

## VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2010 – Nr. 47.

VRAGEN van de Stadspartij van de heer R.P. Prummel betreffende de toekomstige exploitatie van een mogelijke (regio)tram, RSP middelen en de Oosterhaven variant. (Binnengekomen: 29 juni 2010.)

Geacht College,

De Stadspartij heeft kennisgenomen van de ontwerp begroting van het OV- bureau Groningen Drenthe. Het is een heldere en duidelijke ontwerpbegroting, waarmee de Stadspartij het OV bureau complimenteert.

De realiteit van de inleiding spreekt de Stadspartij aan: “In financiële zin zijn we er vanuit gegaan, dat er in 2011 nog geen duidelijkheid is over eventuele ingrepen in de BDU, dan wel de gevolgen van het eventuele opgaan van de BDU in het Provinciefonds. Met bezuinigingen door het Rijk is daarom geen rekening gehouden.” Dit lijkt de Stadspartij voor dit moment een reëel uitgangspunt.

Vraag 1. Wilt u bij uw tramexploitatieberekening wel een variant –20% BDU opnemen?

Bij visie en strategie blijkt onder punt 1, dat ook het OV bureau uitgaat van de tram. De Stadspartij deelt deze doelstelling niet. De overige punten 2 tm 7 worden door de Stadspartij onderschreven.

“Het beschikbaar komen van bijvoorbeeld de RSP middelen vormt zoals bekend een belangrijke versnellingsimpuls voor het verder brengen van het beoogde ROV” (blz. 11). De Stadspartij sluit niet uit, dat ook het RSP budget in het kader van de bezuinigingen onder druk komt te staan. De vraag is wat handtekeningen van ex bewindslieden in Den Haag op dit moment nog waard? Overigens is de Stadspartij van mening dat RSP middelen door de provincie beter kunnen worden ingezet voor het afdekken van de tekorten bij de Blauwe Stad, Meerstad en het inzetten voor voorzieningen, die door de krimp onder druk komen. Het geld kan maar één keer worden uitgegeven. Op 23 juni 2010 heeft de gemeenteraad opnieuw een aanvullend planvoorbereidingskrediet verstrekt. Citaat: ”Als bekend is m.b.t. tramlijn 2 in een bestuurlijk overleg tussen gemeente en provincie afgesproken dat deze geheel gefinancierd zal worden uit RSP middelen, welke momenteel nog niet beschikbaar zijn gesteld op provinciaal niveau. Op termijn zal de voorfinanciering worden ingelopen door RSP middelen” einde citaat. De Stadspartij merkt op dat de genoemde lijn 2 onbetaalbaar zal blijken vanwege de zeer hoge kosten van één of twee bruggen over het van Starckenborghkanaal. Dan blijft slechts één (stads)tramlijn over. Zoals

bekend is één tramlijn géén tramlijn. Dit vanwege de hoge kostenpost die ontstaat aan extra materieel etc. om die ene lijn te kunnen exploiteren.

Het concept regiotram is bedacht om de provincies mee te laten betalen aan dit project. Over wanneer en hoe de tram op het hoofdspoor de provincies in gaat rijden is nog niets bekend. Hetzelfde valt te zeggen over de kosten daarvan. De Stadspartij verwacht dat vanwege bestuurlijke, organisatorische, technische en financiële problemen de zogenaamde regiotram nooit op het hoofdspoor zal kunnen rijden.

Vraag 2. Deelt het college het standpunt van de Stadspartij, dat de RSP middelen tijdens de komende bezuinigingsrondes van het Kabinet ter discussie kunnen komen?

Vraag 3 . Kunt u een investerings kostenindicatie geven van het eindplaatje regiotram op het hoofdspoor en wie daarvan welke kosten draagt? Dit betreft de kosten tussen 2020 en 2040. De kans bestaat dat hier sprake is van een ‘camel nose’.

Het tempo waarin de ‘groei-geneert-groei gedachte’ plaats kan hebben zal echter de komende periode minder hoog liggen door een tegenvallend aanbestedingenbeleid in het economisch ongunstige getijde”(blz. 13)

“Anders gezegd: Bij een steeds groter OV aanbod zal het exploitatiegat niet slinken maar vermoedelijk zelfs stijgen, ondanks de extra vervoerde klanten”.(blz. 13)

Vraag 4. De Stadspartij wil graag weten, wat dit voor de beoogde (regio)tramexploitatie betekent?

Blz. 22. Voorbereiding regiotram. “In 2011 worden de nodige/gewenste bijdragen geleverd aan het aanbestedingsproces van de regiotram. De bijdrage wordt ingevuld door medewerkers van het OV bureau mee te laten draaien in het projectbureau regiotram” De Stadspartij is van mening, dat het lijkt of alle beleidsmakers in de fuik van de regiotram zijn gezwommen. Een project met een wel zeer hoog tunnelvisie gehalte. Vergelijkingen, die graag gemaakt worden met buitenlandse systemen gaan niet op vanwege de zeer verschillende financieringssystemen en een veelal geheel andere fysieke structuur in het buitenland, waarbij fietsen niet zo’n impact heeft op het verkeer en vervoersysteem, zoals in de stad Groningen.

Vraag 5. Zijn er nog wel onafhankelijke partijen, die met een kritisch oog de processen rond de (regio)tram volgen?

De Stadspartij wil namelijk de Oosterhaven variant laten uitwerken door het OV Bureau. Prof. Dr. J. Oosterhaven is vervoerseconoom en emeritus hoogleraar (sedert mei 2010) aan de RUG. De gemeenteraad en de Provinciale Staten hebben kennis kunnen nemen van de Oosterhaven variant (zie bijlage). De door prof. Oosterhaven uitgewerkte variant lijkt goedkoper, robuuster, meer toekomstgericht en sluit volledig aan op het eerder door raad en Staten vastgestelde rapport regionaal. Er hoeven in deze variant geen zware tramstellen door de binnenstad. Deze vervoersvariant kan door de huidige concessiehouder Arriva zo worden uitgevoerd. In het busknoopenmodel, dat op verzoek van Provinciale Staten mede door het OV bureau is uitgewerkt, zitten misvattingen en fouten, die rechtgezet dienen te worden. Op basis van het huidige busknoopenrapport kan geen goede besluitvorming plaatsvinden. Tevens wijst de Stadspartij erop, dat er na eerdere (deel)besluitvorming over de tram er een gewijzigde fysieke situatie is ontstaan, vanwege de aankoop van het Suikerunie

terrein door de gemeente. Met het oog op de toekomst, is het zeer gewenst de Oosterhaven variant te laten uitwerken met een aanlanding op het te ontwikkelen suikerunieterrein. Dit terrein is bijna zo groot als de binnenstad van Groningen. Het toekomstgericht denken is niet enkel een privilege van het college van B&W van Groningen.

Vraag 6 Bent u bereid mee te werken de Oosterhaven variant te laten uitwerken?

De paragraaf weerstandsvermogen uit de begroting van het OV Bureau schept veel helderheid over de te lopen risico's in de komende jaren. Als risico's worden benoemd: "Alle voorzienbare risico's waarvoor geen voorzieningen zijn gevormd of die niet tot afwaardering van activa hebben geleid en die van materiele betekenis kunnen zijn in relatie tot het balanstotaal of het eigen vermogen" (blz. 37).

De genoemde risico's zijn:

Open einde regeling CVV/KOV en versterkingen;

Binnenstadsproblematiek;

Fluctuerende reizigersaantallen en kilometers;

Bevriezing verdeelsleutel en samenhangend grotere onnauwkeurigheid;

Eenmalige correctie WROOV als gevolg van de OV chipkaart;

OV studentenkaart voor MBO scholieren;

Afschaffing OV studentenkaart;

Bezuinigingsmaatregelen rijk;

Diverse risico's van technische en operationele aard bij de invoering van de OV chipkaart.

Vraag 7. Wilt u het trambureau opdragen al deze risico's bij de totstandkoming van de exploitatieparagraaf voor de tram mee te laten nemen?

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 17 augustus 2010.

#### Vraag 1.

In de exploitatienota, die bij de aan de raad voorgelegde stukken zal worden gevoegd, nemen we bij wijze van risico analyse op wat de gevolgen zullen zijn van een afwijking van de inkomsten van 20%.

#### Vraag 2.

Wij delen uw standpunt niet. De regio heeft hierover met het Rijk goede afspraken gemaakt die zijn vastgelegd. Wij zijn er van overtuigd dat deze afspraken niet zullen worden geschonden. In haar ambtelijke advies aan de regering heeft de werkgroep die een onderzoek naar mogelijke bezuinigingen heeft gedaan, namelijk zelf al geconcludeerd dat de RSP-gelden op basis van de gemaakte afspraken niet teruggevorderd kunnen worden door het Rijk en dat daar door het Rijk, niet op bezuinigd kan worden.

Vraag 3.

Bij de eerstkomende besluitvorming over de RegioTram zal een notitie worden bijgevoegd over doorrijden in de regio. In deze notitie zal ter indicatie de corridor Groningen – Hoogezand verder worden uitgewerkt.

Vraag 4.

Het voordeel van de RegioTram is juist dat meer reizigers vervoerd kunnen worden zonder dat hiervoor een extra overheidsbijdrage noodzakelijk is. Eenzelfde reizigersgroei met bussen betekent inderdaad dat het exploitatiegat gaat stijgen. Dat betekent dat het effect dat hier voor de bus wordt beschreven, juist kan worden tegengegaan voor de buslijnen die worden vervangen door tramlijnen. Je biedt een hoogwaardiger openbaar vervoer product aan dat meer reizigers kan vervoeren zonder dat hier een extra bijdrage van de overheid voor nodig is ten op zichte van de huidige bijdrage van de overheid.

Vraag 5.

Ja, momenteel laten wij, samen met de provincie Groningen, een second opinion op de tram uitvoeren door AT Osborne. De uitkomsten van deze second opinion zullen ook bij de eerstvolgende besluitvorming worden voorgelegd.

Vraag 6.

Nee, een variant via het spoor en het Noorderstation is in de fase van de tracékeuze voor lijn 1 door u ingebracht als initiatiefvoorstel. Het is ook input geweest voor het Weststrandtracé. Op 17 juni 2009 heeft de gemeenteraad uw initiatiefvoorstel verworpen. Uw huidige voorstel wijkt hier nauwelijks vanaf. In dezelfde vergadering heeft de gemeenteraad het tracé voor lijn 1 vastgesteld. Wij zien dan ook geen aanleiding het door u voorgestelde spoortracé nu uit te werken. De RegioTram is niet alleen bedoeld als oplossing voor het vervoerprobleem naar Zernike, maar juist ook als oplossing voor de vervoerproblematiek van de regio naar het centrum van de stad Groningen.

Vraag 7.

- a) Het CVV/KOV betreft het kleinschalige vervoer en dit heeft geen enkele relatie met de buslijnen die vervangen worden door de tram en derhalve ook niet met de exploitatie van de tramlijnen. Met betrekking tot de versterkingsritten geeft het OV-bureau in haar Ontwerp-begroting 2011 zelf reeds aan dat bij versterkingsritten het risico van kostenoverschrijding gecompenseerd wordt door de stijging van de reizigersopbrengsten. Daarnaast geldt dat met de invoering van de tram juist extra capaciteit voor reizigersgroei beschikbaar is.
- b) In de investeringsraming voor de tram wordt rekening gehouden met de kosten voor het laten omrijden van de bussen gedurende de bouwperiode van de tram. Tevens wordt ook de te verwachten derving aan reizigersopbrengsten als gevolg van het laten omrijden van de bussen opgenomen in de investeringsraming van de

tram. Hier wordt dus al rekening mee gehouden. Het voordeel van de tram daarnaast is juist dat de binnenstadproblematiek waar het OV-bureau ook mee te maken heeft (o.a. het vastlopen van de bussen) door de invoering van de tram wordt ondervangen. De tram ondervangt derhalve te verwachten risico's binnen de investeringsraming en is een oplossing voor het te verwachten en ontstane probleem.

- c) In de exploitatienota zal worden voorgelegd, dat zoals ook al in de beantwoording van vraag 1 staat, inzicht wordt gegeven in de gevolgen van fluctuaties aan de inkomstenkant. Hetzij als gevolg van schommelingen qua reizigersaantallen en reizigerskilometers hetzij als gevolg van bezuinigingen aan rijkszijde van bijvoorbeeld de BDU. Tevens wordt daar in aangegeven wat de mogelijke consequenties kunnen zijn wanneer de OV-studentenkaart zou worden afgeschaft.
- d) De bevrozing van de verdeelsleutel en samenhangend grotere onnauwkeurigheid zijn van toepassing voor de periode waarin wordt overgegaan van het NVB (nationale vervoerbewijzen waaronder de strippenkaart) via WROOV verdeling naar de situatie waarbij over wordt gegaan naar de OV-chipkaart. Er is landelijk sprake van verschillende momenten waarop wordt overgegaan. Daarnaast is vaak binnen een bepaalde regio ook nog dubbel gebruik van de strippenkaart en de OV-chipkaart mogelijk. Op het moment dat de tram er is, zal de OV-chipkaart reeds volledig zijn ingevoerd en zal door middel van in- en uitchecken met de OV-chipkaart op een nauwkeurige wijze kunnen worden geconstateerd welke reizigersinkomsten aan de tram dienen te worden toegedeeld en welke niet.
- e) Ook voor dit punt geldt dat hier alleen sprake van is bij de overgang van het huidige tarievenstelsel naar de invoering van de OV-chipkaart. Op het moment dat de tram er is, zal de OV-chipkaart reeds volledig zijn ingevoerd.
- f) Het ligt niet in de lijn der verwachtingen dat het Rijk een dergelijke kaart wil invoeren. Dat betekent dat de decentrale overheden dit dan zelf zouden moeten doen. Op dat moment kan de decentrale overheid de keuze maken of hij deze kaart wil invoeren, dan wetende wat de financiële consequenties zijn. De partij die deze kaart dan wil invoeren zal daar dan ook de kosten voor moeten dragen.
- g) Zie antwoord op c) Hierbij merken we nog op dat de afschaffing van de OV-studentenkaart ook invloed heeft op bus en trein. Het is dus niet alleen een probleem voor de tram maar voor het openbaar vervoer in zijn totaliteit.
- h) Zie antwoord op c).
- i) Op het moment dat de tram gaat rijden, is de OV-chipkaart al enige jaren in gebruik en zullen alle technische en operationele risico's, die zich bij de invoering van zo'n nieuw systeem zouden kunnen voordoen, reeds zijn opgelost. De verwachting is dan ook dat op het moment dat de tram gaat rijden dit al een bewezen techniek is en deze risico's zich niet meer zullen voordoen.