

Onderzoek: *Economische effecten van het Binnenstadtracé op de binnenstad van Groningen en de verwachtingen van de ondernemers in de mogelijke tramstraten*

Samenvatting

Dit onderzoek probeert aan de hand van casestudies en onderzoek naar verwachtingen en meningen van de ondernemers in Groningen, te bepalen wat de (voornamelijk economische) effecten kunnen zijn van de komst van de RegioTram voor de binnenstad van Groningen en de ondernemers in de binnenstad.

Groningen is een compacte stad met redelijk veel verschillende functies op een klein oppervlak. Dit heeft zowel voor als nadelen (Gemeente Groningen, 2006). In de toekomst wordt in Groningen een gebrek aan capaciteit van openbaar vervoer voorzien en het ligt in de verwachting dat de bereikbaarheid van het centrum van Groningen steeds moeilijker zal worden. Er is dus vraag naar verbetering van bereikbaarheid en om deze toename in aantal reizigers naar de stad op te kunnen vangen, is het van belang een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto (RegioTram, 2008). Met de aanleg van de tramlijn Hoofdstation – Zernike, als eerste lijn van het Project RegioTram, wil men hier op inspelen. Van het Weststrandtracé, het Diepenringtracé en het Binnenstadtracé gaat alleen laatstgenoemd tracé werkelijk door de binnenstad en over de Grote Markt. Deze zal zodoende bij een groot aantal ondernemers door de straat komen. Voor deze ondernemers zullen zowel de aanlegperiode als de gebruiksfase van de tram veel gevolgen hebben (Gent, H. van; Wit, J. de, 2001).

Naar de effecten van een infrastructuurproject als de RegioTram kan verschillend worden gekeken. In dit onderzoek komt het onderscheid in directe en indirecte effecten aan bod, maar ook de externe effecten¹, generatieve² en distributieve³ effecten, structurerende⁴ effecten, de effecten van infrastructuur op vastgoedwaarden, het belang van onderscheid in verschillende fasen tijdens een project en het onderscheid in lijninfrastructuur en puntinfrastructuur. Verder komt het belang van de verwachtingen van ondernemers aan bod, aan de hand van het Rosenthal effect; een bepaald (on)geloof van tevoren in iets of iemand dat uiteindelijk realiteit wordt (Managementissues.com). Ook blijkt dat *"de perceptie van ondernemers omtrent de invloed van de infrastructuur op de ruimtelijk economische ontwikkeling, gezien de overeenkomsten met kwantitatieve benaderingen, redelijk goed aan te sluiten op de feitelijke situatie"* (Min V&W, AVV 1996).

Het onderzoek is opgebouwd uit verschillende fasen. In de eerste plaats een literatuurstudie waarbij in Nederlandse, Engelse en Franse literatuur onderzoek is gedaan naar de effecten van de tram op binnensteden. De cases zijn negen verschillende Europese tramsteden, namelijk: Bordeaux, Croydon, Grenoble, Montpellier, Nantes, Nottingham, Orléans, Straatsburg en Valenciennes. De ervaringen uit deze steden zijn gekoppeld aan het wetenschappelijk kader om te bepalen in hoeverre de cases overeenkomen met de theorie.

¹ alle veranderingen in de welvaart die ontstaan wegens een 'opgedrongen consumptie' van niet-geprijsde nevenproducten van een project (Eijgenraam, et al, 2000)

² effecten die betrekking hebben op de (als gevolg van een project) tot stand gebrachte nieuwe activiteiten (Min V&W, AVV 1996)

³ effecten die betrekking hebben op de (ruimtelijke) verdeling van reeds bestaande activiteiten (Min V&W, AVV 1996)

⁴ ruimtelijke structuurversterking kan worden opgevat als het ontwikkelen van vervoersinfrastructuur en ruimtelijke spreidingspatronen die het functioneren van de economie duurzaam bevorderen (Priemus, H et al, 2003)

Hiernaast zijn bijeenkomsten gehouden met ondernemers uit de Herestraat, Oosterstraat, Gelkingestraat en Oude Ebbingestraat. Deze avonden zijn gehouden om de meningen en verwachtingen van de ondernemers in beeld te brengen en om door middel van discussie de bezorgdheden van de ondernemers naar voren te brengen. Verder hebben studenten van de Hanzehogeschool Groningen 213 enquêtes afgenomen onder ondernemers in de tramstraten in de binnenstad. Deze enquête is opgesteld aan de hand van de deelvragen van dit onderzoek.

De ervaringen uit de literatuurstudie en de verwachtingen van de ondernemers zijn in de analyse aan elkaar gekoppeld, ter beantwoording van de hoofdvraag:

‘Wat zijn de economische effecten van het Binnenstadtracé op de binnenstad van Groningen en de verwachtingen van de ondernemers in de mogelijke tramstraten?’

Conclusie

De conclusie luidt dat de kwaliteitsverbetering van een straat (door de herinrichting van de binnenstad, het positieve imago van de tram en de ontwikkelingen die met het project samenhangen) als direct effect van een tramproject kan worden gezien. Maar verder genereert de tram voornamelijk indirecte effecten, omdat een tramlijn een katalysator is van bestaande trends. Het gaat hier om zowel positieve als negatieve trends, zoals economische ontwikkeling en de achteruitgang of vooruitgang van een wijk (‘opkomende’ gebieden) (Certu, 2005). Deze effecten kunnen *mogelijk* plaatsvinden, maar men moet beseffen dat dit per locatie erg kan verschillen. De contextfactoren, zoals de dynamiek en de potentie van een gebied zijn erg belangrijk. Verder zijn de verwachtingen van de ondernemers erg van belang, omdat deze invloed kunnen hebben op het uiteindelijke resultaat van het project. Het stimuleren van betrokkenheid en een intensieve dialoog kan een gunstige invloed hebben op de meningen en verwachtingen van de ondernemers.

In Groningen zal door aanleg van de tramlijn hoogstwaarschijnlijk een verbetering van de stedelijke kwaliteit optreden, onder andere door het aanpakken van de openbare ruimte in de tramstraten. Hierdoor kan er een stijging van vastgoedwaarden, grondprijzen en huurprijzen in de buurt van de tramlijn voordoen.

Verder kan de tramlijn zorgen voor een opwaardering van wijken doordat ze beter en / of hoogwaardiger worden ontsloten, net als dat het een kwaliteitsimpuls in winkels en bedrijvigheid kan genereren. Voornamelijk bij de halteplaatsen kunnen nieuwe ontwikkelingen op gang komen en nieuwe ontwikkelingen en bedrijven zich koppelen aan de lijn, mede door het imago van de tramlijn. Een nadeel van de verbeterde ontsluiting kan zijn dat een gebied wordt ‘leeggezogen’ en de verschillen tussen gebieden groter worden.

Ook geeft het realiseren van voetgangersgebieden en het autoluw maken van de binnenstad een stimulans aan de bestaande loopstromen en brengt het nieuwe bezoekersstromen op gang. Deze hebben een gunstige werking op de economische ontwikkeling van de aanwezige bedrijvigheid en geven een positieve impuls aan de leefbaarheid. Tenslotte zal er een toename van het gebruik van openbaar vervoer zich voordoen, door de kwaliteitsverbetering hiervan.

Project RegioTram doet er goed aan in de toekomst door te gaan met het betrekken van de ondernemers en de overige actoren in de stad en deze contacten levendig te houden. Wanneer de ondernemers het gevoel hebben dat ze gehoord worden en dat er werkelijk wat met hun input gedaan wordt, zal dat een positieve invloed hebben op het project. Tevens is het aan te raden begrip te hebben voor de negatieve gevoelens en meningen van de verschillende ondernemers, en te proberen de ondernemers in hun toekomstige belangen tegemoet te komen. De positieve verwachtingen van de ondernemers moeten vanzelfsprekend worden gestimuleerd.

Verder is het van belang te zorgen dat de tram écht een onderdeel wordt van de stad, zowel fysiek geïntegreerd in de omgeving, maar ook functioneel. Zodat er een samenhangend netwerk ontstaat waarin verschillende modaliteiten met elkaar worden gecombineerd. Hiernaast is het aan te raden gebieden in de buurt van de tramlijn die enige potentie hebben, verder te stimuleren en faciliteren om ontwikkelingen mogelijk te maken.

Literatuur genoemd in deze samenvatting:

- CERTU (2005), *Déplacements et commerces. Impacts du tramway sur le commerce dans différentes agglomérations françaises*. Lyon: Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.
- Eijgenraam C.J.J. et al (2000?), *Evaluatie van Infrastructuurprojecten. Leidraad voor kostenbaten analyse*. CPB; NEI,
- Gemeente Groningen (2006), *De eerste lijn moet raak zijn*. Groningen: gemeente Groningen. Tweede editie.
- Gent, H. van, Wit, J. de (2001). *Economie en transport*. Utrecht: Uitgeverij Lemma bv. Tweede druk.
- Gent, H. van, Wit, J. de (2001). *Economie en transport*. Utrecht: Uitgeverij Lemma bv. Tweede druk
- Min V&W, AVV (1996), *Handboek economische effecten infrastructuur*.
- Priemus, H., Kloosterman, R., Altes, Korthals W.A. (2003), *ICES, stad & infrastructuur*. Assen: Koninklijke Van Gorcum. Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Universiteit Utrecht.
- Project RegioTram (2008), *Schetsboek*. Groningen: Projectbureau RegioTram.
- www.managementissues.com, artikel Pygmalion effect, 2007 (bezoekt op 3 september, 2008)