

Plan Beter OV in Stad en Ommeland

Betreffende:
Reactie op de brief van GS, d.d. 13 september 2011

Uw kenmerk:
2011-40.499/37/A.7, VV

Behandeld door:
A.J.W. Kamminga, LL.M. M.Sc.
Tel: 06 13 765 865
arthur@burgerinitiatiefgroningen.nl

Groningen, 19 september 2011

Geachte leden van Provinciale Staten,

Via deze brief wil ik reageren op de brief van het college van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten, d.d. 13 september 2011 (kenmerk: 2011-40.499/37/A.7, VV). Ik kan mij niet vinden in de inhoud van deze brief, die naar mijn oordeel grotendeels onjuist en suggestief is. Het voelt voor mij als een plicht om hierop te reageren.

Algemeen

Allereerst wil ik wél mijn waardering uitspreken voor de uitgebreidheid van de reactie. Het is jammer dat de reactie pas een half jaar na de toezegging van de gedeputeerde is verstuurd. Ik vraag mij af of politieke overwegingen een rol hebben gespeeld bij deze timing.

Daarnaast valt mij op dat de ambtena(a)r(en) belast met de beantwoording kennelijk met vragen zaten over enkele elementen in Plan B die *voor hen* niet duidelijk waren, maar dat zij mij op geen enkel moment hebben benaderd om een toelichting te geven. In plaats daarvan hebben zij zelf een (zonder uitzondering negatieve) interpretatie bedacht en leveren zij vervolgens *op die eigen interpretatie* een hoop kritiek. Dit komt op mij over als een merkwaardige manier van werken. Daarbij wordt bovendien de vraag opgeroepen in hoeverre de ambtenaren überhaupt geïnteresseerd waren in een toelichting over de inhoud van Plan B, of slechts tot doel hadden om een zo negatief mogelijk beeld te kunnen schetsen over Plan B. Er is *op z'n minst* sprake van de *schijn van* vooringenomenheid. De brief in naam van GS lijkt derhalve eerder bedoeld als verdediging van de keuze voor de "Regiotram" en als afweergeschut tegen inkomende alternatieven, dan dat er daadwerkelijk de intentie is om serieus naar alternatieven te kijken.

De brief van GS heeft een lengte van 19 pagina's en is daardoor te lang om op elk individueel punt te bespreken. Bovendien bevat de brief veel herhalingen en creatieve interpretaties van elementen uit Plan B, zonder welke de brief nog slechts half zo lang zou zijn. Daarom kies ik ervoor om de belangrijkste kritiekpunten eruit te lichten en met u te delen. Om het "scannen" van de brief te vergemakkelijken werk ik met tussenkopjes en onderstrepingen van de belangrijkste argumenten.

Nieuwe stations in Plan B

Het eerste onderwerp waarover in de brief namens GS twijfels worden opgeroepen zijn de nieuwe stations. De ambtenaren schrijven het volgende:

"Uit de financiële onderbouwing wordt echter voor ons niet duidelijk dat alle door u genoemde nieuwe stations onderdeel uitmaken van Plan B. In de beschrijving worden

wel de voordelen van deze stations genoemd, maar vervolgens worden op pagina 5 al deze stations als 'optioneel' aangeduid op station Friesestraatweg na. Bij de investeringskosten op pagina 8 worden vervolgens alle tussengelegen stations inclusief station Friesestraatweg niet als kostenpost in het basisplan van Plan B meegenomen, maar als opties geraamd. Het enige station dat wel onderdeel uitmaakt van het basisplan, ook in de kostenraming, is station Zernike."

Dit is één van de voorbeelden waarbij de behandelende ambtenaar kennelijk het rapport niet begreep, maar in plaats van een toelichting te vragen, een eigen interpretatie geeft. Waar de ambtenaar aan voorbij gaat is dat Plan B *modulair* is opgebouwd. Er is onderscheid gemaakt tussen deelprojecten die *essentieel* zijn (en derhalve opgenomen als "basis"), en deelprojecten die eventueel in tijden van financiële tegenspoed kunnen worden uitgesteld of geschrapt (en derhalve als "optioneel" opgenomen). Deze deelprojecten maken echter wél deel uit van Plan B, en in de kosten van al deze deelprojecten zijn gewoon in de tabellen opgenomen. Het mag evident zijn dat station Zernike in Plan B essentieel is. De andere haltes zijn, hoewel onderdeel van Plan B, niet-essentieel.

Door op deze manier al vanaf de start in Plan B onderscheid te maken, biedt Plan B grote flexibiliteit bij *onvoorziene* financiële tegenspoed. Er zijn immers genoeg mogelijkheden om Plan B te versoberen, zonder de essentie van het plan aan te tasten. Alle kosten, zowel van de essentiële ("basis") als niet-essentiële ("optioneel") onderdelen van Plan B zijn in de kostenraming opgenomen. Daardoor kan de politiek desgewenst zélf afwegingen en keuzes maken binnen Plan B, waar ze bij de Regiotram alleen "ja" of "nee" tegen het geheel kunnen zeggen.

Regionale treinverbinding Groningen Zernike – Assen Zuid v.v.

In de brief namens GS wordt een aantal keer verwezen naar het *Plan B*-onderdeel inhoudende de komst van een rechtstreekse *Plan B RegioRail* Assen Zuid – Groningen Zernike v.v., die onderweg ook stopt op de nieuwe stations Tynaarlo, Glimmen-De Punt, Groningen Hoendiep, -Friesestraatweg, -Oranjebuurt en –Selwerd. Deze treinverbinding moet onderdeel gaan uitmaken van de concessie voor de Noordelijke Nevenlijnen, net als de naar Groningen Zernike te verlengen treinverbinding Veendam – Groningen v.v.. Door deze treinverbindingen profiteert niet alleen de Stad (zoals in de huidige Regiotram-plannen) maar profiteert de hele regio van het geld dat in het OV wordt geïnvesteerd.

In de brief wordt gewezen op het feit dat de spoorlijn Groningen – Assen onder het Rijk valt en tot 2015 in een concessie valt die aan de NS is vergeven. Vervolgens wordt impliciet de suggestie gewekt dat het daarom twijfelachtig is of dit onderdeel haalbaar is. Dat is een opvallende suggestie, aangezien in Raamwerk RegioRail eveneens een regionale treinverbinding naar Assen-Zuid is gepland. Bovendien loopt deze concessie zoals gezegd in 2015 ten einde, en past het perfect in het Rijksbeleid om de verantwoordelijkheid voor een additionele stoptrein tussen Groningen en Assen-Zuid aan de regio te geven. De bestaande NS-treinen blijven gewoon onder het kernnet vallen. Een vergelijkbare situatie zien we in Twente, waar de Provincie Overijssel vanaf 2014 de verantwoordelijkheid over de stoptrein Zwolle – Enschede v.v. overneemt van het Rijk¹, terwijl de InterCity's en stoptreinen richting

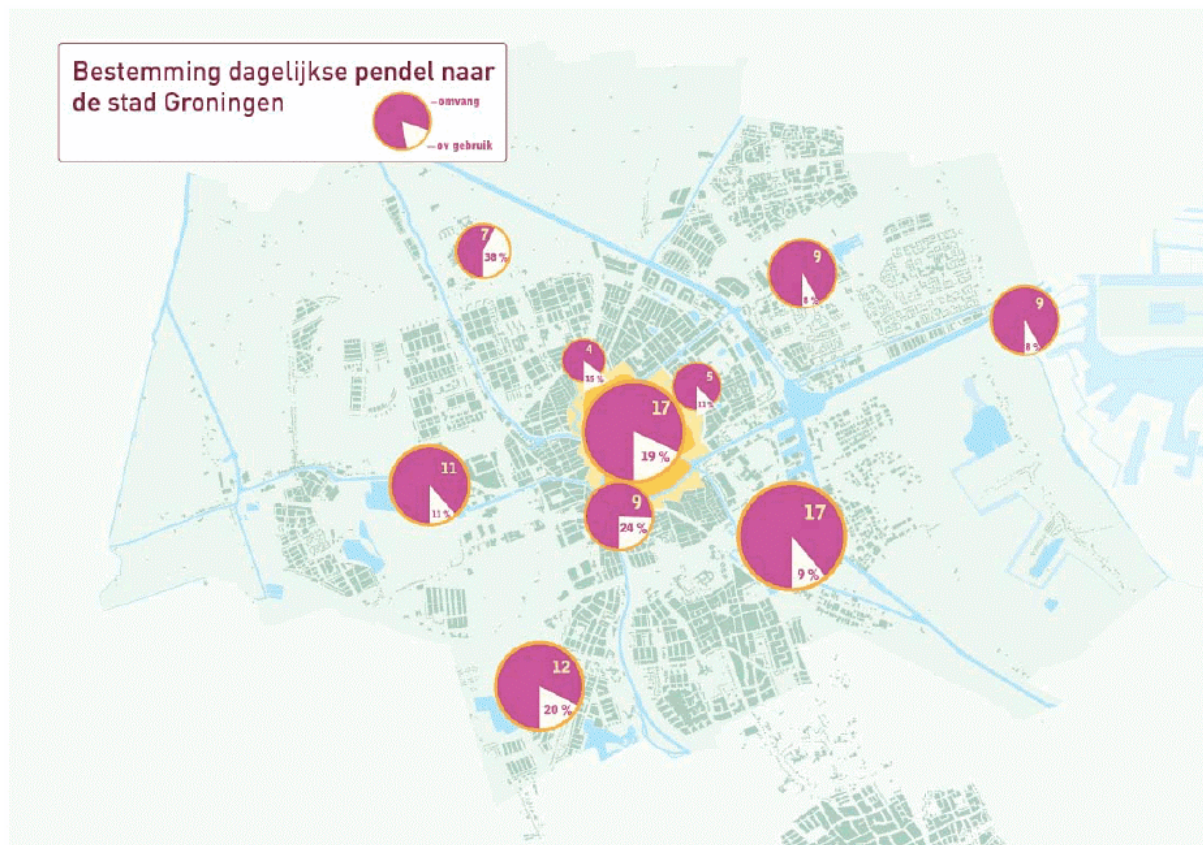
¹ Zie o.a. <http://www.overijssel.nl/thema's/bereikbaar/openbaar-vervoer/trein/>

Deventer tot het kernnet blijven behoren. De rechtstreekse Plan B RegioRail-trein tussen Zernike en Assen-Zuid is precies een zelfde situatie, en is dus realistisch.

Vervolgens wordt nog een andere opmerking gemaakt over de in Plan B gemaakte keuze om Assen (en Hoogezand, Veendam) snel en zonder overstap te verbinden met het Zernike:

“Daarbij willen wij graag nogmaals aangeven dat het grootste deel van de mensen uit de regio, ook uit Assen, een andere eindbestemming heeft in de stad Groningen dan Zernike. De dagelijkse pendel naar Zernike is 7% van de totale pendel. De overige 93% heeft een andere eindbestemming in de stad Groningen, waarbij de eindbestemmingen in de binnenstad (Grote Markt en UMCG) de belangrijkste zijn. Zie hiervoor bijlage 1.”

In bijlage 1 is een bijna onleesbaar kaartje uit Raamwerk Regiorail opgenomen. Indien we een leesbare versie erbij halen, is te zien dat het kaartje eigenlijk de keuze voor het Zernike ondersteunt:



Figuur 8: de bestemming van de dagelijkse pendel in de stad Groningen

Uit het figuur blijkt dat inderdaad 7 procent van de dagelijkse pendel het Zernike als eindbestemming heeft, maar dat daarvan wel maar liefst 38 procent (!) per OV komt. Ook valt op dat het UMCG slechts voor 5 procent van de dagelijkse pendel de eindbestemming is, waarbij het OV-aandeel slechts een schamele 11 procent bedraagt. Het OV-aandeel voor Karding is nóg lager: 8 procent. Het figuur bevestigt dus juist de keuzes die in Plan B worden gemaakt: het enorme OV-aandeel naar het Zernike rechtvaardigt een trein terwijl het minieme OV-aandeel naar UMCG en Karding zeker géén tram rechtvaardigt, laat staan een zware “Regiotram”.

Voorts wordt er ook op gewezen dat zowel de *Plan B RegioRail Groningen Zernike – Assen Zuid v.v.* als de *Plan B RegioRail Groningen Zernike – Veendam v.v.* allebei óók het Europapark aandoen (17% van pendel, 9% OV), terwijl dit voor de Regiotram pas in de “tweede fase na 2020” op het programma staat. Die tweede fase is hoogst onzeker: gemengde inzet van lightrail en heavy rail is technisch en juridisch niet onomstreden², de financiering is er niet, en twee van de vier collegepartijen in GS zijn er tégen. Dit onderstreept dat de tweede fase van de Regiotram vooral hypothetisch is, en bedoeld als politiek-bestuurlijke truc om voor de provincie bedoelde middelen te kunnen gebruiken voor de eerste fase van de Regiotram, die louter één gemeente in de provincie ten goede komt.

Traject Groningen-Groningen Noord

Onder het kopje “uitgangspunt” wordt o.a. het traject Groningen-Groningen Noord besproken: het uitgangspunt dat reizigers naar het Zernike beter om de binnenstad heen kunnen reizen wordt gedeeld, hetgeen ik toejuich. Vervolgens stelt men “*met de doorkoppeling kan dit gerealiseerd worden zonder dat de dure verdubbeling van het spoor tussen het Hoofdstation en Groningen Noord nodig is*”. Dat is echter maar de helft (of nog minder) van het verhaal. Men zegt niet dat er in de Regiotram-plannen geen enkele capaciteitstoename tussen Groningen en Groningen Noord is voorzien. Reizigers naar het Zernike moeten dus met de trein, maar daarbij moeten ze in de bestaande treinen richting Delfzijl en Roodeschool worden bijgepropt. Voor extra treinen is immers een spoorverdubbeling nodig. Bovendien moeten treinreizigers naar het Zernike bij de Regiotram altijd op station Noord overstappen, om daarna de laatste twee kilometer per tram af te leggen. In Plan B kunnen zij gewoon in de trein blijven zitten, die hen in luttele minuten comfortabel en *zonder overstap* naar het Zernike brengt.

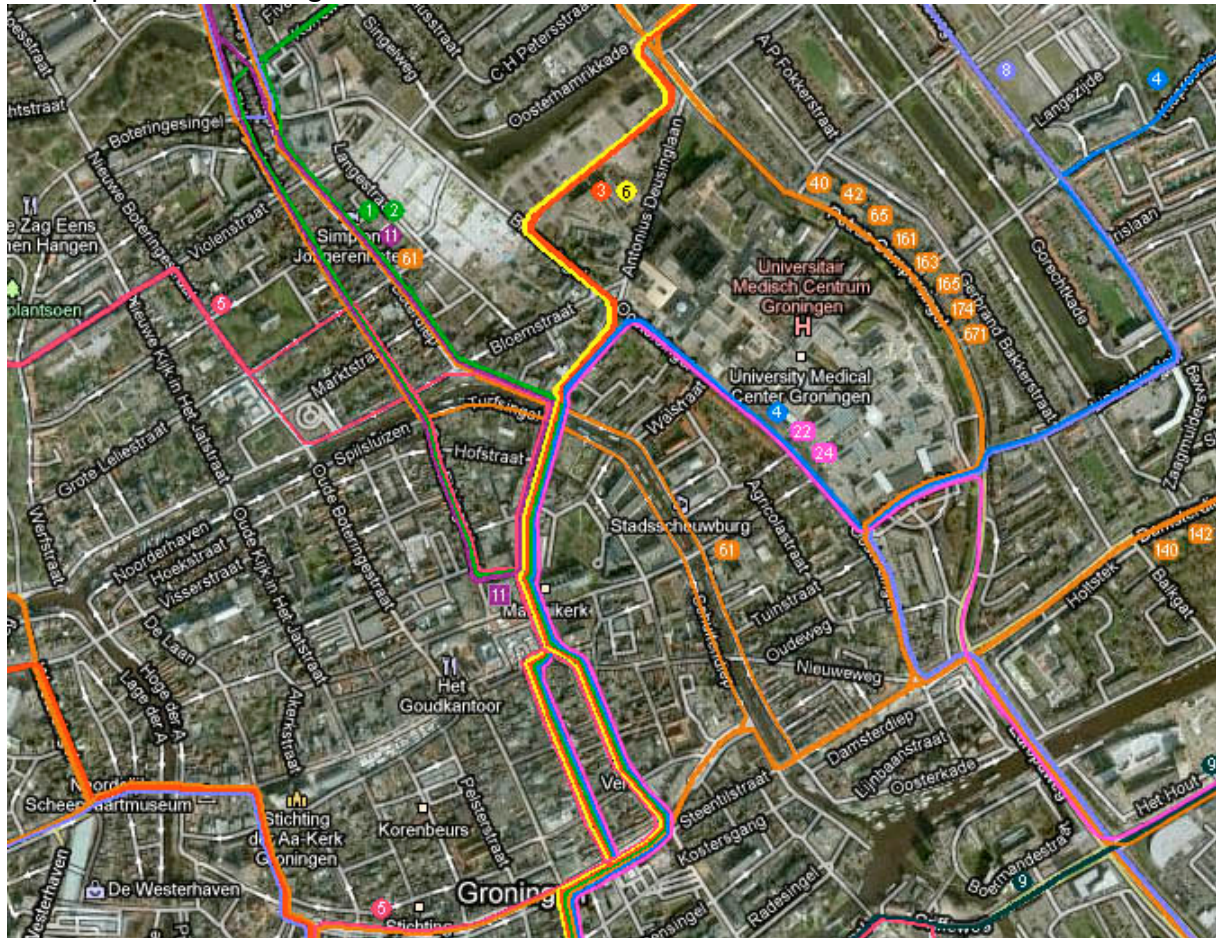
Nog een ander element dat in de brief niet genoemd wordt, is dat de spoorverdubbeling in Plan B óók ten goede komt aan de bestaande treinen tussen Groningen en Delfzijl/Roodeschool. Doordat het hele traject Groningen-Sauwerd dan dubbelsporig is, wordt een belangrijke vertragingsgevoelige bottleneck weggenomen. In de Regiotram-plannen gaan zij er alleen maar op achteruit, doordat reizigers naar Zernike dan dezelfde trein moeten nemen zonder dat daar capaciteitsuitbreiding tegenover staat. Weer een ander element dat niet wordt genoemd is dat de spoorverdubbeling in Plan B ook betekent dat in beginsel alle gelijkvloerse overwegen op dit traject worden vervangen door tunnels of viaducten. Een aantal drukke overwegen, zoals de Friesestraatweg, Hoendiep, Peizerweg en Paterswoldseweg zijn bovendien gelegen in drukke schoolroutes. Het *voorkomen van (dodelijke) ongevallen* is moeilijk in geld uit te drukken, hetgeen in Plan B daarom ook niet gedaan is. Desalniettemin is dit dus wel een “maatschappelijke opbrengst” van Plan B, waar in de Regiotram-plannen in z’n geheel geen geld voor is. Het is dus niet alleen een “dure spoorverdubbeling”, maar vooral een investering: niet alleen in OV, maar ook in verkeersveiligheid. Overigens zal die verkeersveiligheid met de komst van een tram in het drukke Groningse straatbeeld vermoedelijk substantieel verslechteren.

Buslijnen

Op pagina 3 wordt opgemerkt dat het niet-schrappen van buslijnen 40, 42, 61, 161, 163, 65 en 165 en frequentieverhoging op buslijn 3 en 6 een verslechtering van de bereikbaarheid van de binnenstad en verhoging van de druk opleveren. Allereerst is het moeilijk om de

² Denk daarbij oa aan EU-richtlijnen voor botsbestendigheid en andere minimumeisen aan spoorwegmaterieel.

ambtenaren te volgen in hun redenering dat het *niet-wegbezuinigen* van 7 buslijnen er voor zorgt dat binnenstad *slechter* bereikbaar wordt. Bij de frequentieverhoging van bus 3 en 6 zouden zij een punt kunnen hebben, ware het niet dat het inkorten van lijn 11 tot het Kwinkenplein deze verhoging meer dan compenseert. Bovendien worden in Plan B de bussen beter gespreid over de binnenstad: lijn 3 en 6 blijven via de Grote Markt rijden, lijn 61 gaat via de Schouwborg/Diepenring rijden, en lijn 40, 42, 161, 163, 65 en 165 gaan weer via het UMCG en Damsterdiep rijden, zoals ze ook deden voordat het Damsterdiep werd afgesloten voor de bouw van een parkeergarage. Op die manier kunnen reizigers vanaf bv Kardingie kiezen of ze via de Grote Markt of UMCG-Hoofdingang willen reizen, en wordt de druk op de binnenstad goed verdeeld.



Op pagina 4 wordt nog gesteld dat één tram goedkoper is dan twee á drie bussen. Of om het omgekeerd te zeggen, één tram is dus duurder dan één á twee bussen. Een groot deel van de week zijn er echter veel minder reizigers dan er in één bus passen, ook op de te vertrammen buslijnen. Een week heeft 168 uur, en uitgaande van een nachtelijke onderbreking van 6 uur, blijven er 126 uur over waarop er openbaar vervoer wordt aangeboden. Als de ochtendspits 2,5 uur duurt (7h-9h30) en de brede avondspits 3,5 uur duurt (15h-18h30), dan is de doordeweekse spits 30 uur per week, tegenover 96 niet-spitsuren. Dit eenvoudige rekensommetje laat zien dat het overgrote deel van de week buiten de spits ligt; op deze uren zal een busexploitatie veel goedkoper zijn. En dan hebben we het nog puur over de exploitatie, zonder het onderhoud van de traminfrastructuur. Voor een eerlijke vergelijking met de bus zouden bovendien ook de aanlegkosten van de traminfrastructuur moeten worden verdisconteerd; immers, bij het huidige busnetwerk heb je deze kosten niet maar ze moeten wél door de belastingbetaler betaald worden.

Daar komt bovendien nog bij dat de tramlijn naar Zernike voornamelijk een studentenlijn is. In de weekenden en de gehele zomerperiode kan men op het Zernike een kanon afschieten zonder iemand te raken. Zelfs bij een minimale frequentie van 2x per uur rijden bussen dan nog leeg rond. Een tram zal dan óók leeg rondrijden, hetgeen echter meer geld kost. De *Plan B RegioRail* naar Zernike is ook de ontsluiting voor andere gebieden en kan makkelijker met korter (en dus goedkoper) materieel rijden, iets wat de tram niet kan.

Autonome groei reizigersopbrengsten onterecht toegeschreven aan tram

Op pagina 5 wordt verwezen naar hetgeen ik ook mondeling in Provinciale Staten heb benadrukt, namelijk dat in de exploitatieraming van de Regiotram ten onrechte de autonome groei op de te vertrammen buslijnen is geboekt als "extra inkomsten veroorzaakt door de tram", en dat het Projectbureau dáárdoor vervolgens onterecht denkt dat een tram in exploitatie goedkoper is dan doorgaan met bussen. In de brief van GS staat daarover:

"In de exploitatieraming wordt echter niet gezegd dat deze reizigersopbrengsten door de invoering van de tram komen. Zoals u terecht aangeeft, zijn dit opbrengsten door autonome groei en worden deze dus sowieso gerealiseerd. Ook bij behoud van de huidige buslijnen zou deze groei er geweest zijn."

Men erkent dus dat opbrengsten door autonome groei niet mogen worden toegeschreven aan de tram, maar ontkent dat men dat doet. Omdat de ambtenaren er kennelijk nog steeds overheen lezen, geef ik hieronder het betreffende deel van de exploitatieraming (p.10):

Bij de berekening van deze meeropbrengsten is rekening gehouden met de natuurlijke groei van het aantal reizigers met de buslijnen. Deze natuurlijke groei mag, bij de buslijnen die niet vervangen worden door tramlijnen, niet meegerekend worden. Die buslijnen zouden in het geval dat de tram er niet zou komen ook een natuurlijke groei hebben. Er wordt bij deze bestaande buslijnen dus alleen gekeken naar of er door de invoering van de tramlijnen meer of minder inkomsten binnen komen. Voor de buslijnen die worden vervangen door een tramlijn mag de natuurlijke groei wel worden meegerekend, aangezien die natuurlijke groei nu naar de tram toegaat in plaats van naar de bus.

De totale reizigersgroei levert € 6.421.330,- aan extra opbrengsten. Daarvan bedraagt de natuurlijke groei van de buslijnen die niet worden vervangen door de tramlijnen € 1.425.430,-. In totaal bedraagt de groei als gevolg van de invoering van de tramlijnen derhalve € 4.995.900,-.

De fout die men maakt is dat natuurlijke groei sowieso niet mag worden meegerekend als men de groei als gevolg van de invoering van de tram wil uitrekenen; of de betreffende lijn wordt vervangen door een tram is daarvoor niet relevant. Immers, ook op de lijnen waar de bus vervangen wordt door een tram zou er natuurlijke groei zijn geweest. De hele rekensom wordt nou juist gemaakt om te bepalen hoe groot de groei (en dus meeropbrengsten) is die door de tram veroorzaakt wordt, dus zonder natuurlijke groei, want die is er immers ook zonder tram. Nóg duidelijker kan ik het niet uitleggen.

Dit rekenfoutje heeft verstrekkende gevolgen, omdat vervolgens met deze onjuiste getallen verder wordt gerekend. Uiteindelijk komt men zelfs tot de absurde conclusie dat een tram in exploitatie goedkoper zou zijn dan géén tram aanleggen. Dit is niet waar. De tram is juist een heel stuk duurder in exploitatie dan de bus, hetgeen overigens ook geen verrassing zou mogen zijn. De magische krachten die aan de tram worden toegedicht zijn dus niet juist. Ik vraag mij ten zeerste af of de politiek partijen die nu nog op papier vóór de tram zijn, dat nog steeds zouden zijn wanneer zij zich zouden realiseren dat de bewering (dat een tram goedkoper in exploitatie zou zijn) berust om een rekenfout.

Overstappende busreizigers

Op pagina 5-6 worden een aantal opmerkingen gemaakt over het afbuigen van buslijnen in Noord-Drenthe naar de nieuwe treinstations. Daarbij moet worden opgemerkt dat in Plan B slechts *een deel* van de buslijnen naar deze treinstations wordt afgebogen, en dat de andere bussen gewoon naar de stad Groningen blijven doorrijden. In principe is in Plan B het uitgangspunt gehanteerd dat de reiziger niet gedwongen mag worden over te stappen. Dit resulteert er in dat vooral buslijnen worden afgebogen die op trajecten rijden waar een rechtstreeks alternatief voorhanden is. Zo gaat in Plan B lijn 50 uit Assen via Vries naar het nieuwe station Tynaarlo rijden, terwijl lijn 51 gewoon via de “oude route” van Assen via Vries, De Punt, Glimmen en Haren naar Groningen blijft rijden. Idem voor lijn 58 uit Zuidlaren en Annen, terwijl de Qliner uit dezelfde plaatsen gewoon rechtstreeks naar Groningen blijft rijden. Op die manier kan de reiziger kiezen: of een snellere verbinding mét overstap, of de rechtstreekse bus die er nu ook is.

Overigens moet ook opgemerkt worden dat bestaande reizigers in Plan B niet worden meegeteld als “nieuwe reizigers”.

Investeringskosten

Onder het kopje “investeringskosten” wordt nog weer een keer ten onrechte de suggestie gewekt dat als “optioneel” gekwalificeerde onderdelen van Plan B niet zouden zijn meegenomen. Zoals al in het begin van deze brief is gezegd is dat niet juist: er is een onderscheid gemaakt tussen essentiële (“basis”) en niet-essentiële (“optioneel”) onderdelen van Plan B, waarbij van beide de kosten zijn weergegeven. Er is dus geen enkele onduidelijkheid over de kosten. Het feit dat in brief hier bij herhaling op wordt teruggekomen onderstreept het suggestieve karakter. Ten aanzien van de tunnel in de Peizerweg maakt de ambtenaar het helemaal bont:

“Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de tunnel bij de Peizerweg, terwijl deze tunnel bij een frequentieverhoging noodzakelijk is in verband met de overwegveiligheid en dus niet slechts als optioneel kan worden meegenomen. Hierdoor wordt volgens ons een verkeerd beeld geschetst van de mogelijkheden van Plan B en de daarbij behorende investeringskosten.”

Met deze uitspraak laten de ambtenaren zien dat zij niet goed op de hoogte zijn van het beleid ten aanzien van overwegveiligheid. De suggestie dat bij frequentieverhoging een tunnel noodzakelijk is, is simpelweg onwaar. Zie bijvoorbeeld de overweg Helperzoom/Van Lodewijkstraat, waar zowel een frequentieverhoging richting Hoogezand (reactivering Veendam) als Assen (vanaf 2012 naar 4 treinen per uur) hebben plaatsgevonden. Het rijksbeleid is dat de overwegveiligheid *niet mag verslechteren*: daarbij zijn compensaties toegestaan. Frequentieverhoging op één overweg kan bijvoorbeeld gecompenseerd worden door een andere overweg te sluiten, of een onbeveiligde overweg te beveiligen.

De reden dat in Plan B een tunnel in de Peizerweg als “optioneel” is opgenomen wordt overigens primair omdat ik meen te weten dat in het kader van de spoorlijn Groningen-Heerenveen is (of wordt?) overwogen om de kruising met de Peizerweg in z’n geheel op te heffen en niet te vervangen; verkeer zou dan via een tunnel in de Paterswoldseweg moeten rijden. In Plan B wordt hierbij aangesloten, al wordt een fietstunnel wel als wenselijk gezien.

De laatste zin uit de geciteerde tekst is pertinent onjuist. In tegenstelling tot de Regiotram wordt bij Plan B juist exact voor elk individueel deelelement aangegeven wat de kosten zijn, en of het een essentieel of niet-essentieel onderdeel betreft.

Ontbrekende investeringskosten

Onder het kopje “ontbrekende investeringskosten” worden een aantal kosten genoemd die *volgens de ambtenaren* ontbreken. Als eerste moet worden opgemerkt dat de kosten in Plan B op een andere manier zijn uitgesplitst dan bij de Regiotram gebeurt. Er is voor gekozen om voor elk individueel element in Plan B, dus elke tunnel, elk station, enzovoort, apart de te verwachten kosten op te nemen. Voor de overzichtelijkheid is dat een all-in prijs, dus een prijs waar o.a. de risico- en overhead-opslag zijn inbegrepen. De geluidsmaatregelen behoren in principe onder de “etc” categorie die bij elk traject is opgenomen.

Er wordt ook gesteld dat de kosten van station Zernike te laag zijn ingeschat, omdat een keervoorziening sowieso al 4 miljoen euro kost. Dat is niet juist. Het hangt er maar net vanaf wat voor lay-out van de infrastructuur er wordt gekozen. In de meest simpele vorm is het station slechts een stuk doodlopend enkelspoor, hetgeen beveiligingstechnisch niks kost: het enkelsporig deel is dan gewoon één beveiligingsblok. Een voorbeeld hiervan is de reactivering van Enschede-Gronau (D), waarbij het hele traject tussen Enschede en Gronau één blok is. Dichter bij huis zie we in Harlingen Haven een vergelijkbare situatie, hoewel dat een TPRB-baanvak (ter plaatse bediend relaisblokstelsel) is terwijl de omgeving van Groningen centraal bediend wordt door de verkeersleiding. Om een technisch betoog te voorkomen, volsta ik met de stelling dat op een centraal bediend enkelsporig kopspoor er geen “keervoorziening” nodig is.

Spoorbrug Noord-Willemskanaal

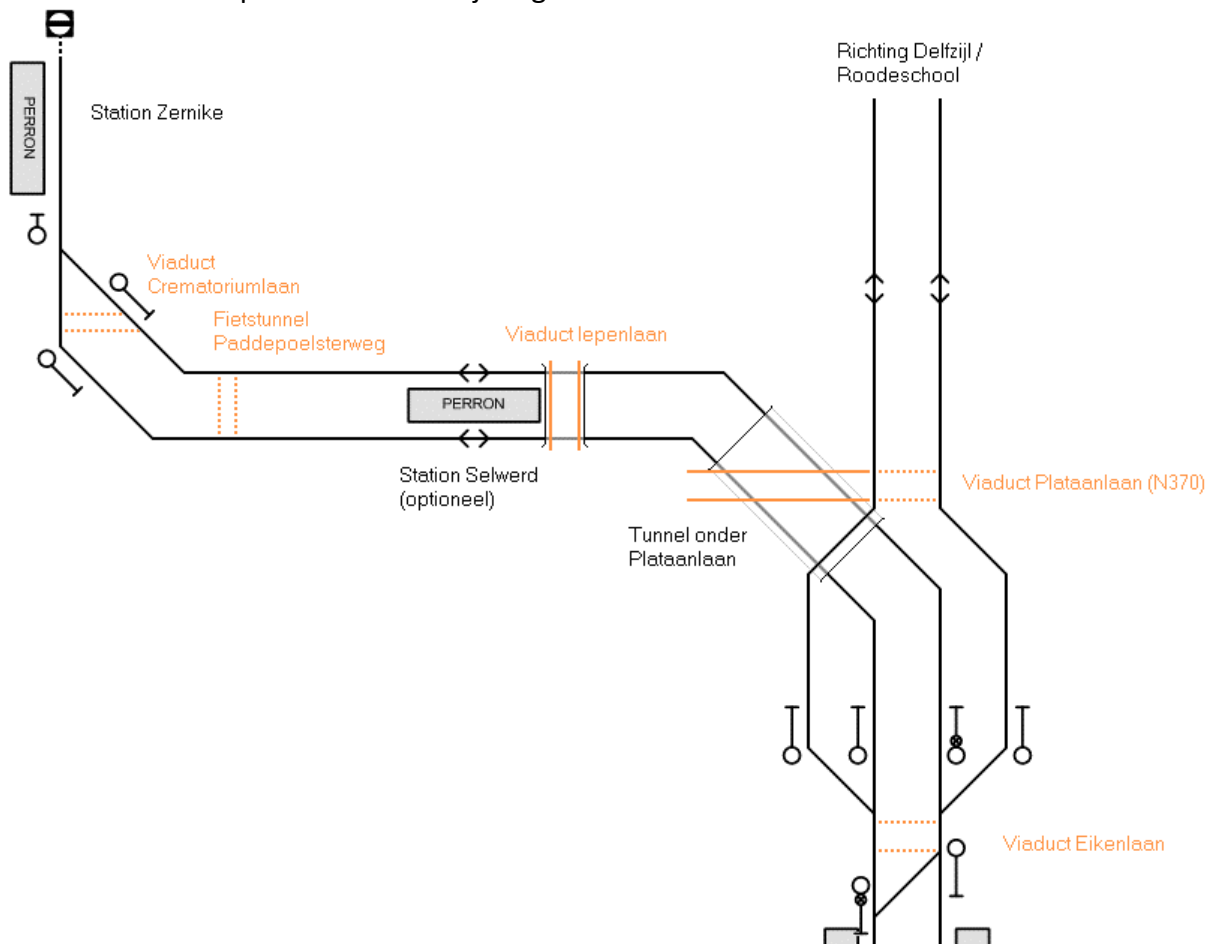
In Plan B is uitgegaan van een viersporig traject Hoofdstation-Peizerweg, inclusief tweede brug over het Noord-Willemskanaal. Voor alléén Plan B is dit niet nodig, en zou het traject tussen het Hoofdstation en de Paterswoldseweg prima zo kunnen blijven als het nu is. In Plan B wordt echter ook gekeken naar andere projecten, zoals de extra sneltrein naar Leeuwarden en de eventuele spoorlijn naar Heerenveen. Geen van deze projecten maakt op zichzelf een tweede spoorbrug noodzakelijk, maar door cumulatie wordt dit in Plan B toch als wenselijk beschouwd. De kosten zijn daarbij gelijk verdeeld over de projecten. In geval van budgettaire krapte kan van een tweede brug worden afgezien. Bovendien lijkt de spoorlijn naar Heerenveen vooralsnog financieel niet haalbaar.

Ongelijkvloerse aansluiting

Ten aanzien van de ongelijkvloerse aansluiting van de Plantaanlaan is de beantwoording namens GS erg onduidelijk. Er worden een aantal beren op de weg gezien die er niet zijn. Op de eerste plaats wordt in de verdiepte variant de hoogteligging van de sporen van/naar Sauwerd niet veranderd, en komt in de verhoogde variant één spoor juist iets hoger te liggen. De opmerkingen over dure aanpassingen aan de spoorbrug over het Van Starckenborghkanaal zijn derhalve overbodig: de helling wordt niet steiler.

De kruising met de ringweg kan ofwel verdiept ofwel verhoogd worden uitgevoerd; de Paddepoelsterweg en Crematoriumlaan worden op niveau +0,5 gekruist, hetgeen gelijk is aan de hoogte van het viaduct van de ringweg over de Paddepoelsterweg. De afstand tussen de Iepenlaan en Paddepoelsterweg is bovendien lang genoeg om eventueel van niveau –1

(verdiepte ligging) naar niveau +0,5 te stijgen. De Crematoriumlaan wordt ter hoogte van het viaduct iets verdiept i.v.m. de doorrijhoogte voor het verkeer.



Bovenstaande lay-out voor de aansluiting heeft in Plan B de voorkeur, met name omdat hierbij door de verdiepte ligging de ruimtelijke inpassing makkelijker is en er bovendien een natuurlijke geluidswal ontstaat. Ook is de bouw van de aansluiting zodanig te faseren dat het treinverkeer richting Delfzijl en Roodeschool daar nauwelijks last van zal hebben.

Verbouwing hoofdstation

Voor de doorkoppeling van de regionale treindiensten in *Raamwerk Regiorail* is een kostbare verbouwing (die overigens buiten het trambudget valt) van het hoofdstation nodig, waarbij spoor 2 en 3 worden doorgekoppeld. De ambtenaren geven in de brief aan dat dit dan ook voor Plan B zal gelden. Dat is echter niet zo. Voor Plan B is het voldoende dat spoor 4 t/m 6, die sinds vorig jaar tijdelijk zijn doorsneden om spoor 6 en 7 beter bereikbaar te maken, weer zoals voorheen kunnen worden gebruikt. Er is dan een spooropstelling te maken waarbij doorgaande treinen op spoor 4a, 4b, 6a, 6b, 7a of 7b kunnen worden afgewikkeld, zonder dat zij elkaar en andere treinen teveel in de weg zitten.

Overigens is het voor Raamwerk Regiorail wellicht goedkoper om een nieuw perron bij te bouwen (spoor 8 en 9) dan om spoor 2 en 3 door te verbinden. Voor dat laatste moeten namelijk alle winkeltjes op het perron worden gesloopt en is er weinig ruimte om een fatsoenlijke traverse te laten uitkomen op spoor 2. Een nieuw perron bijbouwen aan de zuidzijde is dan veel goedkoper, ook omdat hiervoor een perronlengte van 200 meter voldoende is. Een doorgekoppeld spoor 2 en 3 zou maar liefst 500 meter lang zijn, zwaar “overkill” voor regionale stoptreinentjes van maximaal 150 meter lengte!

Totale kosten Plan B

De ambtenaren stellen dat de kosten van Plan B volgens hen hoger zullen zijn. Ik bestrijd dat ten zeerste. De ambtenaren komen aan met allerlei extra bedragen voor zaken die hierboven weerlegd zijn, of die gewoon al lang in de prijs waren meegenomen. Ook rekent men 50 miljoen extra voor de aanpassing van het hoofdstation (die overigens ook *niet* in het trambudget zit), terwijl deze aanpassingen voor Plan B niet nodig zijn. Ik handhaaf derhalve de kostenraming die in de *Financiële Onderbouwing Plan B* is gegeven: in de minimale variant 187 miljoen, in de maximale variant 297 miljoen euro.

Haalbaarheid Raamwerk Regiorail

In de brief ontkennen de ambtenaren dat de technische en juridische haalbaarheid van Raamwerk Regiorail zeer twijfelachtig is. Ik constateer dat ambtenaren daar nog steeds te lichtvoetig over denken. Zij verwijzen naar Kassel (een project dat niet vergelijkbaar is omdat deze stamt uit de tijd van vóór de Europese richtlijnen) en RandstadRail, waarbij zij een opmerkelijke uitspraak doen:

“RandstadRail toont bijvoorbeeld ook aan dat het technisch goed haalbaar is om met trams door te rijden op bestaand spoor.”

De waarheid is omgekeerd. Als RandstadRail iets aantoon, dan is het juist dat trams NIET op bestaand spoor kunnen rijden. Inderdaad, RandstadRail rijdt op vroegere spoorlijnen, maar die zijn eerst wel een half jaar gesloten om de volledige bovenbouw te vervangen. Bovendien moest de RandstadRail strikt worden gescheiden van het normale spoorwegnet. Ten noorden van station Den Haag Laan van NOI moest daardoor een complete fly-over worden gebouwd, om maar te voorkomen dat de RandstadRail dezelfde sporen zou gebruiken als de normale NS-treinen. De enige koppeling tussen de RandstadRail en het spoorwegnet is gelegen op het terrein van de werkplaats Leidschendam. Dus nogmaals, als RandstadRail iets laat zien, dan is het dat trams NIET op bestaand spoor mogen rijden.

De ambtenaren doen de Groninger politiek voorkomen alsof er vanuit het Rijkoverheid is bevestigd dat trams op bestaand spoor haalbaar zou zijn:

“Daarnaast heeft ProRail eind vorig jaar op ons verzoek ook schriftelijk bevestigd dat dit niet onmogelijk is.”

Ook dit is een halve waarheid. Op de eerste plaats gaat ProRail überhaupt niet hierover; de bevoegde instantie is de IVW Divisie Rail. Hoe ProRail iets kan bevestigen wat niet haar bevoegdheid is, is mij een raadsel. Op de tweede plaats weet ik uit eerdere correspondentie met het projectbureau dat het Rijk gezegd heeft dat “het niet onmogelijk is wanneer wordt voldaan aan alle eisen”. Dat is geen bevestiging, maar de vraag anders formuleren. Feit is dat er geen enkele zekerheid is dat trams überhaupt op het bestaande spoor mogen rijden. Integendeel, andere projecten in Nederland zoals de RandstadRail en de Hoekse Lijn laten juist zien dat een gemengd bedrijf van light- en heavy-rail onhaalbaar of op z’n minst onwenselijk is. Ik durf daarom te stellen dat de Groninger politiek wordt misleid inzake de haalbaarheid van Raamwerk Regiorail: de ambtenaren doen voorkomen alsof dat allemaal niet zo’n probleem is, terwijl de feiten bij andere projecten in Nederland het tegendeel laten zien. Nog even los van het enorme kostenplaatje dat er aan verbonden is.

Feitelijk is het in Europa wachten op een grote ramp, waarbij een volle tram wordt platgewalst door een zware goederentrein. De politici zullen dan, net als na “Enschede” en “Volendam”, vooraan staan om te vragen hoe zo’n gevaarlijke situatie kon worden toegestaan. Trams op heavy-rail spoor is als fietsen op de vluchtstrook: technisch kan hét, maar het is onverantwoord om toe te staan. Zelfs al draag je een oranje hesje en een helm.

Overige

Er zijn nog veel andere elementen in de brief namens GS waar ik graag op zou willen reageren, maar gezien de omvangrijkheid van deze brief achterwege laat. Dit betekent overigens geenszins dat ik mij in de onbesproken delen van de genoemde brief kan vinden.

Democratisch deficiet

Tot slot wil ik u op een meer fundamenteel probleem wijzen dat zich niet alleen bij de Regiotram voordoet, maar dat bij bijna alle grote project voorkomt: een democratisch deficiet veroorzaakt doordat het ambtelijk apparaat bij dit soort projecten zeer veel macht heeft en de democratische besluitvorming naar hun hand kunnen zetten. Zij hebben onder meer de agendamacht, en kunnen in belangrijke mate bepalen wat wél en niet besproken wordt. Zij kunnen bovendien eenvoudig de politici (inclusief bestuurders) in een bepaalde richting sturen, omdat deze voor hun informatievoorziening zeer afhankelijk zijn van het ambtelijk apparaat. In deze brief zien we goed hoe dat in z’n werk gaat, en hoe ik dat met “Plan B” probeer te doorbreken. De ambtenaren zélf lopen geen enkel risico; zij kunnen niet weggestuurd worden en na verkiezingen blijven zij gewoon op hun positie, terwijl een groot deel van de politici en bestuurders vervangen wordt.

Daarnaast is er ook een probleem met de scheiding van belangen. Diverse provinciale ambtenaren zijn ook werkzaam bij het Projectbureau Regiotram. Het probleem is dat Projectbureau Regiotram ook een eigen belang heeft. Geen Regiotram betekent óók geen projectbureau. Door de zéér nauwe verstrengeling tussen projectbureau Regiotram en de afdeling Verkeer en Vervoer van de Provincie Groningen, is het niet te verwachten dat er ooit enig kritisch geluid over de Regiotram vanuit de provinciale ambtelijke organisatie naar voren zal komen. Vanuit de naamkeuze voor het projectbureau blijkt overigens al dat vanaf het begin al vast stond dat het sowieso een “regiotram” moest worden, ook al was die politieke keuze in 2007 nog helemaal niet gemaakt.

Het is misschien flauw om te stellen dat het Groningse project Regiotram voor een groot deel is ontstaan uit ambtelijk hobbyisme en politici die een “Regiotram” wel hip vinden, maar ik vrees dat daar wel een kern van waarheid in zit. Het vervelende is dat de rekening betaald wordt door de burger. En wanneer het misgaat, zijn de politici die het besluit namen al vertrokken, terwijl het ambtelijk apparaat gewoon blijft zitten waar het zit.

Hoogachtend,

Arthur Kamminga
Burgerinitiatief Groningen