

Aan college van B en W en de leden van  
de gemeenteraad Groningen  
CC: Colleges en raden en Staten van de  
deelnemers van de Regio Groningen-Assen

Groningen, 28 september 2012

:  
Behandeld door : J.B.R. Wijma  
Telefoonnummer : 050 316 42 89  
Email : [secretariaat@regiogroningenassen.nl](mailto:secretariaat@regiogroningenassen.nl)  
Onderwerp : Regiotram

Geacht College en leden van de gemeenteraad,

De stuurgroep van de Regio Groningen-Assen heeft kennis genomen van de discussie, zoals die afgelopen woensdag in uw raad is gevoerd over de regiotram.

Al vele jaren werken wij in regioverband samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid in en van onze regio. Essentie van het daarin overeengekomen pakket aan maatregelen vormt de verbetering van het regionale openbaar vervoer. De uiteindelijke keuze van de 14 partners in de regio voor de RegioTram, is als hoeksteen ingebed in de ruimtelijke economische doelen en de bereikbaarheidsdoelstellingen van de regio.

Eind 2010 kende de Regio Groningen-Assen een bijdrage van € 33 miljoen toe aan het project RegioTram. Dit gebeurde onder de volgende voorwaarden:

- De tram moet een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid
- De tram wordt doorgekoppeld aan de regio
- De exploitatie dient positief te zijn

De gezamenlijk gekozen oplossing is onderdeel van een breed, integraal pakket aan maatregelen voor bus trein, P+R, auto en fiets. Het integrale karakter komt al tot uiting in de doelen en uitgangspunten. Kernpunten zijn:

- structurerende rol bij ruimtelijke economische ontwikkelingen;
- bijdrage aan economische vitaliteit van de (binnen)steden;
- verbetering verblijfsklimaat;

- verbetering bereikbaarheid (binnen)steden;
- integraal onderdeel oplossing regionale bereikbaarheidsproblematiek;
- koppeling stedelijk-regionaal OV-systeem, waarbij het spoor de regionale backbone is (OV begint in de regio en eindigt in Groningen en Assen).

De totale investering in deze bereikbaarheidsmaatregelen ligt in de orde van grootte van ruim 1,2 mld. Daarvan komt een beperkt deel ten laste van de gemeentelijke begroting.

Uit diverse studies blijkt ook dat de bevolking en werkgelegenheid de komende jaren in de stad Groningen en Assen zullen groeien. Dit terwijl in een ruime omgeving sprake is van krimp. Krimp heeft in deze gebieden negatieve gevolgen voor het voorzieningenniveau en de werkgelegenheid. Vanuit die gebieden neemt daarom het belang van een goede verbindingen met de steden Groningen en Assen toe. Op alle belangrijke corridors naar Groningen en Assen zal het verkeer verder toenemen. De noodzaak van een goed functionerend regionaal OV-systeem wordt hiermee onderschreven. De (binnen)steden blijven daarmee goed bereikbaar vanuit de regio. Als gevolg van de crisis is het belang van de beoogde ruimtelijk-economische effecten van de aanleg van de RegioTram alleen maar toegenomen.

Daarnaast vindt al veel langer - maar verscherpt door de crisis - economische concentratie plaats binnen de stedelijke regio. Dat betekent dat de bereikbaarheid vanuit de regio van dit soort concentraties, zoals bijvoorbeeld Zernike, het Europapark, Centrale Zone/Eemskanaalzone en de Florijnas in Assen, in het woon- werkverkeer van groot economisch belang is.

Dit geldt uiteraard ook voor de binnensteden van Assen en vooral Groningen.

Kortom: de ambitie RegioTram is voor de regio van enorme omvang en betekenis. Zij vormt een adequate en kostenefficiënte oplossing voor een vervoersvraagstuk en een krachtige impuls voor de regionale economie.

De stuurgroep is tegen deze achtergrond dan ook teleurgesteld over de beslissing in uw raad om de Regiotram niet op te nemen in de gemeentelijke begroting. Dit kan worden geïnterpreteerd als een eenzijdig afscheid van een breed regionaal gedragen bereikbaarheidsstrategie, waaraan alle betrokken raden en staten zich in het kader van het Meerjareninvesteringsprogramma van de regio (MIP 2010-2020) expliciet hebben geëngaat.

Met de realisatie van de twee tramlijnen in de stad krijgt de stad niet alleen een OV-modaliteit in de vorm van de tram, maar ondergaat ook haar voorzieningenniveau en veel van de stadse infrastructuur in twee brede corridors een forse upgrade. In deze corridors wordt de publieke infrastructuur over de volle breedte van gevel tot gevel (tot en met alle straatmeubilair) vernieuwd en opnieuw ingericht. Van het totale investeringsbedrag bedraagt de investering in de publieke infrastructuur in de stad ongeveer € 75 miljoen. In de specifieke traminfrastructuur wordt ongeveer € 125 miljoen geïnvesteerd. Daarnaast is een gezamenlijke forse risicoreservering van ongeveer € 100 miljoen opgenomen in de businesscase om onder andere de inpassing van de RegioTram in de stad op een verantwoorde manier mogelijk te maken.

De totale investeringskosten bedragen € 299 miljoen prijspeil 2008 (307,7 miljoen prijspeil 2010), waarvan volgens afspraak (op prijspeil 2008)

€ 117 miljoen wordt gefinancierd uit het RSP;

€ 60 miljoen wordt gefinancierd door de provincie Groningen;

€ 29 miljoen wordt gefinancierd door de Regio Groningen-Assen;

€ 25 miljoen wordt gefinancierd door de markt;

€ 68 miljoen wordt gefinancierd door de gemeente Groningen.

De gemeente laat bij een eventuele heroverweging een grote kans liggen om fors te investeren in de ruimtelijke kwaliteit, versterking van de stedelijke structuur en de leefbaarheid (door de forse vermindering van het aantal bussen) van de stad met een relatief geringe eigen bijdrage. Verder dient het bereikbaarheidsprobleem dan op een andere wijze te worden opgelost. De diverse studies die zijn verricht naar alternatieven (HOV bus, bandentram, superbuss, busknopenmodel met/zonder dubbel gelede bussen) laten zien dat de RegioTram in Groningen zowel ten aanzien van de vervoerwaarde als de exploitatiekosten verreweg het beste scoort. Een keuze voor één van deze alternatieven betekent daarmee niet alleen een keuze voor een kwalitatief mindere oplossing, het levert ook financieel gezien geen enkele winst op. Geen van de onderzochte alternatieven zijn qua combinatie van investeringen en exploitatielasten gunstiger dan de RegioTram.

Een besluit om te kiezen voor een andere oplossing dan de RegioTram heeft ook tot gevolg dat het gezamenlijk economisch perspectief voor stad en regio afkalft. Immers de kwaliteitsgroei van de stedelijke regio stagneert waardoor de concurrentiepositie ten opzichte van andere regio's vermindert. Hiermee zullen economische kansen worden gemist.

Uit al het beschikbare en uitputtende onderzoeksmateriaal kan maar één conclusie worden getrokken, namelijk dat er dan een suboptimale oplossing wordt nagestreefd. Dat betekent een oplossing met alternatieven, met minder kwaliteit, minder oplossend vermogen en hogere exploitatielasten in vergelijking met de RegioTram. Reacties van een aantal belangrijke stakeholders als het UMCG, RuG en Hanzehogeschool ondersteunen dit. Zij zijn op grond van de daar verwachte reizigersaantallen in feite alleen gebaat bij een tramsysteem.

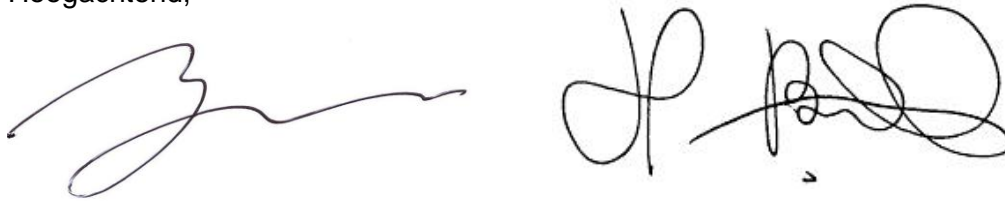
Verder brengen wij onder uw aandacht dat het eventueel niet doorgaan van de RegioTram ook nog een fors financieel verlies van ca € 31 miljoen in de vorm van al voor het project gemaakte kosten met zich meebrengt. Dit kan dan niet meer ingezet worden om een eventueel alternatief te financieren. Wij gaan er vanuit dat uw raad zich rekenschap heeft gegeven van het feit dat de Regiopartners zich m.b.t. dit eventuele eenzijdige besluit op het standpunt stellen dat de gemeente deze kosten voor haar rekening zal nemen. Daarnaast merken wij op dat op voorhand niet gerekend mag worden op het meefinancieren (€ 117 miljoen uit het RSP; € 60 miljoen door de provincie Groningen; € 29 miljoen door de Regio Groningen-Assen) van suboptimale oplossingen door de regio.

Samengevat is de stuurgroep teleurgesteld in de beslissing van uw raad de RegioTram niet op te nemen in de begroting. Dit is in het licht van de gemaakte regionale afspraken en het grote belang van de RegioTram voor de regio, niet goed te begrijpen. Bovendien doen zich op basis van alle beschikbare informatie geen goede, betaalbare alternatieven voor.

De stuurgroep maakt zich daarbij grote zorgen over de bereikbaarheid en daaraan gekoppeld de economische ontwikkeling van de regio. De exploitatielasten nemen van het huidige bussysteem zullen de komende jaren steeds verder toenemen, waardoor ook in de stad Groningen in buslijnen gesneden zal moeten worden. Het openbaar vervoer komt daarmee in een negatieve spiraal terecht van steeds hogere kosten, minder aanbod en minder reizigers.

Namens de stuurgroep van de Regio verzoeken wij u om het voorgaande expliciet te betrekken bij de vorming van een nieuw college en bij de definitieve besluitvorming over de RegioTram. De stuurgroep biedt hierbij aan om samen met de gemeente Groningen te komen tot een constructieve oplossing.

Hoogachtend,

Two handwritten signatures in black ink. The signature on the left is a stylized, cursive 'W' followed by a horizontal line. The signature on the right is a more complex, cursive signature with several loops and a small mark below it.

William Moorlag, Voorzitter van de Stuurgroep Regio Groningen-Assen,

Henk Brink, Voorzitter portefeuilleoverleg verkeer en vervoer