

OPINIE ■ INFORMATIE OVER BUSKNOPENMODEL ONJUIST

# Nieuwe buslijnen wel goed alternatief voor regiotram

Nieuwe busknooppunten op strategische plekken bieden een uitstekend alternatief voor de zware regiotrams dwars door de historische binnenstad van Groningen be- toogt Jan Oosterhaven, hoogleraar vervoers- economie en lijstduwer van de Stadspartij.

Door Jan Oosterhaven

Vorige week, toevallig vlak voor de ge- meenteraadsverkiezingen, rolde de vier- de Tramkrant van het Projectbureau Re- giotram in mijn bus. Naar serieuze trein- en bus-alternatieven is echter nooit gekeken.

Provinciale Staten dwong vorig jaar de ont- wikkeling van een serieus bus-alternatief af. In december verscheen de rapporta- ge in de vorm van een veredelde powerpoint-presentatie. Wat blijkt uit deze vergelijking van de regiotram met een enigszins fat- soenlijk uitgewerkt alternatief?

Dit zogenaamde busknoopenmodel bestaat uit 34 investeringsprojecten, zoals vrije busbanen, nieuwe bushaltes en nieuwe overstappunten naar nieuwe buslijnen buiten de binnenstad. Dit bus-alternatief vangt tot 2020 een groei op van 48 procent extra ov-passagiers vergeleken met een groei van 55 procent in geval van de regiotram. De regiotram haalt weliswaar meer autorijders uit hun auto en dat is goed, maar ze haalt ook meer fietsers van de fiets en dat is niet goed.

Het busknoopenmodel vergt een investering van 207 miljoen euro, veel minder dan de slechts op 300 miljoen gestelde investerings- kosten voor de regiotram. Het bureau Arcadis

geeft een gedegen onderbouwing van 33 van de 34 onderdelen, maar de onderbouwing van het, toevallig veruit duurste, 40 miljoen euro kos- tende onderdeel ontbreekt en is als enige niet door Arcadis gemaakt maar door de project- groep. Dus: onvolledige informatie.

De beslissing van de stuurgroep om een se- cond opinion aan Renzema Advies te vragen was verstandig. Daaruit blijkt dat bijna hetzelf- de aantal extra ov-passagiers ook kan worden bereikt met een lichte variant van busknoopen- model. Deze vergt een investering van slechts 147 miljoen.

Behalve de investeringskosten is ook het jaar- lijks terugkerende verschil tussen de exploita- tiekosten en de opbrengsten van belang. Ook daarvoor ontbreekt de onderbouwing. Wel be- vat de veredelde powerpointsamenvatting, zonder nadere toelichting, een hogere schat- ting van 4,7 miljoen aan netto

exploitatiekosten dan de jaar- lijke 3,8 miljoen die Rezema zelf voor zijn lichte busknoopen- model berekent. Weer: onvolle- dige of onjuiste informatie. De

regiotram leidt tot meer binnenstadsbezoekers dan beide busknoopenmodellen, zo stelt de pro- jectgroep. De totale koopkracht in de regio wordt niet groter. Het netto bezoekerseffect voor de regio als geheel is immers nihil.

Mijn conclusie is dat een eerlijke vergelijking zal laten zien dat het lichte busknoopenmodel, in tegenstelling tot wat in de Tramkrant be- weerd wordt, een uitstekend alternatief vormt voor een zware regiotram door onze histori- sche binnenstad. Dus Stad en Regio: bezint eer- ge begint!

Jan Oosterhaven is hoogleraar vervoerseconomie en lijst- duwer Stadspartij

*'Busalternatief is miljoenen goedkoper dan de tram'*

DvH 17-3-2010