

**De Commerciële Club (CC)
Groningen wil de stads-
en streekbussen uit de
binnenstad van
Groningen weren. Dit
uitstekende idee van de
ondernemersklub behelst
de introductie van een,
voor Europa, nieuwe
vorm van gratis
binnenstadsvervoer met
elektrische,
milieuvriendelijke en
stille bussen.**



Jan Kamminga, voorzitter CC

GRATIS ELEKTRISCHE BUSSEN IN DE BINNENSTAD VAN GRONINGEN

Jan Abrahamse

DE COMMERCIELE CLUB HEEFT DIT PLAN IN augustus gelanceerd als reactie op 'Het plan van aanpak voor de binnenstad Groningen', een ontwikkelingsstrategie van de gemeente Groningen van april 1988. Het idee is afkomstig van CC voorzitter Jan Kamminga, die een vergelijkbaar vervoerssysteem gezien heeft in Denver (Verenigde Staten), waar het reeds geruime tijd funktioneert.

Volgens de CC wordt het stadscentrum van Groningen sinds het terugdringen van de auto te zeer beheerst door autobussen van het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf (GVB) en het streekvervoer. 'Bussen stinken, maken lawaai, zijn bedreigend voor het overig verkeer, worden als gevaarlijk ervaren en nemen veel ruimte in', volgens Jan Kam-

minga, 'de toestand in de Oosterstraat is symbolisch voor deze ellende.'

Volgens Kamminga behelst het plan van zijn CC dat alle dieselbussen uit de binnenstad worden verbannen. Uitgangspunt is het creëren van vier busstations, waarvan die bij het Hoofdstation de belangrijkste is. De drie andere zijn gelokaliseerd op het Damsterdiep, de Ossenmarkt en de Westervhaven. Op deze lokaties komen het stads- en streekvervoer samen. Hier kan worden overgestapt op drie typen vervoer: het streekvervoer, het stadsvervoer en het binnenstadsvervoer. Streekbussen dienen zo snel mogelijk de ringwegen te bereiken en de stadsbussen rijden via de Diepenring naar hun vervolgbestemming.

Binnenstadsvervoer

In de binnenstad rijden kontinu langs twee cirkels elektrische bussen. Daarbij hoeft maximaal één keer overgestapt te worden. Het dient een hoge-frekwentielijn te zijn, overdag om de 5-10 minuten en 's avonds en op zondag om de 10-20 minuten. De lijn heeft veel stopplaatsen en kent geen eindstation en zal dus voortdurend zijn route rijden. In- en uitstappen moet snel gebeuren. De vele overstapplaatsen zorgen ervoor dat elke plaats in het centrum op een paar honderd meter afstand bereikbaar is.

Alternatief voor modderen op een breed front

Op de vraag hoe deze peperdure voorzieningen gefinancierd moeten worden, zegt Kamminga, 'als al die stank, dat lawaai en die bedreiging van de bus de binnenstad uit is, die veel aantrekkelijker wordt voor ondernemers want er komen meer mensen, dan worden de winkels meer waard en dan kun je meer onvroerend goedbelasting vragen van de ondernemers.'

Kamminga is bereid een verhoging van 10-20 % van de OGB voor het bedrijfsleven te bepleiten. Voor andere categorieën zou de verhoging 3-5 % moeten worden. 'Dan heb je zo'n 2½ miljoen per jaar beschikbaar om ons vervoer te realiseren. Je krijgt dan milieuvriendelijk, stadsvriendelijk en gratis openbaar vervoer binnen de Diepenring met een koppeling aan streek- en stadsvervoer nabij parkeerconcentraties. Een radicaal alternatief voor modderen op een breed front.'

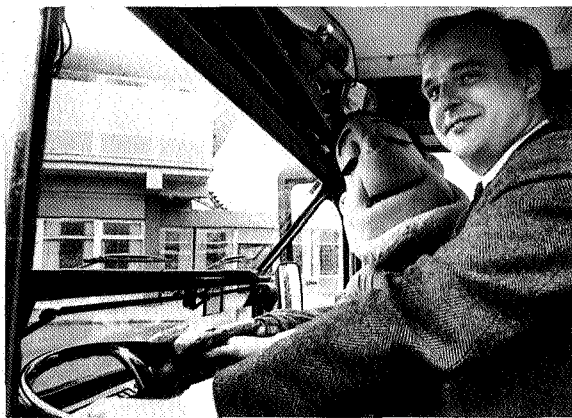
Opgezette amandelen

Hoe worden deze milieu- en verkeersvriendelijke plannen ontvangen? Volgens Jan Kamminga zijn niet alleen de ondernemers enthousiast, maar ook de politie en verkeersdeskundige Prof. J. Michon. Hoe staat het echter met het gemeentelijk bestuur en hoe denkt de GVB hierover? In het Nieuwsblad van het Noorden zegt wethouder Ypke Gietema van ruimtelijke ordening dat in het CC plan elementen van naïviteit zitten. Jan Kamminga: 'Ik vind het uitermate slecht van een wethouder om zo te reageren. Met deze kretologie is het gevolg dat ondernemers zeggen: wij steken onze nek uit en wat gebeurt er, de zeis gaat er over, want wij zijn naïef.' Kamminga piekert er niet over, naar aanleiding van onze vraag, om met Gietema hierover te praten. Bij navraag blijkt echter dat Ypke Gietema het plan van het CC positief beoordeelt. 'Het ademt dezelfde achtergrond als ons Plan van aanpak voor de binnen-

stad. Er zijn naar mijn mening ook teveel, te lange en te grote bussen in het centrum, die een bron van lawaai en verontreiniging vormen. Ik ben net naar Lissabon geweest en daar is me hetzelfde overkomen als twee jaar geleden in Athene. Ik kom dan met opgezette amandelen terug door de grote uitstoot van uitlaatgassen. Het ruimtegebruik en de dominerende en bedreigende positie van bussen en auto's is ook in Groningen een reden om anders tegen het busvervoer in de binnenstad aan te kijken.'

Een tram is prachtig

In dat opzicht sporen de ideeën van Kamminga en Gietema volledig. Op de vraag wat de wethouder van gratis openbaar vervoer vindt, antwoordt hij: *'Het zou mooi zijn, maar het kan niet. Ik kan overigens ook geen argument vinden dat openbaar vervoer in de binnenstad gratis zou moeten zijn en elders niet. Het voorstel dat de winkeliers willen betalen is heel ongebruikelijk. Maar als de winkeliers willen bijdragen aan de toegankelijkheid van de binnenstad, wil ik graag met ze praten en ook bekijken hoe dat het beste gerealiseerd kan worden.'* Maar dan ook andere alternatieven bekijken; zo kwam de wethouder het plan ter ore om een tram van het Hoofdstation via de binnenstad te laten rijden naar het Noorderstation. *'Een tram is prachtig, vooral geruisloze met rubberen wielen',* zegt Gietema enthousiast. Gratis openbaar vervoer is echter niet vreemd in Groningen, want zaterdag is dat het geval vanaf parkeerplaatsen aan de ringweg naar de binnenstad. Gietema: *'Dat is een experiment dat we nog moeten evalueren. Het zal zeker niet jaren zo blijven.'*



Wethouder Hans Morssink



Wethouder Ypke Gietema

De CC heeft wel een gesprek gehad met collega wethouder Hans Morssink van milieuzaken, die tevens het GVB in zijn portefeuille heeft een volgens Kamminga met grote waardering reageerde. Morssink over dit gesprek: *'Inderdaad ben ik enthousiast over dit plan dat nergens anders in Europa voorkomt. De positieve punten vind ik om in de binnenstad te streven naar een andere vorm van openbaar vervoer dan via dieseltraktie, want dat heeft grote voordelen op het gebied van luchtvervuiling, stank en lawaai. Het is een aanvullend openbaar vervoer, maar de totale kosten worden wel veel hoger. Je moet het idee van het bedrijfsleven om mee te betalen zien als een uitgestrekte hand, die je niet zo maar moet gewruiven.'* Of het plan ook doorgang zal vinden, kan Hans Morssink niet zeggen, want ook hij wijst

op alternatieven als de herinvoering van de trolleybus en hij wijst tevens op het synteagro project, een integratie tussen stads- en streekvervoer en de NS. Een nadeel van het CC plan vindt Morssink het vaker overstappen in de stad en dat geeft toch een belemmering in het gebruik.

Geringe aktieradius

Direkteur Cees Bergman van het GVB vindt ook de overstapbewegingen het grootste bezwaar van het CC plan. *'Wij brengen nu de mensen uit de buitenwijken rechtstreeks naar de Grote Markt.'* Bergman stelt dat het plan niet geheel nieuw is, maar een variant op het Monopolyplan van zakenman Lutmer uit de Oosterstraat, die ook met kleine bussen wilde rijden via 4 stations rond de Diepenring. Een ander bezwaar is de geringe aktieradius van de elektrische bussen. *'Heel waardevol is dat het bedrijfsleven verklaart om via de OGB mee te betalen aan het openbaar vervoer.'* Bergman vindt het verrassend dat dit plan gelanceerd wordt door mensen die zelf geen of weinig gebruik maken van het openbaar vervoer.

Hoe je het ook wendt of keert, en los van alle kleine en grote (politieke) gevoelheden, is het goed om het plan van de CC serieus te nemen, want geluidsarmer, milieu- en mensvriendelijker vervoer in de binnenstad is een uitstekende zaak, en niet alleen voor Groningen. Groningen kan een pionierfunctie vervullen door dit systeem in 1990 te introduceren als de stad 950 jaar bestaat. Jan Kamminga, Ypke Gietema en Cees Bergman kunnen zich dan als eersten met een elektrische/trolleybus laten rijden door Hans Morssink, want die heeft tenslotte een groot rijbewijs. ●