

Telefoon (050) 4023554/ H. Broekhuizen  
Onderwerp Beantwoording vragen raadscommissie  
Beheer en Verkeer 3 juni 2009 tbv raad 17  
juni a.s.

De gemeenteraad van Groningen  
postbus 20001  
9700 PB GRONINGEN

Datum **1 2 JUN 2009**

Bijlage(n) 3

Ons kenmerk RO 09.1934662

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte raadsleden,

Op 3 juni 2009 heeft de raadscommissie Beheer en Verkeer het raadsvoorstel behandeld betreffende het Inspraakrapport 1<sup>e</sup> lijn Hoofdstation-Zernike (Project RegioTram). In de commissie bleek een breed draagvlak te zijn voor het voorstel van het tracé van de 1<sup>e</sup> tramlijn door de binnenstad van Groningen. Wel leven er diverse vragen over uiteenlopende onderwerpen. Wethouder Dekker heeft tijdens de vergadering toegezegd u een aanvullende brief toe te zenden waarin een aantal specifieke vragen worden beantwoord.

De voorliggende brief gaat in op deze specifieke vragen die door commissieleden en/of insprekers zijn gesteld.

#### **Demografische gegevens in relatie tot vervoersprognoses**

In de raadscommissie is door diverse fracties en insprekers nadere aandacht gevraagd voor de demografische gegevens en de invloed die deze gegevens kunnen hebben op de vervoersprognoses.

Het regionale model dat ook gebruikt is voor de Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen, is aangepast aan de actuele stand van zaken. Woningbouw, bedrijvigheid, wegen, park & ride voorzieningen en de demografische ontwikkelingen tot en met 2020 binnen de regio, zijn in de plannen opgenomen en ingevoerd in het vervoermodel. Daarnaast is gekeken naar de kostprijs van de brandstof en daarmee naar de verhouding van de kosten van het openbaar vervoer en de kosten auto. Dat is ook getoetst aan de groei van de afgelopen jaren in het OV (zowel trein als bus). De auto en het OV zijn daar in kosten gelijk geschakeld.

Het vervoermodel geeft vervolgens weer welke groei er optreedt en waar de groei optreedt. Op basis van deze uitkomsten is bepaald waar aanpassingen in het OV-net noodzakelijk zijn en/of een positief effect op de modal split<sup>1</sup> kunnen hebben. Het project RegioTram heeft aanpassingen van treinen en trams ingebracht in het model om te onderzoeken wat dat voor effect heeft.

Ten aanzien van de onzekerheidsmarge is naar verschillende scenario's van reizigersgroei gekeken. Bij de berekening van de opbrengsten zijn wij uitgegaan van de modeluitkomsten van Goudappel Coffeng. Pagina 56 van het document 'Raamwerk RegioRail' geeft een nadere uitwerking van de meer/minderopbrengsten bij afwijkende reizigersaantallen

### **Toekomstig openbaar vervoer in Beijum en Lewenborg**

In de raadscommissie is gevraagd naar de mate waarin de wijken Beijum en Lewenborg door het OV bediend zullen worden.

Voor de wijken Beijum en Lewenborg streven wij ernaar blijvend hoogwaardig OV aan te bieden. Tot de aanleg van de 2<sup>e</sup> lijn blijven de bussen rijden. Met de aanleg van de 2<sup>e</sup> lijn tussen het Hoofdstation en Kardinge ontstaat er een hoogwaardige ov-verbinding op basis van een tramverbinding. Het tracé van de 2<sup>e</sup> lijn moet nog vastgesteld worden en daarvoor zijn diverse varianten mogelijk. Indien de lijn niet over de Grote Markt zal gaan lopen is een overstap aan de orde. Om deze overstap optimaal te laten verlopen danwel het gebruik van het OV te blijven stimuleren streven wij ernaar een zogenaamde cross platform te creëren waardoor passagiers op een snelle en comfortabele manier kunnen overstappen. Bovendien zal deze cross platform overstap dusdanig worden ingericht dat ouderen en mensen met bijvoorbeeld kinderwagens gemakkelijk de overstap kunnen maken. Daarnaast onderzoeken we of bij een aanpassing van de buslijnen de frequentie van de bus in de wijk dusdanig kan worden dat deze aansluit op de frequentie van de tram. Het niet hoeven wachten op een aansluitende tram ondervangt de kans op vermindering van gebruik van het OV. Het OV-bureau Groningen-Assen zal worden gevraagd nader onderzoek te doen naar de effecten van een overstap.

Bij brief van 13 februari 2009 hebben we u nader inzicht gegeven in de veranderende loopafstanden naar de haltes. Deze informatie is opnieuw als bijlage gevoegd (bijlage 1).

---

<sup>1</sup> De modal split is een term die vervoerkundigen gebruiken om de verdeling van de (personen-) verplaatsingen over de verschillende vervoerwijzen (modaliteiten) aan te geven. Een willekeurig voorbeeld in het personenvervoer: voor een bepaalde vervoersrelatie (van punt a naar punt b) is de modal split 53% met de auto, 30% met de fiets en 17% met het openbaar vervoer.

### **Economische effecten van de tram / inkomsten ondernemers**

De praktijk van de afgelopen 25 jaar met de (nieuwe) tramlijnen in Nederlandse en andere Europese steden bevestigt de positieve invloed van goed openbaar vervoer op het economisch functioneren van de stad als geheel en de binnenstad in het bijzonder. Met name de stedelijke winkelvoorzieningen hebben baat bij een tram. De positieve effecten van een nieuwe tram (ter vervanging van bussen!) door de binnenstad zijn wetenschappelijk aangetoond in een Franse studie (2005). Zo is in steden als Strasbourg en Grenoble met de introductie van een tram de kwaliteit van de winkelvoorzieningen in het centrum aantoonbaar verbeterd. Vergelijkbare effecten doen zich recent voor in Europese steden (qua grootte vergelijkbaar met Groningen). Bovendien blijkt zonder voorbehoud het belang van de tram voor de binnensteden en centra van Rotterdam en Den Haag, inclusief kleinere steden in de betreffende regio's zoals Delft en Schiedam. Enige tijd geleden werd bijvoorbeeld in Rotterdam-West een aantal maanden een tramdienst uit de roulatie genomen, hetgeen leidde tot aanzienlijke omzetsdaling van de plaatselijke middenstand. Op basis van het wetenschappelijk onderzoek, en in het bijzonder op basis van recente praktijkervaringen, hebben wij geconcludeerd dat de komst van de tram in de binnenstad van Groningen een goede zaak zal zijn. Deze conclusie wordt gerechtvaardigd door diverse referenties<sup>2</sup>.

### **Nadeelcompensatie**

Diverse insprekers en raadsfracties hebben aangedrongen op een fatsoenlijke schaderegeling voor ondernemers en bewoners die schade ondervinden door de aanleg/exploitatie van de tram

Ondanks zorgvuldige voorbereiding en maatregelen om schade te voorkomen kan niet uitgesloten worden dat schade ontstaat door bouwwerkzaamheden die gepaard gaan met de aanleg van de fysieke infrastructuur. Deze schade is in drie soorten te onderscheiden, planschade, bouwschade en economische schade. Voor deze vormen van schade zullen regelingen worden getroffen om de schade te compenseren.

*Planschade* is schade zoals waardevermindering van een pand of inkomensderving door een ruimtelijke wijziging zoals een wijziging van een bestemmingsplan. Degene die deze schade lijdt kan op verzoek een tegemoetkoming krijgen in de schade. In de gemeente Groningen is een planschadeverordening, waarin de wijze van aanvragen is geregeld. Deze verordening zal ook van toepassing zijn op de aanleg van de tram.

---

<sup>2</sup> *Referenties*

Het door ons gebruikte Franse onderzoek is uitgevoerd door CERTU (Centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme): *Déplacements et Commerces. Impacts du tramway sur le commerce dans différentes agglomérations françaises*. Lyon 2005.

Ook kan worden gerefereerd aan recent onderzoek van het Bouwfonds (in de reeks NAW dossiers): *Gebiedsontwikkeling en Openbaar Vervoer* (juni 2008). Het Bouwfonds-onderzoek is gebaseerd op eerdere studies in het kader van het Interregproject 'HiTrans'; zie het deelonderzoek *Public transport & land use planning*, uit: *Best Practice Guide. Development of principles and strategies for introducing High Quality Transport in medium sized cities and regions*. Stavanger, HiTrans 2005. Het werk van HiTrans is samengevat door Rob van der Bijl in *Building Business* (februari 2008, pp.12-15): *Gebiedsontwikkeling is gediend met openbaar vervoer*.

*Bouwschade* is de schade aan eigendommen veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden. Deze schade komt voor vergoeding in aanmerking. Om het verband tussen eventuele schade en werkzaamheden eenvoudiger te kunnen aantonen zullen de panden langs het tracé voor de aanvang van de werkzaamheden opgenomen worden om de staat van de eigendommen vast te leggen.

De *economische schade* is bijvoorbeeld de omzetschade of de omrijnschade ten gevolge van de werkzaamheden aan het tracé. Belanghebbenden kunnen voor nadeelcompensatie in aanmerking komen indien de gevolgen niet tot het normale maatschappelijk risico behoren en tot onevenredig nadeel leiden. De insteek voor de bouwwerkzaamheden zal uiteraard zijn dat er zo weinig mogelijk hinder wordt veroorzaakt door de bouw. Deze beperking van hinder zal bijvoorbeeld plaatsvinden door het opleggen van een verplichting aan de aannemer om de straat bereikbaar te houden en te faseren in de uitvoering zowel in het geheel als per straat. Daarnaast is de afstemming tussen het uitvoerende consortium en de gemeente essentieel. Dit zodat in een straat maar één keer werkzaamheden verricht hoeven te worden. Als dan ondanks de maatregelen nog onevenredige economische schade ontstaat, zal de nadeelcompensatie als vangnet fungeren.

Om eenduidig te regelen bij wie en op welke wijze de nadeelcompensatie aangevraagd kan worden is een nadeelcompensatieverordening opgesteld. Deze verordening zal na het raadsbesluit over het tracé met belangenverenigingen langs het tracé besproken worden. Er is gekozen om pas na het raadsbesluit de verordening met de belangenverenigingen te bespreken omdat er dan zekerheid is over het tracé van de eerste lijn. Na bespreking en eventuele aanpassingen zal de verordening door het college kunnen worden vastgesteld.

Deze conceptverordening wordt ter visie gelegd (trommel). Deze verordening regelt de wijze en de normen voor het aanvragen en het beoordelen van verzoeken om nadeelcompensatie. Als voorbeeld is de nadeelcompensatieverordening Damsterdiep gebruikt.

### **Planning en beslismomenten**

Tijdens de commissievergadering is gevraagd naar de gedachte planning en de beslismomenten waarop de raad een oordeel wordt gevraagd.

#### *Lijn 1*

Indien uw raad op 17 juni akkoord gaat met het voorgestelde voorkeurstracé voor de 1<sup>e</sup> lijn (Hoofdstation-Zernike) zal dit voorkeurstracé leidend zijn voor de volgende fase. In deze fase zal gewerkt worden aan het zogenaamde voorlopig ontwerp. In dit ontwerp wordt binnen het voorkeurstracé nader ingezoomd op de inpassing van de fysieke traminfrastructuur op straatniveau. In deze fase zullen bijvoorbeeld ook de definitieve locaties van de haltes worden ingepast maar ook het precieze verloop van de bochten. Dit voorlopig ontwerp zal, voorzien van een raming met een onzekerheidsmarge van +/- 10%,

begin 2010 aan uw raad worden voorgelegd. Tevens zal er worden ingegaan op de exploitatie en zullen dekkingsvoorstellen van het exploitatietekort aan uw raad worden aangeboden.

Tevens zal uw raad in de loop van 2010 een oordeel worden gevraagd over het bestemmingsplan en de definitieve aanbesteding.

### *Lijn 2*

De quickscan heeft uitgewezen dat zowel door de binnenstad als langs de binnenstad een tramtracé in te passen is. Er zijn veel varianten mogelijk op kleinere stukken van de tracés. Elke variant heeft zijn plus- en zijn minpunten. Daar gaat het met name om de structuur- en inpassingsvraagstukken (b.v. aansluiting bij stedelijke structuren, invulling auto- en fietsstructuur, inpassing in de straat).

De Stuurgroep RegioTram geeft voor de zomer op basis van de quickscan aan wat zij de meest realistische tracés en varianten acht. In september is er een schetsboek beschikbaar waarin de mogelijke varianten zijn uitgewerkt. In een publiek debat kan dan bepaald worden of er aanvullingen of wijzigingen zijn in de verder uit te werken tracés en varianten (participatie).

Inspraak over het voorkeurstracé is gepland voor de eerst maanden van 2010, waarna in het voorjaar uw raad om een oordeel wordt gevraagd.

### **Busalternatief**

Door Provinciale Staten is gevraagd onderzoek te laten doen naar een volwaardig busalternatief voor de RegioTram. Tijdens de raadscommissie is gevraagd te beschikken over dezelfde informatie als Provinciale Staten met betrekking tot dit alternatief.

Als bijlage (bijlage 4) is een brief gevoegd van Gedeputeerde Staten aan provinciale Staten d.d. 10 juni 2009 waarin kort de uitgangspunten en randvoorwaarden van het reeds in gang gezette onderzoek naar het busmodel uiteen worden gezet. Het onderzoek zal in het najaar worden afgerond en daarna zo snel mogelijk aan Provinciale Staten worden voorgelegd. Vanzelfsprekend zullen wij de uitkomsten ook aan uw raad toezenden.

### **Materieelkeuze/bandentram (b.v. Translohr)**

Tijdens de commissievergadering zijn een aantal alternatieven benoemd op basis van een bandentram.

Translohr is nl een zogenaamde 'bandentram' of een geleid bussysteem. Dit systeem werkt met een 1 geleiderail in het midden van de straat. De aandrijving is in principe elektrisch, middels bovenleiding. De voertuigen lijken erg op trammaterieel.

Door de keuze om na 2020 met de tram ook door te kunnen reizen de regio in, is het niet mogelijk om andere systemen zoals de Translohr toe te passen omdat deze niet kunnen aansluiten op het regionale spoor. Dit is de belangrijkste reden waarom door het projectbureau RegioTram geen nader onderzoek is gedaan naar de Translohr of andere

geleide busssystemen. Overigens zijn in eerder fases van het project (toen nog genaamd STOV en later Kolibri) wel studies gedaan waarbij hoogwaardige busvarianten in het onderzoek zijn betrokken. Al in 1998, in de studie "Ontwerp Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer Groningen" (in opdracht van de provincie Groningen, gemeente Groningen en RWS Noord-Nederland) is de "Caen" variant onderzocht, een HOV busconcept. In vervolg daarop zijn 2 vervoerconcepten verder uitgewerkt: het HOV busconcept en het HOV tramconcept. Conclusie was dat een tramconcept het meest zou opleveren. Ook in aanloop naar de nota "de eerste lijn moet raak zijn" is door de gemeente een HOV bus verbinding onderzocht voor de lijn HS-Zernike.

Onderstaand zijn ter info nog de belangrijkste karakteristieken van stadstram, RegioTram en Translohr naast elkaar gezet. Een geleid busstysteem zoals de Translohr is vaak smaller, maar dat hoeft niet persé. De breedte varieert van 2,20 tot 2,65m. De lengte van de Translohr varieert van 25 tot 46 meter. Aantal zitplaatsen van een 39 meter Translohr is 50-60, totale capaciteit 213 passagiers. De oudere stadstrams zijn vaak iets minder breed dan de nieuwere stadstrams en de RegioTram. De nieuwere stadstrams en de RegioTram zijn 2,65 meter breed in plaats van 2,40 meter. Dat scheelt aan beide zijden van de tram 12,5 centimeter. Het levert echter wel net een rij extra stoelen op in de voertuigen waardoor er meer zitplaatsen in de tram kunnen worden aangebracht. Zeker gezien de regionale functie van de tram is het aantal zitplaatsen van belang, maar ook de totale capaciteit is van belang. Wanneer de capaciteit van een voertuig kleiner is dan dat waar nu mee gewerkt wordt (232 passagiers) dan betekent dit dat de frequentie verhoogd moet worden, er meer voertuigen moeten worden aangeschaft e.d.

Qua bochten (boogstralen) is er tussen een RegioTram en een stadstram nagenoeg geen verschil. Kleine verschillen kunnen ontstaan door het type tram waar de keus op valt. Het materieel waar wij mee ontwerpen wordt in veel steden ook als stadstrammaterieel ingezet, waarbij er geen verschil is in de uiterlijke kenmerken. De Translohr heeft wel kleinere boogstralen.

Keuze van de breedte, maar ook de lengte van het materieel is dus zowel bij de bandentram als bij de stadstram mogelijk, en daarmee niet afhankelijk van de systeemkeuze.

#### **Voorlopig ontwerp en aanpassingen strengelspoor/extra haltes**

In de raadscommissie is aandacht gevraagd voor diverse mogelijkheden om het tracé aan te passen bijvoorbeeld door verlenging van het Strengelspoor in de Oosterstraat en voorstellen voor extra of te verplaatsen haltes.

De wijze waarop het tramtracé door de stad heen gaat, vrije baan, straatspoor, winkelgebied heeft invloed op de exploitatiekosten. Naast de lengte van het tracé speelt ook tijd een cruciale rol voor het bepalen van de kosten. Des te sneller een voertuig kan des te lager de exploitatiekosten zijn. Dit is echter niet een lineaire verhouding aangezien er om een bepaalde tijd een sprong is in kosten. Er is dan namelijk een extra voertuig nodig om dezelfde frequentie mogelijk te maken. Deze sprong is gerelateerd aan de omlooptijd van de voertuigen. De omlooptijd is de tijd die een tram nodig heeft om van beginpunt A via eindpunt B weer bij beginpunt A te komen. De omlooptijd is de som van de rijtijd +

aantal halteringen van A naar B, de rijtijd (inclusief haltering) van B naar A, de keertijd (inclusief haltering) en de zogenaamde buffertijd. (Zie bijlage x voor een voorbeeld van een omloop) Dit laatste, de buffertijd is een marge die minimaal dient te worden aangehouden om vertragingen in de dienstregeling op te kunnen vangen. Bij de huidig berekende rijtijd kan de frequentie van 8 trams per uur per richting nog worden uitgevoerd met 6 trams. De rijtijd zit echter net onder de grens waarbij 7 voertuigen nodig zijn. Bijvoorbeeld een extra halte of langer strengelspoor heeft tot gevolg dat een extra 7<sup>e</sup> voertuig nodig is om dezelfde dienstregeling uit te voeren. Een extra voertuig betekent dat de jaarlijkse exploitatiekosten aanzienlijk toenemen zonder dat daar geen danwel weinig (bij nog een extra halte) inkomsten tegenover staan.

Tijdens de onderzoeken ten behoeve van het Voorlopig Ontwerp zal via een computermodel dat is ontwikkeld door het trambedrijf HTM in samenwerking met de TU Delft nog nauwkeuriger kunnen worden onderzocht welke rek er nog in de rijtijd zit om toch nog extra maatregelen te kunnen nemen. Daarbij kan waarschijnlijk nog een beetje rek worden gevonden door aanpassing van de eindhalte bij Zernike.

Zoals eerder in deze brief is aangegeven krijgt en ook de definitieve locaties van de haltes en het precieze verloop van de bochten een plaats. De door de raadscommissie genoemde alternatieven zullen bij deze uitwerking worden betrokken.

#### *Laden en lossen*

T.a.v. het laden en lossen is in het aangepaste schetsontwerp in de Oosterstraat rekening gehouden met losplekken naast de trambaan. Om een meer gedetailleerd beeld te krijgen van het laden en lossen in de Oosterstraat, wordt een onderzoek uitgevoerd door Buck Consultants International. Op basis van o.m. enquêtes bij ondernemers moet meer informatie verkregen worden over o.m. de tijdstippen, frequentie en het gebruikte materieel. Ook zijn gesprekken gevoerd met transporteurs. Deze informatie kan gebruikt worden om in overleg met ondernemers in de Oosterstraat oplossingsrichtingen uit te werken.

#### **Sloop flat Eikenlaan**

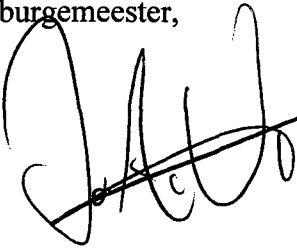
Door diverse fracties is gevraagd om snel duidelijkheid te bieden aan de bewoners van de hoek Eikenlaan/Kastanjelaan. Wij zijn voornemens om snel na het besluit van 17 juni weer met de bewoners om de tafel te gaan om de situatie en de concrete opties met hen te bespreken.

Een afschrift van deze brief zenden wij naar het college van Gedeputeerde Staten van Groningen.

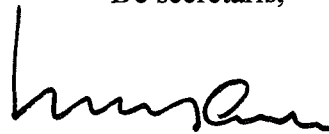
Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders  
van Groningen,

De burgemeester,

lb

A large, stylized handwritten signature in black ink, which has been crossed out with a diagonal line from the top-left to the bottom-right.

De secretaris,

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of connected loops and curves.

Bijlage 1: Overzicht loopafstanden bushaltes

Bijlage 2: Concept nadeelverordening (visietrommel)

Bijlage 3: Brief van Gedeputeerde Staten d.d. 10 juni aan provinciale Staten m.b.t.  
busalternatief



Bijlage 1: Loopafstanden haltes

zijde  
onderwerp

17 van 19  
Voorkeustracé eerste lijn en regionaal  
vervoersconcept



## Bijlage 2

Loopafstanden haltes
----------------------

Ten aanzien van alle aangegeven afstanden geldt dat deze zijn gemeten ten opzichte van de huidige haltes. In het slechtste geval betekent dit dat een reiziger deze afstand extra dient af te leggen. Echter reizigers die vanuit de richting komen waar de nieuwe tramhalte komt zullen juist minder ver hoeven te lopen. Over het algemeen geldt wel dat de tramlijn minder haltes aandoet. Echter de haltes die niet meer aangedaan worden, worden op enkele uitzonderingen na nog wel aangedaan door andere busdiensten zodat voor reizigers die geen langere afstanden kunnen lopen via een overstap van bus op tram kunnen komen. Hieronder is aangegeven welke haltes niet meer worden bediend door de tramlijn danwel waar de halte van de tram verplaatst is.

## Lijn 11

- Ten Noorden van de Zernike Campus (prof. Uilkensweg ed. worden nog aangedaan door lijn 11 die vanuit Zuidhorn komt en gaat)
- Halte Zernike/Blauwborgje komt te vervallen: Studenten dienen 160 meter meer te lopen naar de halte Ringweg (nu genaamd halte Zernikelaan Crematorium)
- Halte Zommelaan/Kometenlaan; hier stopt de tram niet meer maar wel nog lijn 5; Reizigers hebben de keuze om lijn 5 te pakken en over te stappen bij het winkelcentrum Paddepoel voor de hun reis naar de Grote Markt of het station. Indien zij niet willen overstappen zullen zij 300 meter moeten lopen.
- Halte Zonnelaan/Trefkoel; tram krijgt halte bij Winkelcentrum Paddepoel; lijn 5 en 7 blijven de bushalte bedienen. Wanneer reiziger niet wil overstappen van bus op tram zal de reiziger 80 meter moeten lopen
- Haltes Eikenlaan/Elzenlaan en Kastanjelaan/Abeelstraat worden vervangen door een tramhalte Winkelcentrum Selwerd. Beide haltes blijven echter wel bestaan op lijn 5 via lijn 5 kan bij of het Noorderstation of Winkelcentrum Paddepoel worden overgestapt op de tram. Reizigers die geen overstap willen maken zullen respectievelijk 225 en 75 meter moeten lopen.
- Nieuwe Ebbingestraat/Brouwerstraat; De halte voor de tram is bij het Noorderstation hiervoor moet zo'n 200 meter extra worden afgelegd. Wel hebben reizigers ook de mogelijkheid om op deze halte in te stappen op lijn 1 en via een kleine omweg over te stappen op de tram bij station Noord
- Nieuwe Ebbingestraat/Korenstraat; De tram gaat via het Boterdiep. Reizigers die naar het Centrum of het Hoofdstation willen moeten naar de halte aan het Boterdiep lopen dit is zo'n 100 meter. Reizigers die naar Zernike willen kunnen ook 100 meter lopen maar zij kunnen ook op lijn 1 stappen die de halte nog wel aandoet en bij het Noorderstation overstappen.
- Halte Oude Ebbingestraat komt te vervallen; zowel de tram als de bus komt hier niet meer langs. De tram rijdt van het Boterdiep via Turfsingel, Kattenhage en Kreupelstraat i.p.v door de Oude Ebbingestraat. Reizigers die nu in de Oude Ebbingestraat in en uitstappen moeten maximaal zo'n 190 meter extra lopen.



- Halte Grote Markt. Deze halte wordt 50 meter verplaatst.
- Halte Oosterstraat/Gelkingestraat; De tram gaat in twee richtingen door de Oosterstraat en heeft daar ook een halte net als nu de bus. Op dit moment rijdt de bus in de andere richting echter door de Gelkingestraat en heeft daar een halte. Deze halte komt te vervallen. Reizigers die nu gebruik maken van die halte zullen of naar het Zuiderdiep (220 meter) of naar de Oosterstraat (120 meter) moeten lopen.
- Halte Hereplein komt voor de tram te vervallen, wel zullen hier nog meerdere bussen stoppen. Voor reizigers die niet willen overstappen van bus op tram op het Zuiderdiep voor de richting Zernike betekent dat dat zij 250 meter extra zullen moeten lopen.

#### Lijn 15

- Met uitzondering van de Zernikelaan (zie aanpassingen bij lijn 11) gaat lijn 5 nog langs alle haltes die lijn 15 eerst aandeed.

#### Lijn 5

Naast de haltes aan de Nieuwe Ebbingestraat en de Oude Ebbingestraat die hierboven al vermeld zijn, zal lijn 5 niet langer de haltes aan de Nieuwe Boteringestraat (300 meter naar de tram op het Boterdiep of 230 meter lijn 1 nieuwe halte Noorderhaven), de Grote Kruisstraat (600 meter naar de tram of 300 meter naar nieuwe halte van lijn 1 op de Noorderhaven), de Oranjesingel (350 meter naar lijn 5) en de Nassaulaan (200 meter naar lijn 5 op de Prinsesseweg) aandoen.

Lijn 3, 6 en de regionale lijnen die nu vanaf Kardinge komen en naar de Grote Markt gaan en vervolgens naar het Hoofdstation. Deze lijnen gaan (wanneer de 2<sup>e</sup> tramlijn er nog niet is) via en/of de Oostersingel en/of de Petrus Campersingel. De enige halte die dan niet meer wordt aangedaan is de halte in de W.A. Scholtenstraat. Reizigers voor deze halte moeten 120 meter lopen naar de halte aan de Antonius Deusinglaan of 300 meter lopen naar de Oostersingel. Ook wordt de halte Grote Markt niet meer aangedaan. De halte Grote Markt wordt ook niet meer door de bussen aangedaan. Reizigers kunnen er voor kiezen om op het Zuiderdiep over te stappen op de tram naar de Grote Markt, 500 meter te lopen vanaf de Oostersingel of 400 meter te lopen vanaf het Zuiderdiep. Dit laatste geldt ook voor lijn 8.

Bij de tweede lijn zullen de volgende bussen een overstap krijgen op Kardinge:

- Regionale lijnen die nu via Kardinge naar het Centrum gaan.
- Buslijn 6 vanuit Beijum
- Buslijn 3 vanuit Lewenborg

De exacte routing van lijn 2 is nog niet bekend. Rijdt de tram in eerste instantie tot Kardinge of al tot door tot de Kluiverboom (begin Lewenborg) dat zal nog nader onderzocht moeten worden. In het eerste geval zullen er geen haltes verdwijnen vanuit Beijum en Lewenborg tot aan Kardinge. In het tweede geval zal ook de halte aan de Kluiverboom blijven bestaan (wellicht dat deze een beetje moet worden verplaatst maar dat zal niet veel zijn; dat kan pas bij een nadere uitwerking worden geconstateerd). Wel zal één van de twee haltes op de Parkallee voor de tram komen te verdwijnen. Reizigers zullen voor de tram dan zo'n 200 meter extra moeten lopen.



Voor het overige deel van de tweede lijn pas kan aangegeven worden wat er veranderd wanneer bekend is wat de exacte route van deze tramlijn is. Hiervoor worden in de komende periode meerdere tracévarianten uitgewerkt.

Geconcludeerd mag worden dat voor de meeste halteplaatsen geldt dat deze via maximaal 1 overstap te bereiken zijn. Uiteraard duurt dan de reis langer ten opzichte van het huidige systeem. Voor reizigers die moeilijk ter been zijn is er een mogelijkheid om via een overstap niet veel verder te hoeven lopen. De relatief grootste achteruitgang voor reizigers vindt plaats in de Hortusbuurt.

Bijlage 2

**Concept- NADEELCOMPENSATIEVERORDENING AANLEG TRAMTRACÉ (visietrommel)**

Bijlage 2**Concept- NADEELCOMPENSATIEVERORDENING AANLEG TRAMTRACÉ**

houdende bepalingen ter compensatie van onevenredig nadelige gevolgen veroorzaakt door de feitelijke uitvoering van het project aanleg van een tramtracé

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. het college : het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen
- b. project : de aanleg van een tramtracé
- c. het verzoek : een verzoek tot toekenning van nadeelcompensatie als bedoeld in artikel 3;
- d. de verzoeker : de indiener van een verzoek als bedoeld in artikel 3;
- e. het nadeel : de schade die een direct gevolg is van de feitelijke rechtmatige uitvoering van het project;
- f. de (advies)commissie : de commissie als bedoeld in artikel 6, zijnde een vaste commissie, bestaande uit drie onafhankelijke externe deskundigen.

Artikel 2 Het recht op nadeelcompensatie

1. Indien als gevolg van de feitelijke rechtmatige uitvoering van het project schade is veroorzaakt die uitgaat boven het normaal maatschappelijk risico en dit een benadeelde in vergelijking met anderen onevenredig zwaar treft, kent het college de benadeelde op zijn aanvraag een vergoeding toe.
2. De schade als bedoeld in het vorige lid omvat mede de redelijke kosten ter voorkoming of beperking van schade.
3. Schade blijft in elk geval voor rekening van de aanvrager voor zover:
  - a. hij het risico van het ontstaan van de schade heeft aanvaard
  - b. hij heeft nagelaten redelijke maatregelen te treffen ter voorkoming of beperking van schade te nemen, of
  - c. de vergoeding van de schade anderszins is verzekerd.
4. Indien een schadeoorzaak als bedoeld in het eerste lid tevens voordeel voor de benadeelde heeft opgeleverd, wordt dit bij de vaststelling van de te vergoeden schade in aanmerking genomen.

Artikel 3 Het verzoek om nadeelcompensatie

1. Het verzoek om nadeelcompensatie dient zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk is schriftelijk bij het college te worden ingediend.
2. Het verzoek wordt ondertekend en bevat tenminste:
  - a. de naam en het adres van de verzoeker;
  - b. de dagtekening;
  - c. een aanduiding van de uitvoering van het werk of de maatregel die naar het oordeel van de verzoeker het nadeel heeft veroorzaakt;
  - d. een opgave van de aard en omvang van het nadeel;
  - e. een omschrijving van de wijze waarop het nadeel naar het oordeel van de verzoeker dient te worden gecompenseerd en - zo een vergoeding in geld wordt gewenst - een opgave van het schadebedrag dat naar het oordeel van verzoeker vergoed dient te worden.
3. De verzoeker verstrekt voorts de gegevens en bescheiden die voor het nemen van de beslissing op zijn verzoek nodig zijn en waarover hij redelijkerwijs de beschikking kan krijgen.
4. Het college bevestigt de ontvangst van het verzoek zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen twee weken na ontvangst daarvan.
5. Indien naar het oordeel van het college niet of onvoldoende is voldaan aan het bepaalde in het tweede en derde lid van dit artikel, stellen zij de verzoeker in de gelegenheid het verzuim te herstellen binnen een termijn van vier weken na verzending van de brief waarin op het verzuim is gewezen.

#### Artikel 4 Niet in behandeling, kennelijk gegrond/ongegrond

1. Indien het verzoek niet overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 is ingediend of aangevuld neemt het college het verzoek niet in behandeling.
2. Het college kan het verzoek afwijzen zonder nader onderzoek indien het naar hun oordeel kennelijk ongegrond is dan wel kan het verzoek afwijzen zonder nader onderzoek indien het naar hun oordeel kennelijk gegrond is.
3. Een besluit om het verzoek niet in behandeling te nemen, dan wel wegens kennelijke ongegrondheid af te wijzen of wegens kennelijke gegrondheid toe te wijzen, wordt aan de verzoeker binnen vier weken na ontvangst van het verzoek dan wel binnen vier weken nadat het verzoek is aangevuld of nadat de daarvoor gestelde termijn ongebruikt is verstreken meegedeeld.
4. Het college kan de in het vorige lid genoemde termijn eenmaal met ten hoogste vier weken verlengen. Het college stelt de verzoeker daarvan schriftelijk in kennis.

#### Artikel 5 Voorschot hangende een verzoek om een nadeelcompensatie

1. Het college kan op verzoek, de adviescommissie gehoord, een voorschot op nadeelcompensatie toekennen wanneer verzoeker een spoedeisend belang bij toekenning heeft. Een voorschot wordt slechts verleend indien redelijkerwijs te verwachten valt dat verzoeker in aanmerking komt voor nadeelcompensatie.
2. Met het verstrekken van het voorschot wordt geen recht op nadeelcompensatie erkend of verleend. Aan het verstrekken van het voorschot kunnen door het college voorwaarden worden verbonden.
3. Het voorschot wordt alleen verleend als de verzoeker schriftelijk de verplichting aanvaardt tot gehele of gedeeltelijke terugbetaling indien het college het verzoek om nadeelcompensatie geheel of gedeeltelijk afwijst of de schadevergoeding op een lager bedrag dan het verleende voorschot vaststelt. Over het terug te betalen voorschot is geen rente verschuldigd.

#### Artikel 6 De adviescommissie

1. Het verzoek wordt door het college ter advisering voorgelegd aan de adviescommissie.
2. De adviescommissie bestaat uit drie leden.
3. De adviescommissie wordt ondersteund door een secretaris.
4. De adviescommissie wordt ingesteld en benoemd door het college.
5. Leden van de adviescommissie kunnen slechts worden benoemd wanneer van voldoende geschiktheid en onafhankelijkheid is gebleken.

#### Artikel 7 Het onderzoek van de commissie

1. De adviescommissie stelt een onderzoek in naar:
  - a. de vraag of het nadeel een direct gevolg is van de feitelijke uitvoering van het project;
  - b. de omvang van het nadeel;
  - c. de vraag of het nadeel redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van de verzoeker behoort te blijven, in welk verband tevens wordt onderzocht of de verzoeker het risico van het nadeel (passief of actief) heeft aanvaard;
  - d. de vraag of de vergoeding van het nadeel niet of niet voldoende anderszins is verzekerd.
2. Het college stelt aan de adviescommissie de gegevens ter beschikking die nodig zijn voor een goede vervulling van haar taak.
3. De adviescommissie kan een plaatsopneming houden, indien zij dit nodig acht.
4. De adviescommissie kan inlichtingen en adviezen inwinnen bij derden. Hieronder valt het recht om een externe deskundige in te schakelen voor de beoordeling van het verzoek.

#### Artikel 8 Mondelinge toelichting

1. De adviescommissie stelt de verzoeker en het college in de gelegenheid een mondelinge toelichting te geven. De adviescommissie verzendt de uitnodiging voor het geven van een mondelinge toelichting tenminste twee weken voor de datum waarop de toelichting wordt verlangd. De verzoeker en het college kunnen zich laten vertegenwoordigen of laten bijstaan door een gemachtigde/ deskundige.
2. Van de mondelinge toelichtingen wordt een verslag gemaakt. Het verslag wordt aan de verzoeker toegezonden, gelijktijdig met het advies van de commissie.

#### Artikel 9 Het advies van de adviescommissie

1. De adviescommissie zendt haar advies binnen acht weken, nadat een volledige aanvraag is ingediend, aan de verzoeker en aan het college.
2. De in het vorige lid genoemde termijn kan eenmalig verlengd worden met maximaal vier weken. De adviescommissie deelt dit schriftelijk onder opgaaf van redenen mee aan de aanvrager en het college.
3. In haar advies geeft de commissie de uitkomst weer van het onderzoek als bedoeld in artikel 7 lid 1. Tevens geeft de commissie advies over de hoogte en de vorm van de eventueel toe te kennen nadeelcompensatie.

#### Artikel 10 De beslissing op het verzoek

1. Het college beslist op het verzoek om nadeelcompensatie binnen vier weken nadat de adviescommissie het advies aan het college heeft toegezonden.
2. Het besluit wordt onverwijld aan de verzoeker toegezonden.
3. Het college kan de in het eerste lid bedoelde termijn eenmaal verlengen doch ten hoogste met vier weken. Het college deelt dit schriftelijk en onder opgaaf van redenen mee aan de verzoeker.

#### Artikel 12 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking de dag nadat het besluit tot vaststelling van deze verordening is bekend gemaakt.

#### Artikel 13 Citeertitel

Nadeelcompensatieverordening tram

## TOELICHTING

### Nadeelcompensatieverordening aanleg tramtracé

#### Algemeen

De aanleg van een tramtracé betekent een forse ingreep in de stad. Risico's worden zoveel mogelijk beperkt, maar schade is niet voor 100% uit te sluiten. Naast planschade kan er ook bouwschade en economische schade optreden.

Deze *Nadeelcompensatieverordening* gaat in op de **economische schade** die is ontstaan door de (feitelijke en rechtmatige) uitvoering van de werkzaamheden voor de realisatie van het tramtracé met bijbehorende bebouwing. Het gaat om schade die boven het normale ondernemersrisico uitgaat. Bij economische schade valt te denken aan tijdelijke omzetsdalingen of extra kosten die moeten worden gemaakt om aan- en afvoer of opslag van goederen mogelijk te maken. Uiteraard zal geprobeerd worden om schade zoveel mogelijk te voorkomen, dit zal echter niet in alle situaties mogelijk zijn.

Met nadruk gaat het in de verordening dus niet over de vergoeding van planschade of vergoeding van bouwschade ontstaan uit onrechtmatig handelen. Deze schadeoorzaken vallen buiten deze regeling omdat daarvoor in artikel 6.1 van de *Wet ruimtelijke ordening* respectievelijk het *Burgerlijk Wetboek* (onrechtmatige daad) regelingen zijn getroffen.

#### Wat regelt de verordening?

Met deze verordening wordt een **regeling** in het leven geroepen die benadeelden voldoende zekerheid biedt over de wijze en de normen van de vergoeding van eventuele schade, die niet ten laste van benadeelde behoort te blijven. Het voordeel van deze regeling is dat de benadeelde voor de vergoeding van zijn schade niet de (dure) gang naar de burgerlijke rechter hoeft te maken.

Het gaat in deze verordening om de economische schade door de uitvoering van het project RegioTram. Het is vaak onvermijdelijk dat burgers en ondernemingen nadelige gevolgen ondervinden door de uitoefening van de overheidstaken. Iedereen maakt onderdeel uit van deze samenleving en ook iedereen loopt het risico geconfronteerd te worden met bijvoorbeeld wegoptbrekingen. Tot op een zekere hoogte moeten deze nadelige gevolgen dan ook worden geaccepteerd en zal de overheid het nadeel niet hoeven te compenseren. Het is echter algemeen aanvaard dat onder bijzondere omstandigheden de overheid wel verplicht is tot een vergoeding van door haar handelen veroorzaakte schade. Wanneer is er nu sprake van deze bijzondere omstandigheden en behoort het nadeel dus niet tot het normaal maatschappelijk of ondernemersrisico? Het ontstane nadeel behoort niet tot een normaal maatschappelijk of ondernemersrisico, wanneer:

- tijdens een onevenredig lange periode werkzaamheden plaatsvinden,
- de schade onevenredig groot is,
- de maatregelen bijzonder ingrijpend zijn voor een bepaalde groep in de samenleving, zodat het niet meer redelijk is dat deze lasten gedragen worden door de individuele burger.

Verder is het niet concreet te zeggen wanneer hier sprake van is. Maar bij de beoordeling speelt ook bijvoorbeeld mee of een ondernemer de tijd heeft gehad om zelf maatregelen te nemen (dus hoe ver van te voren waren de werkzaamheden al bekend) en de (on)mogelijkheid om zelf maatregelen te nemen om de schade te beperken.

#### De procedure

De procedure loopt in hoofdlijnen volgens de algemene regeling van de *Algemene wet bestuursrecht*. Een benadeelde die meent aanspraak te hebben op schadevergoeding op grond van deze regeling, moet een aanvraag indienen. Hij moet aangeven waardoor de schade is geleden en voor zover redelijkerwijs mogelijk is van de omvang van de geleden schade een specificatie te geven. Om zo objectief mogelijk tot een oordeel te komen of en hoeveel schade moet worden vergoed, wordt een **adviescommissie** bestaande uit drie externe deskundigen in het leven geroepen die het college van Burgemeester en wethouders moet adviseren over de ingediende aanvragen. Deze commissie bestaat uit een financieel deskundige, een deskundige op het gebied van bedrijfspanden en een juridisch deskundige.



Op basis van het advies van de commissie neemt het college van B&W een besluit over het verzoek. Als de aanvrager het niet eens is met het besluit, dan is bezwaar en vervolgens beroep bij de bestuursrechter mogelijk.

Hoe gaat de regeling nu in de praktijk werken? Er wordt een **schadeloket** opgericht voor het project RegioTram waar het verzoek om nadeelcompensatie kan worden ingediend. Bij dit loket kunnen benadeelden ook met vragen terecht. Overigens kunnen benadeelden bij dit loket ook terecht voor planschade en bouwschade.

Het schadeloket draagt zorg voor de procedurele afwikkeling van het schadeverzoek. Dit betekent voor een aanvrager dat een verzoek om nadeelcompensatie met de daarbij behorende documenten ingeleverd kan worden bij het schadeloket. De documenten die ingeleverd moeten worden om het verzoek te onderbouwen zijn vaak de gegevens die ook bij de Belastingdienst ingeleverd moeten worden. Bij het schadeloket wordt bekeken of het verzoek en de bijbehorende documenten compleet zijn. Als er toch gegevens ontbreken, krijgt de aanvrager de mogelijkheid om de benodigde gegevens alsnog in te dienen. Nadat het dossier compleet is, wordt het doorgestuurd aan de adviescommissie. Vervolgens wordt een zitting georganiseerd zodat de aanvrager de aanvraag mondeling kan toelichten en de commissie vragen aan hem kan stellen. Ook het college zal tijdens deze mondelinge zitting vragen van de commissieleden beantwoorden

Op basis van het dossier en de zitting stelt de adviescommissie een advies op waarin uiteengezet zal worden of de commissie van oordeel is of er nadeel is ontstaan door rechtmatige handelingen ten behoeve van de aanleg van het tramtracé en wat de omvang is van dit nadeel. Ook zal de commissie een oordeel vormen over de omvang van de compensatie. Het advies van de commissie gaat naar het college van Burgemeester en wethouders. Het college neemt op basis van het advies een besluit over het verzoek.

Ook een verzoek om een voorschot kan bij het schadeloket worden ingediend. Er vindt dan overleg plaats met de commissie om te bekijken of het te verwachten is dat de verzoeker in aanmerking komt voor nadeelcompensatie en wat de hoogte moet zijn van het voorschot. In dit geval vindt er dus geen zitting plaats en zal nog geen definitieve beoordeling plaatsvinden over het recht op nadeelcompensatie. Het college B&W neemt op basis van dit advies een besluit op het voorschotverzoek.

**Voor een aantal artikelen is hieronder een nadere toelichting opgenomen:**

### **Artikel 2**

Lid 1 vormt de basis voor compensatie van nadeel, ontstaan door de aanleg van het tramtracé. De vraag of nadeelcompensatie kan worden toegekend, zal in beginsel als volgt worden beantwoord:

1. de vaststelling dat schade is geleden
2. de vaststelling van het verband tussen de schade en de rechtmatige handelingen bij de aanleg van het tramtracé
3. de begroting van het geleden nadeel
4. de vaststelling van de nadeelcompensatie
5. de beantwoording van de vraag, of de vergoeding van het nadeel op een andere wijze voldoende is verzekerd.

Lid 2 geeft de mogelijkheid om kosten ter voorkoming of beperking van schade te compenseren. Immers van bijvoorbeeld ondernemers wordt gevraagd om al het mogelijke te doen om schade te beperken of te voorkomen. De kosten die hiervoor gemaakt worden kunnen eventueel geheel of gedeeltelijk gecompenseerd worden.

### **Artikel 3**

Bij een aanvraag om vergoeding van schade moeten er gegevens worden verstrekt die nodig zijn voor de beoordeling van het verzoek. Als het gaat om tijdelijke omzetsdaling zal dit bijvoorbeeld kunnen plaatsvinden door overleggen van de jaarcijfers, over de laatste drie jaar voor aanvang van de werkzaamheden en de periode tijdens de werkzaamheden. Dit zullen vaak dezelfde gegevens kunnen zijn die ook bij de belastingdienst aangeleverd dienen te worden. Verder zal het per situatie verschillen welke gegevens nodig zijn. Als bij de aanvraag niet alle benodigde gegevens ingediend zijn, zal nog de mogelijkheid gegeven worden om de gegevens alsnog aan te leveren. Waarbij ook zal worden aangegeven welke gegevens nog benodigd zijn.

### **Artikel 5**

Lid 1 geeft de mogelijkheid om een voorschot toe te kennen op de nadeelcompensatie. Dit kan als het te verwachten is dat de betreffende verzoeker voor nadeelcompensatie in aanmerking komt en als er een spoedeisend belang aanwezig is. Bij een spoedeisend belang valt bijvoorbeeld te denken aan een situatie dat bij een ondernemer de bedrijfscontinuïteit wordt bedreigd.

Lid 2 geeft aan dat het toekennen van een voorschot (nog) geen recht geeft op compensatie en dat aan een voorschot voorwaarden kunnen worden toegekend. Een voorwaarde kan bijvoorbeeld zijn dat de verzoeker verplicht is om een verzoek om nadeelcompensatie in te dienen.

Lid 3 geeft als voorwaarde aan dat bij de verlening van een voorschot de verzoeker een verklaring dient te ondertekenen dat de vergoeding eventueel geheel of gedeeltelijk zal worden terugbetaald. Het kan immers zijn dat in het besluit op het verzoek om nadeelcompensatie een lager bedrag of zelfs geen nadeelcompensatie wordt toegekend. Over het terug te betalen voorschot is indien tijdig wordt terugbetaald geen rente verschuldigd.

Bijlage 3.

Aan de leden van Provinciale Staten
-------------------------------------

Datum	: 10 juni 2009
Briefnummer	: 2009-34050
Zaaknummer	: 184705
Behandeld door	: Krijgsheld B.
Telefoonnummer	: (050) 3164109
Antwoord op	:
Bijlage	: 1
Onderwerp	: Busknooppuntenmodel

Geachte dames in heren,

In onze brief van 13 februari 2009 met zaaknummer 160321 en in de gezamenlijke vergaderingen van de Statencommissies Bestuur en Financiën en Economie en Mobiliteit van 25 februari 2009 en van 8 april 2009, hebben wij toegezegd om onderzoek te laten doen naar een volwaardig busalternatief voor de RegioTram. In onze brief hebben wij aangegeven welke uitgangspunten gehanteerd worden bij de uitwerking van het busalternatief. Dit hebben we vervolgens in beide vergaderingen van de Statencommissies met u gedeeld.

Wij hebben via de Stuurgroep Regiotram derhalve een opdracht aan het OV-bureau gegeven om een dergelijk volwaardig busalternatief te bedenken en door te rekenen. Het onderzoek is inmiddels opgestart onder regie van het OV-bureau gezamenlijk met de provincie en gemeente Groningen en het projectbureau Regiotram. Voorliggende notitie beschrijft kort de uitgangspunten en randvoorwaarden van het reeds in gang gezette onderzoek naar het busmodel, zodat u kunt beoordelen in hoeverre het reeds gestarte onderzoek beantwoordt aan uw vraag. Het onderzoek zal in het najaar worden afgerond en daarna zo snel mogelijk aan u worden voorgelegd.

### **Het busalternatief**

Voor openbaar vervoer is het qua exploitatie het goedkoopst om lijnen zoveel mogelijk te bundelen. Daarom wordt bij het trammodel ook uitgegaan van bundeling van vervoerstromen. Ook voor een busmodel zou bundeling het beste zijn, waardoor het verbussen van de tramlijnen een zeer goed busalternatief zou zijn vanuit het oogpunt van de exploitatie en vanuit het oogpunt van de reiziger. Echter vanuit de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad levert dit grote problemen op.

Wie 's ochtends op het Hoofdstation aankomt en de bus neemt, weet dat het busverkeer in de ochtendspits daar vast loopt. De regionale buslijnen hebben op gezette tijden al problemen om de stad in en uit te komen waardoor vertragingen ontstaan en aansluitingen worden gemist. Ook het stedelijke openbaarvervoer zelf loopt vast. Op veel plaatsen in de stad stagneert de doorstroming van het busverkeer. Niet alleen bij het Hoofdstation, maar ook op het Zuiderdiep, de Grote Markt, de Oosterstraat, de Gelkingestraat, het A-Kerkhof, de Brugstraat en vele andere straten. Op gezette tijden is het aantal bussen zo groot dat de beschikbare halteruimte tekort schiet. Naar verwachting zal deze problematiek door de groeiende reizigersaantallen tot 2020 fors toenemen. Bovendien tasten al die bussen de leefbaarheid en de kwaliteit van de binnenstad aan. Winkelstraten, zoals de Oosterstraat, de Gelkingestraat en de Brugstraat, hebben zwaar te lijden onder het busverkeer. Door de vele bussen is de straat minder aantrekkelijk als winkelstraat. Hierdoor worden zij beperkt in hun ontwikkelingsmogelijkheden. Dat geldt ook voor de Grote Markt. Daar doet zich nog een extra probleem voor. De plannen voor de herontwikkeling van de Grote Markt Oost en Noordzijde zullen resulteren in een veel kleiner plein. Het is de bedoeling het plein terug te brengen naar haar vooroorlogse omvang en intimiteit. Het zal duidelijk zijn dat dit ingrijpende consequenties heeft voor de ruimte die de bussen op dit moment innemen.

Ten tweede willen we met het verbeteren van het openbaarvervoer (trein en bus) in combinatie met vervoerknooppunten een belangrijke bijdrage leveren aan het bereikbaar houden van de motor van de regionale economie, de stad Groningen. De in het Raamwerk RegioRail gepresenteerde maatregelen op het regionaal spoor kunnen de verwachte groei van het aantal reizigers tot 2020 opvangen. Bovendien kan ook een deel van de groei van het autoverkeer worden opgevangen, mits ook het natransport in de stad Groningen voldoende kwaliteit heeft: snel en comfortabel. Juist het trammodel biedt de mogelijkheid om op termijn een directe doorverbinding vanuit het regiospoor zonder overstappen naar de binnenstad te realiseren. Ter illustratie: het Hoofdstation telde in 2004 ruim 29.000 treinreizigers per dag. De autonome groei van het openbaar vervoer zal er toe leiden dat er in 2020 ruim 41.000 reizigers bij het Hoofdstation gebruik maken van de treinen. Onze inzet is een verdubbeling van het aantal reizigers, zodat het Hoofdstation in 2020 ca. 50.000 reizigers te verwerken krijgt.

De conclusie van het voorgaande is dat het openbaarvervoer in de stad onder druk staat en dat de binnenstad het grote aantal bussen niet kan verwerken. Terwijl een groei van het openbaar vervoer meer bussen betekent. Het verbussen van de tramroutes is dan ook niet goed mogelijk, zowel qua bereikbaarheid als leefbaarheid. Ook trolleybussen en dubbel gelede bussen lossen dit probleem niet op. In beide gevallen zijn nog steeds extra bussen nodig om de groei op te vangen. In een tramstel kunnen namelijk 230 mensen vervoerd worden en in een gelede bus 105 mensen. De vraag is dan ook hoe de stad de verwachte groei van het regionale openbaarvervoer dan wel zou kunnen aanpakken wanneer gekozen wordt voor een busmodel.

Als de dagelijkse toestroom van reizigers vanuit de regio verdubbelt, hoe kan het stedelijke openbaarvervoer al die reizigers dan toch snel en zo comfortabel mogelijk op hun plaats van bestemming brengen.

### **Het Knooppuntenmodel**

Een alternatief hiervoor is een busmodel dat de reizigers zoveel mogelijk om de binnenstad heen leidt en aansluit op de knooppunten buiten het centrum zoals station Noord, Station Europapark, Station Hoogkerk, transferia en overige overstappunten rond Groningen. Er wordt voor gekozen om de overstappunten en transferia met elkaar te verbinden middels tangentialijnen. Vervoersstromen die niet in het centrum hoeven zijn, worden zodoende zoveel mogelijk rond de stad geleid. Het Busknooppuntenmodel is derhalve gericht op sterk verbeterde subcentra en een tangentbediening terwijl het Trammodel vooral gericht op een bundeling van belangrijke OV-stromen en maximale centrumbediening. Vandaar dat wij er voor hebben gekozen dit busmodel nader uit te werken als alternatief voor de tram.

De gehanteerde uitgangspunten bij het busmodel zijn:

- Alle trein-maatregelen uit het Regiorail-pakket worden verondersteld te zijn uitgevoerd (reactivering trein Veendam, doorkoppeling van de regionale treindiensten op het hoofdstation, station Assen-Zuid en frequentieverhoging op het trajecten Groningen - Leeuwarden, Groningen - Zwolle en Groningen – Assen);
- Het busmodel gaat uit van de belangrijke trein transferstations die hiermee in Groningen ontstaan, te weten Groningen Noord, Groningen hoofdstation en Groningen Europapark en het nieuwe station Hoogkerk;
- Het busmodel gaat uit van bus transferstations op de vervoerassen waar geen trein is, zoals Kardingse, P+R Haren A28, transferium Hoogkerk A7;
- In het busmodel zijn de transferia en overstappunten aan de rand van de stad met elkaar verbonden door flanklijnen, op deze punten wordt het dus mogelijk rechtstreeks naar de bestemming in de stad te reizen en niet altijd via het centrum te reizen. Voorbeelden van deze tangentialijnen zijn van transferium Hoogkerk naar Zernike of van P+R Haren/A28 naar het Martini Ziekenhuis;
- Het busmodel gaat uit van een busvrije Grote Markt; bestaande buslijnen worden om de grote markt heen geleid.
- Alle bestaande stads- en streeklijnen blijven in principe bestaan;
- Het busmodel dient vervoerskundig maximaal vergelijkbaar te zijn met het trammodel;
- Het P+R systeem bij het busmodel komt in grote lijnen overeen met het trammodel, door de flanklijnen zal de aantrekkelijkheid van P+R echter licht toenemen, meer locaties zijn vanaf de P+R locatie rechtstreeks bereikbaar.

Een beschrijving van de buslijnen, welke zijn opgenomen in het knooppuntenmodel, is opgenomen als bijlage 1.

### **Beoordeling busmodel**

Het busmodel wordt uiteindelijk naast het trammodel gezet om beide modellen met elkaar te kunnen vergelijken. Het busmodel zal derhalve ook moeten worden beoordeeld op:

- oplossend vermogen:
  - bereikbaarheid: hoeveel reizigers en welk aandeel maakt gebruik van het OV
  - leefbaarheid: wat betekent het busmodel op een aantal locaties in de stad voor aantallen bussen die blijven rijden;
- exploitatieresultaat: het saldo van reizigersopbrengsten en exploitatiekosten;
- benodigde investering;
- en kwaliteit.

Belangrijke onderzoeken die hiervoor in gang zijn gezet zijn de volgende:

*1. Vervoerwaarde busmodel*

De berekening van de vervoerwaarde geschiedt met hetzelfde verkeer- en vervoersmodel als het trammodel. De berekeningen worden uitgevoerd voor de situatie 2020 en geven uitkomsten in reizigersaantallen en reizigerskilometers in verschillende vervoersvormen en op verschillende lijnen. Het aantal reizigerskilometers is een maat voor reizigersopbrengsten. Net als bij het trammodel wordt de vervoerwaardeberekening van het busmodel uitgevoerd door het adviesbureau Goudappel Coffeng.

*2. Exploitatiekosten busmodel*

De berekening van de verwachte exploitatiekosten vindt plaats door het OV-bureau. Hierbij wordt, evenals bij het trammodel, als uitgangspunt gehanteerd dat de generieke groei van het openbaar vervoer (buiten de tramlijnen en buslijnen die met de tram te maken hebben) kan worden opgevangen met de bestaande vervoercapaciteit, danwel dat eventueel benodigde extra vervoercapaciteit gefinancierd kan worden uit de extra opbrengsten op dat deel van het openbaar vervoer. De vergelijkbaarheid van exploitatiekosten blijft daarmee transparant en beperkt tot de tramlijnen danwel de buslijnen die rechtstreeks met de toevoegingen van het tram respectievelijk het busmodel te maken hebben.

*3. Investerings in businfrastructuur*

Om een busmodel goed te kunnen laten functioneren zijn investeringen in businfrastructuur nodig. Goede en snelle OV-routes over al dan niet eigen infrastructuur, waar de doorstroming geborgd is betekent ten opzichte van het huidige lijnennet in de stad een kwaliteitssprong. De infrastructurele maatregelen die nodig zijn voor het busmodel zijn gezamenlijk met provincie en gemeente en projectbureau Regiotram bepaald. Vervolgens is aan Arcadis de opdracht verleend om een inschatting van de benodigde investeringen in de infrastructuur te maken.

*4. Kwalitatieve analyse*

Er wordt een kwalitatieve analyse gemaakt van de gevolgen die het busmodel heeft voor de leefbaarheid, bereikbaarheid en kwaliteit van de stad en het openbaar vervoer. Deze worden vergeleken met de resultaten van het trammodel. Tevens wordt daarbij gekeken naar de toekomstvastheid van het model.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen :

, voorzitter.

, secretaris.

#### *Aanpassingen t.o.v. referentie 2020:*

- lijn 3 wordt verlengd naar knooppunt op Borgerweg
- lijn 5 wordt verlegd naar HS - Westersingel - Wilhelminkade en verder op huidige route.
- lijn 11 wordt verlaagd in frequentie naar 4 maal per uur, behalve deel tussen Groningen Noord en Zernike. Dit traject wordt verhoogd in frequentie naar 8 maal per uur.
- lijnen 33 en 88 rijden een klein stukje om via het nieuwe station Hoogkerk

#### *Lijnen die (deels) komen te vervallen:*

- huidige lijn 15; 306, 314, 315, 316, 325, 514, 682, 335, voornamelijk als gevolg van de vervanging door de spoorlijn Heerenveen-Groningen

#### *Nieuwe lijnen*

- Lijn 11 inkorten tot traject (Zuidhorn)-Reitdiep-Zernike-Station noord – Kwinkeplein.
- Dus deel Grote-Markt-CS vervalt om vervoersstroom CS – Zernike NIET via centrum te leiden. Capaciteit / frequentie Grote Markt – Zernike 6x per uur spits en dagdal
- Nieuwe lijn 15 via busbaan naar Laan 1940 – 1945 – Friesestraatweg – Plataanlaan – Zernike
- 22. P+ R Haren krijgt een cirkelverbinding: P+ R Haren via Julianaweg – Emmaviaduct – HS – GM – Kreupelstraat – W.A. Scholtenstraat – Oostersingel – Hanzeplein – Petrus Campersingel –Europaweg – Boumaboulevard – Verlengde Lodewijkstraat – Weg der Verenigde Naties – Julianaweg – P+ R Haren en v.v.
- 25. Van Transferium Hoogkerk loopt er een directe lijn via de busbaan Peizerweg – HS – Zuiderdiep – Damsterdiep – Europaweg – Sontweg – Driebondsweg – Knooppunt Borgweg
- 24.Kardinge – Oosterhamrikbaan – Bloemsingel – W.A. Scholtenstraat – Kreupelstraat – GM – Zuiderdiep – HS
- Tangentlijnen
  - lijn 26: P+R Haren/A28 krijgt een verbinding met het Transferium Hoogkerk via de Laan Corpus den Hoorn
  - lijn 27: Vanaf Transferium Hoogkerk loopt er een directe lijn via het station Hoogkerk en de Professor Uilkensweg weer naar het Zernike.
  - lijn 28: Directe verbinding tussen Zernike en Kardinge (via Plataanlan en Noordzeeweg)
  - lijn 29: Directe verbinding van Kardinge naar Europapark via de Ring (Beneluxweg) en Europaweg)

- Alle nieuwe lijnen over de ring krijgen ook haltes bij belangrijke bestemmingslocaties

*Frequenties:*

15. (nieuw). 6 x pu

22. 6 x pu

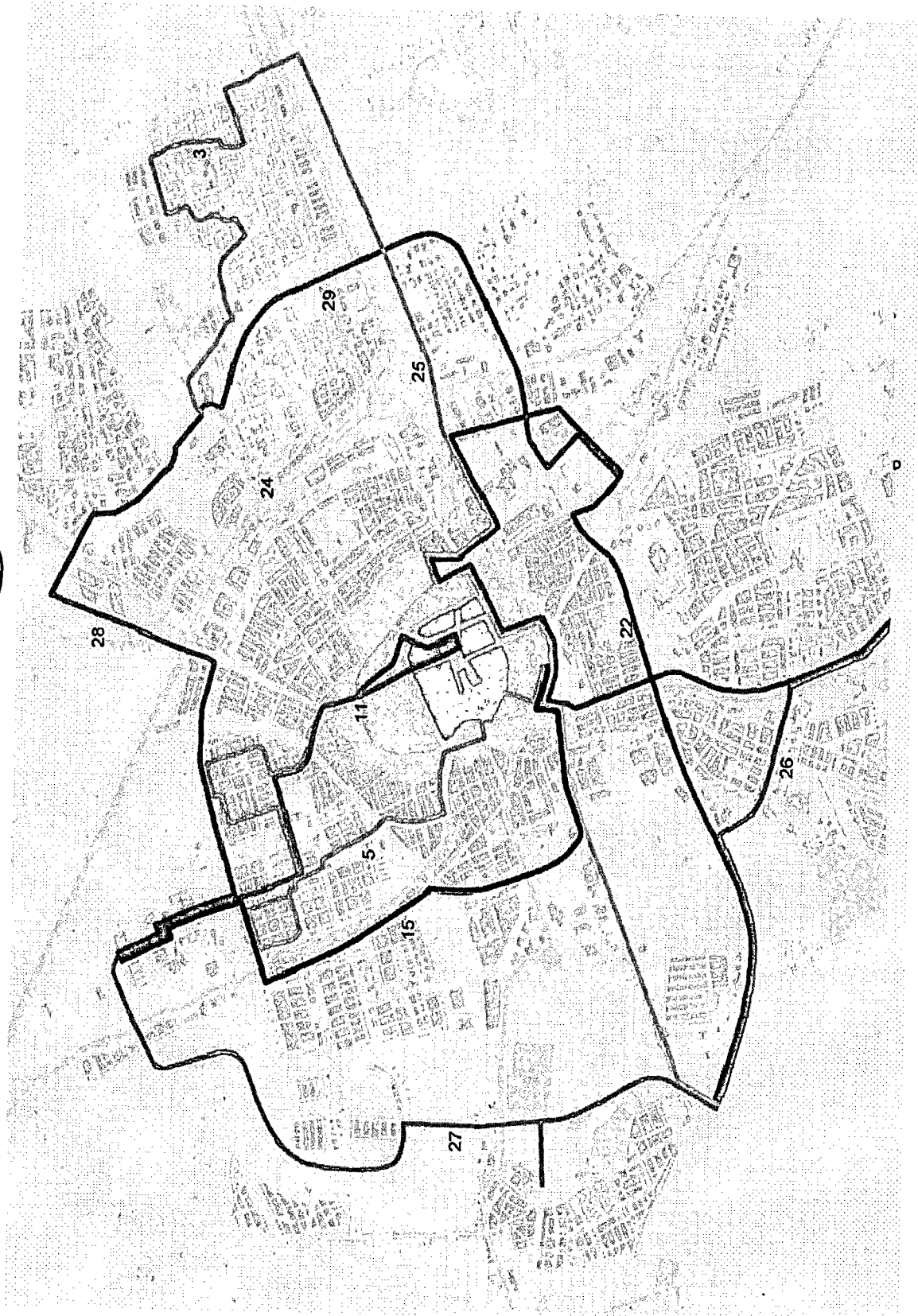
24. 6 x pu

25. 6 x pu

Tangentijnen. 6 x pu tussen 6 uur en 20 uur op werkdagen en 4 x pu in de dal



Op de bijgevoegde kaart zijn de toevoeging en aanpassingen van het buslijnenet als gevolg van het busmodel weergegeven.



### Voorbeeld van een omloop van een tram

Tabel 1.

Trams	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3
A	0	7.5	15	22.5	30		45	52.5	60	67.5	75		90	97.5	105
B	22.4	29.9	37.4	44.9	52.4		67.4	74.9	82.4	89.9	97.4		112.4	119.9	127.4
B	22.4	29.9	37.4	44.9	52.4		67.4	74.9	82.4	89.9	97.4		112.4	119.9	127.4
A	44.8	52.3	59.8	67.3	74.8		89.8	97.3	104.8	112.3	119.8		134.8	142.3	149.8

In rijtijd A – B en B – A is ook buffer en keertijd meegenomen.

Tijden zijn in minuten aangegeven van start in A op 0 minuten tot start op A in 105 minuten daarna (1 uur en 45 minuten later). In bovenstaande tabel is uitgegaan van een frequentie van 8 maal per uur. De kleurrijes geven aan wanneer dezelfde tram weer inzetbaar is voor een volgend omloopronde. Bijvoorbeeld de groene tram vertrekt op minuut 0 van het hoofdstation, komt om minuut 44.8 daar weer aan om vervolgens om minuut 45 weer verder te gaan. In totaal zijn 6 kleuren gebruikt. Dit betekent dat er 6 trams dienen te worden ingezet om een dienstregeling met een frequentie van 8 trams per uur per richting te kunnen uitvoeren. Indien de rijtijd ten opzichte van tabel 1 toeneemt met bijvoorbeeld 12 seconden → het 0.2 minuut dan kunt u in tabel 2 zien dat dit tot gevolg heeft dat het aantal kleurrijes en daarmee het aantal trams met één toeneemt om dezelfde frequentie van 8 maal per uur te kunnen hanteren.

Tabel 2.

Trams	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	1
A	0	7.5	15	22.5	30			52.5	60	67.5	75	82.5			105
B	22.6	30.1	37.6	45.1	52.6			75.1	82.6	90.1	97.6	105.1			127.6
B	22.6	30.1	37.6	45.1	52.6			75.1	82.6	90.1	97.6	105.1			127.6
A	45.2	52.7	60.2	67.7	75.2			97.7	105.2	112.7	120.2	127.7			150.2