Glas: Ja, is goed.

01:32:16

Voorzitter: Meneer Van der Veen.

01:32:18

De heer Van der Veen: Ja, de korthed van de vergadering en de korthed van mijn inbreng heeft er toe geleid dat die dingen waar wij positief over waren, dat wij daar over gezwezen hebben. Zwijgen is toestemming. Een nadruk zit hem op een verwijzing naar de notitie die wij zelf hadden. We hebben daar een plan geponeerd over het krachtiger maken van de ingang van Kardinge naar de binnenstad via gebruik van openbaar vervoer en allerlei technische hulpmiddelen en daar willen wij de nadruk op leggen. Het weghalen van onze openbaar vervoer infrastructuur, die elders heel positief benaderd wordt, dat verbaasde ons.

01:33:18

Voorzitter: Dank u wel. U had nog een vraag, kort graag, want dan kunnen de anderen ook nog een beurt krijgen.

01:33:27

De heer Van der Glas: Dank u wel meneer Van der Veen dat u die positieve kant ook bij deze gezegd heeft. Ik had ook een vraag aan meneer De Vries. Met de spread sheet, de prezi. U zegt de inrichten van Oosterhamrikkade is een oplossing voor niks. U heeft toen een tabel voorbij laten komen waarin u onder andere zegt dat de groene variant leidt tot 3000 meer bewegingen op de Sumatralaan en toen was het plaatje weg, maar ik ken dat tabel, dus ik weet dat dat ook geldt voor De Kapteynlaan, Petrus Campersingel, Sumatralaan. Uw voorstel heeft toch wel degelijk invloed op bijvoorbeeld een fietsweg Korreweg?

01:34:14

Voorzitter: Meneer De Vries, kunt u daarop reageren?

01:34:17

De heer De Vries: Ja, ik snap niet goed wat u met de vraag bedoelt. Alle tabellen die ik heb gebruikt, zijn allemaal uit de officiële gemeentelijke stukken. Alleen het enige wat nog ontbrak aan dit document, was dat er geen totale onderstroom stond, dat is het enige wat ik heb toegevoegd. Ik heb totale toegevoegd. Ik weet niet precies wat u bedoelt met uw vraag.

01:34:42

De heer Van der Glas: Nou, de vraag is eigenlijk van u zegt: het is geen oplossing voor de uitbraak die genoemd zijn in de mobiliteitsvisie. Ik heb mening, dat als we die maatregelen niet doorvoeren bij de Oosterhamrikkade, we een toename van het verkeer krijgen in

Inspraak Mobiliteitsvisie

Kapteynlaan, Sumatralaan en dat de Korreweg niet als fietsstraat kan ingericht worden. Bent u dat met mij eens?

01:35:07

De heer De Vries: Als we bijvoorbeeld naar de Sumatralaan kijken, dan zien we dat er op dit moment 8000 auto's rijden, dat wordt zonder maatregelen 10000. Als we de mobiliteitsvisie toepassen, zonder autoverbinding is dat 7000, maar met autoverbinding ook 7000. Dus de Sumatralaan die u noemt, heeft geen enkel effect of er wel of geen Oosterhamriktrace komt. Als u het over de Kapteynlaan hebt, dan moet ik daar het antwoord op schuldig blijven, omdat de Kapteynlaan niet genoemd is in het staartje wat in de gemeentelijke documenten staat, nogmaals, ik heb alleen maar gekeken naar de gemeentelijke documenten. Maar misschien kan ik de SS Rosensteinlaan noemen, die ligt een beetje in het verlengde daarvan. Die is nu 9000. Die zou zonder maatregelen naar 12000 gaan, zoner autoverbinding met alle maatregelen gaat het naar 10000 en zonder of met het Oosterhamriktrace naar 9000, dus daar heb je een winst van 1000 auto's als het Oosterhamriktrace komt. Zo geldt dat een beetje voor de andere straten in de buurt. Je ziet dat de 6000 auto's niet over het Oosterhamriktrace gaan, dat die eigenlijk verspreid worden over de rest, dus het is volgens mij dit plaatje wat u bedoelt. Hier ziet u aan de rechterkant de effecten op de andere straten als het Oosterhamriktrace niet komt. Dat is ongeveer 1000, behalve de weg, daar stijgt het met 2000.

01:36:52

Voorzitter: Fijn, dank u wel.

01:36:53

De heer Van der Glas: Kan ik nog en korte vraag stellen, want nu staat hij ervoor en dat is wat makkelijker praten.

01:36:54

Voorzitter: Ik heb nog vier mensen die vragen kunnen stellen. Is het van toegevoegde waarde?

01:37:03

De heer Van der Glas: Dat denk ik wel, want wat ik bedoelde was namelijk die laatste kolom, 2040 de groene Oosterhamrikkade. Daarvoor staat 2040 mobiliteitsvisie. Als je kijkt naar Sumatralaan staat er bij de mobiliteitsvisie 7000 en bij de Groene Oosterhamrikkade 10000, dat zijn er 3000 meer. Dat bedoelde ik.

01:37:26

De heer De Vries: Ja, maar ik heb het nu totaal niet over de Groene Oosterhamrikzone, omdat de cijfers die gebruikt worden voor de Oosterhamrikzone die zijn niet representatief, omdat er bij de Groene Oosterhamrikzone wordt uitgegaan dat de andere wegen 50 kilometer wegen zijn. En dat is niet zo. Dus ik maak geen vergelijking tussen de groene Oosterhamrikkade. Ik maak alleen maar een vergelijking tussen de mobiliteitsvisie met autoverbinding en zonder autoverbinding. Nogmaals, die hele kolom van de Groene Oosterhamrikkade is een onjuiste weergave, want er worden appels met peren vergeleken. Omdat bij de groene Oosterhamrikkade ervan uit wordt gegaan dat de omliggende auto's vijftig kilometer per uur zijn en bij de andere variant wordt ervan uitgegaan dat het dertig

Inspraak Mobiliteitsvisie

kilometer per uur zijn. Dus die hele groene Oosterhamrikkade kunt u buiten beschouwing laten in mijn verhaal.

01:38:21

Voorzitter: Dank u wel, ik geef het woord aan de heer Moerkerk. Hij had ook vragen.

01:38:26

De heer Moerkerk: Dank u wel, voorzitter. Ik wil ook iets vragen aan de heer De Vries, nu u toch in beeld was. Overigens, alle insprekers ik heb u graag gehoord. Ik heb een paar kritische dingen gehoord waar ik echt iets mee kan. Maar heel concreet, Arno de Vries, jij zit erg diep in cijfers, dat vind ik indrukwekkend. Heb je de indruk dat er nog een aantal aanvullende onderzoeken nodig zijn om wat punten boven water te halen die je nu niet goed kan analyseren. Is er meer nodig of niet?

01:39:01

De heer De Vries: Het is onduidelijk welke modellen er precies aan ten grondslag liggen. Het enige wat we kunnen doen is de cijfers gebruiken die in de eindrapportage te zien zijn. Wat wel opvalt, dat er in elke visie, want ik volg dit vanaf 2016, er zijn een keer of drie, vier nieuwe cijfers gepresenteerd. En elke keer veranderen ze en dat is logisch, want we gaan steeds meer internetwinkelen, we gaan steeds meer thuiswerken, elektrisch rijden, auto's delen, enzovoorts. De ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Dus de cijfers veranderen nogal. Elke keer als de cijfers opnieuw gepresenteerd worden, is de noodzaak weer minder, want er zijn steeds minder autobewegingen omdat een aantal grote ontwikkelingen steeds verder gaan. En dat is natuurlijk heel interessant, die zelfs leiden tot een daling naar achttien procent. Ik denk niet dat er meer of ander onderzoek nodig is, eerlijk gezegd. Dus een kort antwoord is nee.

01:39:59

Voorzitter: Dank u wel.

01:40:00

De heer Moerkerk: Dank u wel, ik had nog een korte andere vraag. Ik was erg onder de indruk van wat Hans Geemert zei en ik zou heel graag zijn letterlijke tekst willen ontvangen, wat ik kan verwerken in mijn woordvoering voor de raadsvergadering.

01:40:17

Voorzitter: Rob van Geemert?

01:40:18

De heer Moerkerk: Ja, de stedenbouwkundige met eenendertig jaar ervaring.

01:40:28

De heer Van Geemert: Ik zal de tekst toesturen.

01:40:30

De heer Moerkerk: Dank u vriendelijk.

01:40:36

Voorzitter: Dat wordt een mooie behandeling, straks. Ik kijk even naar mevrouw Jacobs. Had u ook nog vragen?

Inspraak Mobiliteitsvisie

01:40:44

Mevrouw Jacobs: Mijn vraag is reeds gesteld, Voorzitter. Dank u wel.

01:40:48

Voorzitter: Dan ga ik naar de heer Koks.

01:40:50

De heer Koks: Hij wil graag vragen aan de meneer van Co-creatie Harpel De Wijkraad Paddepoel. Hij heeft het erover dat Selwerd aansluit op de op de ring, dat van een halve aansluiting een hele aansluiting gemaakt zou moeten worden. Realiseert hij zich daarmee ook vast dat dan het autoverkeer op Iepenlaan fors in intensiteit stijgt? Vindt hij dat acceptabel voor de bewoners in Selwerd? Waardoor Selwerd eigenlijk ook daar in twee gedeeld gaat worden?

01:41:28

Voorzitter: Meneer Kuylman, u heeft de vraag gevolgd?

01:41:33

De heer Kuylman: Dat is een goede vraag en dat is ook een nadeel voor mensen bij de Iepenlaan. Anders rijden ze door Paddepoel of de hoogte. Dus het is maar waar je het probleem wil leggen. Dus het lijkt me logisch dat je je problemen in je eigen wijk legt op dat moment. Dat is een verschuiving. Een voordeel voor anderen, een beetje een nadeel van de Iepenlaan.

01:42:00

Voorzitter: Dat was een helder antwoord, dank u wel daarvoor. Maar u heeft nog meer vragen. Ook aan meneer?

01:42:01

De heer Koks: Nee, niet echt. Maar ik wil graag nog aan de meneer die over de verkeersproblematiek in Helpman sprak...

01:42:04

Voorzitter: Meneer Hindriks of meneer Nienhuis. De eerste of de tweede?

01:42:25

De heer Koks: De eerste.

01:42:27

Voorzitter: Dat was meneer Hindriks.

01:42:29

De heer Koks: Hij zegt dat toename van de verkeersproblematiek daar deels afhankelijk is van de zuidelijke ringweg, een tijdelijk toestand, en deels afhankelijk is van de ontbrekende maatregelen om het wijkvreemd verkeer buiten de wijk te houden. Kan hij ook aangeven welk deel veroorzaakt wordt door de aanpak van de zuidelijke ring, oftewel een tijdelijke situatie mag komen?

01:42:58

De heer Hindriks: Dat is moeilijk te beantwoorden. Het grootste probleem is dat de ring erg lang is uitgesteld. Er zijn allerlei dingen vertraagd en veranderd. De plannen waren destijds

Inspraak Mobiliteitsvisie

wel dat een groot deel van de mensen die nu door de wijk rijden, ook over de ring zouden moeten gaan rijden, maar wij zien nu al dat inderdaad er veel extra verkeer komt. Wij zien dat inderdaad bij 30 kilometer-zones die we net ook al hoorden van de dorpen wel een bordje staat, maar daar houdt niemand zich aan. Met andere woorden, de verkeerssituatie wordt er heel onveilig van en wij zijn zeker bang als je kijkt naar de Oost-Westverbinding, dat inderdaad de wijk gewoon voor het verkeer aantrekkelijk blijft, zolang er niet aanvullende maatregelen genomen zijn als een knip of een bussluis of iets soortgelijks.

01:43:42

Voorzitter: Dat is helder.

01:43:43

De heer Koks: Nog een laatste.

01:43:43

Voorzitter: Je mag nog een laatste vraag stellen, maar aan wie stel je?

01:43:49

De heer Koks: Aan Arno de vries. Over het Oosterhamriktrace. Als we het toch over cijfers hebben, wat vind jij Arno, acceptabel voor het, want dat er autoverkeer over het Oosterhamriktrace zal rijden, dat zal toch redelijkerwijze logisch zijn. Wat vind jij een acceptabel maximaantal auto's wat over die Oosterhamriktrace zou kunnen rijden, per dag. En dan bedoel ik geen wijkvreemd verkeer, maar wijk eigen verkeer.

01:44:20

De heer De Vries: Dat vind ik een lastige, want nu vraag je om een oordeel. Ik ben geen verkeerskundige. Die 6000 is natuurlijk een beetje vergelijkbaar wat nu over de zaagmuldersweg gaat. Maar ja, ik kan dat heel lastig helaas zeggen. Ik kan niet zeggen wat acceptabel is. Ik heb zelf een indruk van hoe druk dat is en daar rijden ook bussen en auto's. Vind ik lastig.

01:45:01

Voorzitter: Helder. Ik kijk nog even rond, maar volgens mij zijn alle vragen gesteld. Ik wil de insprekers heel erg bedanken voor hun inbreng vanavond, wat ook zeker door zal klinken in behandeling van de mobiliteitsvisie en ook dat u het geduld heeft gehad om tot het einde te wachten totdat vragen gesteld konden worden. Ik dank u hartelijk en ik sluit hierbij deze bijeenkomst af.