

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. 6.

VRAGEN van de Stadspartij van de heer R.P. Prummel betreffende het rapport "Busknopen model als alternatief voor het Regio Trammodel".
(Binnengekomen: 11 januari 2010.)

Onlangs presenteerde het OV bureau Groningen-Drenthe een rapportage getiteld 'Busknopenmodel als alternatief voor het Regio Trammodel'. Op verzoek van Provinciale Staten heeft de Stuurgroep Regiotram opdracht gegeven om de keuze voor een regiotram in de stad Groningen af te zetten tegen een alternatief HOV-busplan. Het OV-bureau heeft deze opdracht samen met de gemeente Groningen, de provincie Groningen en het projectbureau RegioTram uitgewerkt. Het bestuur van het OV bureau Groningen-Drenthe bestaat uit de wethouders Karin Dekker en Frank de Vries van de gemeente Groningen en gedeputeerden van de provincie Groningen. Van de Stuurgroep Regiotram, bestaat het dagelijks bestuur uit gedeputeerden Marc Jager (Groningen) en Rob Bats (Drenthe) en stad Groningse wethouder Karin Dekker.

De Stadspartij en de Partij voor het Noorden zetten vraagtekens bij deze opdrachtgever/opdrachtnemer relatie, waarbij belanghebbenden zichzelf opdrachten geven en zelf onderzoeken (laten) uitvoeren. Deze dubbele belangen leiden gemakkelijk tot ondoorzichtige en oncontroleerbare situaties, waarbij onderzoeksresultaten gemakkelijk partijdig worden gepresenteerd. De SP in Drenthe heeft dit al eens geconstateerd en hierover vragen gesteld naar aanleiding van de discussie over de spoorlijn Emmen-Zwolle. Het is dus niet vreemd, dat de PvhN en de Stadspartij vraagtekens plaatsen bij deze één-tweetjes tussen het OV-Bureau, het Regiotrambureau, de dienst RO/EZ, en diverse politieke belanghebbenden. Een vergelijking met het Noord-Zuid metrolijn drama dient zich aan.

De Stadspartij en de PvhN hebben begrepen dat Qbuzz en Arriva niet zijn betrokken bij dit onderzoek, terwijl zij toch de meeste expertise over de busverbindingen en het busvervoer hebben. Dit is op zijn zachtst gezegd merkwaardig.

Onduidelijkheid en ondoorzichtigheid kan alleen worden voorkomen, wanneer alle (basis)gegevens openbaar worden gemaakt. Volgens informatie, die de Stadspartij heeft ontvangen, gebeurt dit niet. Het is opvallend dat er vooral of misschien alleen maar verkeer- en vervoerkundig advies wordt gevraagd aan het bureau Goudappel Coffeng. Net als bij vorige onderzoek van Goudappel zijn de brongegevens en documentatie niet openbaar.

In het rapport 'Busknopenmodel' kan men lezen, dat er naast de reguliere mobiliteitsgroei sprake zal zijn van een sterke extra toename, doordat Groningen-Assen in de Nota Ruimte van VROM is benoemd tot nationaal stedelijk netwerk. Dat kan alleen als er sprake is van een echt forsere groei van bevolking en werkgelegenheid, die is alleen realiseerbaar door bijv. een zeer forse nieuwe spreiding van rijksdiensten, maar daarvan is geen sprake. Er is eerder sprake van een verder gaande afbouw van het regionale beleid voor deze regio. Om deze en om andere redenen zijn de uitkomsten van de studie zijn naar mening van de Stadspartij en de PvhN suggestief en gebaseerd op onrealistische uitgangspunten.

Ook het doorrijden van de regio tram in met Prorail op normaal spoor (Prorail spoorbeheerder) de regio in is met Prorail als spoorbeheerder op geen enkele manier gegarandeerd. Daarom kan beter gesproken worden van een stadstram. Volgens het rapport zou de exploitatie van de stadstram goedkoper zijn dan het rijden met bussen. Dit is iets, dat volgens de PvhN en de Stadspartij veel mensen niet begrijpen. Dit kan alleen maar het geval zijn, wanneer de kwaliteit van het vervoersaanbod afneemt. Tot slot wordt aan het eind van het rapport niet de netto contante waarde van alle investeringen en kosten vergeleken met het aantal extra passagiers, maar alleen de exploitatiekosten. Dit is een ronduit misleidende vergelijking, waardoor de peperdure en onbeheersbare investeringskosten van de stadstram volledig buiten beeld blijven.

Wat betreft het onderzoek naar het 'Busknopenmodel' hebben de Partij voor het Noorden en de Stadspartij de volgende vragen:

1. Neemt de kwaliteit, dat wil zeggen de frequentie van het aanbod af, wanneer gesteld wordt dat de exploitatie van een tram goedkoper is?
2. Klopt het, dat er in de spits te weinig trams zullen zijn om het spitsaanbod aan reizigers op te vangen?
3. Indien de stadstram de spits niet kan opvangen, is er dan meer geld voor extra tramstellen voorhanden of is het de bedoeling dat er meer bussen gaan rijden?
4. Hoeveel regiobussen rijden bij invoering van de stadstram niet meer rechtstreeks naar Zernike?
5. Als mensen in de spits in de stadstram moeten staan, is er dan sprake van hoogwaardig openbaar vervoer?
6. Neemt het vervoeraanbod in zijn algemeenheid af?
7. Hoeveel opstaphalteplaatsen heeft Groningen nu?
8. Neemt het totale aantal opstaphaltes na invoering van de stadstram in de stad Groningen af?
9. Hoeveel zijn dit dan?
10. Indien het noodzakelijk zou moeten zijn om conducteurs op de tram te zetten, wat betekent dit voor het personeelskostenplaatje?

In het Raamwerk Regiorail: tram en trein in de regio (bron: bibliotheek projectbureau tram Groningen, linker kolom) kan men onder fase 2, 2020-2040 lezen: "De maatregelen voor de periode 2020-2040 moeten worden beschouwd als ideeën en schetsen".

11. Hoe verhoudt zich dit uitgangspunt ten opzichte van de stelligheid in andere documenten, dat de tram na 2020 de regio in zal rijden?

Er is een 'rondje' getekend bij Hoogkerk voor het toekomstige station Hoogkerk, maar in de tekst worden de voordelen van dit knooppunt niet benoemd. Dit station zou goed kunnen dienen als overstap voor veel studenten vanuit Leeuwarden en vanuit richting Zwolle en Hoogezand als een doorverbinding bij dit station wordt gemaakt.

12. Wat is hierover uw mening?

Er ontbreekt in het busknopenrapport een 'logische' busverbinding tussen Groningen Europapark naar Groningen Noord via UMCG. Hiermee zouden veel treinreizigers vanuit richting Zwolle en Hoogezand een betere verbinding hebben met het UMCG. Deze verbindingen ontlast het busstation bij het hoofdstation ook en het fietsparkeren kan beter gespreid worden.

13. Waarom ontbreekt deze logische verbinding?
14. Wilt u deze verbinding alsnog toevoegen?

In de vervoerwaarde studie van Goudappel Coffeng (eindrapport december 2008) worden allerlei varianten naast elkaar gezet. Onder de Varianten regiotram 2020 worden onderscheiden:

Model A: Overstap model

Model B: Westrand tracé

Model C: Trams via binnenstad naar regio

Model D: Trams via binnenstad en Europapark naar regio

Model E: Trams via Noord en Europapark naar regio.

Model B loopt geheel onnodig eerst van de Grote Markt naar het Hoofdstation om vervolgens over bestaand spoor en de Zonnelaan naar Zernike te rijden. Elders is steeds gezegd dat die doorkoppeling pas ver na 2020 gerealiseerd zou kunnen worden. Alleen bij deze variant wordt verondersteld dat dit wel direct kan. Daardoor en door het onnodige extra stukje naar de Grote Markt wordt deze variant erg duur gemaakt en vervolgens gemakkelijk afgeschoten. Typisch voor de gehele aanpak. Er moet een tram komen en deze moet over de Grote Markt.

15. Bent u bereid om de kosten van het Westrandtracé zonder het stuk Grote Markt-Hoofdstation als variant B-min te publiceren?

16. Bent u bereid de vervoerswaarde van deze variant B-min alsnog te laten doorrekenen.

Een logische variant F, namelijk trams via westrandtracé naar de regio ontbreekt.

17. Hoe verhouden zich deze stellige prognoses en aannames tot de in het Raamwerk Regionair genoemde ideeën en schetsen?

18. Wilt u de logische variant F aan de gemeenteraad en Staten laten voorrekenen. Dit betreft: Trams via westrandtracé naar de regio?

In de conclusie op pagina 47 van het busknopenmodel, lijkt het alsof het treinmodel gewoon al onderdeel is van het Regiotram en Busknopenmodel.

19. Wat heeft het niet doorgaan van de treinverbinding Groningen-Herenveen voor gevolgen voor Regiotram en Busknopenmodel?

In de vervoerwaarde studie is het alternatief van de PvhN en de Stadspartij om vanaf het Hoofdstation via station Noord achter het Selwerderhof langs naar Zernike te rijden ook niet meegenomen. Bij het Betuwelijn drama was het vanaf het begin niet volwaardig meenemen van de binnenvaart als alternatief één van de hoofdpunten van kritiek op de planvorming en besluitvorming.

20. Wilt u de vervoerrelaties en reistijden van dit alternatief als variant G alsnog aangeven?

21. Wilt u dit alternatief als variant G alsnog als volwaardig alternatief meewegen?

22. Wat heeft het niet doorgaan van de doorkoppel wensen op het hoofdstation (de stadstram op het spoor van Prorail) voor gevolgen voor Regiotram en Busknopenmodel?

23. Waarom zijn Arriva en Qbuzz zijn niet bij het onderzoek betrokken?

In het busknopenmodel wordt niet aangegeven, dat er meer gebruik kan worden gemaakt van langere, dubbelgelede bussen dan wel trolleybussen.

24. Waarom is er niet met dubbelgelede bussen gerekend?

25. Wilt u een doorrekening doen met dubbelgelede bussen?

De onderbouwing van de X-factor ontbreekt.

26. Wilt u dit beter onderbouwen?

Het is zeer onduidelijk, wat in het rapport de kosten zijn voor de reiziger, de landelijke en de regionale overheid en de lokale overheid.

27. Wat wordt in het rapport bedoeld met de kosten per reiziger?

28. Is dit per km of per rit?

29. Wat zijn de verwachte bijdragen van de overheid in de exploitatie in 2020?
 30. Hoe gaat het gebruik van de OV-chipkaart doorwerken?

Op pagina 27 van het Busknopenmodel worden de gemodelleerde verplaatsingen in 2020 weergegeven vanuit de groei van 2004. Het verschil met het Raamwerk Regiorail lijkt positief: 9.000 auto's minder, 6.000 OV reizigers meer (in de tekst staat trouwens 8.600 reizigers meer), maar ook 7000 fietsers minder en dat is niet zo best. Totaal lijkt de stadstram dus tot 10.000 minder vervoerbewegingen te leiden.

31. Hoe is dat mogelijk?

Het verschil van 55% meer OV-verplaatsingen lijkt nog wel te berekenen met een model. Maar een verschil van 9.000 autobewegingen en 7.000 fietsbewegingen op een totaal van meer dan 710.000 autobewegingen en 631.000 fietsbewegingen in 2020 lijkt al gauw te vallen in de betrouwbaarheidsmarge van het model.

32. Deelt u de mening van de PvhN en de Stadspartij?

Ondernemers in de Oosterstraat gaven bij de simulaties voor enkelspoor door de Oosterstraat al aan dat het wijzigen van één enkele variabele kan leiden tot héél andere uitkomsten. Zo wordt er in de huidige tramsimulaties geen rekening gehouden met opstoppingen door bezorgend verkeer, terwijl dat nu juist één van de hoofdknelpunten is. Dit zal waarschijnlijk alleen maar verergeren bij de komst van dubbelspoor, dat veel ruimte inneemt in plaats van een enkelspoor.

33. Bent u het met deze stelling van de PvhN en de Stadspartij eens?

Graag zouden de Stadspartij en PvhN een onderbouwing zien van de voorspelde omzetverhoging voor winkeliers. In bijvoorbeeld de Oosterstraat verdwijnen zowel (streek)bussen als fietsers. Dit wordt slechts ten dele 'goedgemaakt' met een tram. Indien het stimuleren van de tram ten koste gaat van de automobilist, door verhoging van parkeertarieven en het opheffen van parkeerplaatsen, zijn de negatieve effecten nog groter.

34. Hoe is de autobereikbaarheid en beschikbaarheid van betaalbare autoparkeerplaatsen meegenomen in deze koopstroomanalyse?
 35. Waarop is de koopstroomanalyse gebaseerd?
 36. Wat is hierin de rol van de bezoeker die op de fiets, met het OV of met de auto komt?
 37. Is het niet misleidend om alleen naar de omzetvergroting in de binnenstad te kijken en niet naar de omzetvermeerdering in de subcentra van de stad en de winkelcentra buiten de stad. Er wordt toch alleen koopkracht verplaatst en geen koopkracht gecreëerd?

De Stadspartij en de PvhN missen een onderscheid tussen de busverbindingen die snelle verbindingen verzorgen tussen knooppunten en subcentra (met dus een beperkt aantal haltes) en de bestaande buslijnen, die zorgen voor fijnmazige ontsluitingen (met veel haltes). Tevens ontbreekt een goed overzicht van de projecten, haltes en tangentialijnen voor het busknopenmodel zowel als voor het busknopenmodel light.

38. Waarom ontbreken deze?
 39. Wilt u deze projecten alsnog toevoegen?

Er is geen informatie over de benodigde investeringen per project, per tangentialijn en per halte en de benodigde aanschafkosten van het busmaterieel. Er is geen informatie over de verwachte reizigersaantallen uitgesplitst naar tangentialijn in 2020 en de huidige lijnen in 2020 (met ook vergelijk 2004), zowel in de spits als buiten de spits.

40. Wilt u deze informatie alsnog aan de raad en Staten overleggen?

Er ontbreken vergelijkingen met vergelijkbare steden qua compactheid stad, inwoneraantal, economische positie, bevolkingsgroepaandelen, gebruik modaliteiten verkeer (waar is er een

stad met een tram, die ook een aandeel van 50% heeft van de fiets in het bestemmingsverkeer?)

41. Wilt u deze vergelijkingen beter onderbouwen?

Ook worden er vaak steden aangehaald, waarbij er enorme sprongen zijn gemaakt in het aantal OV-reizigers. Daarbij wordt niet vermeld, dat deze nieuwe tramlijnen in de plaats kwamen van slechte en/of dure busverbindingen. Buitenwijken, die eerst niet of nauwelijks werden ontsloten, kregen ineens een veel goedkopere en snellere tramverbinding. Daarbij gaat het om reistijden verbeteringen van 15 tot 30 minuten en prijsdalingen van enkele euro's per rit. Nederland en zeker Groningen is nou eenmaal niet 1 op 1 te vergelijken met steden in Frankrijk en Spanje. Hier is in feite sprake van non informatie dan wel suggestieve informatie.

42. Bent u het wat dit betreft met de Stadspartij en de PvhN eens?

Wat betreft leefbaarheid ontbreekt een vergelijking met meer overstappen op minder elektrische of hybride bussen naar Grote Markt.

43. Wilt u deze vergelijking toevoegen?

Het treinmodel komt in de bijlage uit de lucht vallen.

44. Zat dit in de opdracht?

45. Waarom ineens dit treinmodel?

46. Wat is nu de relatie van dit treinmodel met het Regiotrammodel?

47. Welk model/analyse is gebruikt om structureerde kwaliteiten inzet tram of bus met elkaar te vergelijken?

Het is niet zo vreemd dat 2 tramlijnen met een tiental haltes meer de economische activiteiten naar deze lijnen/haltes trekken dan in een meer vertakt vervoersnetwerk. Als je investeringen concentreert levert dit natuurlijk meer winst op in de concentratiegebieden ten koste van andere gebieden. Er is toch alleen maar sprake van verplaatsing van economische activiteiten binnen de regio?

48. Wat betekent deze verplaatsing voor die andere niet concentratiegebieden?

49. En welke zijn de buurten en straten of gemeenten die erop achteruit gaan?

50. Wat denkt u dat er met de totale economische activiteit in de hele regio Groningen-Assen zal gebeuren?

51. Waarom zou door de betere spreiding van investeringen voor het Busknopenmodel het eindbeeld niet worden gerealiseerd?

Op pagina 37 wordt gezegd dat de netto contante waarde van alle kosten (NCW) niets zegt over de waarde van de investering in relatie tot het aantal vervoerde reizigers en dat de exploitatie-effectiviteit dat wel doet. Dat is evident onjuist omdat in de gebruikte exploitatie-effectiviteit geen rekening wordt gehouden met de investeringskosten. Volgens de PvhN en de Stadspartij is hier sprake van ernstige misleiding.

52. Vindt u niet ook dat i.p.v. de zogenaamde exploitatie-effectiviteit de NCW van de kosten per extra reiziger als criterium zou moeten worden gebruikt?

53. Denkt u niet ook dat de beide busvarianten dan veel gunstiger zouden scoren t.o.v. de stadstramvariant?

54. Wilt u die gegevens alsnog laten berekenen en publiceren?

In het eindrapport van het busknopenmodel ontbreken referenties naar onderliggende rapporten en gebruikte modellen.

55. Wilt u de raad en Staten hierin inzicht geven?

56. De tram haalt circa 9000 auto's uit de spits in de binnenstad. Dit is een verwaarloosbare bijdrage op het totaal en het dichtslibben van de ring. Welk probleem lost de stadstram dan wel op?