

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 32 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

1999/2000.
Nr. 44.

VRAGEN van de GroenLinks-fractie van de heren D.A. Smit en J.P.T. Klijsma betreffende vrachtwagens op de busbaan.
(Binnengekomen: 29 maart 2000.)

Inleiding

Met grote verontrusting heeft GroenLinks kennisgenomen van het plan om vrachtauto's op busbanen toe te laten. De optimale doorstroming van de bussen is daarmee niet gediend. Busbedrijf Arriva vreest zelfs dat door deze nieuwe maatregel de tijdswinst verloren gaat, die door de net ingevoerde Agglo-liner wordt behaald. GroenLinks wijst het voorstel af en is op z'n zachtst gezegd ook verbaasd dat het College van B&W al een convenant hierover heeft ondertekend zonder dat de gemeenteraad is gehoord. Zowel over het voorstel als over de gang van zaken willen wij op korte termijn opheldering.

Achtergrond

GroenLinks heeft zich altijd hard gemaakt de busbanen in de stad zoveel mogelijk gereserveerd te houden voor het openbaar vervoer. Dit om de kwaliteit van het openbaar vervoer in het stedelijk gebied een nadrukkelijke voorsprong te geven ten opzichte van de auto. Dat daarop een uitzondering gemaakt werd voor de Hulpverleningsdiensten en de taxi's konden wij billijken. Dat successievelijk ook nog verschillende busbanen opengesteld worden voor het autoverkeer beslist niet!

Uit de verschillende edities van de plaatselijke maar ook landelijke pers van afgelopen vrijdag hebben wij begrepen dat het College van B&W een convenant heeft gesloten met het landelijk Platform Stedelijke Distributie (PSD), een platform van de transportorganisaties, Rijkswaterstaat en het Ministerie van Economische Zaken. Dit convenant behelst een proef van twee jaar, waarin de gemeente en PSD afspreken zich te zullen inspannen de bereikbaarheid van Groningen voor het goederenvervoer te verbeteren. Hoe dat gebeuren zal vermeldt de overeenkomst niet. De fractie van GroenLinks vraagt zich af hoe het persbericht van de Dienst RO/EZ over dit convenant zo expliciet kan zijn. In het persbericht wordt gemeld dat vanaf september voor vrachtwagens met een gewicht vanaf 3,5 ton (en dat zijn alle vrachtvoertuigen waar men een groot rijbewijs voor nodig heeft) vanaf het najaar is toegestaan de VCP-grenzen te doorkruisen en daarbij de busbanen te mogen benutten. Concreet komt het er op neer, zo meldt het persbericht, dat de busroutes op de Verl. Herestraat, Zuiderdiep, Kattendiep en Grote Markt tijdens de venstertijden in twee richtingen open te stellen voor genoemd vrachtverkeer. Dit terwijl het College daarover nog geen besluit heeft genomen.

In hetzelfde persbericht verwacht het College dat de doorstroming van het Openbaar

vervoer binnen de afgesproken randvoorwaarden ongehinderd kan plaatsvinden, omdat het laden en lossen niet vanaf de specifieke busbaan mag plaatsvinden.

Uit de reactie van Arriva kunnen we opmaken dat, terwijl vrachtwagens tot september nog helemaal niet op de busbanen mogen komen, dit ook nu al de dagelijkse praktijk blijkt te zijn.

Waarom de handhaving nu niet en na september wel zal (kunnen) plaatsvinden is dan ook een vraag.

Conclusie

GroenLinks ziet met lede ogen aan dat de principes en afspraken van Binnenstad Beter (de autoluwe binnenstad) verwateren én de voorrangspositie van het Openbaar Vervoer weer verder wordt aangetast.

Vragen

De fractie van GroenLinks stelt het College van B&W op grond van art. 32 van het reglement van Orde de volgende vragen:

1. Waarom heeft het College de Raadscommissie EMV in de vergadering van 22 maart jl. niet op de hoogte gesteld van haar voornemen bovengenoemde overeenkomst aan te gaan?
2. Is het College met GroenLinks van mening dat een optimale doorstroming van de bussen niet te combineren is met vrachtwagens op de busbaan? Zo nee, waarom niet?
3. Hoe kan het gebeuren dat er zo een grote discrepantie is tussen de feitelijke tekst van de overeenkomst en het persbericht van de Dienst RO/EZ?
4. Is het College bereid alvorens de benodigde verkeersbesluiten te nemen deze problematiek aan de Raadscommissie EMV ter consultatie voor te leggen? Zo nee, waarom niet?
5. Is het College bereid de tekst van de samenwerkingsovereenkomst aan de Raadscommissie ter beschikking te stellen? Zo niet, waarom niet?
6. Is het College bereid de z.g. nulmeting aan de Raadscommissie ter beschikking te stellen? Zo niet, waarom niet?
7. Welke zijn de (nieuwe?) handhavingsmogelijkheden die een 'sleutel tot succes' zouden zijn, zoals we uit de sub-kop van het persbericht mogen opmaken?
8. Wat bedoelt u met de aankondiging van uitbouw en verdere stroomlijning van de regeling voor dagverse ladingen, koel- en vriesproducten, die u per september aankondigt?

Burgemeester en wethouders beantwoorden deze vragen als volgt:

Groningen, 20 april 2000.

1. Hoewel het nemen van een verkeersbesluit door de raad aan het college is gedelegeerd (en aan de politie is gemandateerd), was het beter geweest als de raadscommissie EMV vooraf op de hoogte was gesteld.

Overigens bent u in eerdere instantie reeds op de hoogte gesteld van onze voornemens. Deze zijn expliciet benoemd bij de toekenning van de landelijke projectprijs Stedelijke Distributie in april 1999.

2. Het college is het oneens met GroenLinks dat een optimale doorstroming van bussen niet te combineren valt met medegebruik door vrachtwagens. Daarbij past de aantekening dat het enerzijds gaat om enkele specifieke doelgroepenstroken, die ruim zijn bemeten en dus op zwaar verkeer berekend. Anderzijds betreft het uitsluitend de venstertijden, waarop ontheffing zou kunnen worden verleend. Daarnaast kan de OV-doorstroming naar verwachting ongestoord plaatsvinden; er vindt namelijk geen laden/lossen plaats op deze specifieke doelgroepenstroken, maar op de ventwegen c.q. aanwezige brede stoepen (zie ook de bijgevoegde brief van Arriva daaromtrent). Ook kennen de betreffende busdiensten geen hoge snelheid, omdat ze alle halteren op of nabij de betreffende stroken en omdat ze veelal voetgangersoversteken moeten kruisen (naar verwachting zal op korte termijn op de betreffende wegvakken ook een 30-kilometer-regime gaan gelden).

Met de concept-voorstellen wordt tevens bewerkstelligd dat de bevoorrading in de binnenstad tijdens venstertijden verder wordt gestroomlijnd door het aanbieden van routes/wegen die hier op zijn berekend. Hierdoor zullen - op bevoorraden verkeer - minder gunstig ingerichte wegen kunnen worden ontzien, hetgeen voordelig kan uitpakken voor de OV-doorstroming. Een voorbeeld bij uitstek betreft in dit kader de Gelkingestraat. Ook zullen de concept-voorstellen gunstig uitpakken voor het totale verblijfsklimaat in de binnenstad.

Overigens is met betrekking tot genoemde wegvakken geen sprake van busbanen, maar van doelgroepenstroken, waarvoor reeds meerdere doelgroepen een ontheffing kennen. Ook is momenteel op enkele delen van de betreffende doelgroepenstroken reeds mede gebruik door vrachtauto's toegestaan.

3. Het verschil heeft met name te maken met het karakter van de samenwerkingsovereenkomst: een intentieverklaring én landelijke voorbeeldwerking. Een expliciete beleidsinvulling, waaronder een concrete benoeming van de betreffende wegvakken, is daarbij minder relevant. Op landelijke schaal is men immers minder goed op de hoogte van de specifiek Groningse situatie. Bovendien geeft deze omschrijving (intentieverklaring) ons aldus meer beleidsvrijheid.

Het voorliggende concept-voorstel is een deeltuitwerking van de verkeersnota "De Bereikbare Stad Leefbaar" (vastgesteld in 1997). Daarin is reeds een

optimalisering van het circulatiesysteem in de binnenstad ten behoeve van bevoorrading aangekondigd.

4. Het college heeft de intentie uitgesproken tot het nemen van het betreffende verkeersbesluit, omdat de bestaande situatie niet meer viel te handhaven. Met het bijgevoegde concept-voorstel, in combinatie met mogelijke extra te nemen handhavings- en inrichtingsmaatregelen als resultante van nader onderzoek, denken wij zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid van de binnenstad een goede dienst te bewijzen (zie ook de bijgevoegde brief en notitie). Over dit verkeersbesluit en nadere handhavingsmaatregelen zullen wij u nader informeren. Over aanvullende inrichtingsmaatregelen zullen wij u nader consulteren.
5. Deze samenwerkingsovereenkomst zal aan de raadscommissie ter beschikking worden gesteld (zie bijlage 1).
6. Het in concept voorgestelde medegebruik van doelgroepenstroken betreft een experiment voor de periode van twee jaar, waaraan een aantal expliciete randvoorwaarden worden gesteld (zie de bijgevoegde brief en notitie). Om de gestelde randvoorwaarden te kunnen toetsen, is recentelijk een nul-meting uitgevoerd. Medio 2001 zal vervolgens een één-meting worden uitgevoerd. De resultaten van de nulmeting zullen aan de raadscommissie beschikbaar worden gesteld.
7. Deze (nieuwe) handhavingsmogelijkheden kunnen zowel betrekking hebben op versterkte controle, verbeterde/nieuwe handhavingsinstrumenten als op fysieke (inrichtings)maatregelen. Een specifiek onderzoek daaromtrent zal ons meer duidelijkheid over de wenselijkheid van uiteenlopende maatregelen verschaffen.
8. Met betrekking tot bevoorrading van goederen die niet via de bestaande stadsdistributeurs vervoerd kunnen worden, bijvoorbeeld een deel van de dagverse ladingen, koel- en vriesproducten en complete wagenladingen bulkgoederen, heeft de werkgroep Verkeer van het Centrummanagement recentelijk nader onderzoek uitgevoerd. Geconcludeerd werd dat voor deze doelgroep nog aan een aantal aanvullende condities moet worden voldaan en waarop mogelijk specialistische vervoerders kunnen anticiperen. Daartoe zullen wij de mogelijkheden van verdere uitbouw en stroomlijning van de regeling voor dagverse ladingen, koel- en vriesproducten nader beschouwen (zie ook de bijgevoegde notitie).

Antwoord op conclusie: "GroenLinks ziet met lede ogen aan dat de principes en afspraken van Binnenstad Beter (de autoluwe binnenstad) verwateren én de voorrangspositie van het Openbaar Vervoer weer verder wordt aangetast":

Het college is het, gelet op vorenstaande overwegingen (antwoorden) en de inhoud van de bijgevoegde brief, de notitie en de bijlagen, oneens met de conclusie van GroenLinks. Wij stellen dat sprake is van afgewogen concept-voorstellen, die zowel de kwaliteit van de bereikbaarheid als de leefbaarheid van

de binnenstad (de twee essentiële doelstellingen van Binnenstad Beter) ten goede komen, zonder dat sprake is van aantasting van de voorrangpositie van het Openbaar Vervoer.