

Paul de Rook, wethouder Verkeer en Vervoer Groningen

# ‘We willen vriendelijk verkeer’

Paul de Rook (30), energiek wethouder van Groningen, zou graag willen dat het Rijk, net al veel steden, integraler naar verkeer en vervoer kijkt. ‘Benader verkeer in samenhang met klimaat, met leefbaarheid, met energie en richt daar dan ook de financiering op in’, is zijn advies aan het nieuwe kabinet.

KARIN BROER, NETTIE BAKKER

De Rook is niet alleen wethouder Verkeer en Vervoer, hij heeft ook Sport en Cultuur in zijn portefeuille. En die combinatie noemt hij: leuk, boeiend en interessant. ‘Ik zeg weleens: Verkeer en Vervoer is mijn 9-tot-5-portefeuille, Sport en Cultuur is mijn avond- en weekendportefeuille. Bij Verkeer en Vervoer is alles erg overheidsgestuurd, de overheid is dominant: wij voeren projecten uit. Terwijl er bij Sport en Cultuur een heel andere dynamiek is. Hiervoor stellen we één keer per vier jaar een beleidskader op, verder doen we zelf niet zoveel aan de uitvoering.’

## Legt u ook verbanden tussen deze beleidsvelden?

‘Ja, vroeger was er een aparte nota ‘sport in de openbare ruimte’, nu integreren we sport in nieuwe wijken. We zorgen dat sporten en bewegen meteen wordt meegenomen bij de ontwikkeling van een nieuwe wijk en graag ook in samenwerking met ‘cultuur’. Als je in een nieuwe wijk een levendige buitenruimte wilt ontwikkelen, kun je een lijvig rapport laten maken door een bureau over hoe je dat kunt realiseren, maar dat kost je dan de nodige euro's en dan heb je alleen nog maar iets op papier staan. Je kunt ook een stedelijke kunstinstelling activiteiten laten organiseren, dan weet je zeker dat er wat gaat gebeuren in zo'n wijk. Zo zijn er heel veel dwarsverbanden te leggen tussen verschillende beleidsterreinen.’

## Zijn Verkeer en Ruimte natuurlijke partners?

‘Zeker, verkeer gaat altijd een-op-een over de openbare ruimte. Ik heb Ruimtelijke Ordening weliswaar niet in mijn portefeuille, maar als college pakken we dit wel integraal

Dit jaar spreekt Verkeerskunde in deze rubriek met gedreven wethouders. Na Raja Fick-Massaoui (Roermond), Mario Jacobs (Tilburg) en Lot van Hooijdonk (Utrecht), nu Paul de Rook, wethouder in Groningen.

voor mensen die vanuit de zuidelijke stadswijken en Haren richting de binnenstad fietsen, een fietsrotonde die we op een verkeerskruispunt op de kruising Wilhelminakade/Prinsesseweg gaan maken en een verbeterde fietsroutes voor studenten.

Een opmerkelijke maatregel van dit college is de aanleg van een speciale route naar universiteitscentrum Zernike. We zaten met een zeer drukke weg en met een kruispunt waar auto's naar de ring afslaan en fietsen en bussen rechtdoor gaan. Dan kun je je gek studeren om alle verkeersdeelnemers te accommoderen vanuit de stad naar Zernike over dit ene kruispunt, maar je kunt ook kijken of je mensen kunt verleiden een andere route te kiezen. Dat hebben we hier gedaan. We hebben fietsers verleid met een rustigere, snellere route door het park. En het is een groot succes. Fietsten eerder nog 3000 mensen deze route, nu zijn het er 17.000. We gaan deze route door het park nu verder verbreden. Ook gaan we deze tactiek in de binnenstad toepassen, door te proberen fietsers te verleiden niet meer door de drukke binnenstad te fietsen, maar hen eromheen te leiden.’

## Waar kunt u 's nachts wakker van liggen?

‘Waar ik wel zorgen over heb, is de gigantische uitdaging die we krijgen doordat twee grote bouwprojecten: de Zuidelijke ringweg en het station. Het worden de grootste verkeersprojecten ooit voor Groningen en ze worden ook nog eens tegelijkertijd uitgevoerd. Hoe gaan we het zo organiseren dat de stad bereikbaar blijft? Dat is echt wel een uitdaging.’

## Groningen is een fietsstad, maar is het ook een voetgangersstad?

‘Dat willen we wel meer worden. Fietsen en voetgangers worden in beleid vaak samen genomen. Het verkeerscirculatieplan is goed geweest voor beide groepen, maar nu mag de voetganger in de binnenstad meer ruimte krijgen. Daarom zijn we ook bezig met slimme fietsroutes om de binnenstad heen.’

op. We zeggen altijd dat we verkeer willen dat zo vriendelijk mogelijk is: vriendelijk voor ruimte, voor ecologie en voor andere verkeersdeelnemers.’

**‘Van een overheids-gedomineerd beleids-terrein is fietsen onderdeel geworden van een maatschappelijke beweging’**

De Rook, geboren en getogen Groninger (behoudens een uitstapje naar Roden), is sinds 2014 wethouder van de gemeente. Waar is hij trots op? Spontaan: ‘Hoe we met fietsen bezig zijn. Van een overheidsgedomineerd beleidsterrein is fietsen onderdeel geworden van een maatschappelijke beweging. We trekken hierin samen op met scholen, werkgevers en andere organisaties. Het gaat niet alleen over het aanleggen van infra, maar ook over gedragsverandering. We hebben intussen een maatregelenpakket voor de fiets van 85 miljoen euro en een nieuwe fietsstrategie.’

## Is die 85 miljoen al besteed?

‘Nog niet helemaal, maar een flink deel al wel. Van idee naar uitvoering duurt natuurlijk altijd even. We hebben de afgelopen jaren zo ongeveer om de twee maanden een opening gehad van een kruispunt of fietspad. Nu gaan we met drie grote fietsprojecten aan de slag: het fietspad langs de Helperzoom,

## Groningen is een van de pilotsteden van het programma Slimme en Gezonde Stad. Waarom?

‘Je kunt een prachtig binnenstadsplan maken, bussen omleiden, enzovoort, maar elke ochtend voor 12:00 uur rijden alle busjes van bouwbedrijven, leveranciers of vrachtwagens voor supermarkten er wel. Dat is niet slim en ook niet gezond en daar willen we, naast andere maatregelen, vanaf. In het kader van het Programma hebben we de onderzoeksvraag gesteld hoe je het voor elkaar krijgt dat goederen effectiever en slimmer bezorgd worden in de binnenstad. Het is echt lastig om distributie schoner te krijgen en kwalitatief van hetzelfde niveau te houden. We hebben het er weleens met grote bedrijven over gehad om hun goederen

met gemeentewagentjes te brengen, maar dat was toen nog een no-go. Zij wilden het transport in eigen hand houden om de kwaliteit te bewaken. Toch bewegen bedrijven wel mee. Kijk bijvoorbeeld naar supermarkketens. Zij hebben meerdere vestigingen in de binnenstad. De vrachtwagens die gebruikt worden om deze winkels te bevoorraden doen er soms een uur over om het centrum uit te komen. Als je dit voor bedrijven goed oplost, dan levert dat hen ook geld op. En daar willen we nu richting aan geven. We kennen bijvoorbeeld City Hub, Bubble Post en Fietskoeriers.nl, die werken met een hub aan de stadsrand. Daar zitten ook mogelijkheden. Elke invalsweg van Groningen heeft een P&R-terrein. Dat kun je ook gebruiken voor distributie. We hebben hier ook al

eens een proef gehad met fietskoerier Cycloon. Mensen konden spullen die ze in de binnenstad kochten meegeven aan Cycloon, die ze dan op een afgesproken tijd op het P&R-terrein bezorgden.’

## Waar zit u met schone stadsdistributie op de schaal van droombeeld naar werkelijkheid?

‘Ik denk dat we vlak voor een kantelpunt zitten. Misschien ben ik optimistisch aangelegd, maar retailers zeggen niet: ‘Zoek het maar uit’. Zij zien de noodzaak er ook wel van in. Ik denk dat we aan de vooravond staan van een gezamenlijke aanpak. Dat wordt ook versterkt door het werk aan de Zuidelijke ringweg. Het is niet alleen interessant voor ondernemers die zich bezighouden met maatschappelijk verantwoord ondernemen of duurzaamheid, het is ook gewoon eigen belang om de binnenstad bereikbaar te houden.’

## Hoe gaat u om met het dilemma om mensen mee te laten praten over bijvoorbeeld de komst van een fietspad, terwijl al duidelijk is dat de komst ervan noodzakelijk is?

‘Het gaat dan eigenlijk om het stedelijke en het lokale belang. Daar kan verschil tussen zitten. Je moet dat in de discussie duidelijk maken. De vraag die je aan een wijk stelt, moet je goed formuleren. Over zaken van stedelijk belang gaat de gemeenteraad, maar lokaal belang is aan de wijk. Neem de studentenroute door het park: daar was de wijk tegen. Toen hebben we gezegd: ‘We willen als stad een snelle, comfortabele, directe fietsroute van dit punt naar dat punt. Die route komt er, maar hoe precies, dat mogen jullie zeggen. Of het wandelpad links of rechts van de fietsroute komt is geen stedelijk vraagstuk. Maar dat de route er komt wel!’

## Helpt dat dan om alle emoties in goede banen te leiden?

‘Het hangt ook af van de projectleider. Wij vinden dat gesprekken voeren met de bevolking deel uitmaakt van de professionaliteit van de projectleider. Een projectleider heeft met allerlei omstandigheden rond het project te maken: groen, ecologie en dus ook met omgevingsaspecten. We zijn begonnen om deze thematiek goed door te spreken met onze projectleiders. Dat betekent ook: ruimte





**‘We willen verkeer dat vriendelijk is voor ruimte, voor ecologie en voor andere verkeersdeelnemers’**

aan hen geven en accepteren dat ze soms een verkeerde inschatting maken. Immers, het frustrereert als een projectleider steeds zegt: ‘Daar ga ik niet over’. We willen dus dat een projectleider zelf een afweging kan maken.

Als hij bijvoorbeeld denkt dat het opknappen van een tuintje helpt om goodwill te kweken bij de buurt, dan moet hij dat kunnen doen, mits het natuurlijk binnen zijn budget past.’

#### Heeft u tips voor de vakambtenaren?

‘Voor vakambtenaren is het heel belangrijk te weten op welk moment je moet opschalen. Soms zijn ambtenaren van Ecologie en Bereikbaarheid maanden aan het discussiëren, dan kun je beter eerder naar de wethouder gaan. Maar je moet ook niet voor elk wisselwasje de wethouder erbij betrekken. Daar moet je als vakambtenaar gevoel voor krijgen.’

#### Bent u blij met uw vakambtenaren?

‘Ik heb laatst gezegd: ‘95 procent van het succes van een wethouder is afhankelijk van hoe ambtenaren het werk doen’. Als er iets mis gaat in de uitvoering krijg ik het op mijn brood. Aan de andere kant: als er grote projecten worden gerealiseerd en de wethouder wordt daarvoor geprezen, dan is dat dankzij de ambtenaren.’

#### Wat houdt u verder bezig?

‘Ik vind dat het tijd wordt dat een integrale blik op verkeer en vervoer ook uitgangspunt wordt in ons Rijksbeleid. Dus: verkeer meer in samenhang benaderen met klimaat, leefbaarheid en energie en daar dan ook de financiering op inrichten. Het Rijk heeft bijvoorbeeld wel financiering voor een geëlektrificeerde spoorlijn, maar niet voor een waterstoffrein, dan wel voor het ontsluiten van een binnenstad. Fietsen, of een ov-netwerk, is een lokale aangelegenheid en geen Rijksopgave, zegt men. Voor stationsstallingen is wel veel geld en daar profiteren wij ook van, maar er is geen geld voor stallingen in de binnenstad. Dat is dan een lokale aangelegenheid, terwijl binnensteden zo belangrijk zijn voor de leefbaarheid en economie. Als je verkeer niet integraal bekijkt, dan mis je dus een belangrijke pijler in je beleid.’

#### Is er op Rijksniveau niet iets aan het veranderen?

‘Ik ben heel benieuwd wat er in een nieuw regeerakkoord staat op dit punt.’

## Paul de Rook over:

### Deelfietsen

‘We doen samen met Groningen Bereikbaar en de werkgevers een proef met een eigen deelfietsstelsel: BikeShare 050. Fietsdelen is in Nederland lastig, omdat wij zo’n andere achtergrond hebben dan andere landen. Iedereen bezit een fiets, in Groningen gemiddeld 1,7 per persoon. Als je eerst 50 meter moet lopen naar een deelfiets, dan pakken mensen liever de eigen fiets. Het is ook lastig een pilot te doen, omdat een fietsdeelsysteem staat of valt met dekkingsgraad. Een pilot met tien fietsen werkt niet. Je moet echt een flink systeem hebben.’

### Het Chinese deelfietsstelsel oBikes

‘Die fietsen zijn hier nog niet gesignaleerd. Als je kijkt naar onze binnenstad, dan heb je niet echt behoefte aan nog meer fietsen op straat. Aan de andere kant ben ik wel benieuwd naar wat het kan opleveren. Als het goed gebruikt wordt en er worden juist minder particuliere fietsen geparkeerd in de openbare ruimte, dan vind ik het wel interessant. Maar ik verwacht eerder dat ze allemaal bij het station terechtkomen.’

### De tram

‘De komst van de tram is in 2012 niet doorgegaan omdat het financieel lastig was en daarnaast was er een kanteling van de meningen. Een tram is heel statisch. Als je een evenement op de Grote Markt hebt, kun je een tram niet even om laten rijden, zoals we dat met de bus wel kunnen. De tram heeft een tramtracé en weinig adaptief vermogen.’

### Zelfrijdende auto's

‘Voor de Westelijke ringweg hebben we een analyse laten doen: wat gebeurt er als er straks zelfrijdende voertuigen rijden? Wat betekent dat voor de capaciteit? Daar kwam uit dat je 15 procent minder wegcapaciteit nodig hebt, omdat voertuigen dichter op elkaar kunnen rijden. Maar tegelijkertijd zou je ook 10 à 15 procent meer nodig hebben, omdat zelfrijdende voertuigen aantrekkelijk zijn voor mensen die nu de bus pakken of op de fiets zitten. Uiteindelijk was de slotsom dus neutraal.’

### Volgende baan

‘Ik zou het niet weten, iets wat ik belangrijk en leuk vind om te doen.’

### Verkeersoverlast

‘Burenoverlast was altijd waar mensen het meest over klagen, maar nu is dat verkeersoverlast. Klachten gaan over te hard rijden in 30 km-gebied, een als gevaarlijk ervaren kruispunt, verkeersgedrag van mensen. Mischien is het een signaal van toegenomen drukte. Groningen is gigantisch hard aan het groeien. De druk op de openbare ruimte neemt steeds meer toe.’

### De sterke kant van Groningen

‘We hebben een compacte stad. We zijn niet uitgebreid richting de ommelanden, maar zijn zo efficiënt mogelijk omgegaan met gemeentelijke grond. Voor de bereikbaarheid is dat heel goed. In Groningen ben je altijd binnen twintig minuten op de fiets in het centrum en als je van de Martinitoren naar buiten fietst, sta je na zes kilometer tussen de weilanden.’



Op [www.verkeerskunde.nl/spraakmakers](http://www.verkeerskunde.nl/spraakmakers) leest u eerdere interviews met spraakmakers en de eerdere interviews uit de reeks ‘Gedreven wethouders’.