

Aan het lid van Provinciale Staten,
de heer T.J. Zanen

Datum : 8 juni 2010
Briefnummer : 2010-31.011/23/A.7, VV
Zaaknummer : 249733
Behandeld door : Koelikamp D.
Telefoonnummer : (050) 316 4690
Antwoord op : uw schriftelijke vragen van 15 april 2010
Bijlage :
Onderwerp : Partij voor het Noorden, Groningen - schriftelijke vragen
inzake de regiotram en alternatieven

Geachte heer Zanen,

Hierbij sturen wij u de beantwoording op de door u schriftelijk gestelde vragen van 15 april 2010 inzake de RegioTram en alternatieven.

Vraag 1: Toewerkend naar een situatie waarbij alle door de Staten (en gemeenteraad) gewenste informatie voorhanden is (en er dan dus verantwoord kan worden besloten) ontbreken nu in elk geval nog de nodige gegevens. Zo moet de vergelijking tussen de regiotram enerzijds en het lichte busknopenmodel, het spooralternatief naar Hoofdstation-Zernike en de Translohr technologie anderzijds nog nader onderzocht worden.

Om tot een goede afweging te komen is het nodig van een onafhankelijke derde partij een oordeel te vernemen omtrent de vervoersprestaties van zowel de regiotram als van de andere, nu ter tafel liggende alternatieven. En ook veranderde omgevingsfactoren dienen gewogen te worden (bijvoorbeeld het vrijkomen van de ruimte van vloeivelden en fabriek van de SuikerUnie). Bent u het eens met deze redenering?

Antwoord: Wij zijn het met u eens dat het voor een goede afweging nodig is om te beschikken over voldoende informatie met betrekking tot de RegioTram en mogelijke alternatieven. Dit is ook de reden dat wij op verzoek van Provinciale Staten een volwaardig busalternatief voor de RegioTram hebben laten onderzoeken. Dit verzoek kwam voort uit de bespreking van het Raamwerk RegioRail in de gecombineerde vergadering van de commissies Economie & Mobiliteit en Bestuur en Financiën op 8 april 2009. In de vergadering van de commissie Economie & Mobiliteit van 2 september 2009 hebben wij Provinciale Staten gevraagd of de opzet van dit onderzoek voldeed. Hierop zijn nog enkele aanvullingen aangegeven, die zijn meegenomen in het onderzoek.

De resultaten van dit onderzoek heeft u ontvangen bij onze brief van 17 december 2009 (zaaknummer 223716), evenals een externe second opinion (Busknopenmodel-light) op dit onderzoek door Renzema Advies. In het onderzoek worden de RegioTram, het Busknopenmodel en Busknopenmodel-light onder meer ten aanzien van de vervoersprestaties met elkaar vergeleken. Daarnaast is met het

Busknopenmodel-light een extra oordeel beschikbaar van een onafhankelijke derde partij. Alle informatie voor een goede vergelijking is voor dit alternatief dus aanwezig. Provinciale Staten hebben in bovengenoemde vergaderingen niet aangegeven naast dit onderzoek nog behoefte te hebben aan een extra onderzoek naar andere alternatieven voor de RegioTram.

Over het Translohrstelsel zijn Provinciale Staten tijdens een informatiesessie op 7 april 2010 geïnformeerd door de fabrikant van de Translohr zelf. Naar aanleiding van deze informatiesessie heeft de statenfractie van de VVD een aantal vragen gesteld met betrekking tot de vergelijking tussen de RegioTram en de Translohr. In onze brief van 25 mei 2010 (zaaknummer 249327) hebben wij deze vragen beantwoord. Een belangrijke conclusie hieruit is dat de Translohr in eerste instantie niet gezien kan worden als volwaardig alternatief voor de RegioTram, onder andere omdat de Translohr niet door kan rijden over bestaand spoor. Daarnaast is het verschil in de totale investeringskosten relatief gering ten opzichte van de RegioTram. De Translohr is wel goed vergelijkbaar met tramsystemen die alleen geschikt zijn voor openbaar vervoer in de stad.

Voor het verminderen van de bereikbaarheidsproblemen van de stad Groningen vanuit de regio is een wezenlijk onderdeel van de oplossing voor de lange termijn juist dat reizigers al voor de stad Groningen op de stations of P+R terreinen in de regio de mogelijkheid hebben om de overstap naar hoogwaardig openbaar vervoer te maken. De twee tramlijnen in de stad zijn de basis van een veel uitgebreider netwerk, dat ook na 2020 de groei binnen de Regio Groningen-Assen op moet kunnen vangen. Gezien de uitkomsten van de beknopte vergelijking tussen de RegioTram en de Translohr, naar aanleiding van de bovengenoemde vragen van de statenfractie van de VVD, is het op dit moment in onze ogen niet zinvol om dit stelsel uitgebreider te onderzoeken.

Het spooralternatief van het Hoofdstation naar het Zernike is reeds in een eerder stadium onderbouwd afgefallen, zoals u heeft kunnen lezen in de notitie Voorkeustracé 1^e lijn Hoofdstation - Zernike. Deze notitie heeft u ontvangen bij onze brief van 13 februari 2009 (zaaknummer 160321). De RegioTram is niet bedoeld als oplossing voor het vervoerprobleem naar Zernike alleen, maar juist ook als oplossing voor de vervoerproblematiek van de regio naar het centrum van de stad Groningen. De eindbestemmingen in het centrum (bijvoorbeeld Grote Markt en UMCG) kennen op dit moment het grootste bereikbaarheidsprobleem. Juist als de tram ook een alternatief dient te zijn voor de auto is het van belang dat meer belangrijke bestemmingen in de stad worden aangedaan dan alleen Zernike. Het door u aangegeven spooralternatief verzorgt alleen de vervoervraag van het Hoofdstation naar Zernike en heeft voor de rest geen meerwaarde.

Het spooralternatief is zowel qua investering als exploitatie een dure oplossing. Het spoor tussen het Hoofdstation en station Groningen Noord moet verdubbeld worden en daarbij moeten verschillende overwegen ongelijkvloers gemaakt worden. De globale kostenraming voor het Raamwerk RegioRail laat zien dat dit € 150 miljoen exclusief BTW (+/- 30%) kost. Daar komen dan in elk geval nog investeringskosten bij voor het nieuwe stuk spoor naar het Zernike, het treinstation op het Zernike en de hellingbanen om het bestaande spoor op en af te komen. Voor de exploitatie is het gunstig om meerdere eindbestemmingen te bundelen op één lijn, zoals met de tramtracés gebeurt. Het spooralternatief bedient echter alleen de reizigers tussen Hoofdstation en Zernike, waardoor de reizigersopbrengsten achter zullen blijven in vergelijking met de tramtracés en de jaarlijkse exploitatiekosten hoger zullen zijn.

De gemeenteraad van Groningen heeft bij het vaststellen van het voorkeustracé reeds besloten om het spooralternatief af te laten vallen. Bij de bespreking van het Raamwerk RegioRail en het Voorkeustracé van tramlijn 1 in de gecombineerde commissievergadering Economie & Mobiliteit en Bestuur & Financiën op 8 april 2009 heeft gedeputeerde Bleker de redenen voor het laten afvallen van dit alternatief ook nogmaals uitgelegd. Om bovenstaande redenen zien wij geen aanleiding om dit alternatief nu nog verder te onderzoeken.

Het terrein van de SuikerUnie ligt binnen de gemeente Groningen en is door de gemeente inmiddels opgekocht. Het is dan ook in eerste instantie aan de gemeente Groningen om te bepalen wat er met dit terrein gaat gebeuren. Om die reden gaan wij hier niet verder in op mogelijke ontwikkelingen van dit terrein. Uiteraard worden eventuele ontwikkelingen van dit terrein en mogelijke andere omgevingsfactoren wel meegenomen in de totale beschouwing, voor zover deze van invloed zijn op het project RegioTram.

Vraag 2: Bent u het er ook mee eens dat het zaak is, zicht te krijgen op alle kosten die gemoeid zijn met de realisatie van een nieuw vervoersysteem in de stad Groningen, zowel wat de benodigde investeringen als wat de exploitatie betreft?

Antwoord: Wij zijn dit met u eens. Dit is ook de reden dat PRC als externe partij samen met de gemeente Groningen, het projectbureau en ons op dit moment een second opinion op de ramingen uitvoert, zodat de benodigde investeringen zo goed en zorgvuldig mogelijk in kaart gebracht worden. Tijdens de informatiesessie voor Provinciale Staten over de ramingen en exploitatie van 22 april 2010 is de systematiek van een deterministische en probabilistische raming verder toegelicht. Hierin is onder meer aangegeven dat de tracés zijn opgedeeld in 101 deelgebieden, zodat deze tot in detail geraamd kunnen worden.

Verder is bijvoorbeeld ook aangegeven op welke verschillende manieren binnen deze raming al rekening wordt gehouden met mogelijke risico's van het project. Daarnaast hebben wij samen met de gemeente Groningen AT Osborne gevraagd om, naast het in kaart brengen van de projectrisico's, ook nog een externe risicoanalyse uit te voeren voor dit project. Deze risicoanalyse is specifiek gericht op de risico's die de gemeente Groningen en wij als overheden lopen en de mogelijke beheersmaatregelen hiervoor.

Voor de exploitatieberekeningen geldt ook dat deze zo goed en zorgvuldig mogelijk in kaart gebracht worden. Bij deze berekeningen wordt gebruik gemaakt van de expertise van het OV-bureau Groningen Drenthe op dit vlak en van de externe deskundigheid en ervaring van HTM Consultancy (bijvoorbeeld in Den Haag) en Goudappel Coffeng. Renzema Advies heeft een second opinion uitgevoerd op de exploitatieberekeningen. Daarnaast zijn in verschillende sessies met externe deskundigen ook voor de exploitatie risico's en beheersmaatregelen in kaart gebracht.

Al deze informatie ontvangt u van ons voorafgaand aan de besluitvorming over de RegioTram in Provinciale Staten, zodat u deze informatie bij uw afweging kunt betrekken.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

, voorzitter.

, secretaris.