

Bespreekpunten Stadspartij : Burgerinitiatief Plan B

BRIEF VAN HET BURGERINITIATIEF AAN PROVINCIALE STATEN VAN 19 SEPTEMBER 2011 (cc RAAD)

(reactie op brief van GS als reactie op Plan B)

- Ambtenaren verdraaien de inhoud van Plan B, komen met ongefundeerde en oneerlijke kritiek. Ambtenaren zien het als hun taak om de Regiotram te verdedigen tegen alternatieven die beter zijn. De "Neutrale ambtenaar" is ver te zoeken.
- De regiotram valt in haar eigen zwaard: cijfers over pendel laten juist zien dat OV-pendel naar de omgeving Kardinge minimaal is en dat Plan B een rationelere keuze is.
- Ambtenaren en bestuurders lijken niet te willen zien, dat de exploitatie van de tram duurder is dan van doorgaan met het busvervoer. De bewering van wethouder Dekker dat een tram goedkoper is berust op een rekenfout in de exploitatieraming. De bewering van wethouder Dekker is feitelijk onjuist en misleidend.
- RandstadRail toont juist aan dat Regiotram-achtige exploitatie en normale treinen niet op hetzelfde spoor mogen. De toekomstige ombouw van de spoorlijn naar Hoek van Holland bevestigt dat nog eens.
- Heavy-rail en Regiotrams op hetzelfde spoor is het als fietsen op de vluchtstrook: technisch kan hét onder voorwaarden, maar het is onverantwoord om toe te staan. Zelfs al draag je een oranje hesje en een helm.
- Welke voorwaarden stelt Prorail precies en wat kosten deze?

BRIEF VAN HET BURGERINITIATIEF AAN DE GEMEENTERAAD EN PROVINCIALE STATEN INZAKE BEDENKINGEN BIJ CIJFERS BUSINESS CASE (3 oktober 2011)

- Restwaarde inboeken op infrastructuur is ongebruikelijk en is feitelijk het doorschuiven van de rekening naar ná de contractperiode. De ingeboekte restwaarde is feitelijk het nu reeds inboeken van inkomsten die eventueel over 30 jaar worden gerealiseerd, hetgeen niet bepaald "voorzichtig en conservatief ramen" is, integendeel. Bovendien is het onredelijk om wel de inkomsten van na de DBFMO-periode in te boeken, en dat niet te doen voor de uitgaven in diezelfde periode.
- Er is geen geld gereserveerd voor modernisering van het materieel (mid-life update), die buiten het reguliere onderhoud en groot onderhoud zullen vallen. Als trams 30 jaar mee moeten gaan, is het onrealistisch om geen geld voor modernisering te reserveren. Over 20 jaar zullen de kwaliteitseisen aan trammaterieel heel anders zijn dan ten tijde van het tekenen van het DBFMO-contract.

- Een deel van de buslijnen en busritten, die zouden worden geschrapt in het kader van de komst van de Regiotram, is reeds geschrapt in het kader van bezuinigingen. Je kunt niet twee keer dezelfde dienstregelingsuren (DRU's) schrappen en dit dan twee keer als besparing inboeken.

- Eén van de wijzigingen in de Business Case betreft de verlaging van de indirecte kosten. De indirecte kosten komen daardoor uit op minder dan 10 procent, terwijl het gebruikelijk is om zeker met 15 procent rekening te houden. Bovendien horen die kosten berekend te worden over het totaal, terwijl bij de Regiotram ten onrechte het materieel buiten beschouwing wordt gelaten. Het is opnieuw bepaald niet "voorzichtig en conservatief ingeschat", eerder "onrealistisch optimistisch".

- Allerlei verbeteringen van de Business Case worden nauwelijks onderbouwd en zijn daardoor niet controleerbaar.

- Voornoemde kanttekeningen zouden kunnen betekenen dat de Business Case meer dan 30 miljoen euro rooskleuriger wordt voorgespiegeld dan deze in werkelijkheid zou moeten zijn. Maar realistische cijfers zouden wellicht het einde van de Regiotram inhouden, vandaar dat men zoveel mogelijk mist probeert op te trekken. Griekenland aan de Grote Markt.

BRIEF VAN HET BURGERINITIATIEF AAN COLLEGE VAN BESTUUR VAN DE RIJKSUNIVERSITEIT GRONINGEN (5 oktober 2011)

- Nu de RUG zich tegen een Regiotram op het Zernike lijkt te verzetten, wordt Plan B extra interessant.

- In tegenstelling tot de politiek ziet de RUG wel in, dat een tram de verkeersveiligheid ernstig zal schaden.

- Plan B is volledig ongelijkvloers, en kruist dus geen enkel verkeer op het Zernike complex. Overigens worden ook alle andere ongelijkvloerse overwegen zoals de Paterswoldseweg en de Friesestraatweg ongelijkvloers gemaakt, waardoor diverse schoolroutes een stuk veiliger zullen worden. Er is sprake van een win - win situatie met de spoorlijnen naar Heerenveen en Leeuwarden. Een perfecte ontsluiting van het voormalige Suikerunieterrein (een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling) is met Plan B mogelijk.

- In Plan B krijgt het Zernike complex een meer hoogwaardige OV-ontsluiting per hoofdspoor, en wordt de reistijd naar het Hoofdstation gehalveerd ten opzichte van de Regiotram.