

# Economische effecten RegioTram

*Onderzoek naar de economische effecten van de RegioTram op de ondernemers in de binnenstad van Groningen*



**Daya Klees**

**Thesis Master Planologie**

**aan de Rijksuniversiteit Groningen**

**in opdracht van Project RegioTram**

**15 december 2008**

# Economische effecten RegioTram

*Onderzoek naar de economische effecten van de RegioTram op de ondernemers in de binnenstad van Groningen*

Door:

Daya Klees      s1396870

Begeleiders:

Drs. Rob van Vliet

Prof. dr. P.H. Pellenbarg

In opdracht van:

Project RegioTram

In kader van:

Masterthesis Planologie

Rijksuniversiteit Groningen

Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen

15 december 2008, Groningen

## *Voorwoord*

Dit onderzoek is het resultaat van het afstudeertraject voor de master Planologie aan de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen. In opdracht van Project RegioTram is onderzoek uitgevoerd naar de economische effecten van de RegioTram op de ondernemers in de binnenstad van Groningen en naar de verwachtingen van deze ondernemers. Dit onderzoek is uitgevoerd binnen een stage van vier maanden op het projectbureau.

Uit het onderzoek zijn een aantal interessante resultaten naar voren gekomen. Zowel over de effecten die in de stad Groningen te verwachten zijn, als de verwachtingen van de ondernemers in de binnenstad hebben over de komst van de tram.

Mijn dank gaat uit naar de begeleider van mijn onderzoek de heer Rob van Vliet, zowel medewerker van de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen als projectleider bij Project RegioTram. Ik heb veel gehad aan zijn bijdrage tijdens het opstarten en uitvoeren van mijn onderzoek. Net als aan de gesprekken en evaluaties die me geholpen hebben op het moment dat ik even niet verder kwam. Verder gaat mijn dank uit naar de heer Piet Pellenbarg, hoogleraar Economische Geografie aan de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, voor de moeite die hij in dit onderzoek heeft gestoken. Tenslotte gaat mijn dank uit naar de collega's bij Project RegioTram, die me hebben geholpen met adviezen en kritische blikken tijdens het formuleren en uitvoeren van mijn onderzoek. Tijdens mijn stage heb ik een heel plezierige tijd gehad, waarbij ik veel heb opgestoken over het werken binnen een project.

Groningen, 15 december 2008

Daya Klees

## *Inhoudsopgave*

Voorwoord .....	3
Inhoudsopgave .....	4
Samenvatting.....	6
H 1 Inleiding.....	9
1.1 Algemeen.....	9
1.2 Historie .....	9
1.3 Compacte stad.....	10
1.4 Verkeer en vervoer.....	11
1.5 Regiovisie Groningen Assen .....	11
1.6 Project Regio Tram .....	12
1.7 Onderzoek naar de economische effecten en verwachtingen van de tram .....	14
1.8 Leeswijzer .....	15
H 2 Wetenschappelijk kader.....	16
2.1 Typologie van effecten .....	16
2.2 Directe en indirecte effecten.....	19
2.3 Externe effecten .....	20
2.4 Knooppunten en lijninfrastructuur.....	21
2.5 Verdelingseffecten, efficiëntieverbeteringen .....	24
2.6 Onderscheid in verschillende fasen.....	24
2.7 Generatieve en distributieve effecten .....	25
2.8 Structurerende effecten.....	26
2.9 Verwachtingen van ondernemers .....	27
2.10 Effecten op vastgoedwaarden en locaties .....	28
2.11 Hypothese .....	28
H3 Methoden .....	29
3.1 Operationalisatie .....	29

3.2 Literatuurstudie (Cases) .....	30
3.3 Verwachtingen ondernemers.....	31
H 4 Analyse literatuurstudie.....	36
4.1 Project RegioTram .....	36
4.2 Buitenlandse Cases.....	40
4.3 Terugkoppeling literatuurstudie aan wetenschappelijk kader .....	67
H5 Analyse verwachtingen ondernemers .....	72
5.1 Verwachtingen ondernemers.....	72
5.2 Conclusie verwachtingen ondernemers.....	93
H 6 Conclusie(s) en aanbevelingen.....	94
6.1 Conclusie .....	94
6.2 Aanbevelingen aan Project RegioTram .....	95
Literatuurlijst .....	97
Literatuur .....	97
Online artikelen .....	99
Internet sites .....	99
Lijst met figuren.....	100

## **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 effecten, generatieve en distributieve effecten, structurerende 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.

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 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 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. Er zou een samenhangend netwerk ontstaan 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.



## **H 1 Inleiding**

De stad Groningen vormt samen met Assen het hart van de noordelijke regio, zowel waar het gaat om werken, zorg en onderwijsinstellingen als om wonen, cultuur en vrije tijd. Dit komt er op neer dat veel mensen dagelijks van en naar de stad trekken, anno 2008 gaat het om 160.000 mensen, maar de verwachting is dat het in 2020 om circa 215.000 bezoekers gaat. Het risico hiervan is dat de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de stad en de regio afneemt. Het Project RegioTram kan een antwoord zijn op deze dreiging (Project RegioTram, 2008). Dit onderzoek probeert aan de hand van Engelse en Franse cases en de verwachtingen van de ondernemers in de binnenstad van Groningen te bepalen wat de mogelijke effecten van de tram kunnen zijn op deze ondernemers.

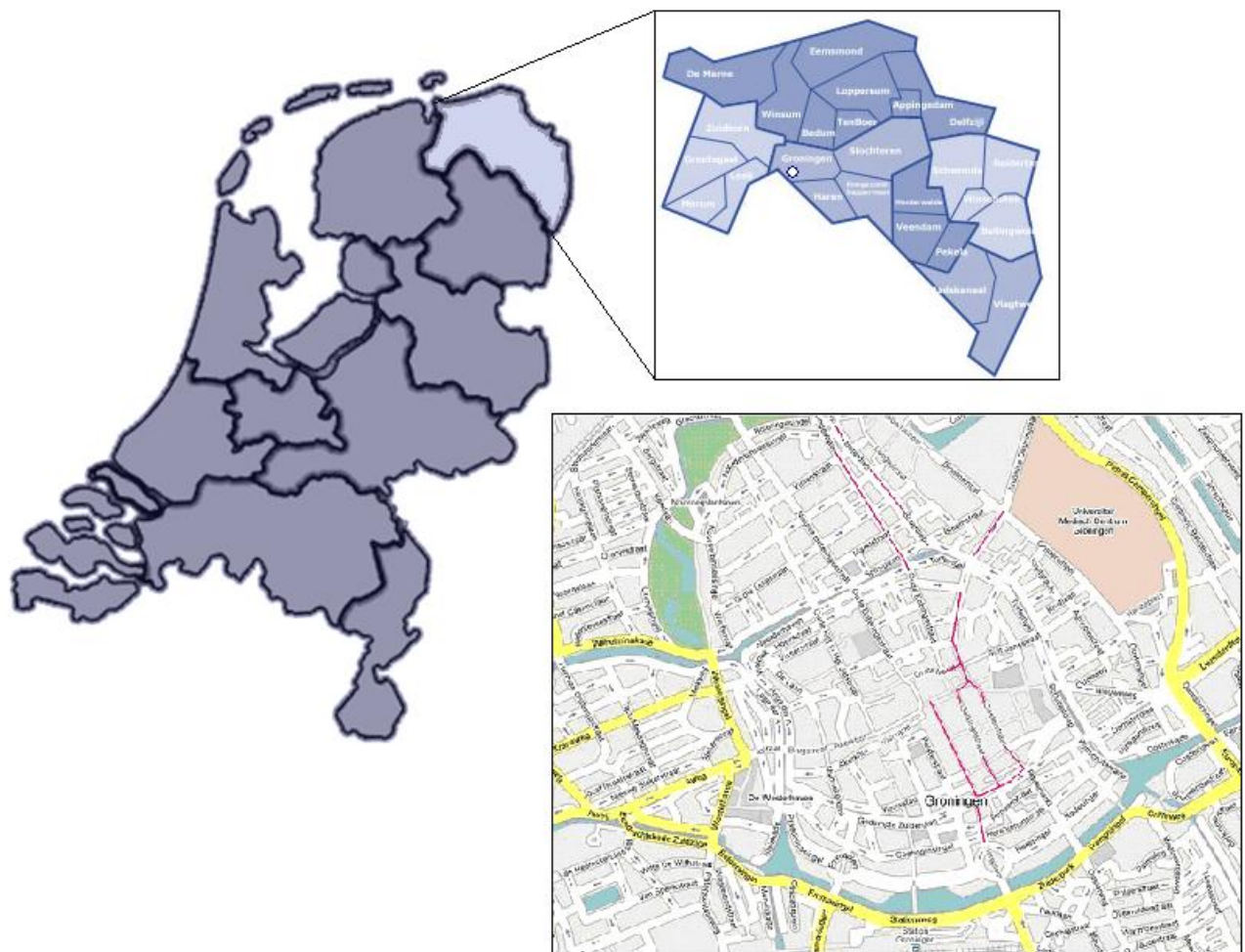
### **1.1 Algemeen**

De stad Groningen ligt in het zuiden van de provincie Groningen, tegen de grens van Drenthe (figuur 1.1). In de stad Groningen is sprake van een behoorlijk hoogte verschil. Het hoogste punt van de stad, de hoek Oude Ebbingestraat en Kwinkeplein, bevindt zich op 7,8 + NAP. Het laagste punt van de stad bevindt zich tegen de grens van Slochteren met 2,9 onder NAP. Verder heeft de Gemeente Groningen een oppervlakte van 8.369 hectare (Gemeente Groningen, 2007).

De provincie Groningen heeft bijna 600.000 inwoners, hiervan wonen 182.729 inwoners in de stad Groningen (Gemeente Groningen, 2008c). Dit maakt Groningen de 7<sup>e</sup> stad van Nederland. Hiernaast is Groningen een studentenstad, er studeren ruim 47.000 studenten aan de Rijksuniversiteit Groningen, de Hanzehogeschool Groningen of een andere hbo instelling. Dit heeft tot gevolg dat de helft van de inwoners van de stad onder de 35 jaar is. Verder heeft de stad relatief weinig niet-westerse allochtonen (9,2%), het landelijk gemiddelde is 10,6%, maar in grote steden is het aandeel niet-westerse allochtonen 30%. Bij een vergelijking van Groningen met andere middelgrote gemeenten op de sociaal economische index, zoals werkloosheid, participatie van vrouwen en banen in groeisectoren, blijkt dat Groningen iets onder het gemiddelde scoort (Gemeente Groningen, 2007).

### **1.2 Historie**

In 1040 wordt de oorspronkelijke naam voor de stad Groningen 'Villa Cruoninga' voor het eerst genoemd. De stad is begonnen als kleine nederzetting op de uitloper van de Hondsrug. Het staat vast dat er al vanaf de derde eeuw sprake was van bewoning. In de dertiende eeuw is de stad uitgegroeid tot handelsstad met eigen bestuur, rechtsregels, rechtspraak en ommuring, waar ze verdragen sloot en handelde de met de omringende plaatsen: de Ommelanden. De stad had veel macht en invloed in de Ommelanden, voornamelijk in de 15<sup>e</sup> eeuw. In 1594 sloten de Stad en de Ommelanden zich aan bij de Republiek der Verenigde Nederlanden, maar de stad is altijd dominant over de regio gebleven. In 1814 is de Provincie Groningen ingesteld, die één bestuur vormde over de Stad en de Ommelanden. De taken van de provincie waren na voornamelijk waterbeheer en wegeaanleg, in de twintigste eeuw is dit uitgebreid met toezicht op ruimtelijke ordening en volkshuisvesting (Provincie Groningen).



Figuur 1.1: Ligging van Groningen met kaart binnenstad

### 1.3 Compacte stad

Groningen is een compacte stad waar redelijk veel functies op een klein oppervlak plaatsvinden. De compacte stad gaat uit van *'een goede bereikbaarheid van de steden en personen, waarbij openbaar vervoer en de fiets de voorkeur verdienen'* (De Wit; Gent, 2001). De stadsontwikkeling is uitgegaan van concentrische groei met relatief hoge dichtheden, op elkaar afgestemde wijkontwikkelingen en een blijvende focus op de historische binnenstad voor behoud van stedelijke samenhang en ruimtelijke kwaliteit (Gemeente Groningen, 2006). Een voordeel van deze compactheid is dat veel bestemmingen binnen de stad op fietsafstand zijn en dat er een goed openbaarvervoersysteem te ontwikkelen is, omdat de verschillende locaties in de stad makkelijker zijn aan te doen. Ongunstig van een compacte stad is dat de stad niet optimaal ontsloten is met de auto, wat voornamelijk nadelig is voor forenzen en de bezoekers uit regio (De Wit; Gent, 2001).

Van de detailhandelsvestigingen bevindt zich meer dan de helft (58%) in het centrum van de stad. In het centrum zijn voornamelijk de juweliers en winkels in mode, speelgoed en kunst te vinden. Buiten het centrum zijn de bouwmarkten (vaak op bedrijventerreinen), planten en dierenzaken en supermarkten te vinden. Sinds 1999 is het bezoek aan de binnenstad enorm toegenomen van 464.000 bezoekers per week naar 647.000 in 2006. Bij een vergelijking met andere middelgrote

gemeenten blijkt dat de vitaliteit van de stad, te denken aan de groeiprestaties en het vestigingsklimaat boven landelijk gemiddelde ligt (Gemeente Groningen, 2007).

#### **1.4 Verkeer en vervoer**

Binnen de regio Groningen - Assen zijn de meeste voorzieningen en werkplaatsen geconcentreerd in de stad Groningen. Dagelijks trekken zo'n 160.000 mensen naar de stad, waarvan 74% met de auto, de verwachting is dat dit in 2020 215.000 mensen zijn (Project RegioTram, 2008). Met een pendelratio van 2,26 scoort de gemeente Groningen boven het gemiddelde van de grote en middelgrote gemeenten (2,07). Hieruit blijkt dat Groningen een werkstad is waar veel forensen elke dag heen en weer reizen. In vergelijking met 2000 is er een grote toename van verkeer met de gemeente Assen, zowel voor het uitgaande als het binnenkomende woon-werkverkeer. Het uitgaande verkeer naar de gemeente Zwolle is fors toegenomen, aangezien veel werkgelegenheid hierheen is verhuisd (Gemeente Groningen, 2007).

De stad Groningen heeft een lager autobezit dan het landelijk gemiddelde, al zijn duidelijk verschillen per wijk. Zo is 30 van de 100 mensen in de binnenstad in bezit van een auto, terwijl de gemeente als geheel 55 auto's per 100 inwoners bezit. Ter vergelijking, landelijk is het autobezit 85 per 100 inwoners. Bij kijken naar de vervoersbewegingen in de stad blijkt dan ook dat ruim de helft van de inwoners gebruik maakt van de fiets (Gemeente Groningen, 2007).

Het gebruik van openbaar vervoer in de stad is de afgelopen jaren toegenomen. Hierin is tevens de tevredenheid van de Stadgers over het openbaar vervoer te zien. In 2006 was 83% van de Stadgers tevreden over het openbaar vervoer in de wijk, in vergelijking met 70% in 2000. Dit verschilt echter wel per wijk, zo zijn de inwoners in Vinkhuizen enorm tevreden (94%) terwijl de bewoners van Nieuw Oost slechts voor de helft tevreden is. Hiernaast is het gebruik van transferia de laatste jaren toegenomen. In 2006 hebben er 1,24 miljoen passagiers gebruik gemaakt van deze transferia, waarvan 60% vanaf de Sontweg. Het streekbusvervoer is daarentegen afgenomen, maar daar tegenover staat een toename van het gebruik van de trein, voor een deel als alternatief voor de streekbussen (Gemeente Groningen, 2007).

Deze toename van forensen, in combinatie met het autoluw maken van de stad en in het bijzonder de binnenstad, heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van Groningen. Dit komt het functioneren van de stad niet ten goede, niet in functionele maar ook niet in economische zin. Door de economische groei van de stad neemt het bezoekersaantal van de binnenstad nog steeds toe. Om de bereikbaarheid, capaciteit en het functioneren van de stad in de toekomst te kunnen waarborgen is de gemeente Groningen in 1997 gestart met een onderzoek naar hoogwaardig openbaar vervoer (Gemeente Groningen, 2007). Door de aanleg van de tramlijn Hoofdstation – Zernike, als eerste lijn van het project RegioTram, wil men hier op inspelen. Van de verschillende tracés gaat alleen het Binnenstadstracé werkelijk door de binnenstad en over de Grote Markt en zal bij een groot aantal ondernemers door de straat komen. De aanlegperiode en de gebruiksfase van de tram kunnen veel gevolgen hebben voor deze ondernemers.

#### **1.5 Regiovisie Groningen Assen**

De regio Groningen Assen is door het Rijk als Nationaal Stedelijk Netwerk (NSN) aangewezen, waarop in 1999 de eerste Regiovisie Groningen - Assen 2030 tot is stand gekomen. Deze visie is het antwoord op de regionale problematiek met name op het gebied van wonen, werk en mobiliteit en

infrastructuur. Het gaat hierbij om een integrale visie waar ruimtelijke elementen op een gelijkwaardige manier worden betrokken en waar de selectiviteit en verscheidenheid van de verschillende landschappen naast elkaar als de kwaliteiten worden beschouwd. De regio Groningen Assen heeft drie strategische keuzes gemaakt om het evenwicht tussen de economische ontwikkeling en het behoud van de kernkwaliteiten van de regio te waarborgen.

- Als eerste kiest de regio Groningen Assen voor een ontwikkeling gebaseerd op specialisatie en complementariteit. In de kernzone Assen en Groningen komt een concentratie van functies als fundament voor de noordelijke economie (mal). Hierin vervult Groningen de centrale rol en biedt Assen de aanvullende voorzieningen.
- De tweede keuze is het op elkaar afstemmen van de ruimtelijke inrichting. Het gaat hier om de ontwikkeling van het vervoersnetwerk Kolibrie en de 'versteving' van de T-structuur van de A7, de A28 en spoorlijnen uit vier richtingen. Deze onderdelen worden op elkaar afgestemd zodat beide elkaar ondersteunen.
- De derde keuze die de regio maakt is inzetten op een wisselwerking tussen de watersystemen, natuur en landbouw en het behouden van de variatie in de landschappen. Het landelijk gebied is te beschouwen als de 'contramal' van de bovengenoemde kernkwaliteiten (Regio Groningen Assen).

Met andere woorden, voor het functioneren van de regio, een goede ontsluiting en de toekomstige ontwikkeling is het van belang een goede bereikbaarheid van deze regio te garanderen. Dit in combinatie met het behouden van de gebiedsspecifieke kwaliteiten. Naast gebundelde verstedelijking langs de A7 en A28, het aansluiten op (inter-) nationale netwerken, de aanpassingen aan de A7 en verbetering van de Zuidelijke Ringweg, wil men een kwaliteitssprong maken binnen het regionaal openbaar vervoer, namelijk het Kolibri netwerk (Regio Groningen Assen).

Kolibri staat voor een hoogwaardig regionaal vervoerssysteem. De doelstelling is snel en comfortabel openbaar vervoer van Groningen en Assen naar de regio en vice versa. Deze wil men realiseren door het bieden van een goede samenhang binnen de verschillende vervoersketens die mogelijk zijn om op de plaats van bestemming te komen. Zoals genoemd in 'De eerste lijn moet raak zijn' (Gemeente Groningen, 2006): *'Al die individuele ketens vereisen een frequent openbaar vervoer zonder zwakke schakels. Dat is Kolibri'*. Kortweg wordt het Kolibri project gevormd door de volgende maatregelen: verbetering van regionale busverbindingen, door hoogwaardig regionaal spoor, doorkoppeling van treinen op het Hoofdstation, ontwikkelen van transferia en hoogwaardige openbaar vervoer assen (HOV-) door middel van tramlijnen in de stad Groningen (Gemeente Groningen, 2006).

### **1.6 Project Regio Tram**

Om deze toename in aantal reizigers van en naar de stad op te kunnen vangen is het zaak een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto. De regio Groningen Assen ziet de uitkomst in een hoogwaardiger vorm van openbaar vervoer. Deze HOV-assen zullen het station en de belangrijkste voorzieningen en werkgebieden in de stad met elkaar verbinden. Het gaat hier zowel om de verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad als een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Vooruitlopend op de aanleg van de verschillende tracés zijn er langs deze assen

ontwikkelingen gepland die tot verdere concentratie van voorzieningen en woningen kunnen leiden (figuur 1.2). Het gaat hierbij om de volgende assen:

Hoofd Station – Zernike

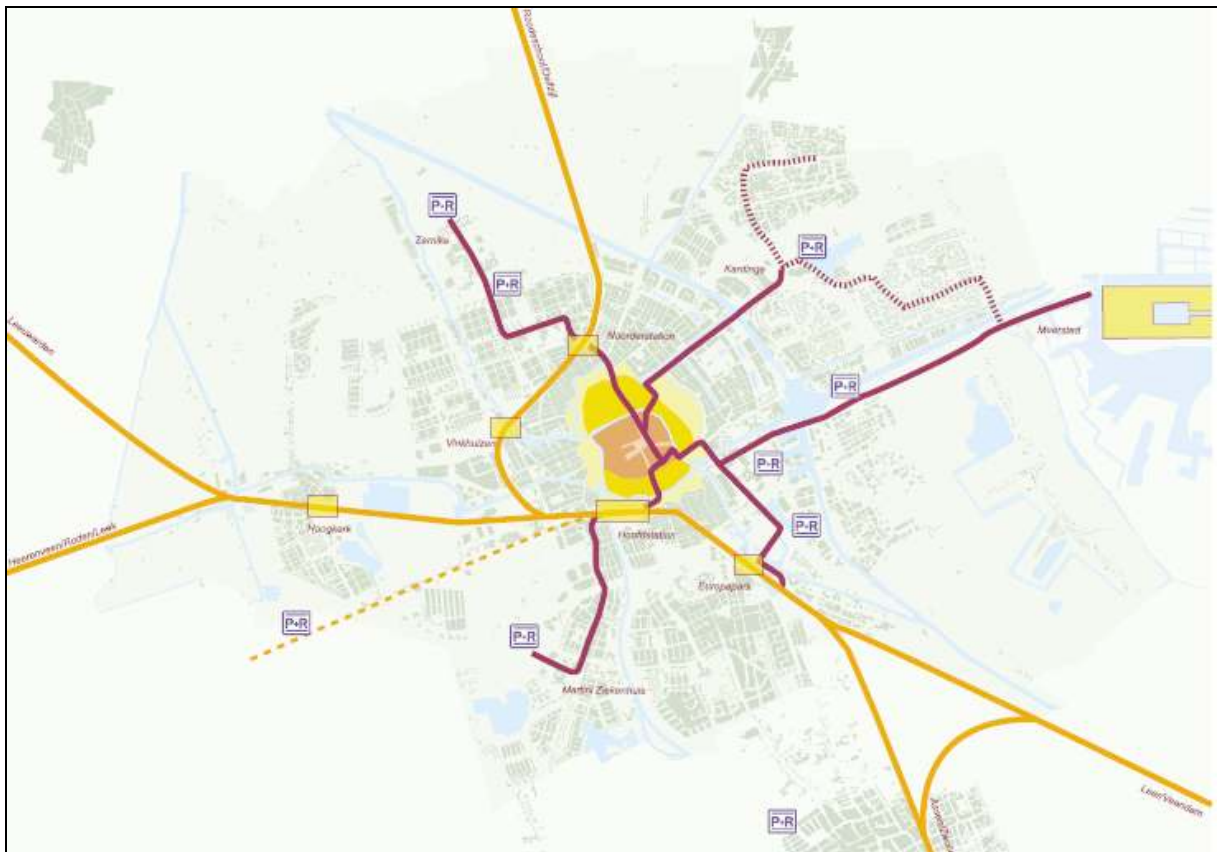
Hoofd Station – Driebond / Meerstad

Hoofd Station – Kardingje

Hoofd Station – Martiniziekenhuis

Hoofd Station - Europapark

Bij de HOV-assen Hoofd Station – Haren en Hoofd Station – Hoogkerk zal sprake zijn van een hoogwaardige busverbinding en bij de andere vijf assen zal het uiteindelijk om een tramlijn gaan (Gemeente Groningen, 2006).



Figuur 1.2: Mogelijk eindbeeld regionaal vervoer concept

Na afweging van een trolley, superbus of een tram is er gekozen voor de laatste optie. Voordeel van een tram ten opzichte van de andere modaliteiten is dat de vervoerswaarde tweemaal zo hoog is. Verder zorgt de railinfrastructuur voor een vaste structuur, een zekerheid wat kansen biedt voor economische spin-off. Wat betreft leefbaarheid heeft een tram zeker een meerwaarde, gezien de (esthetische) waarde voor de woon- en leefkwaliteit in de binnenstad. Ook kan de tram een bijdrage leveren aan het imago van de wijken welke ze passeert en de stad. Tenslotte heeft de tramlijn in de

stad als voordeel dat ze op langere termijn kan worden doorgetrokken de regio in, om deze beter te ontsluiten. (Gemeente Groningen, 2006)

Er zijn verschillende mogelijkheden om het RegioTram concept toe te passen. Aan de ene kant kan er gebruik gemaakt worden van regiotrams, een voertuig dat uit veiligheidsoverwegingen iets zwaarder en breder is dan de stadstram maar zeker lichter dan een trein. Deze kunnen vanuit de stad de regio in rijden. Aan de andere kant kan er sprake zijn een stadstram in combinatie met hoogwaardig regionaal spoor. Door middel van goede overstapmogelijkheden en doorkoppeling op het Hoofdstation kan het netwerk als een geheel functioneren. De bussen die nu op de routes rijden waar de tram later langskomt, zullen worden omgeleid. Op deze manier zijn er geen plaatsen waar de bereikbaarheid als gevolg van de tram achteruit gaat. De regiotram is dan ook geen vervanger voor het huidige openbaar vervoer, maar een aanvulling wat neer komt op frequenter openbaar vervoer en zodoende een kwalitatieve verbetering (Project RegioTram, 2008).

### ***1.7 Onderzoek naar de economische effecten en verwachtingen van de tram***

Vanwege de grote impact van een nieuw vervoerssysteem op de stad is het bij de introductie van de tram van belang te weten wat de mogelijke effecten zijn op de binnenstad en haar ondernemers, met name de economische effecten. Deze effecten kunnen namelijk van invloed zijn op de tracékeuze. Naast het belang van het inzichtelijk maken van de te verwachten effecten is het raadzaam te weten welke mening de ondernemers hebben over de tram. Ook heeft het meerwaarde te weten welke verwachtingen de komst van de tram bij de ondernemers in de binnenstad oproept.

Dit onderzoek is relevant omdat de ervaringen van verschillende steden op Groningen betrokken kunnen worden. Hierdoor kan er, samen met de verwachtingen van de ondernemers in Groningen, een zo duidelijk mogelijk beeld gegenereerd worden over welke effecten de tram op de binnenstad kan hebben. Het is van belang dit zo inzichtelijk mogelijk te maken, daardoor is het mogelijk op zowel de positieve als negatieve effecten van de tram te anticiperen zowel in uitvoering als beleid. Hierdoor kunnen de mogelijke positieve effecten worden versterkt en de negatieve gevolgen zoveel mogelijk geminimaliseerd. Hiernaast kan dit onderzoek door het contact met de ondernemers diens betrokkenheid en bekendheid met het project versterken. Uiteindelijk kunnen de resultaten van dit onderzoek een bijdrage aan de bepaling van de tracékeuze leveren. Naar aanleiding hiervan volgt 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?’*

Aan de hand van onderstaande (deel)vragen zal dit onderzoek een antwoord geven op de hoofdvraag.

1. Wat zijn de ervaringen met hoogwaardig openbaar vervoer in het centrum van Bordeaux, Croydon, Grenoble, Montpelier, Nantes, Nottingham, Orléans, Straatsburg en Valenciennes?
2. Wat zijn de verwachtingen en meningen van de ondernemers ten aanzien van de economische effecten van de Regiotram in zowel in alle tramstraten in de Groningse binnenstad als in de Herestraat, Oosterstraat en de Gelkingestraat?

### **1.8 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 zal het wetenschappelijk kader omtrent effecten van infrastructuur geschetst worden. Welke effecten zijn er, hoe staan ze met elkaar in verhouding, maar ook wat de rol van verwachtingen van ondernemers kan zijn.

In hoofdstuk 3 zullen de methoden voor dit onderzoek uiteengezet worden. Het gaat hier zowel om de methode voor de literatuurstudie in de vorm van negen cases, focus groepen met ondernemers van de Gelkingestraat, Oosterstraat en de Herestraat. Tenslotte komt hier de analyse die in dit onderzoek zal plaatsvinden aan bod.

In hoofdstuk 4 zal de analyse van de literatuurstudie plaatsvinden. Hier worden in de eerste plaats de verschillende mogelijkheden voor het Project RegioTram uitgewerkt. Vervolgens komen de cases aan bod, waarin de ervaringen van Franse en Engelse steden uiteengezet worden.

In hoofdstuk 5 komt de analyse van de verwachtingen aan bod. Hier zullen de resultaten van de focus groepen en de enquêtes met de ondernemers worden gepresenteerd. Tenslotte zullen de beide analyse methoden aan elkaar worden gekoppeld. Hieruit volgt een conclusie waarna in hoofdstuk 6 de eindconclusies en de aanbevelingen voor Project RegioTram worden gepresenteerd.

## **H 2 Wetenschappelijk kader**

Om een duidelijk kader te schetsen voor het onderzoek, worden de verschillende effecten die infrastructuur kan hebben in dit hoofdstuk toegelicht. Verder zal worden aangegeven in hoeverre deze effecten van belang zijn voor het onderzoek en hoe deze effecten van toepassing kunnen zijn op de RegioTram. Het is lastig om een direct causaal verband tussen de effecten van een tramproject en de ontwikkelingen in de omgeving van de tram te constateren. Aan de hand van externe onderzoeken zal hierover meer duidelijkheid gegeven worden.

De effecten van de aanleg van infrastructuur zijn in 2000 door onder andere het Centraal Plan Bureau (CPB) en het Nederlands Economisch Instituut (NEI) onderzocht in het Onderzoeksprogramma Economische Effecten van Infrastructuur (OEEI). Dit heeft geleid tot het opstellen van het Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI). Dit overzicht is een document waarin de maatschappelijke effecten van een project kort en bondig op een rij staan. Aanleiding voor dit onderzoeksprogramma was dat er geen eenduidige aanpak en definities waren om de effecten van een project in beeld te brengen. Gevolg hiervan was dat inschattingen erg uiteen liepen en het is van belang dat de effecten zo verantwoord mogelijk worden onderzocht, omdat grote projecten veel risico's met zich meebrengen. Het OEEI heeft geleid tot de aanbeveling om een kosten baten analyse uit te voeren bij grote projecten (Eijgenraam, C., 2000).

Dit onderzoek richt zich op een deel van de maatschappelijke effecten, namelijk de economische effecten voor de ondernemers in de binnenstad. Om deze effecten in beeld te brengen zal er in de eerste plaats onderzoek worden gedaan naar de effecten van de tramlijnen op verschillende buitenlandse steden. De effecten die in het OEI zijn geformuleerd zijn een goede richtlijn om deze gegenereerde effecten te categoriseren. Vervolgens worden de verwachtingen van ondernemers in mogelijke tramstraten over de komst van de tram in Groningen geïnventariseerd. Dit is van belang omdat wanneer er een duidelijk inzicht is in de effecten die de infrastructuur op de ondernemers kan hebben, hierover gecommuniceerd kan worden. Zo is duidelijker wat er te verwachten is en of de verwachtingen over de tram realistisch zijn.

De verschillende effecten van infrastructuurprojecten die in dit hoofdstuk aan de orde komen zijn directe en indirecte effecten, externe effecten, verdelingseffecten en efficiëntieverbeteringen, generatieve en distributieve effecten, structurerende effecten. Tenslotte komen de effecten op de vastgoedwaarden en locaties aan bod. Verder komt in dit hoofdstuk het belang van onderscheid in de verschillende fasen van een project voor de benoeming van de effecten aan bod. Vervolgens wordt het onderscheid en het belang van lijn- en puntinfrastructuur uiteengezet. Tenslotte volgt het belang van de verwachtingen van ondernemers.

### **2.1 Typologie van effecten**

Om van tevoren te beoordelen of een project rendabel zal zijn en wat de gevolgen zijn van een project, wordt er bij maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA) gekeken naar de succesfactoren van een project aan de hand van verschillende effecten van infrastructuur. Het KBA-format van 2000 (OEEI) hanteert de volgende effecten (Dings, J. 2001):

- Directe economische effecten



- Indirecte economische effecten
- Effecten op de veiligheid; deze bestaan uit verkeersveiligheid, vervoer van gevaarlijke stoffen en sociale veiligheid
- Milieueffecten; deze bestaan onder andere uit effecten op emissies (nationaal en lokaal), geluid, bodem, water, flora, fauna en ecologie
- Kosten van indirect ruimtegebruik
- Visuele en cultuurhistorische effecten
- Kosten (aanleg, beheer en onderhoud)

Deze typologie van effecten kan binnen het wetenschappelijk kader structuur aan brengen binnen de effecten die in Groningen verwacht kunnen worden. Al ligt binnen dit onderzoek de nadruk op de directe en indirecte economische effecten van de tram.

Er blijkt dat de volgende factoren 'succesfactoren' zijn na de realisatie van een project. Namelijk de mate waarin een bestaand verkeersknelpunt wordt opgelost, de dikte van de vervoersstromen, de reistijdwinsten en waardering voor de gebruikers, de hoogte van de investeringskosten, efficiënt ruimtegebruik en tenslotte de samenhang tussen het openbaar vervoer en de ruimtelijke ordening (Dings, J. 2001). Ook deze succesfactoren kunnen behulpzaam zijn voor het aanbrengen van structuur binnen dit onderzoek.

Naast bovengenoemde effecten kunnen voordelen van schaalvergroting en een herwaardering van de reistijd optreden. Verder kunnen verdelingseffecten optreden, een voorbeeld hiervan is dat de tram meer mogelijkheden biedt voor lagere inkomensklassen of mensen zonder rijbewijs om zich te verplaatsen. Een sociaal aspect is dat de maatschappij waarde hecht aan het feit dat er openbaar vervoer is voor mensen die niet over eigen vervoer beschikken. Om deze reden is men bereid daarvoor te betalen, dit noemt men de 'existence value'. Een volgend aspect is dat mensen het waarderen dat er de beschikbaarheid is over een vervoersalternatief, dit wordt de 'option value' genoemd (Dings, J. 2001). Verder zijn er ook nog bepaalde kwaliteitsaspecten die samenhangen met personenvervoer. Namelijk de frequenties, het aantal te bereiken bestemmingen, overstaptijd, de tijd die nodig is voor zoeken, de wachttijd, de tijd om loopafstanden te overbruggen, de beschikbaarheid van een zitplaats, het kunnen werken tijdens de reis, het reiscomfort, de informatieverschaffing tijdens het wachten, voorzieningen tijdens het wachten en de betrouwbaarheid van de reistijd (Eijgenraam, C.J.J. et al. 2004).

Uit bovenstaande wordt al duidelijk dat het niet eenvoudig is te bepalen wat *precies* het effect is van de aanleg en het gebruik van een infrastructuurproject. Daarom heeft de Leidraad OEI een schema opgesteld (figuur 2.1). Aan de hand van de volgende vijf vragen kunnen de verschillende effecten van infrastructuur enigszins worden geclassificeerd en in het schema worden ingepast:

1. Komen de effecten terecht bij Nederlandse of buitenlandse partijen?
2. Kunnen de effecten aan de hand van prijsvorming op markten wel of niet geprijsd worden?

3. Betekent een effect een andere *omvang* van de nationale welvaart (door efficiencyverbetering) of alleen een andere *verdeling* van de bestaande of nieuwe welvaart?
4. Vloeien de effecten rechtstreeks voort uit het project (directe effecten) of zijn ze het gevolg van deze rechtstreekse effecten (indirecte effecten). Bij indirecte effecten wordt er onderscheid gemaakt naar effecten bij afnemers (voorwaarts effect) en bij leveranciers (achterwaard effect).
5. Bij weke partijen komen voor- en nadelen van het effect terecht: eigenaars / exploitanten, gebruikers of derden?

Door de vragen per effect te beantwoorden, wordt duidelijker zichtbaar welke partijen er betrokken zijn en op welke schaalniveaus er rekening gehouden moet worden met de effecten. De voorbeelden in het schema geven aan met welke effecten er rekening gehouden zou moeten worden. Dit schema kan inzicht geven in de effecten die zich mogelijk in Groningen voor kunnen doen en waar rekening mee gehouden kan worden.

welvaartsbenadering causale benadering		Nederland		buitenland	
		geprijsde effecten verdeling : efficiëntie	niet geprijsde effecten verdeling : efficiëntie		
directe effecten	exploitanten	<i>bedrijfswinsten</i>	<i>onverzekerde risico's</i>		
	gebruikers	<i>Goedkoper transport</i>	<i>reistijdwinsten, hogere betrouwbaarheid van reistijd, veiligheid</i>		<i>reistijdwinsten</i>
	derden		<i>luchtvervuiling, geluid</i>		<i>luchtvervuiling</i>
indirecte effecten		<i>effect op andere modaliteiten</i> <i>strategische effecten</i>	<i>congestie</i> <i>regionale ongelijkheid</i>	<i>congestie</i> <i>ruilvoeteffect</i>	

Figuur 2.1 Algemene typologie van effecten (Eijgenraam, C. et al, 2004)

Hierin wordt er onderscheid gemaakt tussen directe en indirecte effecten, tussen geprijsde en niet geprijsde effecten, de (her-)verdeling van de effecten en bij wie de gevolgen ervan terecht komen. De voorbeeldeffecten die in dit schema staan zijn voornamelijk van toepassing bij een lijninfrastructuurproject, zoals de RegioTram (Eijgenraam, C. et al, 2004). Naast dit onderscheid kan er bij het onderscheiden van effecten worden gekeken naar de verschillende fasen waarin bepaalde effecten plaatsvinden, of er sprake is van generatieve of distributieve effecten, de structurerende effecten en het onderscheid in punt- en lijninfrastructuur. Al deze vormen van onderscheid komen in de loop van het hoofdstuk aan bod. Tenslotte kan het onderscheid gemaakt worden tussen de tijdelijke effecten en de effecten van structurele aard. Al mogen bij evaluatie van de economische effecten alleen de structurele effecten worden meegenomen (Gent, H. van; Wit, J. de 2001). Dat neemt natuurlijk niet weg dat de tijdelijke effecten voor directe betrokkenen in de omgeving van de tram ook erg van invloed / belang kunnen zijn.

Zoals al aangegeven ligt in dit onderzoek de nadruk op de economische effecten van infrastructuur projecten. Voorbeelden van economische effecten zijn plankosten, aanlegkosten, kosten van onderhoud, bediening, beheer en exploitatie, reistijdwinsten en verliezen, veranderingen in afstandsgebonden kosten, betrouwbaarheid, efficiency, werkgelegenheid en macro-economische effecten. Overige effecten worden zo nu en dan aangestipt, maar hier wordt niet veel dieper op in worden gegaan. Voorbeelden van overige effecten zijn verkeersveiligheid, geluidhinder, emissies van luchtverontreinigende stoffen, doorsnijding landschap en sociaal-maatschappelijke aspecten (Min V&W, AVV 1996).

## **2.2 Directe en indirecte effecten**

Een eerste onderscheid dat gemaakt kan worden is het onderscheid tussen de directe en indirecte effecten van infrastructuur.

Directe effecten worden door leidraad OEI (2004) gedefinieerd als *“Baten van een project die toevallen aan: (1) de eigenaar of exploitant van de nieuwe infrastructuur, (2) de gebruikers van de transportdiensten; en (3) externe effecten die voortkomen uit de infrastructuur of het gebruik daarvan.”* Dings (2001) beschrijft directe economische effecten in de vervoerssector als de effecten op bestaand vervoer, substitutie tussen verschillende vormen van vervoer en nieuw vervoer.

De directe effecten bestaan uit directe *project* effecten en directe *netwerk* effecten. De directe project effecten zijn de kosten en baten van transportactiviteiten die toevallen aan de eigenaar, exploitant en gebruikers van de betrokken infrastructuur. Wanneer het om lijninfrastructuur gaat, betreffen projecteffecten ook de grondbaten die neerslaan binnen het projectgebied. Directe netwerk effecten zijn de kosten en baten van transportactiviteiten die bij andere actoren binnen het transportsysteem worden veroorzaakt. Voorbeelden van directe effecten in het algemeen zijn bestedings- of impulseffecten in de bouwsector, reistijdverliezen als gevolg van bouwwerkzaamheden, reistijdwinsten door een kortere route, lagere transportkosten door een kortere route en afname interne en externe congestiekosten (Eijgenraam, C. et al, 2004).

Indirecte effecten worden gedefinieerd als *de gevolgen van een infrastructuurproject die niet rechtstreeks met dit project samenhangen maar voortvloeien uit de directe effecten van het project en niet aan de gebruikers en exploitanten van de infrastructuur toevallen.”* (Eijgenraam, C., 2000) Dit zijn meer de ‘uitstralingseffecten’ van een project (Gent, H. van; Wit, J. de, 2001) en komen voort uit een verbetering in het transportsysteem en het gebruik dat daarvan wordt gemaakt. Bijvoorbeeld door substitutie naar andere vervoerswijzen en generatie van nieuw vervoer (Eijgenraam, C., 2000). Deze definitie laat dan ook duidelijk zien dat er sprake is van een causaal verband tussen directe en indirecte effecten van een project. De efficiënte (ruimtelijke) concentratie van economische activiteiten (clusters) is een voorbeeld van een indirect effect. Evenals dat het positieve effect op het nationale of regionaal vestigingsklimaat een strategisch indirect effect is (Eijgenraam, C., 2000). Een ander voorbeeld is de toegevoegde waarde en de verandering in werkgelegenheid (Dings, J., 2001).

Aangezien veel factoren met elkaar samenhangen is het moeilijk de werkelijke effecten van een project te bepalen, met name waar het om indirecte effecten gaat. Methoden om de indirecte effecten te meten worden genoemd in *‘Evaluatie van infrastructuurprojecten. Leidraad voor kosten-baten analyse’* (Eijgenraam, C.,2000):

- Uitvoeren van case studies met vergelijkbare projecten
- Het gebruik van enquêtes en interviews om de verwachtingen voor de toekomst in te schatten
- Het gebruik van modellen
- De macroproductie benadering

Het uitvoeren van een casestudie is een goede manier om lering te trekken uit ervaringen en op deze manier de te verwachten effecten inzichtelijk te maken. Nadeel hiervan kan zijn dat de cases nooit volledig te vergelijken zijn en dus geen exact beeld geeft van de effecten bij een Nederlands project (Eijgenraam, C.,2000). Desondanks zal binnen dit onderzoek een aantal casestudies plaats vinden, omdat door middel van deze vergelijkingen de orde van grootte van bepaalde effecten kan worden geschat.

Een nadeel van het uitvoeren van enquêtes en interviews is dat de antwoorden van de respondenten niet altijd overeen komen met het gedrag wat ze in de toekomst gaan vertonen. Voordeel van deze methode is echter dat wanneer er een duidelijk beeld is van de verwachtingen van de verschillende actoren, er op in gespeeld kan worden en men er rekening mee kan houden (Eijgenraam, C.,2000). Tenslotte kunnen positieve verwachtingen bevorderlijk voor het slagen van een project. Dit is verklaren door het Rosenthal effect en selffulfilling prophecy's. Dit komt erop neer dat positieve verwachtingen de gevolgen positief kunnen beïnvloeden en dat negatieve verwachtingen een negatief effect kunnen hebben op de gevolgen van een project (Managementissues, 2007). Binnen dit onderzoek zullen enquêtes en focus groepen met ondernemers gehouden worden om de verwachtingen over de tram duidelijk in beeld te brengen.

Met modellen kan de doorwerking van een project op de economie als geheel worden bepaald. Dit is inclusief een globale raming van de indirecte welvaartseffecten. Een voorbeeld is het Athena-model van het Centraal Plan Bureau, de resultaten van enquêtes en casestudies zijn de input om vervolgens te resulteren in een model met de mogelijke effecten. Met de macroproductie benadering kunnen de effecten van de totale investeringen in infrastructuur van een land op de nationale economie worden geschat. Dit is echter niet geschikt voor specifieke projecten zoals de RegioTram, omdat het niet altijd duidelijk is of de economische effecten een causaal verband hebben met de investeringen (Eijgenraam, C.,2000). Deze twee methoden zullen binnen dit onderzoek verder niet aan bod komen.

### **2.3 Externe effecten**

Bij infrastructuur projecten is eveneens sprake van externe effecten. Dit zijn alle veranderingen in de welvaart die ontstaan wegens een 'opgedrongen consumptie' van niet-geprijsde nevenproducten van projectdiensten. Projectdiensten kunnen worden omschreven als betere vervoersdiensten voor personen en / of goederen (Eijgenraam, et al, 2000). Hierin is het onderscheid te maken in directe externe effecten en indirecte externe effecten.

Directe externe effecten zijn kosten en baten *van transportactiviteiten* die buiten iedere markt om aan anderen dan de eigenaar, exploitant of gebruikers van de betrokken infrastructuur toevallen. Indirecte externe effecten zijn kosten en baten die *door indirecte effecten* buiten iedere markt om aan anderen dan de eigenaar, exploitant of gebruikers van de betrokken infrastructuur toevallen

(Eijgenraam, C. et al, 2004). Bij het bepalen van de effecten is het niet alleen van belang de wenselijke effecten van een project in kaart te brengen, maar eveneens de negatieve effecten te inventariseren. Zeker wanneer het gaat om effecten die het gevolg zijn van zaken die je niet zelf in de hand hebt. Voorbeelden van deze negatieve externe effecten worden weergegeven in figuur 2.2.

Negatieve externe effecten van het verkeer			
	Externe kosten van transportactiviteiten	Externe kosten door vervoermiddelen niet in gebruik	Externe kosten m.b.t. infrastructuur
<b>Negatieve effecten op het natuurlijk milieu</b>	Lucht-, water-, en grondvervuiling	Productie en sloop van vervoermiddelen	Verstoringseffecten in ecosystemen
<b>Negatieve effecten op het sociale milieu</b>	Geluidshinder Ongevallen	Ruimtegebruik	Visuele hinderings Verstoring van leefgemeenschappen
<b>Intrasectorale effecten</b>	Congestie (en dus reistijdverlies) Ongevallen	Parkeerproblemen	

Figuur 2.2: Negatieve externe effecten van het wegverkeer (Gent, H. van; Wit, J. de, 2001)

Door besef te hebben van de mogelijke negatieve externe effecten, kan hier in de loop van het Project RegioTram op ingespeeld worden, zodat de gevolgen zoveel mogelijk kunnen worden beperkt.

#### **2.4 Knooppunten en lijninfrastructuur**

Bij het categoriseren van effecten is het van belang in gedachte te houden dat effecten bij puntinfrastructuur anders geïnterpreteerd kunnen worden dan bij lijninfrastructuur. Dit neemt niet weg dat deze vormen erg met elkaar samenhangen en de grens vrijwel kunstmatig is. Zowel de lijn- als de puntinfrastructuur zijn deel van een groter verkeers- en vervoersnetwerk. Voor dat netwerk is het van belang dat beide goed functioneren (Eijgenraam, C. et al, 2004).

##### **Lijninfrastructuur**

Wegen, spoorlijnen en kanalen zijn vormen van *lijninfrastructuur*. Aanpassingen hieraan kunnen bijvoorbeeld leiden tot meer of betere vervoersdiensten voor de reizigers. Wanneer lijninfrastructuur aansluiting vindt bij een groter knooppunt kan het meer kwaliteitsaspecten bieden (Eijgenraam, C. et al, 2004). Bij het Project RegioTram is zo'n knooppunt bijvoorbeeld het hoofdstation, maar ook de gebieden met ontwikkelingspotentie en andere haltes in de stad Groningen die de tram aandoet.

Het verbeteren van een verbinding tussen verschillende plaatsen kan tegengestelde effecten genereren. Bij het verbinden van een centrale regio met een perifere regio kunnen de markten in de perifere regio makkelijker bediend worden. Er zullen bedrijven vanuit de periferie naar de centrale regio willen trekken. Aan de andere kant biedt de perifere regio voordelen zoals goedkope grond, die

nu 'dichterbij' zijn, waardoor bedrijven in die richting kunnen uitwijken. Wat er uiteindelijk zal gebeuren is moeilijk te voorspellen en is een reden waarom er niet te overhaast conclusies getrokken moeten worden bij het in beeld brengen van de effecten van infrastructuur. Tenslotte kan een investering meerdere doelen en projectdiensten hebben met verschillende eigenaren en gebruikers. Hierdoor kan een bepaald effect door de ene partij anders beoordeeld worden dan door de andere partij (Eijgenraam, et al 2000).

### Puntinfrastructuur

*Puntinfrastructuur* ofwel knooppunt is de plaats waar lijnverbindingen in een infrastructuurnetwerk bij elkaar komen en uitwisseling plaatsvindt van passagiers en goederen. Voorbeelden hiervan zijn zeehavens, luchthavens, stationslocaties en bedrijventerreinen (Eijgenraam, C. et al, 2004). Bij de RegioTram zijn de haltes van een lijn eveneens knooppunten waar nieuwe ontwikkelingen kunnen voordoen, zij het op kleinere schaal (de Vries, J. 2008). Een knooppunt in een transportnetwerk kan meer kwaliteit of kwaliteitsaspecten bieden wanneer de bereikbaarheid van het knooppunt wordt verbeterd, bijvoorbeeld door hogere transportfrequenties en meer bestemmingen (Eijgenraam, C. et al, 2004). Een knooppunt is daarentegen geen garantie voor ruimtelijke ontwikkeling. Wanneer er geen 'kiem' van ontwikkeling aanwezig is die onder invloed van de passerende stromen kan groeien, is de kans op ontwikkeling een stuk kleiner dan wanneer die kiem wel aanwezig is. De specifieke aandacht gaat bij puntinfrastructuur vaak uit naar de volgende elementen, namelijk het locatie- en vestigingsklimaat, de functionele of fysieke binding van activiteiten met het knooppunt en mogelijke effecten in het buitenland. (Eijgenraam, C. et al, 2004). De aanwezigheid van een knooppunt in de regio kan tevens een negatieve werking hebben. Een voorbeeld hiervan is zichtbaar in de regio van Parijs en Lille. Door de aanwezigheid van de steden Lille en Parijs is de regio 'leeggezogen' omdat de bereikbaarheid van de regio is daar is verbeterd (Priemus, H. et al, 2003).

Bij een knooppunt is er sprake van twee verschillende economische systemen, namelijk een systeem gerelateerd aan het knooppunt als schakel in het transportnetwerk en een systeem gerelateerd aan de huisvesting van economische functies in het knooppunt. Zodoende is er sprake van twee 'soorten' effecten:

Ten eerste de *transportgerelateerde effecten*, deze effecten zijn gerelateerd aan het knooppunt als schakel in het transportnetwerk. Hier is eveneens sprake van directe en indirecte effecten. Directe effecten zijn bijvoorbeeld reistijdwinsten en verbetering van de betrouwbaarheid van de reistijden, transportkostenbesparingen, grotere frequentie van transportverbindingen en een groter aantal mogelijke bestemmingen. Voorbeeld van indirecte effecten zijn de effecten via de transportmarkten op andere markten (Eijgenraam, C. et al, 2004).

Ten tweede zijn er *locatiegerichte effecten*, deze effecten zijn gerelateerd aan de locatie van het knooppunt. Hier is eveneens sprake van directe en indirecte effecten. Directe effecten zijn bijvoorbeeld verbetering van de grondproductiviteit in het knooppunt, winsten uit grondexploitatie, agglomeratievoordelen (deels), schaal- en specialisatievoordelen versus schaalnadelen en de verandering (positief of negatief) van ruimtelijke kwaliteit in het projectgebied. Indirecte effecten zijn de effecten die optreden via de grondmarkt, dus de effecten op de ruimtelijk concurrerende functies binnen het projectgebied (Eijgenraam, C. et al, 2004).

Dit onderscheid kan bij het in beeld brengen van de economische effecten van de tram in Groningen een goede bijdrage leveren. De transportgerelateerde effecten kunnen via de voordelen voor de bezoekers een positief effect zijn voor de ondernemers in de stad. De locatiegerichte effecten kunnen voor de ondernemers zelf voordelen bieden, bijvoorbeeld wanneer de waarde van de grond en panden toeneemt. Uiteraard spreekt voor zich dat ook deze twee economische systemen erg met elkaar samenhangen.

### Knooppunten

Naast het onderscheid in lijn- en puntinfrastructuur zal er hier kort worden ingegaan op het begrip 'knooppunt'. Zoals eerder al aangegeven is een knooppunt een plek waar verschillende stromen van infrastructuur samenkomen en worden opgehouden. Er vindt uitwisseling plaats tussen verschillende vervoersmodaliteiten en economische- en stedelijke ontwikkeling is hier nauw mee verbonden (Priemus, H. et al, 2003).

In een stad zoals Groningen zijn de knooppunten centra van activiteiten, informatie, kapitaal en verkeer. Kortom een netwerk van verschillende stromen die op een plaats samenkomen en er verbonden zijn. Het is duidelijk dat iets geen netwerk is omdat bepaalde activiteiten ruimtelijk samenvallen, maar dat een knooppunt wordt gevormd door de uitwisseling of mogelijke uitwisseling van goederen of passagiers van het ene netwerk naar het andere. Deze uitwisseling vindt tevens plaats tussen netwerken van stromen op verschillende schaalniveaus. Een knooppunt kan namelijk verschillende functies en posities in een netwerk hebben, afhankelijk van het schaalniveau waarnaar gekeken wordt. Naar het schaalniveau kijken is dus van belang, zeker omdat op laag schaalniveau een knooppunt weer een netwerk op zichzelf is. Verder heeft ieder knooppunt door concentratie van activiteiten, een verblijfsfunctie, dit benadrukt de rol van een knooppunt in ruimtelijk economische ontwikkeling (Priemus, H. et al, 2003).

Naast de knooppunten kunnen de *verbindingen* ook een verblijfsfunctie hebben. Het is dan wel van belang om welke modaliteit het gaat. Zo is collectief vervoer (ov, rail-, lucht vervoer) slechts toegankelijk via bepaalde knooppunten, wat zelfs kan leiden tot het tunneleffect. Dat wil zeggen dat de ontsluiting slechter wordt, omdat er geen mogelijkheden zijn om toe te treden tot het netwerk. Bij individueel vervoer daarentegen (auto, fiets, lopen) *kunnen* de verbindingen een verblijfsfunctie hebben. Dit hoeft niet het geval te zijn zoals bij autowegen is te zien dat ontwikkelingen enkel langs op- en afritten plaatsvinden. Op lager schaalniveau kan dit echter wel het geval zijn. Een straat of een station heeft aan de ene kant een transportfunctie (netwerk) als verbinding tussen activiteiten op verschillende plaatsen. Aan de andere kant heeft de knoop een verblijfsfunctie (plaats) als locatie *van* activiteiten. Een straat zoals in de binnenstad van Groningen is een dergelijke situatie waar een bezoeker op elk moment kan stoppen om de straat te verlaten en bijvoorbeeld een gebouw te betreden. Eigenlijk is een lijnnetwerk een keten van zeer dicht bij elkaar gelegen knooppunten (Priemus, H. et al, 2003).

Met andere woorden, punt- en lijninfrastructuur zijn twee overlappende systemen waarvan de functies in praktijk moeilijk te scheiden zijn en waar ze elkaar beïnvloeden. Dit is een belangrijk aspect van de complexe relatie tussen transport en stedelijke ontwikkeling (Priemus, H. et al, 2003). Wederom een van de redenen om er rekening mee te houden dat er geen eenduidige of overhaaste

conclusies kunnen worden getrokken bij de inventarisatie van de economische effecten van de tram op de binnenstad van Groningen. Dit geeft een inzicht in de complexiteit van het onderwerp.

### **2.5 Verdelingseffecten, efficiëntieverbeteringen**

Het is bij de analyse van effecten van infrastructuurprojecten van belang dat er eveneens aandacht wordt geschonken aan efficiëntieverbeteringen en verdelingseffecten. Efficiëntieverbeteringen betekenen een algemene toename in de nationale welvaart (Eijgenraam et al, 2004), deze treden op wanneer er meer productie wordt gerealiseerd in verhouding tot het aanbod van productiemiddelen; of wanneer er meer nut van consumptie wordt bereikt in verhouding tot het gebruik van goederen en diensten (Eijgenraam, C., 2000). (Her)verdelingseffecten treden op als voor- of nadelen van het project (gedeeltelijk) terecht komen bij anderen dan de exploitanten of gebruikers, als gevolg van de verdeling van effecten op nationaal niveau. Dit komt erop neer dat niet alle Nederlanders op gelijke wijze delen in de kosten en baten van een project, dus de verdeling van de welvaart in Nederland verandert. Deze effecten zijn niet perse aan landsgrenzen gebonden en kunnen deze overschrijden (Eijgenraam, C. et al, 2004). Deze effecten zullen binnen dit onderzoek niet verder aan de orde komen, maar desondanks is het van belang te bedenken dat een groot infrastructuur project zoals de RegioTram invloed kan hebben op de nationale welvaart.

### **2.6 Onderscheid in verschillende fasen**

Bij het analyseren van effecten is het van belang een onderscheid te maken tussen de verschillende fasen van een project. Immers, de aanleg en het onderhoud zorgen eveneens voor effecten, niet alleen het gebruik ervan. Deze effecten zijn vaak in veel grotere mate onomkeerbaar dan de effecten van het eigenlijk gebruik (Gent, H. van; Wit, J. de, 2001). De verschillende fasen waar onderscheid in gemaakt dient te worden zijn:

De *planvormingsfase*, de effecten hiervan zijn tijdelijk en direct gerelateerd aan het ontwerp en de bouw van de fysieke infrastructuur. Deze effecten het meest overzichtelijk en kan de omvang ervan relatief robuust worden bepaald (Gent, H. van; Wit, J. de, 2001).

De *constructiefase*, deze effecten zijn eveneens tijdelijk en direct gerelateerd aan het ontwerp en de bouw van de fysieke infrastructuur. Ook hiervoor geldt dat de effecten het meest overzichtelijk zijn en de omvang ervan relatief robuust kan worden bepaald (Gent, H. van; Wit, J. de, 2001).

Tenslotte de *gebruiksfase*, deze effecten zijn structureel en grotendeels niet gerelateerd aan de fysieke infrastructuur, maar aan de structurele veranderingen in 'bereikbaarheid'. In deze fase is de omvang en het overzicht veel moeilijker te bepalen dan in de planvorming- en constructiefase. De effecten in de gebruiksfase hebben vaak een ruimtelijk component (Gent, H. van; Wit, J. de, 2001).

De effecten die tijdens de planvormingsfase en constructiefase kunnen optreden zijn onder andere de kosten van planvorming en aanleg. Deze liggen bij de opdrachtgever en de ontwikkeling van de werkgelegenheid en de daaruit voortvloeiende inkomensstromen. Negatieve effecten die kunnen optreden zijn oponthoud voor reizigers en een terugloop in de omzet tijdens de constructiefase bij minder goed bereikbare detaillisten. Laatstgenoemde kan gecompenseerd worden door toename omzet in aangrenzende gebieden (Min V&W, AVV 1996).

De effecten die tijdens de gebruiksfase kunnen optreden zijn onder andere het beheer, onderhoud en exploitatie. Verder de verbetering van de bereikbaarheid van de locaties die aangesloten zijn op



het netwerk. Dit leidt tot reductie van reiskosten en reisafstand en betrouwbaarheid. Een verbeterde bereikbaarheid kan leiden tot een stijging in het volume van de vervoersstromen en verschuivingen van de vervoerskeuze, bekend als modal split. Dit kan vervolgens weer leiden tot een snellere afwikkeling van het resterende verkeer. Hiernaast kan de verbetering van bereikbaarheid activiteiten op de locaties genereren. Gevolgen hiervan kunnen verandering van ruimtegebruik en van de grondprijzen zijn, wijzigingen in het locatiepatroon van woningen of bedrijven en veranderingen in bedrijvigheid. Laatstgenoemde kan leiden tot extra investeringen, toegevoegde waarde en werkgelegenheid (Min V&W, AVV 1996).

Het nadeel van effecten is dat ze niet gemakkelijk en eenduidig te bepalen zijn, vanwege dynamische veranderingen in de context en de regionale economie. Bovengenoemde effecten worden samen de systeemeffecten, omgevingseffecten en afgeleide omgevingseffecten genoemd (Min V&W, AVV 1996).

Dit onderscheid van effecten tijdens de aanleg en het gebruik is voor de RegioTram van belang. Zo kan voor een aantal actoren de economische effecten in de planvormingsfase en constructiefase erg veel betekenis en consequenties hebben, terwijl dit voor deze actoren in de gebruiksfase niet van belang is en vice versa (Gent, H. van; Wit, J. de, 2001). Hierdoor kunnen de economische effecten van de tram op een tijdsbalk geplaatst worden, zodat het inzichtelijker wordt welke effecten er op welk moment verwacht kunnen worden. Daarnaast kan inzichtelijk gemaakt worden welke actoren op welk moment het meest van belang zijn.

### **2.7 Generatieve en distributieve effecten**

Binnen het 'hoofdthema' effecten komen eveneens de generatieve en distributieve effecten naar voren. Dit onderscheid is van belang omdat dit een duidelijker inzicht geeft in de ontwikkelingen op verschillende schaalniveaus. Generatieve effecten zijn *'effecten die betrekking hebben op de (als gevolg van een project) tot stand gebrachte nieuwe activiteiten'*. Distributieve effecten zijn *'effecten die betrekking hebben op de verdeling van reeds bestaande activiteiten'*. Deze effecten kunnen verschillen op verschillende schaalniveaus. Zo kunnen effecten bij bedrijfsvestiging of werkgelegenheidseffecten, op lager niveau generatief lijken. Dat wil zeggen dat er sprake is van een per saldo toename van activiteiten, terwijl ze op hoger schaalniveau distributief blijken te zijn en er slechts sprake is van herverdeling van de activiteit (Min V&W, AVV 1996). Het komt erop neer dat een project een gunstig effect op een bepaalde plaats genereert, bijvoorbeeld op de bezoekersaantallen en dat men vervolgens concludeert dat het een groot succes is. Later kan blijken dat de bezoekersaantallen in de omringende plaatsen zijn afgenomen. Op hoger schaalniveau is dan schijnbaar niets veranderd, terwijl er op lager schaalniveau wel degelijk gevolgen zijn (Min V&W, AVV 1996). Want infrastructuur kan een belangrijke rol spelen bij ontwikkelingen, in het bijzonder op laag schaalniveau. Te denken aan het verplaatsen van activiteiten uit gebieden waar deze niet gewenst zijn, of het sturen van autonome ontwikkelingen naar locaties waar deze juist wél wenselijk worden geacht (Min V&W, AVV 1996).

Factoren zoals technologie, demografie, economie en overheidsbeleid (anders dan infrastructuurbeleid) zijn eveneens van invloed op de verkeersstromen en ruimtelijke patronen van economische activiteiten. Bij transportinfrastructuur zijn de waargenomen effecten (slechts) deels toe te schrijven aan de veranderingen. Hierdoor is het lastig de effecten van de infrastructuur te

isoleren van de algemene economische context. Dit gaat ongetwijfeld ook op voor overige vormen van infrastructuur. Tenslotte werkt een betere bereikbaarheid in twee richtingen, het is moeilijk te voorspellen welke van de twee plaatsten in welke mate van de nieuwe infrastructuur zal profiteren. Infrastructuur kan dus niet alleen een oorzaak, maar ook een gevolg van economische ontwikkeling zijn. Dit geeft wederom aan hoe complex de verhoudingen zijn tussen stedelijke ontwikkeling en infrastructuur en hoe ze op elkaar van invloed zijn (Min V&W, AVV 1996). Binnen dit onderzoek zal er niet veel verder worden ingegaan op de generatieve en distributieve effecten die de tram kan hebben op de ondernemers in de binnenstad. Desondanks is het aan te raden kennis te hebben van de ruimtelijke verschuivingen die kunnen optreden na de ingebruikneming van de tram, zeker wanneer het volledige vervoersconcept gereed is.

## **2.8 Structurerende effecten**

Ruimtelijke structuurversterking kan worden opgevat als het ontwikkelen van vervoersinfrastructuur en ruimtelijke spreidingspatronen die het functioneren van de economie duurzaam bevorderen, deze worden samen het ruimtelijk systeem genoemd (Priemus, H et al, 2003). Deze aanpassingen in de infrastructuur leiden tot een verschuiving in stromen van personen en goederen. Daarnaast leiden deze tot een ruimtelijke verschuiving en een mogelijke uitbreiding van allerlei activiteiten die vervoer genereren of aantrekken (Min V&W, AVV 1996). Zo noemt ingenieur Arturo Soria y Mata in Priemus et al (2003) al in 1894 een bundel van infrastructuur als structurerend element van verstedelijking, met aan weerszijden een dichte bebouwing.

Wel moet worden opgemerkt dat de 'structurerende werking' van infrastructuur een te eenvoudige aanname van de werkelijkheid is. *'In de meeste gevallen leidt verbeteren van de bereikbaarheid tot het versterken van bestáánde patronen en tendensen. Het is bovendien te simpel om te stellen dat de ontwikkeling van het transportsysteem groei en expansie van de steden veroorzaakt'* (Priemus, H et al 2003). In de eerste plaats is het de vraag naar ruimtelijke kwaliteit die de ontwikkeling bepaalt. De ontwikkeling van het transportnetwerk kan dit slechts mogelijk maken door in een bestaande vraag te voorzien, nieuwe locaties worden zo beter bereikbaar. *'Het transportnetwerk kan, wanneer het er eenmaal ligt, wel een sturende werking hebben bij de locatie van nieuwe activiteiten, maar is zelden of nooit een drijvende kracht achter stedelijke ontwikkeling'*. (Priemus, H. et al, 2003). Infrastructuur is voor economische ontwikkeling dus wel noodzakelijk, maar zeker niet voldoende. Het is een afgeleide van de werkelijk bepalende factoren, uiteindelijk krijgt infrastructuur pas betekenis door de dynamiek van stromen van activiteiten die met elkaar in verband staan, want een netwerk dat uitsluitend bestaat uit infrastructuur is een 'dood systeem'. Deze stromen kunnen vervolgens leiden tot ontwikkelingen elders. Zo kan een goed ruimtelijk systeem de economische prestaties bevorderen door productiekosten te verminderen, bijvoorbeeld door kortere reistijden, lagere kosten verzameling inputs en distributie outputs, vergroting van ruimtelijke markten, een beter functionerende arbeidsmarkt, meer kansen voor schaalvoordelen, en de bevordering van incubatie en spreiding van kennis en innovatie (Priemus, H. et al, 2003)

Het besef van dat infrastructuur niet allesbepalend is bij de ontwikkeling van gebieden is van grote waarde voor het tramproject. Het geeft met andere woorden aan dat de aanleg van de RegioTram zeker voor versterking van ontwikkelingen kan zorgen, maar dat het geen zaligmakend middel is voor verbetering van een gebied. Ook doet dit beseffen dat de aanpak van een infrastructuur project integraal opgepakt zou moeten worden. In dit onderzoek zal worden gekeken naar de

ontwikkelingen en ervaringen die zich in buitenlandse steden hebben voorgedaan, en wat hier de invloed van de tramlijnen is geweest op de economische ontwikkeling van de stad.

### **2.9 Verwachtingen van ondernemers**

Het is moeilijk te bepalen wat de invloed en kwalitatieve effecten zijn van infrastructuur in de gebruiksfase op de ruimtelijke patronen van economische activiteiten. Om hier inzicht in te krijgen is het erg van belang te weten hoeveel waarde de ondernemers in het projectgebied hechten aan de nieuwe of verbeterde infrastructuur.

Er zijn twee randvoorwaarden waar infrastructuur aan zou moeten voldoen zodat de aanleg van belang is voor het bedrijfsleven. Ten eerste moet de betreffende infrastructuur algemeen en intensief door het bedrijfsleven worden gebruikt, het gaat hier voornamelijk om de weg- en telecommunicatie infrastructuur. Hiernaast is nuts-infrastructuur erg van belang, maar het niveau hiervan is in het algemeen zó hoog, dat men deze voorzieningen al een vast gegeven beschouwt. Ten tweede moet het nieuwe project voor het bedrijfsleven gaan om de aanleg van een ontbrekende schakel in het infrastructuurnetwerk of een uitbreiding van een verbinding waar duidelijk knelpunten aanwezig zijn (Min V&W, AVV 1996). Verder blijkt dat de infrastructuur zelf nooit de enige of doorslaggevende reden om te verhuizen voor een bedrijf. Het is wel een belangrijke bijkomende factor bij de bepaling van een nieuwe locatie. In dat geval is de weginfrastructuur het meest belangrijk (Min V&W, AVV 1996).

Wanneer men in de toekomst een impuls voor private investeringen verwacht, kan dit nieuwe werkgelegenheid genereren of ervoor zorgen dat bestaande arbeidsplaatsen behouden blijven. Want op het moment dat ondernemers de verwachting hebben dat er te zijner tijd nieuwe infrastructuur wordt aangelegd, wat de bereikbaarheid en de potentie van de locatie kan verbeteren, is het mogelijk dat bepaalde investeringen *wel* worden gedaan, terwijl deze zonder het vooruitzicht van deze nieuwe verbindingen zouden uitblijven. Ook kunnen arbeidsplaatsen die in eerste instantie weg zouden vallen alsnog behouden blijven (Min V&W, AVV 1996). Hieruit blijkt het al eerder genoemde Rosenthal effect. Wat er op neer komt dat een bepaald (on)geloof van tevoren in iets of iemand uiteindelijk realiteit wordt, dus de onbewuste gevolgen van menselijke verwachtingen. Rosenthal heeft een onderzoek gedaan met leerlingen, waar de positieve verwachtingen van de onderwijzers over leerlingen van invloed waren geweest op de interacties. Presteerden de leerlingen erg goed dan bevestigde dat de verwachtingen van die onderwijzers. Dat versterkte dan weer het gedrag van diezelfde onderwijzers. Als gevolg hiervan gingen de prestaties van de leerlingen daadwerkelijk vooruit. Dit effect werkt aan dus aan zowel de kant van degene die de verwachting heeft, als aan de kant van degene van wie iets wordt verwacht (Managementissues, 2007). Het kan betrokken worden op de verwachtingen van de ondernemers (en overige actoren) over het Project RegioTram. Wanneer de verwachtingen positief zijn, zullen deze van invloed kunnen zijn op het uiteindelijk slagen van het project. In het rapport 'Handboek economische effecten infrastructuur' (Min V&W, AVV, 1996) wordt aangegeven 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"*. Ook blijkt hieruit dat *"resultaten van meer kwalitatieve benaderingen van groot belang kunnen zijn in de totale afweging van de economische effecten van de aanleg van de nieuwe infrastructuur"*(Min V&W, AVV

1996). Binnen dit onderzoek zal gekeken worden in hoeverre de perceptie van ondernemers in Groningen een bijdrage kan leveren aan de economische effecten in de binnenstad.

### **2.10 Effecten op vastgoedwaarden en locaties**

De sociaal – economische effecten van een tram zijn vaak moeilijk te isoleren. In de eerste plaats zijn effecten van infrastructuur op bijvoorbeeld grondgebruik en vastgoed pas na een lange tijd vast te stellen. Aangezien de meeste moderne tramlijnen in Frankrijk relatief recent zijn, is het moeilijk om door de literatuurstudie de ‘full impact’ inzichtelijk te krijgen. Ten tweede zijn bepaalde veranderingen sterk gerelateerd aan gecompliceerde socio-economische variabelen, zoals veranderingen in de vastgoedwaarden. Deze variabelen kunnen de economische groei in bepaalde wijken zijn, veranderende leefstijlen en standpunten, het beleid op grondgebruik en ontwikkeling en of er sprake is van integratie van de tram in de stedelijke omgeving (Semaly, 2003).

Daarnaast lijkt het dat vergelijkbare ontwikkelingen verschillende gevolgen kunnen hebben voor verschillende locaties. Deze zijn vaak afhankelijk van de verdere context, zoals de lokale economie, overige factoren met grote aantrekkingskracht en de kwaliteit van de al bestaande infrastructuur. Wel blijkt uit evaluatie van het onderzoek van RICS (2004) dat verbeteringen in het vervoer een positieve bijdrage kunnen leveren aan de zowel residentiële als commerciële eigendomsmarkten. Er is echter geen standaard patroon aan te geven en het effect verschilt enorm per situatie (RICS, 2004). Voor dit onderzoek zou het interessant zijn een realistische ‘voorspeling’ te kunnen doen over de effecten die de tram op de vastgoedwaarden in Groningen zou kunnen hebben. Helaas blijkt uit de literatuur slechts dat het een positieve bijdrage kan leveren, maar niet precies hoe zich dat gaat vormgeven. Aan de hand van de verschillende cases kan er wellicht een beeld van de effecten gevormd worden.

### **2.11 Hypothese**

Aan de hand van de theorie in hoofdstuk 2 de volgende hypothesen opgesteld:

Verwachting is dat de introductie van de tram een positief effect heeft op de economie, ruimtelijke ordening, kwaliteit van de openbare ruimte, bezoekersaantallen en het imago van de binnenstad (Eijgenraam, 2000; Gent, H. van, Wit, J. de 2001).

Uit de casestudie blijkt het belang van het betrekken van de ondernemers en diens positieve verwachtingen bij een project (Min V&W, AVV 1996).

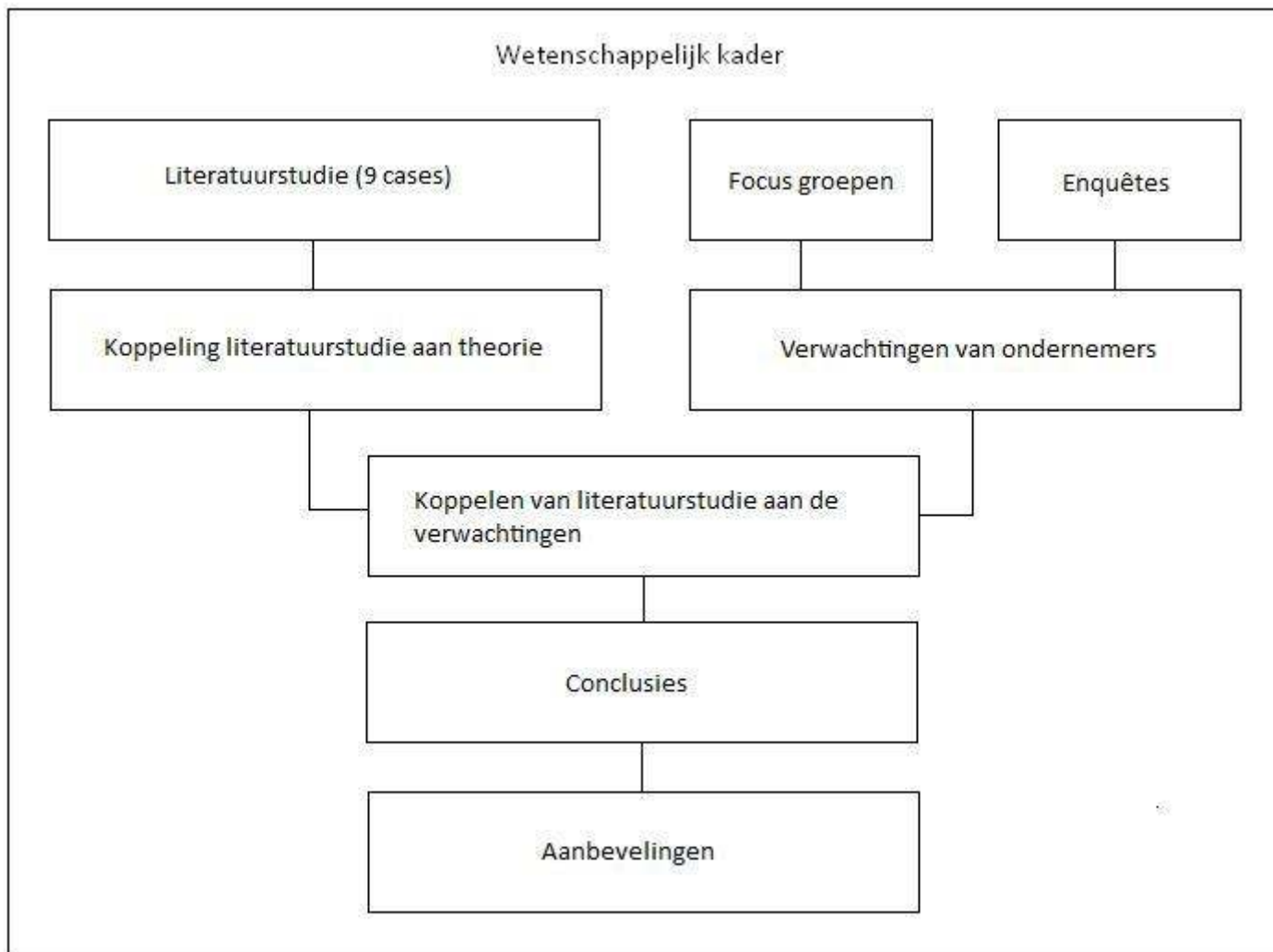
Het is lastig precies te bepalen wat de oorzaak is van een waargenomen effect (Eijgenraam, C., 2000).

### H3 Methoden

In dit hoofdstuk zal de toegepaste methode voor dit onderzoek aan bod komen. Er zal worden aangegeven welke stappen er zijn uitgevoerd, welke onderzoeksmethoden zijn gebruikt, welke afwegingen er zijn gemaakt en hoe het proces van het onderzoek is verlopen om het uiteindelijke doel te bereiken. Het gaat hier om literatuurstudie in de vorm van negen buitenlandse cases, focus groepen met ondernemers uit de Oosterstraat, Gelkingestraat en de Herestraat, en enquêtes met ondernemers uit de verschillende tramstraten in de binnenstad.

#### 3.1 Operationalisatie

De vraagstelling binnen dit onderzoek is tweeledig. In de eerste plaats is er de vraag welke economische effecten de RegioTram kan hebben op de ondernemers in de binnenstad van Groningen aan de hand van literatuurstudie. Ten tweede het bepalen wat de verwachtingen van de ondernemers in de mogelijke tramstraten van Groningen zijn over de komst van de tram.



Figuur 3.1 Onderzoeksopzet

De opzet van het onderzoek is in het figuur 3.1 weergegeven. Binnen het kader van de theorie zal door middel van de literatuurstudie (cases) en de koppeling hieraan een antwoord gegeven worden op het eerste doel van het onderzoek. Door middel van de focus groepen en de enquêtes zal data verzameld worden, wat vervolgens zal uitvloeien in een inzicht in de verwachtingen en meningen van de ondernemers over de komst van de tram. Deze zullen terug gekoppeld worden aan de literatuurstudie. Hieruit zullen vervolgens een aantal conclusies getrokken worden, die zullen leiden tot aanbevelingen aan Project RegioTram.

### **3.2 Literatuurstudie (Cases)**

Om de eerste onderzoeksvraag, *‘wat zijn de ervaringen met hoogwaardig openbaar vervoer’*, te beantwoorden is een literatuurstudie uitgevoerd, waarbij negen buitenlandse steden worden bestudeerd. Namelijk Bordeaux, Grenoble, Montpellier, Nantes, Orléans, Straatsburg en Valenciennes in Frankrijk, en Croydon en Nottingham in Engeland.

Er is voor deze steden gekozen omdat het Project RegioTram eveneens een vergelijking met deze buitenlandse steden trekt, bij het ontwerp van de tram in Groningen. Deze steden hebben allemaal een modern tramsysteem aangelegd, waarvan het eerste in Nantes in 1985 is aangelegd en de meest recente lijn in Valenciennes in 2006. Deze zijn enerzijds vergelijkbaar met Groningen, maar er blijft sprake van onderlinge verschillen qua inwoneraantal, oppervlakte, sectoren en dergelijk. Dus wanneer deze steden met Groningen worden vergeleken, zal er sprake zijn van een aantal verschillen en overeenkomsten. Toch past de stad Groningen tussen dit rijtje steden omdat deze steden stuk voor stuk vergelijkbare aspecten hebben, te denken aan een historisch centrum of een tramlijn die het centrum met het ziekenhuis en het universiteitsterrein verbind. In de context van dit onderzoek zijn de steden daarom goed vergelijkbaar. Er is niet voor een vergelijking met Nederlandse steden gekozen, omdat in het buitenland meer ervaring is met het moderne tramsysteem dat men in Groningen wil gebruiken. Ook zijn er in deze steden meerdere onderzoeken gedaan, waarin het tramproject is geëvalueerd.

Deze steden worden onderzocht aan de hand van onderzoeken naar de effecten van de tram, (online) artikelen en internetsites van de verschillende steden en de instanties die de tram uitvoeren en beheren. Het gaat hier om literatuur in het Nederlands, maar ook in het Engels en in het Frans. Per stad zal er gekeken worden naar de aanpak die is gekozen, wat de effecten zijn op de stad en de ondernemers en tenslotte naar de leermomenten die er voor de tram in Groningen zijn.

De belangrijkste informatiebron voor de Franse steden is een onderzoek van Certu, een Frans onderzoeksbureau onder andere werkzaam op het gebied van netwerken, vervoer, stedelijke planning en ruimtelijke ordening. Dit bureau heeft onderzoek gedaan naar de economische effecten van de tram op de ondernemers in *‘Déplacements et commerces. Impacts du tramway sur le commerce dans différentes agglomérations françaises’*. Overige nuttige bronnen waren onderzoeken van het Royal Institute of Chartered Surveyors van het Londense Department for Transport en onderzoek van het Swedish National Road and Transport Research Institute. Deze onderzoeken zijn gedaan met het doel te bepalen wat de effecten zijn (geweest) van verschillende tramprojecten en wat hiervan geleerd kan worden. Verder is voor deze cases gebruik gemaakt van de TramAtlas (RVDB, 2008) en een aantal rapporten van het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer van Rijkswaterstaat. Hiernaast is *‘Een tramlijn, stimulant voor ruimtelijke ontwikkeling? Een onderzoek naar de ruimtelijke*

*effecten van de toekomstige tramlijn tussen Utrecht Centraal en de Uithof* gebruikt, een vergelijkbaar onderzoek van Jasper de Vries, student aan de Universiteit Utrecht.

Het overgrote deel van deze documenten is online beschikbaar gesteld. Aan deze informatie is voornamelijk gekomen door gebruik van internet. Hiernaast is er via contacten binnen het Project RegioTram op deze bronnen gewezen, zoals op het onderzoek van Certu en de rapporten van CVOV.

Bij deze steden zal gekeken worden wat de aanleiding is geweest voor de tram, wat de aanpak hierbij is geweest en wat de economische effecten van het tramtraject zijn geweest. Vervolgens zal gekeken worden hoe de lokale context in deze steden met de Groningse context vergeleken kan worden en welke leerpunten uit deze cases voor Groningen relevant kunnen zijn. Aan de hand van dit onderzoek kunnen de ervaringen op Groningen worden betrokken.

### **3.3 Verwachtingen ondernemers**

Om de tweede onderzoeksvraag, *'wat zijn de verwachtingen en meningen van de ondernemers ten aanzien van de economische effecten van de Regiotram in zowel in alle tramstraten in de Groningse binnenstad als in de Herestraat, Oosterstraat en de Gelkingestraat'*, te beantwoorden is gekozen voor het afnemen van verschillende focus groepen en een enquête. De onderwerpen die gebruikt zijn bij de stellingen van de focus groepen en de vragen van de enquêtes zijn op elkaar afgestemd, zodat ze binnen dit onderzoek op elkaar aansluiten.

#### **Focus groepen**

Een focus groep is een methode die gebruikt wordt onderzoek om te doen naar de manier waarop mensen hun omgeving begrijpen en welke interactie deze mensen met hun omgeving hebben. Het voordeel van het gebruik van focus groepen ten opzichte van interviews is dat uitspraken van participanten binnen een focus groep in een sociale context geplaatst kunnen worden. Het gaat namelijk niet om de mening van één ondernemer, maar om het begrijpen en inzicht verkrijgen in het spectrum van de verschillende visies die een groep van individuen kan hebben over een bepaald onderwerp. De intentie van focus groepen is het creëren van voorwaarden en omstandigheden waarin debatten en discussies ontstaan, op basis van eigen ervaringen. Het gaat er hierbij om inzicht te krijgen in *waarom men zo denkt als men denkt*. De nadruk ligt in een focus groep dus in de eerste plaats op de interactie van de participanten onderling en niet op de interactie met de onderzoeker (moderator). Een beperking van deze methode is dat niet iedereen altijd evenwichtig aan het woord is over een bepaald onderwerp, het is de taak van de onderzoeker om dit zoveel mogelijk in goede banen te leiden, zonder dat er een inhoudelijke bijdrage wordt geleverd. Een tweede beperking is dat het moeilijk is het perspectief van elk individu te bepalen. De meerwaarde van het gebruik van focus groepen zit juist in de interactie tussen participanten. Een discussie kan gevoeligheden binnen het onderzoeksthema aan het licht brengen.

Binnen dit onderzoek zal er gebruik worden gemaakt van stellingen om discussie op gang te brengen. Deze stellingen zijn ingedeeld in verschillende thema's.

Tracékeuze:

- De tram moet door de Oosterstraat / Gelkingestraat / Herestraat komen
- De aanleg van de tunnel geeft veel meer overlast dan de aanleg van de tram bovengronds

- De tram kan beter door de binnenstad dan buiten de stad om (westrand / Diepenring)

Inrichting straat:

- Een halte voor de deur is goed voor de klandizie
- Trams zijn veiliger dan bussen

Imago straat en stad:

- De tram versterkt het imago van de stad
- De tram bevordert de klandizie en verhoogt de omzet
- Trams hebben een positieve invloed op het uiterlijk van de straat

Bouwperiode:

- De voordelen van de tram wegen op tegen de overlast tijdens de aanlegperiode

Er is voor deze thema's gekozen, omdat ze naar verwachting het brede scala van de bezorgdheden op het schaalniveau van de ondernemers beslaan. Deze stellingen zijn tijdens de avonden gebruikt als onderwerpen om het gesprek te leiden, maar zijn niet als stelling naar voren gebracht.

Verder is het van wezenlijk belang dat de primaire rol van de gespreksleider het **faciliteren van de gehele conversatie tussen de deelnemers is en niet het interviewen van de participanten**. De focus groepen zullen worden opgenomen zodat de dynamiek en de interactie van de discussie vastgelegd is.

Tenslotte is er besloten om de nadruk van de bijeenkomst meer te liggen op het betrokken maken en creëren van bewustzijn bij de ondernemers wanneer de opkomst niet hoog genoeg blijkt te zijn.

#### *Opzet focus groepen*

Binnen dit onderzoek zal de focus liggen op het Binnenstadtracé (welke nader wordt toegelicht in hoofdstuk 4, omdat dit tracé de meeste gevolgen heeft voor het hart van de stad Groningen. Vervolgens is ervoor gekozen focus groepen te houden met ondernemers uit de Gelkingestraat, de Herestraat en de Oosterstraat. Dit zijn drie winkelstraten met elk een eigen uitstraling gelegen tussen het Zuiderdiep en de Grote Markt. De focus ligt op straten ten zuiden van de Grote Markt in plaats van straten ten noorden van de Grote Markt, omdat dit het meer dynamische deel van de binnenstad is (Gemeente Groningen, 2008a). Hiernaast is in de visie Binnenstad Beter (Gemeente Groningen, 1992) al gesproken over de aanleg van een tram in de Oosterstraat, wanneer de vervoersvraag dat zou toestaan.

De eerste stap van de focus groep was het uitnodigen van ondernemers uit de drie straten. Om contact te kunnen leggen met de ondernemers werd een zogenaamde bemiddelaar benaderd, via wie dit contact gefaciliteerd zou kunnen worden. De 'Groninger City Club' heeft een aantal actieve ondernemers aangedragen, die waarschijnlijk zouden willen participeren in een focus groep. In de Herestraat en in de Oosterstraat zijn elk tien ondernemers op persoonlijke titel uitgenodigd, in de Gelkingestraat waren dit er acht. Voor zover mogelijk zijn deze uitnodigingen persoonlijk



overhandigd. De eerste reeks avonden vonden plaats op 2 en 4 juni 2008 en waren gepland vóór de Publieksmanifestatie van de RegioTram op 5, 6 en 7 juni 2008. Dit omdat de ondernemers op deze manier het voorrecht zouden hebben eerder geïnformeerd te zijn dan de overige burgers, deze avonden vonden plaats in de Oosterboog, het kantoor van Project RegioTram. Voor drie bijeenkomsten waren er twee avonden beschikbaar, twee bijeenkomsten vonden plaats om 18:30 en één om 20:30. Achteraf bleek dat het late tijdstip niet goed aansloot bij de ondernemers en diens werktijden.

De opzet van de focus groep was als volgt, de ondernemers, de onderzoeker en de projectleider (dhr. Rob van Vliet) zullen zich met een korte introductie aan elkaar voorstellen. Vervolgens zal er een presentatie door de onderzoeker plaatsvinden waarin wordt verteld over de aanleiding van Project RegioTram en waar al snel gefocust wordt op de straat van de aanwezige ondernemers. Na de presentatie zal er een discussie op gang worden gebracht aan de hand van eerder genoemde stellingen die door de onderzoeker zijn voorbereid om de meningen en verwachtingen van de ondernemers inzichtelijk te maken. Aan het einde van de avond wordt geïnventariseerd of de ondernemers een dergelijke avond graag willen herhalen met meer ondernemers uit de straat. De hele focus groep wordt vastgelegd (audio) om later uitgewerkt te worden tot een uitgebreid verslag, waarin de dynamiek en issues van de participanten duidelijk naar voren komt.

#### *De uitvoering*

Uiteindelijk bleek de opkomst bij de alle drie avonden onder verwachting. Bij de Herestraat was een ondernemer aanwezig, waardoor er geen mogelijkheid bestond tot discussie met andere ondernemers. Bij de Oosterstraat betrof de opkomst vier ondernemers en bij de Gelkingestraat waren het er twee. Omdat dit aantal niet voldoende was voor een kwalitatief goede focus groep is besloten deze avonden als *bijeenkomsten met ondernemers* te beschouwen<sup>1</sup>. De nadruk verschoof naar het informeren van de ondernemers per straat over de ontwikkelingen rondom de tram en werden de ondernemers in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen. Verder is er meer nadruk komen te liggen op het betrekken van de ondernemers bij het project en het creëren van draagvlak tijdens deze avonden. Het academisch belang van deze avonden heeft het daarom uiteindelijk afgelegd tegen het politieke en is zo minder wetenschappelijk verantwoord geworden.

Tijdens de avond zijn de stellingen niet expliciet naar voren gebracht, maar gebruikt als leidraad voor het lopende gesprek. Ook is de verslaglegging achteraf gezien de lage opkomst uiteindelijk meer gericht op de meningen van de ondernemers, dan op de dynamiek van wat zich tussen de deelnemers plaats vond. Desondanks heeft dit nuttige resultaten opgeleverd. De onderzoeker en projectleider waren op deze avonden voor zover mogelijk begeleiders van het gesprek, al was er zo nu en dan ook sprake van participatie, terwijl dat in de eerste instantie niet de intentie was. Aan het einde van de eerste avonden is er voor de Herestraat besloten geen gevolg te geven aan deze bijeenkomsten. De ondernemers uit de Oosterstraat waren zeker geïnteresseerd in een tweede avond, het uitnodigen van medeondernemers hebben de aanwezige ondernemers zelf opgepakt. Project RegioTram heeft voor deze vervolgvond wederom de ruimte ter beschikking gesteld. Deze tweede avond verliep vergelijkbaar met de eerste bijeenkomst, de opkomst was vijftien ondernemers.

---

<sup>1</sup> Vanaf hier wordt er alleen gesproken over bijeenkomsten en niet over focus groepen.

De ondernemers van de Gelkingestraat hadden reeds een afspraak met werknemers van ROEZ en vijftien ondernemers wat betreft de plannen voor de straat op de korte termijn (tot dat de aanleg van de tram gaat beginnen). Bij deze avond is de onderzoeker aanwezig geweest om kort het project toe te lichten en vragen van de ondernemers te kunnen beantwoorden. Het was niet mogelijk om van deze bijeenkomst alsnog een focus groep te maken, omdat deze avond met een volledig ander doel was geïnitieerd door de Gemeente Groningen, de tram maakte hier een onderdeel van uit.

De ervaring met deze bijeenkomsten is dat de aanwezige ondernemers erg geïnteresseerd zijn in de ontwikkelingen en zich erbij betrokken voelen. De meningen waren vaak verdeeld, waardoor de discussie goed op gang bleef. Het algehele gevoel van deze avonden is, met uitzondering van de Herestraat, dat het vruchtbare bijeenkomsten zijn geweest. Na deze vijf avonden heeft er geen bijeenkomst meer plaatsgevonden in het kader van dit onderzoek. Wel hebben alle aanwezige ondernemers hun namen doorgegeven, om ze op de hoogte te houden over het project, deze ondernemers hebben reeds een participatie verslag ontvangen.

### **Evaluatie**

Het is mogelijk dat de lage opkomst te maken heeft met het tijdstip van de bijeenkomst. Zeker voor de ondernemers die om 20:30 waren uitgenodigd kan dit een ongelukkige tijd zijn, omdat het niet direct aansluit op de werkdag. Maar ook voor de ondernemers die om 18:00 zijn uitgenodigd kan het een verlenging van de werkdag betekenen. Dit is mogelijk een drempel geweest om naar de bijeenkomst te komen. Verder is het mogelijk dat ondernemers niet geïnteresseerd genoeg waren in het project, aangezien het nog redelijk onbekend was. Ook kan het zijn dat de visie van de ondernemers voornamelijk op de korte termijn is gericht in plaats van op de lange termijn ontwikkelingen. De urgentie van participatie kan daardoor niet goed genoeg zijn overgekomen bij de ondernemers. Verder moesten de focus groepen uit praktisch oogpunt op een zeer korte termijn gepland worden, wat de opkomst negatief beïnvloed kan hebben.

Van tevoren is bepaald dat het doel van de bijeenkomsten bereikt zou zijn wanneer er inzicht zou zijn in de verschillende verwachtingen en meningen van de ondernemers uit de drie mogelijke tramstraten over de komst van de RegioTram. Verder was het van belang dat het verhaal over de tram duidelijk bij de ondernemers zou aankomen. Tenslotte ging het erom dat de ondernemers de urgentie van het betrokken zijn bij Project RegioTram zouden inzien. Deze doelen zijn door de bijeenkomsten gehaald, zeker wanneer de uitkomsten worden gecombineerd met de afgenomen enquêtes onder de ondernemers. Er is een beter inzicht gekomen in de verwachtingen die de ondernemers hebben over de komst van de tram en wat ze van het hele project vinden. Ook bleken de ondernemers zich meer betrokken te voelen bij de ontwikkelingen rondom de komst van de tram die mogelijk door de eigen straat komt.

### **Enquêtes**

Naast de focus groepen zijn er 213 bruikbare enquêtes afgenomen als onderdeel van dit onderzoek. De thema's die hierin behandeld zijn de waardeveranderingen van vastgoed, de verwachtingen wat betreft omzet, de mogelijkheden voor laden en lossen, de bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers, het uiterlijk van de straat, de verkeersveiligheid, het algemene effect dat de tram kan hebben op de onderneming en de voorkeuren voor de verschillende tracé's.

Doel is om de meningen en verwachtingen van zoveel mogelijk ondernemers in de mogelijke tramstraten in de binnenstad inzichtelijk te maken. Enquêtes zijn hiervoor een goede methode, want het voordeel is dat het onderwerp breed kan worden benaderd. Nadeel is dat het niet goed mogelijk is dieper op de antwoorden van de respondenten in te gaan. Deze enquêtes zijn afgenomen door bij de ondernemers in de straten langs te gaan. Het voordeel hiervan is dat veel meer ondernemers te bereiken zijn dan door schriftelijke enquêtes. Het kost tijd en moeite, maar uiteindelijk zijn de resultaten direct beschikbaar, omdat niet gewacht hoeft te worden tot de formulieren zijn geretourneerd. Per saldo levert dit voordelen op en kan hierdoor het aandeel respondenten hoger liggen dan bij schriftelijke enquêtes.

De enquêtes zijn uitgevoerd door studenten van de Hanzehogeschool Groningen, in samenwerking met dit onderzoek. Binnen dit onderzoek is een aantal deel- en onderzoeksvragen opgesteld, waarna de studenten van de Hanzehogeschool Groningen deze vragen hebben gebruikt als basis voor het opstellen van de vragen voor de enquêtes. Op deze manier kunnen de twee onderzoeken beter met elkaar vergeleken worden. In de eerste plaats was het de bedoeling dat de enquêtes een deel uit zou maken van dit onderzoek. Bij nader inzien bleek dat het voor beide onderzoeken niet gunstig uit zou pakken wanneer de onderzoeker de verantwoordelijkheid voor de enquêtes zou dragen. Het zou er onder andere op neer komen dat de aanpak en uitvoer van de enquêtes volgens dezelfde wetenschappelijke methoden zouden moeten zijn. Ook bleek dat het de werkbaarheid van beide onderzoeken niet zou bevorderen, nog los van het feit dat het begeleiden van de studenten van de Hanzehogeschool te ver af ligt van het doel van het onderzoek. Daarom is ervoor gekozen de enquêtes door de studenten in een opzichzelfstaand onderzoek 'Ondernemers over de RegioTram' (2008) te verwerken. In de analyse naar de verwachtingen van de ondernemers is er gebruik gemaakt de gerealiseerde data uit dit onderzoek, dit is door de onderzoeker tot grafieken verwerkt.

## H 4 Analyse literatuurstudie

### 4.1 Project RegioTram

De eerste lijn die wordt aangelegd is de tram Hoofd Station – Zernike. Aan de hand van vervoerswaarde studies en exploitatie onderzoek door Project RegioTram is bepaald dat deze de eerste lijn zal worden. Vervolgens zal aan de hand van vergelijkbare studies bepaald worden welke lijnen na deze zullen volgen (Schetsboek, 2008). Deze lijn kan belangrijke punten in Groningen met elkaar verbinden, te denken aan Zernike, het Hoofdstation, de binnenstad, UMCG, CiBoGa terrein, Station Noord, Paddepoel en Selwerd.

Er zijn verschillende mogelijkheden om deze belangrijke punten in Groningen met elkaar te verbinden. Hiervoor zijn drie tracés ontwikkeld met elk een aantal varianten. Het gaat om het Diepenringtracé, het Weststrandtracé en het Binnenstadstracé. Eind 2008 / begin 2009 zal er aan de hand van deze onderzochte varianten en de participatie periode een voorkeurstracé gekozen worden. De verschillende tracés en mogelijkheden die hieronder worden geschreven zijn allen afkomstig uit het Schetsboek (2008).

#### Binnenstadstracé

Het Binnenstadstracé is het enige tracé wat de Grote Markt aandoet (figuur 4.1). Dit tracé heeft de meeste varianten.

De tram zal vanaf het Hoofdstation over het Glaudé terrein zijn weg vervolgen richting de Herestraat en het Zuiderdiep. Hier heeft de tram een viertal mogelijkheden, namelijk



- Dubbel door de Oosterstraat
- Enkel door de Oosterstraat en enkel door de Herestraat
- Enkel door de Oosterstraat en enkel door de Gelkingestraat
- Enkel Gelkingestraat en enkel Herestraat.

Bij de Grote Markt aangekomen heeft de tram verscheidene mogelijkheden om het plein te kruisen, afhankelijk van de gewenste aansluiting op de Noordzijde van de Markt. Er kan voor gekozen worden om:

- Dubbel Oude en Nieuwe Ebbingestraat

Figuur 4.1: Binnenstadstracé

- Enkel Kreupelstraat, Turfsingel en Boterdiep, en enkel Oude en Nieuwe Ebbingestraat
- De variant dubbel Boterdiep zou eventueel ook via de Kattenhage, Turfsingel worden gekoppeld aan de Grote Markt.

Vervolgens rijdt de tram via de Noorderstationstraat richting de Kastanjelaan (hier is eventueel een mogelijkheid om het Sleedoornpad af te snijden) richting de Eikenlaan, Zonnelaan, Zernikelaan naar het Zernike terrein.

Wanneer de tram dubbel door de Oosterstraat gaat, zullen de fietsroutes zoveel mogelijk om deze straat heen worden gelegd richting de Gelkingestraat. De tram zal dus door voetgangersgebied rijden. Wanneer er sprake is van enkel Oosterstraat in combinatie met de Herestraat is er de mogelijkheid om een deel van het fietsverkeer over fietsstroken door de Oosterstraat naast de tram te leiden, ook kan de Gelkingestraat als fietsroute worden ingericht. In combinatie van een tram met de Gelkingestraat zullen de fietsers over fietsstroken in twee richtingen door de Oosterstraat worden geleid.

Voor de Gelkingestraat komt het erop neer dat het niet verantwoord is om fiets (en overig) verkeer in de straat toe te staan wanneer er een tram gaat rijden. De straat wordt dan heringericht als voetgangersgebied. In de Herestraat zal de tram eveneens door voetgangersgebied gaan.

Wanneer de tram dubbel Oude en Nieuwe Ebbingestraat zal nemen, is er in deze straat geen ruimte meer voor fietsers en ander verkeer, enkel voor voetgangers. Daarom zullen het auto- en fietsverkeer via het Boterdiep worden geleid.

Bij dubbel Kreupelstraat, Kattenhage, W.A.Scholtenstraat en Bloemsingel, is er tot de Bloemsingel sprake van straatspoor. Dat wil zeggen dat er zowel een tram als overig verkeer gebruik maakt van de straat. Vanaf dat punt gaat de tram verder als vrije baan naar de Noorderstationstraat. Het fietsverkeer zal in een aparte vrij liggende strook naast de tram rijden.

Wanneer de tram enkel Boterdiep en enkel Ebbingestraat zal nemen, krijgt de tram in het Boterdiep vrije baan in een groene strook. Hiernaast is aan beide zijden ruimte voor auto- en fietsverkeer. In de Ebbingestraat wordt de tram ingepast met ruimte voor de fiets aan beide zijden. Doorgaand autoverkeer wordt hier niet toegelaten, slechts vrachtverkeer.

In de Noorderstationstraat zal sprake zijn van straatspoor en een vrij liggende strook voor fietsers. Vanaf de Kastanjelaan wordt het traject vervolgd in een vrije baan tot aan de remise op het Zerniketerrein. (Schetsboek, 2008)

### Weststrandtracé

Het Weststrandtracé zal vanaf het Hoofdstation bestaand spoor volgen tot aan de Zonnelaan, waar ze het spoor zal verlaten en langs deze weg naar Zernike rijden, volledig over dubbelspoor. Dit is zichtbaar op figuur 4.2 Om dit mogelijk te maken zal het nodig zijn het spoor te verdubbelen en de overgangen bij de Paterswoldseweg, Peizerweg, Friesestraatweg en het Hoendiep ongelijkvloers te maken. Een mogelijkheid voor dit tracé is dat de lijn 'doorgetrokken' kan worden vanuit HS naar de binnenstad. (Schetsboek, 2008)

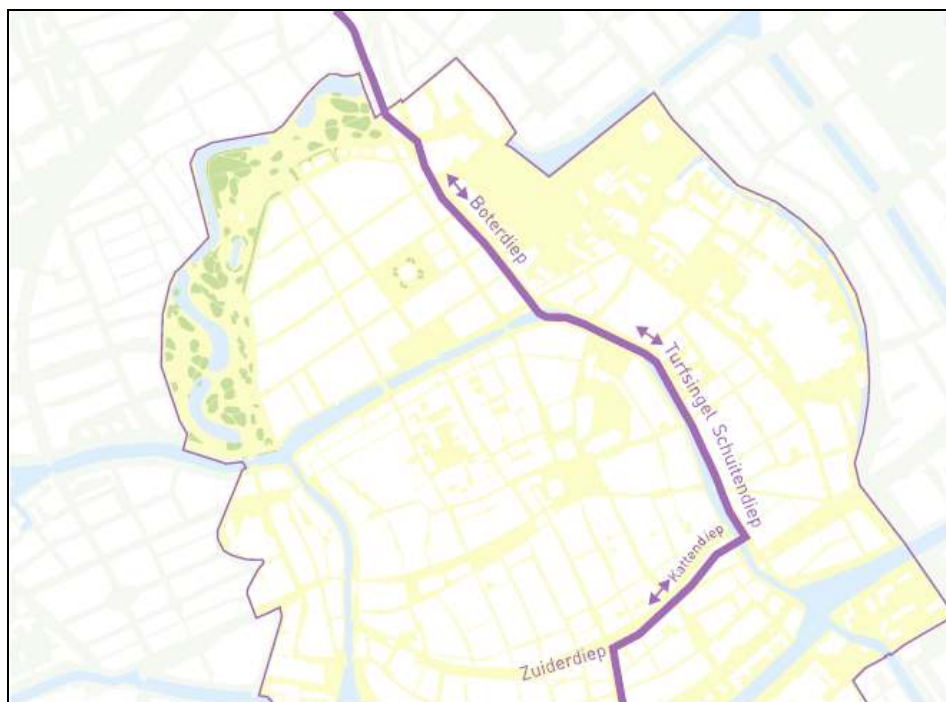


Figuur 4.2: Weststrandtracé

### Diepenringtracé

Dit tracé zal vanaf het Zuiderdiep doorlopen over het Kattendiep, vervolgens over een nieuw aan te leggen brug naar het Schuitediep, Turfsingel en dan aansluiten op het Boterdiep. Hierlangs zal de tram haar weg vervolgen richting station Noord en verder over het zelfde traject als bij het Binnenstadstracé. Dit is zichtbaar in figuur 4.3.

Ook op dit tracé zijn er verschillende varianten, eerst zal de tram enkel over beide kanten van de Diepenring gaan. Bij de Turfsingel kan dit worden aangesloten op óf dubbel Boterdiep, óf enkel Boterdiep en enkel Nieuwe Ebbingestraat. De Diepenring zal alleen nog voor bestemmings (auto)verkeer worden gebruikt aangezien de tram in straatspoor ligt, het overige verkeer zal worden omgeleid. De fietsers krijgen fietsstroken naast de trambaan (Schetsboek, 2008).



Figuur 4.3: Diepenringtracé

#### Actoren analyse

De komst van de tram zal veel verschillende groepen raken, daarom is het van belang om de verschillende actoren in beeld te brengen en de invloeden van deze actoren op het proces. Deze actoren zijn onder te verdelen in de beslissers, beïnvloeders en de overige externe doelgroepen welke zijn weergegeven in onderstaand figuur:

<u>Beslissers:</u>	<u>Beïnvloeders:</u>	<u>Overige externe doelgroepen:</u>
Stuurgroep RegioTram	Pers en media	Inwoners wijken langs de eerste lijn (specifiek: mogelijk gedupeerden)
Bestuurders en volksvertegenwoordigers in de Regio GA (provincies Groningen en Drenthe en gemeenten)	Ondernemersorganisaties	Inwoners Stad Groningen
Ambtelijke organisaties (medewerkers en management provincies en gemeenten)	Belangengroeperingen en maatschappelijke organisaties	Inwoners Regio Groningen Assen
OV-bureau provincie Groningen	Wijk- en buurtverenigingen	Ondernemers in de stad
Stuurgroep en Projectteam Regio Groningen – Assen	Georganiseerde actiecomités	Ondernemers in de regio

Figuur 4.4: Communicatieplan Project RegioTram (1 september 2008)

Het doel van een actorenanalyse is het in kaart brengen van de verschillende actoren die in het traject een rol spelen. Net als het bepalen en verduidelijken hoeveel invloed een actor heeft en hoeveel waarde aan deze actor moet worden gehecht. Binnen dit onderzoek gaat het om de (al dan niet georganiseerde) ondernemers in de binnenstad langs de tramlijn. De Groninger City Club is een goede manier om deze ondernemers te benaderen.

#### ***4.2 Buitenlandse Cases***

Om een zo goed mogelijke indruk te krijgen van de economische effecten van een tramlijn in Groningen, zal naar effecten van de tram op de economische structuur van middelgrote steden in het buitenland gekeken worden. Er is gekozen voor een zevental steden in Frankrijk en een tweetal steden in Engeland. Het gaat om de steden Bordeaux, Grenoble, Montpellier, Nantes, Orléans, Straatsburg en Valenciennes in Frankrijk en Croydon en Nottingham in Engeland.

Door middel van een vergelijking zal in hoofdstuk 4.3 een aanname worden gedaan wat betreft de te verwachten ontwikkelingen in de stad Groningen, op het moment dat de eerste lijn van de RegioTram van start gaat. Deze paragraaf is in de eerste plaats een beschrijving van de voorgedane effecten in de zeven steden.



## Bordeaux

### Algemeen

De agglomeratie Bordeaux heeft ongeveer 700.000 inwoners, de stad zelf circa 218.000. De stad heeft een gunstige ligging op een vervoersas tussen Noord en Zuid Europa, wat onder andere de oorzaak is van de ontwikkeling van een sterke industriële sector. De laatste tijd is deze sector steeds meer gericht op research and development, een sector wat werkgelegenheid genereert op een hoogwaardig niveau. Naast deze sector is de tertiaire en quataire dienstverlening in Bordeaux sterk vertegenwoordigd (CVOV, 2003a).



Figuur 4.5: Kaart tramnetwerk Bordeaux

In de eerste fase van het tramproject zijn drie lijnen aangelegd in een stervormig netwerk. Deze tramlijnen liggen in een volledige vrije baan, zodat het netwerk snel en zodoende optimaal gebruikt kan worden (CVOV 2003a). Deze drie lijnen rijden sinds 2005. De tweede fase van het project hield een verlenging van alle lijnen in, deze is in 2008 gereedgekomen. Momenteel is de derde fase van start gegaan, deze zal omstreeks 2012/2013 gereed zijn (Tram in France). Het is de opzet van dit project om de lijnen in de loop van de tijd steeds meer te verlengen en uit te breiden, op deze manier kunnen de voorsteden steeds beter met de stad worden verbonden (site CUB). De buslijnen in de stad en regio zijn op het nieuwe tramnetwerk afgestemd, zodat ze kunnen dienen als feeders (CVOV, 2003a). Voor het goed integreren van verschillende modaliteiten tot een samenhangend netwerk is het van belang opnieuw na te denken over welke plaatsen deze modaliteiten in het centrum innemen.

Tevens hecht men in Bordeaux veel waarde aan de esthetische kwaliteit van de tram (site CUB). Dit uit zich onder andere in de aanwezigheid van onderdelen in het tracé zonder bovenleiding (namelijk gebruik van APS ground level power supply) (Trams in France). Men maakt gebruik van een 'derde rail' tussen de andere twee, die alleen stroom levert wanneer de tram erboven rijdt, deze techniek gebruikt men op de meest stedelijke tracés (CVOV, 2003a).

### Aanpak

Het hele tramproject is in nog geen tien jaar uitgevoerd. Dit getuigt samen met de 'gedurfde' techniek van het rijden zonder bovenleiding van vertrouwen in het project (CVOV, 2003a).

Verder zijn er speciale regelingen van het Communauté Urbaine Bordeaux (CUB), onder andere voor ondernemers. Wanneer er reële en aantoonbare economische schade is geleden door de aanleg en werkzaamheden van de tramlijnen kan hiervan gebruik worden gemaakt. Het gaat in dit geval om hulp van het CUB bij het opbouwen en het voltooien van de onderneming, ook gaat het om het toezicht en onderzoek naar de mogelijkheden voor schadevergoeding. Dit zijn compensatiemaatregelen, met de voorwaarde dat de schade een direct causaal gevolg van de werkzaamheden rondom de tram moet zijn (site CUB).

### *Effecten*

Het tramnetwerk in Bordeaux is onder andere ontwikkeld als instrument van stedelijk beleid. In het bijzonder om de gebieden die de tram passeert te revitaliseren en transformeren, maar ook om de sociaal economische ontwikkelingen in de stad en de regio te stimuleren. De tram is hierbij het structurerende element voor de herindelings van de stedelijke ruimte (Certu, 2005).



Figuur 4.6: Tram in Bordeaux

Langs de tramlijn is de hele straat van gevel tot gevel aangepakt en is in de stad een duidelijk identificeerbaar netwerk van fietspaden aanwezig. Voor de inrichting is gekozen voor een combinatie van moderne en traditionele materialen en een grote hoeveelheid groen. Dit om aan te sluiten bij het stedelijk erfgoed bij de revitalisatie van de openbare ruimte (site CUB).

Een van de doelstellingen van de CUB is het tegengaan van wildgroei in de stedelijke bebouwing. Na de aanleg van de tram bleek dat dit om wildgroei tegen te gaan geen afdoende instrument is, hiervoor zijn er meer instrumenten nodig. Verder bleek uit onderzoek van Certu dat de bouw- grond- en huurprijzen in het centrum van Bordeaux zijn toegenomen, in het bijzonder bij de sociale woningbouw en woningen voor de middenklasse. Gevolg hiervan is dat deze bewoners vanwege de prijsstijgingen naar de randen van de stad 'verdreven' worden en zo meer afhankelijk zijn van de auto (Certu, 2005).

Tussen 1999 en 2004 is het aantal vestigingen alle economische activiteiten gezamenlijk toegenomen in de agglomeratie Bordeaux. Ook hebben er in de jaren 2000 - 2003 veel vastgoed transacties plaatsgevonden, waarvan de helft in de onmiddellijke omgeving van de tram of in de buurt ervan gelegen zijn. Toch geeft dit geen direct verband aan met de tram, aangezien eveneens uit onderzoek bleek dat het aantal nieuw ontstane bedrijven (in 2003) in de tramcorridor te vergelijken is met de rest van de agglomeratie (Certu, 2005). Wanneer er gekeken wordt naar de verschillende sectoren is de volgende ontwikkeling te zien. Langs de lijnen is het aandeel commerciële bedrijven tussen 1999 en 2004 met 2% afgenomen, terwijl het aandeel van de dienstensector is in deze periode gestegen met 6% (Certu, 2005). Dit laat een verschuiving binnen de sectoren zien. Bordeaux wil de vestiging en oprichting van nieuwe bedrijven stimuleren door de werknemers en klanten gemakkelijk toegang te

verlenen tot locaties met een goede toegang tot een groot netwerk, te denken aan stationsgebieden of universiteitsterreinen (CVOV, 2003a).

Waar het gaat om de verwachtingen van de inwoners bleek dat driekwart van de ondernemers in Bordeaux in 2004 een positief effect van de tram op de onderneming verwachtte. Amper een tiende van de ondervraagden verwacht dat locaties in waarde gaan dalen op het moment dat de tram komt. Uit de verwachtingen van de ondernemers wat betreft de werkzaamheden komt naar voren dat meer dan de helft van de ondernemers (58%) in meer of mindere mate een toename van de omzet verwacht, ondanks de heftige werkzaamheden. Uit onderzoek bleek dat uiteindelijk 40% van de ondernemers in meer of mindere mate een stijging in de omzet realiseerden (Certu, 2005). Uit deze cijfers blijkt het grote vertrouwen van de ondernemers in het tramproject en het vermogen van de tram om ontwikkelingen te activeren. Dit sluit aan bij de verwachting van de ondernemers dat de tram als katalysator kan werken. Waarschijnlijk is dit gebaseerd op de verwachting dat de



toegankelijkheid van een bedrijf door komst van de tram toeneemt, de kwaliteit van de omgeving zal verbeteren en de klandizie na de aanleg van de tram helemaal zou terugkomen. Na de inwerkingtreding van de tram bleek dat dit inderdaad het geval was en de klandizie geleidelijk terugkwam (Certu, 2005). Wat hier zeker bij opgemerkt moet worden is dat er in Bordeaux

Figuur 4.7: Tram in Bordeaux

duidelijk sprake was van een intensieve dialoog met de betrokken actoren. Dit heeft een erg positief effect gehad op de verwachtingen (Certu, 2005). Tenslotte is het mogelijk dat de nationale economie een veel belangrijker rol heeft gespeeld in de veranderingen van de omzet, dan dat er sprake was van een direct effect van de tram (Certu, 2005).

Degenen die het meest last hebben gehad van de werkzaamheden zijn bedrijven die afhankelijk zijn van impulsaankopen en waar de klantenstromen worden verstoord door onder andere de veranderende verkeerscirculatie. Vooral wanneer deze bedrijven zich in een suburbane wijk bevinden. Voor deze bedrijven is het van belang dat ze flexibel genoeg zijn om zich kunnen aanpassen en eventueel verplaatsen. Verder blijkt dat het vooral voor gespecialiseerde zaken moeilijk is zich te handhaven, zeker wanneer er geen sprake is van nationale bekendheid door onderdeel te zijn van een keten of franchise. Samen met bedrijven die voornamelijk gericht zijn op

*'équipement de la personne'*, deze hebben het ten tijde van de werkzaamheden erg zwaar (Certu, 2005).

Naar aanleiding van een enquête onder de bedrijfsleiders langs de drie lijnen bleek dat meer dan de helft aangaf dat er gedragsveranderingen hebben plaatsgevonden onder de bezoekers. Dit met name als gevolg van de veranderingen in de richting van het verkeer, de mogelijkheden tot het parkeren en de ontwikkeling van de reputatie van de onderneming als zodanig. Opvallend is dat dit niet direct door de tram kwam, enkel als indirecte effect (Certu, 2005).

Het is redelijk voorbarig om harde conclusies te trekken over de ervaringen in Bordeaux, maar het is duidelijk dat de stad is verbeterd op verschillende punten. Zo functioneert de stad beter, zeker op economisch gebied, omdat de tram een stroom van potentiële klanten heeft gegenereerd. Voor de komst van de tram was er al sprake van voetgangersstromen in het gebied, maar de tram en de herinrichting van de openbare ruimte die vaak mee samengaat met de ontwikkeling van een tram kan leiden tot een toename van deze stromen. Dit biedt kansen voor diversificatie van het commerciële aanbod langs de lijn, zeker wanneer de aanwezige ondernemers flexibel genoeg zijn om zich er zo nodig op aan te kunnen passen (Certu, 2005).

#### *Leermomenten*

Wanneer het gaat om bezoekers- en koopgedrag blijkt dat alles met elkaar verbonden is, zoals een verbetering van de openbare ruimte, toegankelijkheid en een toegenomen mobiliteit (Certu, 2005). Het zijn geen veranderingen of ontwikkelingen die op zichzelf staan en deze moeten ook niet op die manier benaderd worden.

Om de werkzaamheden in goede banen te leiden zijn in Bordeaux goede begeleidende maatregelen voor de werkzaamheden rondom de tram getroffen om het project te optimaliseren. Verder is er in Bordeaux gebruik gemaakt van anticiperende maatregelen, te denken valt aan compensatie voordat de schade werkelijk geleden is. De opgave is om de positieve effecten te stimuleren en de negatieve gevolgen te compenseren (Certu, 2005).

De positieve verwachtingen van de betrokken ondernemers is iets wat een belangrijke rol kan spelen in het realiseren van het project. Door middel van het betrekken van deze actoren, onder andere door het aangaan van de dialoog kan het draagvlak en de positieve effecten van de tram toenemen.

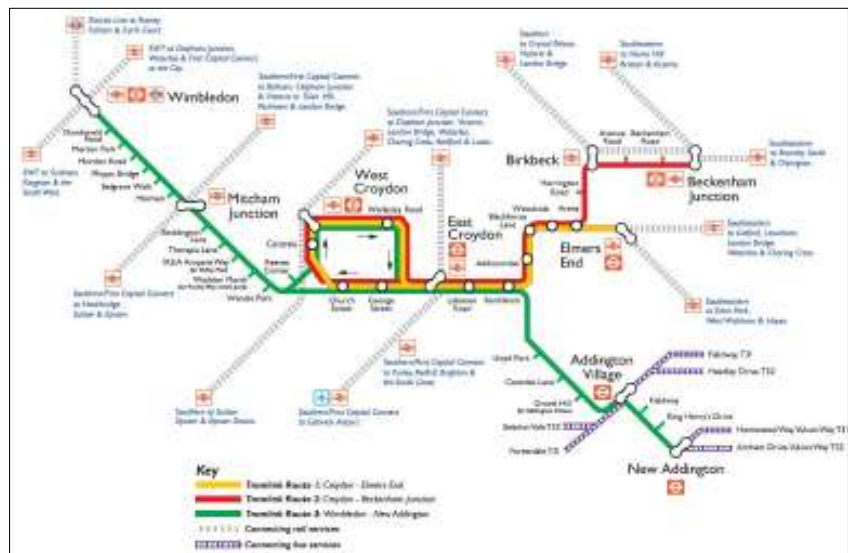
Bordeaux gebruikt de APS techniek, dus zonder bovenleiding, in de meer stedelijke delen van het centrum om de stedelijke kwaliteit zo min mogelijk aan te tasten. Het is een kans voor Groningen om deze techniek te bestuderen en evalueren, de mogelijkheden om de Grote Markt zonder bovenleiding te passeren kunnen op deze manier worden verkend.

## Croydon

### Algemeen

Croydon is een van de suburbs van Londen met een inwoneraantal van circa 330.000 (Railway Technology). Sinds mei 2000 heeft ze een oost-west tramverbinding met Londen, genaamd Tramlink bestaande uit drie tramlijnen, welke de voorsteden ten zuiden van de Londen met elkaar verbind. Dit tramnetwerk is een aanvulling op de treinverbindingen die voornamelijk noord-zuid zijn georiënteerd en komen samen in het centrum van Croydon. Hierbij maakt Tramlink onder andere gebruik van opgewaardeerd oud spoortracé, zoals de lijnen naar Wimbledon en Beckenham, maar ook van straatracé gemengd met autoverkeer en vrije baan (de Vries, J, 2008).

De Tramlink heeft binnen Croydon een lokale functie, maar is tevens feeder op het Londense metronetwerk en het regionale spoor en is verbonden met 55 buslijnen (CVOV, 2003a). Met kaartjes voor de Tramlink is het mogelijk gebruik te maken van deze feederbussen. Deze mate van integratie van meerdere modaliteiten verschilt met vele andere Engelse steden waar men een tram heeft aangelegd, zoals Sheffield, Manchester en Newcastle, waar de integratie van het netwerk ontbreekt. Zo zijn in Croydon buslijnen parallel lopend aan de tram opgeheven, iets wat bijvoorbeeld in Sheffield niet het geval was. Dit was in Croydon mogelijk omdat de grip van de overheid op de busexploitanten steviger is, dit heeft tot gevolg gehad dat het gebruik van openbaar vervoer is toegenomen (Hylén, 2002).



Figuur 4.8: Kaart tramnetwerk Croydon

De aanleiding voor het aanleggen van Tramlink is het ontwikkelen van een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding tussen Croydon en de woongebieden in New Addington. Voor de aanleg van Tramlink was hier enkel sprake van busverbindingen. Verder was het opwaarderen van het centrum van Croydon een aanleiding om deze tramlijnen aan te leggen. Men wilde een impuls geven aan het centrum en tegelijkertijd een oplossing bieden voor de congestieproblemen in Croydon (de Vries, J. 2008).

### Aanpak

Een overkoepelend orgaan organiseert het OV in de Londense regio, namelijk Transport for London (TfL). Het tramproject is aanbesteed aan het consortium Tramtrack Croydon Limited (TCL), waar een DBFOM-contract is toegepast: Design, Build, Finance, Operate en Maintain, met een concessie van 99 jaar, zonder dat er een bijdrage was van overheidsgeld (CVOV, 2003a). Dit consortium is failliet gegaan, waarna Transport for London genoodzaakt was de concessie in juni 2008 over te nemen, het gaat hier om de resterende 88 jaar. Met deze deal heeft de nieuw gekozen burgemeester verklaard

dat het aantal diensten zal toenemen, en er een verdubbeling van de daluurfrequenties op bepaalde knooppunten zal plaatsvinden (Railway Technology).

### *Effecten*

In Croydon is te zien dat de Tramlink een aanjager is voor nieuwe investeringen. Langs de tramlijn heeft er een stijging van waarden in onroerend goed plaatsgevonden. Met name in de buurt van de haltes bleek dat de vastgoedwaarden 14% meer gestegen waren dan de waarden van locaties verder van de tramlijn gelegen (LRT Forum). Dit beantwoordde aan verwachtingen van een enquête van Royal Institution of Chartered Surveyors (RICS), waaruit bleek dat de meeste respondenten een positief effect verwachten op de vastgoedwaarden. Ook bleek uit onderzoek dat er op de halteplaatsen van de tram veel nieuwe ontwikkelingen zijn ontstaan of in de toekomst staan gepland, zoals nieuwe woonwijken en supermarkten (de Vries, 2008).

Naast het aanleggen van de Tramlink heeft de nabijheid van de stad Londen en de lokale Londense economie een grote bijdrage geleverd aan de waardeinstijgingen in vastgoed in Croydon (RICS, 2004). Hoe dit effect exact is veroorzaakt is iets moeilijker te bepalen, maar het feit blijft dat er sinds de opening van de Tramlink al voor twee miljoen pond is geïnvesteerd in Croydon tot nu toe. Het gaat om ontwikkelingen als een stadion, kantoorontwikkeling, grote bioscoop complexen en woningbouw, maar ook de verbouwing en vernieuwing van de concertzaal (LRT Forum).



Figuur 4.9: Tram in Croydon

De kwaliteit van de ruimtelijke inrichting in het centrum van Croydon is enorm verbeterd. Het autogebruik is gedaald met 19% en de luchtkwaliteit is zelfs toegenomen. Dit laatste is voor cafés de aanleiding geweest om meer terrassen te openen (de Vries, 2008). Verder is de detailhandelsomzet in het centrum toegenomen, onder andere door de vergroting van het afzetgebied door de tram en het creëren van autovrije zones (RICS, 2004).

Verder is zichtbaar dat de tram de lokale economie een impuls kan geven en een bijdrage kan leveren aan het tegengaan van verloedering in bepaalde wijken. Een van de manieren waarop de tramlijn een impuls geeft is dat de perifere en slechter ontsloten gebieden verbonden worden aan economische knooppunten (LRT Forum). Inwoners van de buitenwijken kunnen Londen en Croydon beter bereiken, wat een kwalitatieve verbetering voor deze mensen is (RICS, 2004). De verbeterde verbindingen leiden bovendien tot een toename van vraag en aanbod van nieuwe commerciële, culturele en sportieve faciliteiten (LRT Forum).

De verbetering van de bereikbaarheid van de buitenwijken heeft eveneens een bijdrage geleverd aan de afname van werkloosheid in bepaalde wijken. In gebieden die nu door de Tramlink worden ontsloten bleek in bepaalde sectoren een afname van werkloosheid met 35%. Niet zozeer vanwege een toename aan werkgelegenheid, maar door de verbeterde bereikbaarheid kan men werk zoeken

dat verder van huis gelegen is. Daardoor is de kans van het vinden van een baan toegenomen (RICS, 2004).

Over het algemeen genomen is de totale bereikbaarheid door de aanleg van Tramlink niet toegenomen. Het gebied was tenslotte voorheen al goed ontsloten door spoor, bussen en een goede weg. Dat neemt niet weg dat men de tram als een meer betrouwbaar modaliteit ziet, aangezien er



een enorme kwaliteitsslag is gemaakt. Alleen in de bereikbaarheid en de verbindingen van de woongebieden in New Addington is een enorme verbetering zichtbaar. Zoals eerder vermeld was hier in eerste instantie alleen sprake van een busverbinding en was de opwaardering van deze verbinding een van de aanleidingen voor de Tramlink. Naast de verbetering van de toegankelijkheid van New Addington, zijn hier de onroerend goed waarden eveneens toegenomen (RICS, 2004).

Figuur 4.10: Tram in Croydon

#### *Leermomenten*

Na een aantal jaren kan al gezegd worden dat Tramlink een succes is, zeker omdat men heeft kunnen profiteren van de ervaringen met de ontwikkeling van de tram in Manchester en Sheffield. Vooral het opheffen van de parallel lopende buslijnen is cruciaal geweest voor het slagen van de Tramlink (CVOV, 2003a). Ook laat het project in Croydon zien hoe regionaal spoor succesvol omgezet kan worden naar gebruik door light rail (Hylén, 2002). Tenslotte dient opgemerkt te worden dat de effecten van Croydon niet een op een toepasbaar zijn op overige steden in Engeland, aangezien de inwoners van Londen en omstreken in een duidelijke voorkeur hebben voor het gebruik van openbaar vervoer, terwijl dat niet in elke stad zo hoeft te zijn (CVOV, 2003a).

## Grenoble

### Algemeen

Grenoble is een stad met een agglomeratie van ruim 400.000 inwoners waarvan de stad ruim 150.000 telt. Het is een van de eerste steden met een lagevloertram die volledig toegankelijk is voor rolstoelgebruikers en zo de voorloper van de moderne tramsystemen. De eerste twee lijnen zijn tussen 1985 en 1990 aangelegd (CVOV, 2003a). De derde lijn is van 2006 en de vierde is in 2007 gereedgekomen.

In Grenoble is er sprake van een lijn die voorzieningen, vergelijkbaar met voorzieningen in Groningen met elkaar verbindt. Zoals het 'Cité Internationale' met het ziekenhuis en het universiteitscentrum. Deze lijn heeft de bijnaam 'de lijn van de studenten' (TAG). Deze vier lijnen zijn verbonden met de vele Park & Ride voorzieningen aan de randen van het netwerk, om het gebruik van de tram te stimuleren en het autogebruik te reduceren (Railway Technology).



Figuur 4.11: Kaart tramnetwerk Grenoble

### Aanpak

In Grenoble wordt het openbaar vervoer geregeld op regionaal of agglomeratie niveau. Hiervoor is toentertijd een zelfstandige organisatie in het leven geroepen, namelijk de Transports de Agglomération Grenobloise, ofwel TAG (CVOV, 2003a)

### Effecten

In de stad Grenoble zijn de tramlijnen aangelegd in combinatie met plannen voor herinrichting van de binnenstad. Door middel van stedelijke vernieuwing van de gehele openbare ruimte werd het



historische centrum aangepakt, in combinatie met het gebruik van moderne vervoerstechnologie (CVOV, 2003a).

Er kan wel duidelijk worden vastgesteld dat de bereikbaarheid van de consumenten in de agglomeratie van Grenoble is toegenomen door de aanleg van de tram (Certu, 2005). Verder draagt de tram bij aan een 'herverdeling' van de klanten over de stad, de consument is mobieler

Figuur 4.12: Tram in Grenoble



geworden en heeft daardoor meer keus, omdat de vier tramlijnen de mogelijkheden om de binnenstad te bereiken enorm heeft veranderd (Certu, 2005).

Het Bureau voor Stedelijke Planning in Grenoble (L'Agence d'urbanisme de la region Genobloise) had de verwachting dat het gereedkomen van de eerste twee lijnen van de tram een impuls zou geven aan de markt voor ruimtelijke investeringen langs de lijn. Hiernaast zou de tram naar verwachting een impuls geven aan de bouw van nieuwe woningen, al zou dit slechts voor korte termijn zijn. (Certu, 2005). Later bleek uit onderzoek dat er inderdaad een positief effect was geweest op de prijzen van woningen en de hoeveelheid woningen, vanaf het moment dat men begon met de aanleg van de tramlijnen, maar dat dit effect na drie of vier jaar weer afnam (Semaly, 2003). Ook kwam naar voren dat vastgoed ontwikkelaars de tram voornamelijk zien als promotiemateriaal voor hun vastgoed gelegen binnen 100 meter van de tramlijn, maar dat de prijzen van dit vastgoed niet zichtbaar zijn toegenomen als gevolg van de tram (Semaly, 2003).

Verder heeft het Bureau voor Stedelijke Planning geconstateerd dat er ten tijde van de komst van de tram verschuivingen van economische activiteit heeft plaatsgevonden. Zo lijkt de tramlijn een

clustering van (nieuwe) bedrijvigheid te bevorderen, voornamelijk binnen de tertiaire sector. Dit blijkt ook uit de transformatie van appartementen naar ruimtes voor lokale bedrijvigheid (Certu, 2005). Voorbeelden van deze tertiaire activiteiten zijn gezondheidsdiensten, advocaten kantoren en juridisch adviseurs (Semaly, 2003).



Figuur 4.13: Tram in Grenoble

De tramlijnen en de naastgelegen voetgangersgebieden in Grenoble hebben aantrekkingskracht gehad op nieuwe bedrijvigheid met een lage tot middelgroot verzorgingsgebied, met name op de locaties waar het doen van impulsaankopen domineert. De grotere, luxere en zelfstandiger winkels hebben een minder grote voorkeur voor voetgangersgebied en kiezen ervoor om in ieder geval goed bereikbaar te zijn met de auto (Certu, 2005). Ook buiten de corridor van de tram hebben er veranderingen plaatsgevonden. Zo zijn er bijvoorbeeld vele vierkante meters vloeroppervlakte voor commerciële doeleinden geopend in buitenwijken van de stad (Certu, 2005).

Uit een onderzoek van een deskundige over Grenoble blijkt dat zowel de tram als voetgangerszones hetzelfde effect hebben op stromen van mensen. Namelijk dat ze leiden tot nieuwe categorieën van consumenten, die uit andere buurten komen dan consumenten die gebruik maken van de auto. Dit is bepalend voor het type bedrijvigheid wat zicht installeert op deze locaties, voornamelijk in gebieden die heringedeeld worden (Certu, 2005).

### *Leermomenten*

Uit onderzoek van Certu (2005) komt naar voren dat het belangrijk is voldoende aandacht te schenken aan de toekomstige economische activiteiten en behoeften van de ondernemers en inwoners van de stad. Wanneer dit in een vroeg stadium plaatsvindt is de kans op aanvaarding van de tram groter, evenals de kans op genereren van de verwachte positieve effecten, ondanks de overlast die men kan hebben tijdens de werkzaamheden. In Grenoble heeft de organiserende instantie van het vervoer (SMTC) dan ook in een vroeg stadium een overleg- en participatie proces gestart over de besluitvorming. Het niet betrekken van actoren of een ontoereikende betrokkenheid kan leiden tot frustraties wat de acceptatie en betrokkenheid van de actoren niet ten goede komt (Certu, 2005).

## Montpellier

### Algemeen

De agglomeratie Montpellier heeft circa 400.000 inwoners, waarvan 43% onder de dertig jaar. De oorzaak hier van is dat het een studentenstad is met 92.000 studenten in de agglomeratie en 60.000 in de stad (in 2005, Site TAM). Montpellier heeft twee tramlijnen sinds 2000, welke vanuit de stad de regio inrijden (RVDB, 2008) en verbonden zijn met Park & Ride voorzieningen om bezoekers buiten de stad de auto uit te laten stappen en hun reis met de tram te vervolgen (Site TAM). Het is de bedoeling dat in 2012 de derde lijn gerealiseerd is en gaat rijden.

Een opvallend kenmerk van de trams van Montpellier is dat de voertuigen een erg artistiek uiterlijk hebben, namelijk een tram met bloemen en een tram met vogels. Voordeel hiervan is dat aan het uiterlijk van de tram zichtbaar is welke lijn voorbijrijdt. De trams van de derde lijn zullen dit indrukwekkende voorbeeld volgen (Site: TAM).



Figuur 4.14: Kaart tramnetwerk Montpellier

In Montpellier was eerder sprake van een busnetwerk, maar door de toenemende drukte op de wegen en de congestie in het verkeer werd het voor de bussen steeds lastiger om het voorzieningenniveau op peil te houden. Dit in combinatie met het smalle en compacte centrum van Montpellier was voldoende reden om een tramlijn aan te leggen, naar voorbeeld van Nantes (Hylén, 2002).

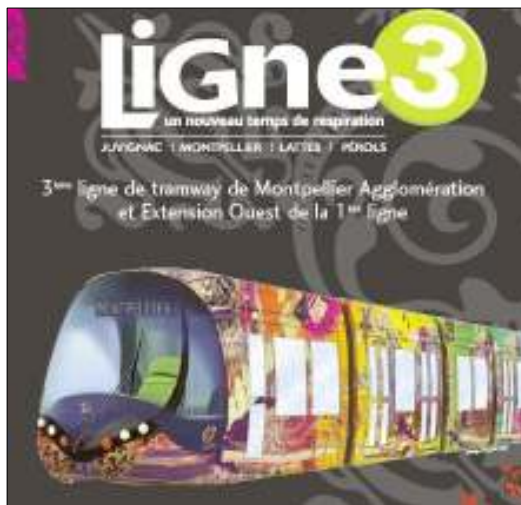
### Aanpak

In Montpellier heeft men eveneens een uitvoerder voor het openbaar vervoer van de agglomeratie opgericht, namelijk de Transports de l'Agglomération de Montpellier (TAM).

De tramlijnen in Montpellier zijn anders aangelegd dan de lijnen in de overige onderzochte cases, aangezien de tramlijnen van Montpellier het oude historische centrum en het voetgangersgebied in de winkelstraten nauwelijks aandoen, terwijl dat de locatie is waar het gros van het commerciële apparaat aanwezig is. Reden hiervoor is waarschijnlijk dat voor de tram moeilijk is de smalle en historische straten te passeren. Door de tramlijn worden er 'slechts' 130 bedrijven aangedaan, welke voornamelijk buiten de kern gevestigd zijn. Het CCI (Chambre de Commerce et l'Industrie) vreest dat men zich ervan laat weerhouden naar de kern te gaan, in verband met de problemen met het verkeer en het parkeren, ondanks de aanwezigheid van de tram (Certu, 2005).

### Effecten

In Montpellier is de tram gebruikt om de gehele openbare ruimte van gevel tot gevel aan te pakken. Dit heeft geleid tot een toename van de ruimtelijke kwaliteit in de stad (RDVB, 2008). Zeker omdat



de lijnen zoveel mogelijk gebruik maken van een vrije baan, gelegen in groenstroken (Railway Technology). Verder is er sprake van gebiedsontwikkeling op basis van een tramlijn. Vandaar dat de lijnen een ruimtelijk-structurende werking hebben, wat zichtbaar is in de stedelijke gebieden langs de tramlijn die zich tegelijkertijd met de aanleg van de tram hebben ontwikkeld en aan voorzieningen die zich aan de lijnen hebben gekoppeld. (RVDB, 2008). De perifere gebieden van Montpellier zijn weinig beïnvloed door de komst van de tram. Er was wel sprake van problemen in deze gebieden, maar onderzoek van Certu (2005) gaf aan dat dit waarschijnlijk andere oorzaken had dan de tram.

Figuur 4.16: Mogelijk uiterlijk nieuwe tram

Het winkelcentrum van Montpellier is voetgangersgebied geworden, als onderdeel van de gevel tot gevel aanpak. De Kamer van Koophandel in Montpellier (CCI; Chambre de Commerce et l'Industrie) heeft een onderzoek uitgevoerd waaruit bleek dat sindsdien het aankooppatroon en het winkelbezoek van de consumenten is veranderd. Ook bleek uit het onderzoek van de CCI dat de autobereikbaarheid van de binnenstad is afgenomen evenals een afname van het autogebruik in het algemeen. Echter, dit effect geeft niet aan dat het een direct effect is van de tram, er moet altijd rekening mee gehouden worden dat bepaalde veranderingen in patronen door andere factoren te verklaren zijn (Certu, 2005).



Figuur 4.15: Tram in Montpellier

### Leermomenten

Bevolkingsgroei en bijbehorende woningbouw 'vereisen' hoogwaardig openbaarvervoer en bij het realiseren hiervan is het effect van een mooie tram op het stadscentrum niet te onderschatten. Vormgeving, materieel en infrastructuur kunnen een enorm positief effect hebben op de stad en zodoende bepalend zijn voor het slagen van het project (RVDB, 2008).

## Nantes

### Algemeen

De agglomeratie Nantes heeft 580.000 inwoners (Site Nantes Métropole). De stad heeft ruim 50.000 studenten, ruim 200 onderzoekslaboratoria en hiernaast een hoogwaardige tertiaire sector. Te denken aan veel financiële activiteiten, transport en logistiek, ict en biotechnologie. Daarnaast heeft Nantes veel hoogstaande industrie, zoals scheepsbouw en reparatie, luchtvaart en voedingsmiddelenindustrie (site TAN).

Nantes is de eerste stad geweest waar een modern tramsysteem is aangelegd. Tevens was Nantes na de Tweede Wereldoorlog een van de eerste steden waar een tramlijn door het historische centrum van de stad doorkruist, ingepast in de historische structuur met brede boulevard (Site tram-in-france.net). Zoals in de meeste steden waar nieuwe tramsystemen is aangelegd in Frankrijk, maakt de tram hoofdzakelijk gebruik van vrije baan, al is er ook sprake van 500 meter straattracé (Semaly, 2003).



Figuur 4.17: Kaart tramnetwerk in Nantes

De eerste lijn is geopend in 1985, in 1992 en 2000 zijn de tweede en derde lijn aangelegd. De vierde 'lijn' is geopend in 2006 en geen tram, maar een hoogwaardige buslijn in vrije baan met hetzelfde uiterlijk en functie als de tramlijnen (Tram in France). De bussen in de stad en de regio hebben een feeder functie (Railway Technology) en vormen samen met waterbussen en 19 Park & Ride locaties een uitgebreid vervoersnetwerk (site TAN). Momenteel staat er geen nieuwe lijn in de planning, maar het is mogelijk dat de bestaande lijnen nog worden uitgebreid (Site tram-in-france.net), bijvoorbeeld door een goede trein-tram verbinding (RVDB, 2008). Met het huidige tramnetwerk van circa 42 kilometer heeft Nantes een van de grootste tramnetwerken van Frankrijk (Site TAN).

### Aanpak

In Nantes is Semitan de overkoepelende uitvoerder van het volledige openbaar vervoer netwerk. Bestuurlijk gezien is de agglomeratie Nantes verenigd in het Communauté Urbaine Nantes Métropole wat bestaat uit 24 gemeenten (Site Nantes Métropole).

### Effecten

Nantes is een goed voorbeeld waar het tramproject op een integrale manier is aangepakt en ingepast. Zo vinden er naast het sec aanleggen van de tramlijn vele (136) ontwikkelingen plaats in de buurt van deze tramlijn (Certu, 2005), te denken aan nieuwe economische ontwikkelingen en stedelijke vernieuwingsprojecten (RVDB, 2008). Deze ontwikkelingen dragen enorm bij aan de algemene dynamiek van de agglomeratie en in het bijzonder aan de heropleving van de economische activiteit van de regio. In sommige gevallen blijkt dat deze ‘ondersteunende’ projecten zelfs een



grotere bijdrage aan deze dynamiek hebben dan het aandeel van de tram zelf. Zoals een woordvoerder van het District et Agence d'Urbanisme hierover zei: “Het lijkt erop dat de realisatie van de tram als trigger heeft bijgedragen, of een versnelling in gang heeft gezet van de stedelijke activiteiten en het opnieuw creëren van attractiviteit van de stedelijke centra langs de twee lijnen”(vrij vertaald) (Certu, 2005)

Figuur 4.18: Tram in Nantes

In het centrum van Nantes is de kwaliteit van de winkelveorzieningen in het centrum duidelijk verbeterd (Certu, 2005), onder andere te zien aan de waarde van winkels en ander vastgoed wat daar is toegenomen. Verder is de omzet in de perifere winkelveorzieningen omhoog gegaan, zo heeft de Auchan 10% meer klanten gekregen sinds de komst van de tramlijn (RVDB, 2008). Ook is er langs de lijnen een ontwikkeling van nieuwe kantoorlocaties te zien, want sinds de opening van de tram is het aantal kantoorlocaties met 25% toegenomen. Verder vindt een kwart van de residentiële ontwikkeling in de stad plaats langs de tramlijnen, het gaat hier met name om kleinere woningen en appartementen (in 2003). Deze waardeveranderingen zijn volgens Semaly (2003) direct naar de tram te herleiden.

Ten tijde van de werkzaamheden zijn er geen specifieke veranderingen geconstateerd in de aantallen ondernemingen in Nantes. Al kwam in onderzoek van Certu (2005) wel naar voren dat wanneer er sprake was van een afname van bedrijvigheid, dit voornamelijk om kleine ondernemingen ging, terwijl er in de agglomeratie tegelijkertijd sprake was van een toename in de verkoop van vloeroppervlakte (Certu, 2005). Ogenschijnlijk is hier sprake van een verplaatsing van bedrijvigheid, maar het is ook mogelijk dat er geen sprake is van een causaal verband. Dat neemt niet weg dat de werkzaamheden geen invloed hebben gehad op de naastgelegen ondernemers. De ondernemingen die ‘bijna dagelijkse’ consumenten producten verkopen hebben wel nadelen ondervonden en voor deze zaken was het lastig zich te handhaven. Door middel van bepaalde activiteiten probeerde men

de omzetsdaling te verminderen, te denken aan extra service zoals gratis levering van de producten (Certu, 2005).

De eerste lijn heeft in Nantes niet veel effect op het gedrag van de gebruikers in de stad gehad, of op de manier waarop men reisde. De tweede lijn heeft automobilisten al meer aangezet om de gewoonten en het gedrag te veranderen, dit ging samen met veranderingen in de handel (=commercie). En meer dan de voorgaande lijnen is de derde lijn expliciet bedoeld als instrument om werkelijk veranderingen in het consumentengedrag aan te sporen. Door deze lijn is het aangezicht van het centrum en de stad is voor zowel de ondernemers als de automobilisten enorm veranderd. Dit was een extra impuls tot veranderingen in consumentengedrag (Certu, 2005).

#### *Leermomenten*

Dat de tram de aanwezige trends kan versterken, is iets wat in Nantes duidelijk zichtbaar is (RVDB, 2008) maar wat niet per definitie positief hoeft te zijn. Zo lijkt het passeren van de tram in Nantes te hebben bijgedragen aan het vergroten van de verschillen tussen de ontwikkelingsniveaus van de verschillende bedrijven. Met andere woorden, dynamische bedrijven behouden na de aanleg van de tram de dynamiek, terwijl andere bedrijven kwetsbaarder kunnen worden doordat ze beter zijn ontsloten. Hierdoor kunnen consumenten gemakkelijker naar een meer dynamische 'locatie gaan, wat beter bij de behoeften aansluit (Certu, 2005).



Figuur 4.19: Tram in Nantes

## Nottingham

### Algemeen

Nottingham is een stad met circa 261.000 inwoners, de agglomeratie Greater Nottingham heeft circa 650.000 inwoners (KPPV, 2008). De hoogwaardige tramlijn Nottingham Express Transit (NET) rijdt sinds 2004. Deze is aangelegd omdat men de groeiende congestieproblemen in de stad niet meer goed kon tegengaan en men het uitgebreide bussysteem niet aantrekkelijk genoeg vond om er de auto voor uit te stappen (de Vries, 2008).

De NET is een tramlijn die verschillende belangrijke punten in het centrum aandoet, zoals een groot winkelcentrum, het station en de grote universiteit (Site NET). Buiten het centrum doet de tramlijn zowel 'goede' als 'slechte' wijken aan, wat een impuls aan deze gebieden kan geven (de Vries, 2008).



Figuur 4.20: Kaart tramnetwerk in Nottingham

Er wordt in Nottingham ingezet op ketenmobiliteit, door de aanleg van 21 Park & Ride locaties en bussen die als feeder dienen op het netwerk (Site NET). Hierdoor is het mogelijk buiten de stad de auto te laten staan en over te stappen op de tram naar het centrum, waarvan een deel autovrij is gemaakt (de Vries, 2008). De tram is met andere woorden een integraal onderdeel van de rest van het vervoerssysteem. Deze tram is tevens verbonden met de regio in noord-zuidelijke richting, deels over oude spoortracés al is er geen menging met 'heavy rail' (CVOV, 2003a). Hiernaast maakt de NET gebruik van straatspoor op bepaalde tracédelen, waar de tram samengaat met overige weggebruikers (Railway Technology). Tenslotte zijn er plannen voor een tweede lijn, het gereedkomen van deze lijn staat in 2012 op de planning (Railway Technology).



Figuur 4.21: Tram in Nottingham

Opmerkenswaardig is dat de Nottingham Express Transit eind 2007 twee awards heeft gewonnen, namelijk de Light Rail Award en de UK Bus Award (Site NET), iets wat blijkt geeft van de waardering van de burgers voor dit consortium. Dit blijkt tevens uit onderzoek naar de burgers tevredenheid over de tram, hier bleek de 'overall satisfaction' van de burgers over de tram 93 procent was in 2007 (Site NET).



### *Aanpak*

Er is een particulier samenwerkingsverband opgericht, 'Arrow Light Rail' wat tot 2030 het systeem van lijn 1 zal onderhouden en exploiteren (CVOV, 2003a). Hiernaast is het Nottingham Tram Consortium opgestart voor exploitatie en onderhoud (Railway Technology).

Er is sprake van een bijzondere manier van financiering van het project, namelijk 'Private Finance Funding' (PFI). Dat wil zeggen dat private partijen een project grotendeels voorfinancieren. Na oplevering betaalt de overheid en/of opdrachtgever het overeengekomen bedrag terug. Uiteindelijk komt het erop neer dat het project gewoon door de overheid is gefinancierd (RVDB, 2008). Verder is door een externe partij een marketingcampagne opgestart voor het gebruik van openbaar vervoer in de agglomeratie Greater Nottingham: The Big Wheel. Hier is men sinds 2001 actief bezig met het verbeteren van het imago van openbaar vervoer en de informatievoorziening over de vervoersmogelijkheden. Dit gebeurt aan de hand van het Local Transport Plan, een combinatie van een regionaal en gemeentelijk verkeer en vervoerplan. De doelstellingen hiervan zijn concreet, zoals verkeersveiligheid, het bestrijden van de negatieve gevolgen van congestie, het verbeteren van de leefkwaliteit en de bereikbaarheid. Er is sprake van een totaal vervoersconcept, waar zowel de spoorwegen, één publiek en één privaat busbedrijf en het trambedrijf in samenwerken: het Greater Nottingham Transport Partnership. Naast integrale marketing gaat het ook om het geven van strategische adviezen (KpVV, 2008). Opvallend van de marketingaanpak van het openbaar vervoer in Nottingham is dat het voornamelijk gericht is op woon-werkverkeer. In Nederland is er binnen het vervoersbeleid voornamelijk aandacht voor het spitsverkeer (KpVV, 2008).

### *Effecten*

Het is duidelijk dat er langs de tramlijn veel ontwikkelingen hebben plaatsgevonden (RVDB, 2008). Op bijna alle locaties in de buurt van halte heeft de tram een positief effect gehad op de ruimtelijke kwaliteit. Bijvoorbeeld bij de universiteit en de haltes in het centrum. Ook is er bij het station een groot kantorenpark ontwikkeld, snel na de komst van de tram (de Vries, 2008). Verder zijn voormalige industriegebieden die de tram heeft aangedaan omgevormd tot gebieden met lichte industrie, winkels en woningen, zoals in Hucknall. Deze ontwikkelingen zouden waarschijnlijk zonder de komst van de tram ook wel plaats hebben gevonden, maar dan waarschijnlijk in mindere mate of veel langzamer. Ook blijkt dat de vastgoedwaarden langs de tramlijn zijn gestegen (de Vries, 2008).

Verder hebben de buitenwijken een impuls gekregen door de komst van de tram, zo zijn er bijvoorbeeld nieuwe winkels en (studenten)woningen in leegstaande panden langs de lijn gerealiseerd. Ook is er op plaatsen waar eerder bedrijvigheid onrendabel was, meer economische potentie aanwezig na de komst van de tram (de Vries, 2008).

Er blijkt dat de tram een positief effect heeft gehad op de het gedrag van de mensen. Het autogebruik in de stad is gedaald of verplaatst naar de hoofdwegen (de Vries, 2008) en het gebruik van openbaar vervoer is sinds 2000 toegenomen met 10%, terwijl er eerst sprake was van een afname van openbaarvervoergebruik van 1% (KpVV, 2008).

### *Leermomenten*

De financiële constructie 'Private Finance Funding' maakt het mogelijk om sneller van start te gaan met een project. Een nadeel hiervan is dat deze financiële constructie duurder is (RVDB, 2008). Verder kan het een voordeel zijn in een vroeg stadium al aandacht besteden aan Park & Ride locaties

en feeder bussen, hierdoor kan het eventueel voor meer reizigers zorgen en de exploitatie vergemakkelijkt worden (CVOV, 2003a).



Figuur 4.22: Tram in Nottingham

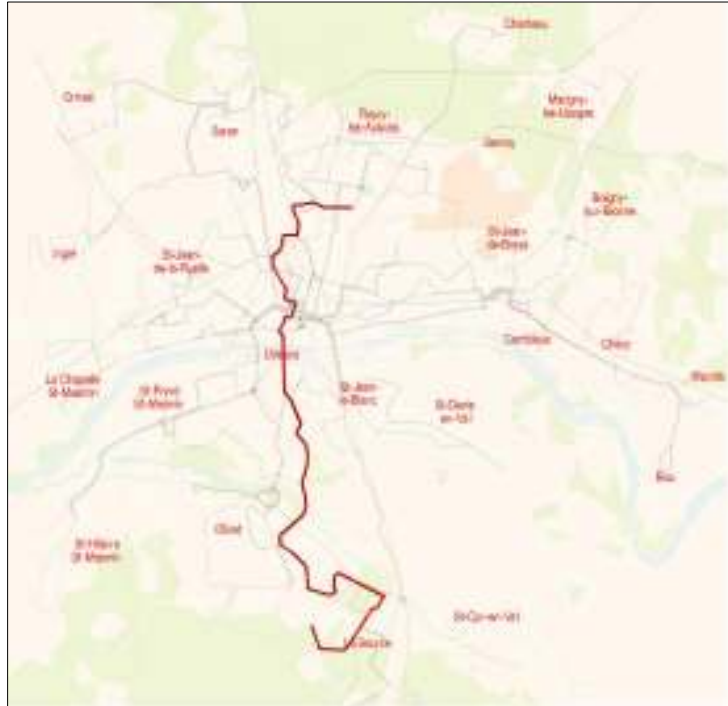
De marketing van The Big Wheel is een succes gebleken doordat er op een integrale manier beleid is gevoerd. Ook is er op structurele en actieve manier promotie geweest voor het concept. Hierdoor is een omslag van reisgedrag mogelijk gemaakt, een voorbeeld wat in Groningen gevolgd kan worden (KpVV, 2008).

## Orléans

### Algemeen

De agglomeratie bestaat uit 22 gemeenten en heeft zo'n 263.000 inwoners. De belangrijkste stad is Orléans en telt circa 133.000 inwoners (RVDB, 2008). Sinds 2000 is Orléans in het bezit van een tramlijn, welke onder andere de historische binnenstad, het ziekenhuis, de universiteit, het station en de nieuwere gebieden in de omgeving van de stad met elkaar verbind. Deze tramlijn is een noord-zuid verbinding en is onderdeel van een uitgebreid netwerk van andere modaliteiten en Park & Ride locaties (Site SEMTAO).

Over de hele lijn is de trambaan gescheiden van het overige verkeer. Deze is gelegen in een vrije baan, om zo efficiënt mogelijk te kunnen rijden. In 2011 wil de stad een tweede lijn gereed hebben, waar het zal gaan om een oost-west verbinding om de regio zo goed mogelijk te bedienen. Op deze lijn wil Alstom de eerder genoemde nieuwe techniek 'APS ground level power supply' gaan toepassen in het historisch centrum over een lengte van een kilometer, zodat hier geen bovenleidingen nodig zijn die de sfeer van de binnenstad kunnen aantasten (Railway Technology).



Figuur 4.23: Kaart tramnetwerk in Orléans

### Aanpak

De agglomeratie Orléans is op stedelijk regionaal niveau verenigd in het samenwerkingsverband Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire. Zij zijn onder andere verantwoordelijk voor het organiseren van brandweer, milieu en openbaar vervoer (Site SEMTAO). De uitvoerende organisatie in Orléans is SEMTAO, ofwel Société d'Exploitation des Transports de l'Agglomération Orléanaise, waarin de commissie infrastructuur en stedelijke verplaatsingen en de Raad hebben plaatsgenomen (Site SEMTAO).

In Orléans maakt men gebruik van het instrument 'versement transport', ofwel een lokale transportheffing bij de ondernemingen, gebaseerd op het aantal personeelsleden (Semaly, 2003). Deze heffing wordt enkel uitgegeven aan kosten die betrekking hebben op transport. Hierdoor is de lokale overheid van een substantieel inkomen verzekerd, waarmee een groot deel van de aanleg en exploitatiekosten van de tram kunnen worden gedekt (RVDB, 2008).

### Effecten

De tramlijn heeft het historische centrum van de stad versterkt door details als het terugbrengen van de historische bestrating. Dit heeft geleid tot een verbeterde stedelijke kwaliteit. Ook heeft de aanleg van de tram geleid tot een betere ontsluiting van het centrum en een snellere verbinding met de rest

van de agglomeratie. Als gevolg hiervan is de kwaliteit van het winkelapparaat van Orléans toegenomen. Verder zijn er na de komst van de tram een aantal locaties (her-) ontwikkeld langs deze lijn (RVDB, 2008).

Doordat de tram verschillende belangrijke functies van de stad verbindt en goed aangesloten is op de overige modaliteiten en de Park & Ride voorzieningen is deze tramlijn, zeker wanneer de tweede lijn gereed is als de ruggengraat van het gehele vervoersysteem (CVOV, 2003a).

#### *Leermomenten*



Een tramlijn kan een goede drager zijn voor gebiedsontwikkeling (RVDB, 2008). Verder blijkt de burgemeester Sueur een erg grote rol heeft gespeeld bij de keuze voor de tram, in de rol van een sterke en inspirerende initiator (CVOV, 2003a). Dit kan veel invloed hebben op het slagen van een dergelijk project. Tenslotte is het gebruik van de APS ground level techniek van Alstom in Orléans het bestuderen waard voor het oversteken van de Grote Markt in Groningen.

Figuur 4.24: Tram in Orléans



Verder bleek dat het winkelapparaat is verbeterd in de afgelopen jaren, voornamelijk in het centrum. Onder andere doordat middelmatige winkels vervangen zijn door winkels met een hogere standaard (RVDB, 2008). Er was bijvoorbeeld een afname van winkels gericht op kleding en etenswaren, maar een aanzienlijke toename van bedrijven werkzaam in de tertiaire sector, met name bankkantoren, maar ook commerciële dienstverlening en restaurants (Certu, 2005). Verder werd in dit rapport van Certu (2005) genoemd dat 'slechts' 45% van de gebruikers / functies uit het jaar 2002 er in 1995 ook al aanwezig waren. Dit geeft een bepaalde dynamiek binnen de eigenaren en functies van een gebied aan en dat er sprake is van veranderingen. Hierbij moet opgemerkt worden dat deze veranderingen niet per se aan de tram toegeschreven hoeven worden. Een groot aandeel van de type bedrijven die in deze jaren verplaatst zijn, deden dit ook al vóór de komst van de tram. Tevens verschillen de verplaatsingen en veranderingen langs de tramlijnen in het centrum niet erg van de rest van de straten en de algemene ontwikkelingen van de straten in overige Franse steden (Certu, 2005). Het lijkt er dan ook op dan deze veranderingen geen direct effect zijn van de aanleg van de tram, maar eerder een onderdeel van een algemene trend, dat door de tram versterkt kan zijn. Er is met name sprake van indirecte effecten van de tram en de effecten van de ontwikkelingen die deel uitmaken van het integrale tramproject. Te denken aan de herinrichting in het centrum, de komst van voetgangersgebieden en overige projecten in de buurt van de lijnen (Semaly, 2003).

Naast een verandering van het type detailhandel, was er tevens sprake van een toename in aantallen bedrijven. Op de locaties waar twee tramlijnen kruisen in het centrum, bleek dat het aantal commerciële bedrijven zonder meer is toegenomen. Zo waren er bij de telling in het jaar 2000 38 meer vestigingen dan in 1995 (Certu, 2005). De eerlijkheid dient te zeggen dat het met sommige



bedrijven in deze periode slechter ging of dat er op bepaalde plaatsen meer sprake van leegstand was. Maar uit onderzoek van Certu (2005) bleek dat de tram hiervoor niet als enige boosdoener aangewezen kan worden, maar dat de 'trage' economie ook zeker een rol heeft gespeeld.

Figuur 4.26: Tram in Straatsburg

Door de herstructurering van de openbare ruimte en de komst van de tram in het centrum is de aantrekkingskracht van de binnenstad toegenomen, met als gevolg een verhoging van de huurprijzen, ongeacht in welke sector en of het gebieden waren met een lager- midden of hogere 'klasse' (Certu, 2005). Uit onderzoek van Semaly (2003) bleek dat huizenprijzen in gebieden die goed ontsloten zijn door openbaar vervoer 7% hoger zijn dan in gebieden die minder goed zijn ontsloten. Al is het erg moeilijk te bepalen of de verbeteringen in prijzen aan de tram of de herinrichting toe te schrijven zijn.

Verder kunnen deze prijsstijgingen en een toenemende aantrekkingskracht van de openbare ruimte kunnen een toename van ketenbedrijven tot gevolg hebben, waardoor de zelfstandige winkels

geleidelijk in de verdrukking komen. Zo was er sprake van een toename van het aantal ketenbedrijven, van 36% naar 42% in zes jaar (Certu, 2005).

Door de inpassing van de moderne voertuigen in het historische centrum is er een verbetering van zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid van de stad gecreëerd (CVOV, 2003a). De aanleg van de tram, de veranderende verkeerscirculatie en de uitbreiding van hoogwaardige winkelgebieden, hebben zeker een positief impuls aan de stad gegeven. Zeker in combinatie met de komst van voetgangersgebieden en vernieuwde voetgangersstromen in het centrum blijkt duidelijk het belang hiervan voor het commerciële succes van de binnenstad. (Certu, 2005).

### *Leermomenten*

Om bovengenoemde effecten zo positief mogelijk te laten zijn is het van belang dat er duidelijk prioriteit wordt gegeven aan openbaar vervoer in de stad (CVOV, 2003a). Deze effecten zoals de versterking van de detailhandel, situeren zich in Straatsburg niet alleen langs de lijn, maar ook in aangrenzende straten. Het effect kan dus 'breder' zijn dan alleen de straat waar de tram rijdt. De tram is met andere woorden een versneller van de bestaande ontwikkelingen, al is het ook mogelijk dat de tram de aanwezige verschillen van verschillende straten vergroot (RVDB, 2008).

Het is een illusie de specifieke effecten of specifieke gevolgen van de tram op een stad te isoleren. Er zijn veel andere factoren van invloed, te denken aan veranderende leefstijlen, de ontwikkeling van de koopkracht, veranderingen in distributie en de economische omstandigheden. In het Certu onderzoek (2005) is een vergelijking gedaan tussen straten in het centrum, gelegen aan een tramlijn met straten zonder tramlijn. Dit heeft de directe effecten van de tram gerelativeerd in vergelijking met de meer directe effecten van voetgangersstromen. Er blijkt dat de tram voornamelijk maar duidelijk een versneller is van trends, veranderingen en ontwikkelingen. Zo hebben er enorme verbeteringen voorgedaan in de buitenwijken van Straatsburg. Deze kunnen bijvoorbeeld veroorzaakt zijn door de verbeterde verbinding van de wijken met het gerevitaliseerde centrum en dat de wijken hierdoor 'dichterbij' zijn gekomen. Of doordat de tram een positief imago heeft en dat uitstraalt op de wijk. Het is moeilijk te bepalen waar het direct door komt, maar het gegeven blijft dat deze ontwikkelingen in samenhang zijn met de komst van de tram (Certu, 2005).



Figuur 4.27: Tram in Straatsburg

## Valenciennes

### Algemeen

De agglomeratie Valenciennes heeft 357.000 inwoners en sinds juli 2006 is Valenciennes in het bezit van een tram (Railway Technology). Momenteel is er slechts een tramlijn, maar de tweede lijn is in de planning. De stadlijn rijdt vanuit de stad de regio in over een oud spoortracé. Vanuit de regio kunnen hier buslijnen als feeders op de tramhaltes aansluiten (RVDB, 2008). In de stad wordt gebruik gemaakt van zowel trambanen naast de wegen, als rails door voetgangersgebied.

Verder zijn er zoveel als mogelijk grasstroken tussen en rondom de tracés toegepast. De tramlijn doet tevens het station aan waar onder meer de TGV stopt en is tevens verbonden met een vijftal Park & Ride locaties en de universiteit (Railway Technology).



Figuur 4.28: Tram in Valenciennes

### Aanpak

Het wegennet van Valenciennes hing slecht met elkaar samen. Dit is een erfenis van de mijnindustrie die in deze regio heeft plaatsgevonden, hier waren de wegen alleen maar op gericht. Momenteel ligt de focus van de regio niet meer op de mijngebieden maar op het centrum van de stad, waardoor er vraag was naar een beter netwerk. Iets wat de herontwikkeling van deze industriële gebieden ook beter mogelijk zou maken. Het initiatief om een nieuw plan voor deze regio te maken kwam van de Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de la Région de Valenciennes (SITURV), een voorstander van lightrail met lokale, regionale en industriële belangen (Railway Technology). Het doel van de tramlijn is het bevorderen van de leefkwaliteit en een bijdrage leveren aan het milieu. In het kader van de tram zijn er ontwikkelingen verwacht waardoor het uiterlijk en de aantrekkelijkheid van de straten en buurten wordt verbeterd. Daarvoor worden tevens particuliere en lokale initiatieven gestimuleerd en opgepakt om gezamenlijk deze bijdrage te leveren aan een positief impuls voor onder andere de werkgelegenheid en economische aantrekkelijkheid. Tenslotte is een het de bedoeling dat dit project zorgt voor meer samenhang in de regio (Lineo).

### Effecten

Het is moeilijk om nu al van een lijn uit 2006 vast te stellen wat de economische effecten zijn. Toch zegt het wel iets voor het slagen van het project dat op zo'n korte termijn is besloten een tweede tramlijn aan te leggen (RVDB, 2008).



### Leermomenten

Uit de ontwikkelingen van Valenciennes blijkt dat kleinere steden ook belang kunnen hebben bij een tram. Naast de stad kan de tram tevens een nuttige bijdrage leveren aan de ontsluiting en bereikbaarheid van de regio (RVDB, 2008).



Figuur 4.29: Kaart Tramnetwerk Valenciennes

### Korte vergelijking Frankrijk en Engeland

De aanleg van tramlijnen verschilt op bepaalde punten tussen Engeland en Frankrijk. Zo wordt in Frankrijk vaak het stadscentrum bediend en volgen de tramlijnen veelal de bestaande busroutes, waarbij de bussen als feeder dienen en de parallel gelegen buslijnen worden opgeheven. In Engeland daarentegen worden de trams meestal ingezet om de regio te ontsluiten en wil het nog wel gebeuren dat de parallel gelegen buslijnen blijven rijden. Een ander verschil is dat in de suburbs van Engeland veelal de mensen met een hogere sociale status wonen, terwijl dat in Frankrijk niet zo is. Ook is er in Frankrijk vaak een grote mate van integratie van het vervoer en stedelijke ontwikkeling, terwijl de tramlijnen in Engeland voornamelijk als op zichzelf staand project worden opgezet (Hylén, 2002).

### Overkoepelende conclusies Certu

In de cases is het onderzoek van Certu vele malen aangehaald. Certu is een onderzoeksbureau op het gebied van onder andere netwerken, vervoer, stedelijke planning en ruimtelijke ordening. Ook heeft zij onderzoek gedaan naar de economische effecten van de tram op de ondernemers. Hieronder volgen een aantal belangrijke conclusies uit het onderzoek *'Déplacements et commerces. Impacts du tramway sur le commerce dans différentes agglomérations françaises'*.

De meest belangrijke conclusie die getrokken kan worden is dat de tram een versterker of katalysator is van reeds bestaande trends. Het kan hier zowel gaan om het versterken van negatieve als van positieve trends. Dus de tram kan iets wat gebeurtenissen stimuleert, maar zeker niet de veroorzaker is van de trend. Een tram wordt dan ook niet vaak gebruikt om tegen een nationale trend in te gaan. Met andere woorden, in bepaalde omstandigheden kan een tram ondernemers 'noodzaken of aansporen' om zich sneller aan te passen door middel van investeringen en/of begeleidende maatregelen (Certu, 2005). Ook is het van belang te realiseren dat de resultaten en effecten van de tram en omringende ontwikkelingen afhankelijk zijn van de economische, sociale en politieke context.

De cases laten zien dat de tram een positief effect heeft op de optimale verplaatsing van personen en een positief effect op de leefbaarheid van wijken en hierdoor op de bedrijvigheid. De verschillende economische, technische en politieke actoren nemen dan ook geen genoegen met een tram puur als vervoersmiddel. Het is van belang dat het aansluit bij de doelstellingen van de stedelijke planning en het herstel van het centrum en de wijken die door de tram worden gekruist. Bovendien blijkt dat een project een veel grotere kans van slagen heeft wanneer het onderdeel uitmaakt van een 'stadsproject' met als doelstelling vervoer en stedelijke evenwichtige ontwikkeling. Ook is het aan te raden alle betrokkenen in bepaalde mate te laten deelnemen aan het proces. Net als aan de definitiefase, de benodigde aanpassingen en de integratie van het project, om een goed compromis te kunnen sluiten tussen het (vervoers-) doel van de tram en het gebruik van de tram als instrument om wijken te herstellen en de economie te stimuleren (Certu, 2005).

Het is eveneens aan te bevelen de agglomeratie bij het project te betrekken en van hen financiële middelen te vragen, dit is iets wat voor beide partijen voordelen biedt. Er kan op deze manier een financieel en politiek 'partnerschap' tussen de stad en de agglomeratie worden begonnen en kan het project als een eenheid worden aangepakt.

Verder blijkt uit onderzoek van Certu (2005) dat het van belang blijft de dialoog aan te gaan met de betrokkenen en het gezamenlijk leveren van inspanningen, ongeacht van de grootte van een gebied of het tijdstip. Ter illustratie het partnerschap van de ontwikkelaars en de economische actoren in Frankrijk. Hierbij is de Kamer van Koophandel (Chambre de Commerce et l'Industrie) al vroeg als tussenpersoon van het bedrijfsleven en de gemeenschap betrokken, om ze voor te bereiden op de komst van de tram. Ook is het doel de belangen van de lokale gemeenschap en de belangen van de bedrijven bij elkaar te brengen (Certu, 2005). Dit om een gezamenlijke afweging te maken dat de tram een goed besluit is en een aanwinst voor de stad kan zijn, dit kan resulteren in veel draagvlak voor het project.

Ook is het is van belang in gedachte te houden dat er altijd gewerkt wordt met individuen, welke bepalen hoe er in bepaalde situaties wordt omgegaan met een verandering. Wanneer een tram een verandering teweeg brengt, kan er op verscheidene manieren op worden ingespeeld, afhankelijk van de betrokken individuen, hun middelen, diens externe stimulansen of juist het ontbreken ervan. Daardoor kunnen er in vergelijkbare situaties verschillende 'eindresultaten' ontstaan (Certu, 2005).

De gevolgen van een tram voor klanten verschilt wanneer de bedrijven gelegen zijn in het stadscentrum, een tussengelegen wijk of in de periferie. De tussenliggende wijken hebben het vaakst last hun activiteiten te behouden, omdat op deze plaatsen is de herstructurering vaak het meest ingrijpend is. Bijvoorbeeld wanneer de tram een bepaald kerngebied niet meer aandoet of dat de capaciteit van openbaar vervoer niet meer overeen komt met de vraag van de stromen die door de tram worden gegenereerd.

Maar natuurlijk blijft de tram in de eerste plaats een middel van vervoer. Er moet een compromis worden gesloten tussen aan de ene kant de functionaliteit van de tram, men wil tenslotte zo snel mogelijk vervoerd worden. Aan de andere kant de meerwaarde van de tram op de stedelijke kwaliteit, gemengd gebruik en het delen van een ruimte met andere gebruikers. Bij de plaatsing van de haltes moet dan ook goed rekening gehouden worden met de inrichting van de straat, de doorstroming van het verkeer en het parkeren in relatie tot de behoeften van de bewoners. Certu heeft een poging gedaan een verband te leggen tussen deze verschillende factoren, maar kon als enige conclusie trekken dat elk geval uniek is en het erg afhankelijk van de lokale context en de breedte van de straat. Al zal er de werking van de tram zonder twijfel een optimaal effect hebben op het leven van buurten en de economische activiteit, wanneer een goede keuze wordt gemaakt voor projecten en begeleidende maatregelen. Ook is het aan te raden middelen te mobiliseren die niet direct aan transport gelieerd zijn, maar maak ook gebruik van publiek private samenwerking met partijen met een bepaalde specialiteit en die verstand hebben van anticiperen op veranderingen, zowel positief als negatief. Met andere woorden is het verstandig een dialoog te voeren en partnerschappen met diverse actoren op te starten om de gevolgen van de tram maar ook de financiering ervan te kunnen maximaliseren, dat het een project van de hele agglomeratie gaat worden.

#### ***4.3 Terugkoppeling literatuurstudie aan wetenschappelijk kader***

De verschillende effecten, ontwikkelingen en leermomenten die in de casestudies van de negen steden naar voren zijn gekomen, zullen in dit onderdeel worden vergeleken met het wetenschappelijk kader uit hoofdstuk 2. Om de ervaringen uit de buitenlandse steden gestructureerd

terug te koppelen zijn ze in verschillende thema's ingedeeld, waarbij opgemerkt moet worden dat deze thema's, gezien de aard van effecten, overlap kunnen vertonen. De volgende thema's komen aan de orde: de effecten op vastgoedwaarden langs de lijnen, de effecten op verandering van de bedrijven, de werkzaamheden, gedragsveranderingen van consumenten, belang van oordeel ondernemers en het vroegtijdig betrekken van actoren, het belang van integraal aanpakken in een stedelijke context en tenslotte de tram als katalysator. De vergelijking zal per thema plaats vinden.

### Effecten op vastgoedwaarden langs de lijnen

In het wetenschappelijk kader komt naar voren dat de effecten die een tramlijn kan genereren, erg afhankelijk zijn van de context. Zo zijn bepaalde veranderingen erg gerelateerd aan de sociale en economische variabelen op de locatie, zoals verschillende leefstijlen, de economische ontwikkeling en groei en potentie van een bepaalde wijk. Dit komt erop neer dat vergelijkbare plaatsen zich enorm verschillend kunnen ontwikkelen.

Deze verschillen blijken uit de verschillende cases. Zo hebben er zich langs de lijnen in Bordeaux, Nottingham en Croydon waardeinstijgingen in vastgoed plaats gevonden, terwijl hier in Grenoble amper sprake van was. Dit zelfde geldt voor Straatsburg, waar uit onderzoek bleek dat er wel waardeinstijgingen hebben voorgedaan in het centrum en op plaatsen waar de tramlijn ligt, maar dat het is erg onduidelijk of hier een direct verband is met de tram, aangezien er ook waardeinstijgingen hebben voorgedaan in straten en wijken waar de tram niet langs komt. Dit bevestigt het onderdeel in het wetenschappelijk kader waar staat aangegeven dat effecten bij vastgoed vaak moeilijk te isoleren en te bepalen zijn. Hier komt nog bij dat de effecten pas vaak op lange termijn vast te stellen zijn. Dit is voor de meeste gebruikte cases lastig, omdat de tramprojecten relatief jong zijn.

Uiteraard wil het niet zeggen dat het gehele tramproject geen effecten op gang heeft gebracht. Er blijkt uit een aantal cases zoals Croydon, een toename van grond en huurprijzen in het centrum, wat als onderdeel van de herinrichting kwalitatief is verbeterd. Dit is een positieve bijdrage van het gehele project aan de commerciële en residentiële eigendomsmarkten, zoals beschreven in het wetenschappelijk kader. Nadeel van deze waardeinstijgingen is dat het segregatie van inwoners met lagere inkomens met zich mee brengt. Zij worden uit het centrum 'verdreven' naar de beter betaalbare buitenwijken.

In het wetenschappelijk kader wordt gesproken over het structurerend effect van een tramlijn, waarbij duidelijk wordt aangegeven dat het, naast verbetering van de bereikbaarheid, in de meeste gevallen gaat om het versterken van bestaande patronen en tendensen. Belangrijk is hierbij dat er al enige potentie in het gebied aanwezig dient te zijn en dat de ontwikkelingskansen van een locatie gefaciliteerd en mogelijk gemaakt moeten worden. Dit laatste kan door de ontwikkeling van de tram te integreren met een stedelijk plan, enkel infrastructuur is voor economische ontwikkeling immers niet voldoende.

Uit de casestudie blijkt dat er een toename van ontwikkelingen in de nabijheid van de tramlijnen heeft voorgedaan. Er koppelen zich voorzieningen aan de lijnen, aangetrokken door de betere bereikbaarheid van deze locaties, zoals in Montpellier. Verder heeft er in meerdere cases een opwaardering van bepaalde wijken of gebieden plaatsgevonden, doordat ze beter worden ontsloten en zo meer kans hebben zich te ontwikkelen. Verder blijkt dat er voornamelijk op halteplaatsen nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden, zoals te zien in Croydon en Straatsburg. Dit sluit aan bij het

wetenschappelijk kader, waarin wordt aangegeven dat knooppunten plaatsen van activiteiten zijn waar netwerken van verschillende schaalniveaus samenkomen en daarom aantrekkelijk zijn. Een halte lijkt duidelijk zo'n plaats op laag schaalniveau te zijn.

### Effecten op verandering van de bedrijven

De ontwikkelingen zoals de tram en de samenhangende herinrichtingen in de binnensteden hebben duidelijk indirecte effecten gehad op de bedrijvigheid en de lokale economie. Vooral het autoluw maken van de binnensteden en het aanleggen van voetgangersgebieden heeft veel positieve effecten op het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid gehad. Zo bleek in veel winkelcentra, bijvoorbeeld in Straatsburg en Bordeaux dat er verschuivingen binnen het winkelapparaat hebben plaatsgevonden van een lagere naar een hogere klasse winkels, wat een mooi voorbeeld van een kwaliteitsimpuls van een tramproject is. Hiernaast hebben er verschuivingen plaatsgevonden tussen de verschillende economische sectoren, voornamelijk van de commerciële naar de dienstensector. Ook hebben er ruimtelijke verplaatsingen plaatsgevonden in de richting van de lijnen. Er vond nieuwe vestiging en clustering van bedrijven plaats in de nabijheid van de tramlijnen, met name commercieel, zoals in Grenoble en Straatsburg. Tenslotte blijkt uit de cases dat de bedrijven die zich weten aan te passen aan de nieuwe omstandigheden het meeste succes en kans van slagen hebben. Deze effecten sluiten aan bij de indirecte effecten genoemd in het wetenschappelijk kader, zoals dat er sprake is van een clustering van activiteiten langs de lijnen en een positief impuls op het vestigingsklimaat in de nabijheid van de tram in het algemeen.

### De werkzaamheden

In het wetenschappelijk kader komt naar voren dat het van belang is de mogelijke effecten in verschillende fasen in te kunnen delen. Dit omdat er verschillen kunnen optreden tussen de verschillende fasen en dat hier een onderscheid tussen tijdelijke en structurele effecten zichtbaar is. Uit de cases bleek dat er veel nadruk gelegd is op de effecten van de constructiefase, met andere woorden de werkzaamheden. De effecten die het gevolg zijn van de werkzaamheden, zoals overlast, een verminderde bereikbaarheid en een verandering van verkeerscirculatie hebben veel invloed op de ondernemers. Het in goede banen leiden van de werkzaamheden en het nemen van anticiperende maatregelen op voorhand zoals in de eerste fase van de tram in Grenoble bleek erg van belang voor de optimalisering van het project. Zo konden de positieve effecten worden gestimuleerd en de negatieve effecten zoveel mogelijk gecompenseerd.

In Bordeaux hadden de ondernemers de positieve verwachting dat de toegankelijkheid, de kwaliteit van de omgeving, de klandizie in de gebruiksfase weer zou toenemen en dat de effecten na de komst van de tram wel weer zouden verbeteren. Achteraf bleek dit voor een groot deel op te gaan. Toch is het erg van belang rekening te houden met de effecten die de werkzaamheden op korte termijn hebben op ondernemers. Per saldo kan de aanwezigheid van de tramlijn dan wel een positief impuls aan de bedrijvigheid geven, maar dat veel ondernemers in de constructiefase in zo'n grote mate schade leiden dat ze het niet meer kunnen volhouden kan niet de bedoeling zijn.

Wel blijkt uit bepaalde cases dat deze verbeteringen door de komst van de tramlijn niet voor elke straat hoeven op te gaan, maar dat de verschillen tussen de straten door de komst van de tram worden vergroot. In de theorie komt dit eveneens naar voren bij de negatieve werking van een knooppunt. Doordat een minder dynamisch gebied beter wordt ontsloten met een meer dynamisch

deel is het makkelijker de voorkeur te geven aan het meer dynamische gebied. Zo kan er een 'zuigende werking' ontstaan en kunnen de verschillen tussen de gebieden toenemen.

### **Gedragsveranderingen van consumenten**

In de casestudie bleek een toename van het openbaar vervoergebruik en een afname van autogebruik, dit is een duidelijk direct effect van een tram op het gedrag van consumenten. Evenals de verplaatsing van autogebruik uit de binnenstad naar de randen van de stad, zoals te zien in Croydon. Hiernaast zijn er vele indirecte effecten van de tram op het gedrag van de consumenten. Zo bleken de loopstromen van klandizie in de steden Bordeaux, Nantes en Straatsburg door de nieuwe verkeerscirculatie en het aanleggen van transferia en parkeerplaatsen te zijn veranderd, omdat de aanrij routes van de stad zijn veranderd. Hiernaast genereren de tram en de voetgangersgebieden die een onderdeel vormen van het project, nieuwe stromen van mensen. Zo komen bezoekers uit andere wijken dan voorheen, vooral wanneer deze wijk door de tram een duidelijk betere verbinding heeft gekregen. In beide gevallen is er sprake van herverdeling van de herkomstgebieden van consumenten.

### **Belang van oordeel ondernemers en het vroegtijdig betrekken van actoren**

In de theorie komt naar voren dat wanneer inwoners in de toekomst een impuls van investeringen verwachten, dit een positief effect heeft op het genereren van nieuwe werkgelegenheid en investeringen. Verschillende cases zoals in Bordeaux en Grenoble bevestigen dit. Hier hadden de ondernemers positieve verwachtingen over het slagen van het project. Toen de werkzaamheden eenmaal voorbij waren en de tram reed, bleek vervolgens dat de verwachtingen van de ondernemers grotendeels uitkwamen. Dit bevestigt het Rosenthal effect zoals genoemd in het wetenschappelijk kader, waarin wordt aangegeven wat de invloed kan zijn van verwachtingen op de uitkomst ervan.

Uit de cases blijkt dus dat positieve verwachtingen positieve effecten kunnen hebben op het slagen van een project, net als dat een negatieve verwachting het project negatief kan beïnvloeden. In het wetenschappelijk kader wordt eveneens aangegeven dat de perceptie van de ondernemers vaak goed aansluit bij de feitelijke situatie. Daarom is het erg van belang te weten wat de verwachtingen van de ondernemers in Groningen zijn, door middel van enquêtes en bijeenkomsten. Wanneer het Project RegioTram weet of de verwachtingen positief al dan niet negatief zijn, kan er mee worden omgegaan en er op worden ingespeeld. Het is een methode om te weten wat er bij de ondernemers leeft zodat mogelijke negatieve vooroordelen bijgesteld kunnen worden en positieve oordelen bevestigd, wat ten goede komt aan het project.

Er is geconstateerd dat het oordeel van de ondernemers erg van belang is voor het slagen van het project, daarom is het zaak om deze ondernemers hier goed bij te betrekken. Immers, wanneer ondernemers bekend zijn met het project is de kans groter op begrip voor de gemaakte keuzes en kan er beter over geoordeeld worden, ook al zijn ze het er niet mee eens. Het belang hiervan komt in bepaalde cases, zoals Bordeaux en Grenoble naar voren. De actoren in deze steden zijn vroegtijdig en door middel van een intense dialoog betrokken bij het project. De betrokkenheid van deze actoren heeft een positieve verwachting geschapen over het project, wat uiteindelijk resulteerde in positieve ontwikkelingen die rondom de tram zijn gegenereerd. Er bleek duidelijk het belang van het aandacht schenken aan de toekomstige behoeften van onder andere de ondernemers. Het niet of te laat betrekken kan leiden tot frustraties en veel tegenstand bij het project.

Om de betrokkenheid van de ondernemers te verbeteren en een positieve verwachting van een project te creëren, heeft men in Nottingham een goede marketingstrategie voor het gehele openbaar vervoerssysteem opgestart. Hier bleek dat actief bezig zijn met een integraal vervoerssysteem en goede marketing veel voordelen heeft opgeleverd, aangezien de inwoners buitengewoon positief zijn over het netwerk en het gebruik van het openbaar vervoer ruimschoots is toegenomen. Deze manier van werken kan een goed voorbeeld voor Groningen zijn.

### **Belang integraal aanpakken van een tramproject in de stedelijke context**

Het belang van het integreren van een tramproject met een stadsontwikkelingsproject is iets wat door alle onderzochte cases wordt bevestigd. In deze steden is het aanleggen van een tramlijn geïntegreerd met het plannen voor het revitaliseren en herontwikkelen van de openbare ruimte in de binnenstad en de straten waar de tram rijdt. Ook zijn er in alle cases langs de tramlijnen ontwikkelingen ontstaan en vernieuwingsprojecten opgestart, in afstemming met de ontwikkeling van de tram. Uit deze steden bleek het belang van het integraal aanpakken een tramproject in de stedelijke context. Door de verschillende onderdelen op elkaar af te stemmen is er een verbetering van de stedelijke kwaliteit bereikt. Onder andere door versterking van het historische centrum zoals in Orléans en Montpellier, een gevel tot gevel aanpak van de openbare ruimte en het creëren van voetgangersgebieden. Dit heeft op haar beurt nieuwe impulsen gegeven aan onder andere de leefkwaliteit en de bedrijvigheid zoals te zien in Grenoble. In bepaalde cases, zoals Nantes bleek zelfs dat de effecten van de gelieerde projecten misschien wel groter waren dan de effecten van de tramlijn.

Hiernaast is het van belang dat het tramnetwerk goede aansluiting vindt op de rest van het vervoersnetwerk. Door het gebruik bussen als feeders voor de tram, Park & Ride voorzieningen, de transferia buiten de stad en eventueel een samenhangend vervoersbewijssysteem. De voordelen van afstemmen van de verschillende systemen tot een samenhangend netwerk blijkt duidelijk uit steden als Grenoble, Nantes en Nottingham.

### **Tram als katalysator van bestaande trends**

In het wetenschappelijk kader staat duidelijk aangegeven dat infrastructuur niet allesbepalend is en voornamelijk leidt tot het versterken van bestaande trends en patronen. Infrastructuur krijgt pas betekenis door de dynamiek van stromen van activiteiten die met elkaar in verband staan. De tram is duidelijk een katalysator die bestaande trends versterkt, zowel positieve als negatieve ontwikkelingen, en is zelden of nooit de drijvende kracht.

Uit de cases blijkt dat alle ontwikkelingen erg met elkaar verbonden zijn en dat het erg lastig te bepalen is wat precies de 'oorzaak' van een bepaald effect is geweest. Er staat duidelijk geen verandering op zichzelf, wat het wetenschappelijk kader bevestigt, hierin staat dat effecten moeilijk los van elkaar te zien zijn. Men kan eigenlijk alleen constateren dat het in z'n totaliteit beter of slechter gaat, maar dat moeilijk inzichtelijk te maken is waardoor dit precies komt. De effecten die een project opgang brengt blijken tenslotte erg afhankelijk te zijn van de lokale sociale, economische en politieke context.

## **H5 Analyse verwachtingen ondernemers**

Uit de analyse van de literatuurstudie blijkt dat de verwachtingen van de ondernemers een grote rol kunnen spelen in het slagen van het project. Wanneer de ondernemers positief tegenover de plannen staan kan dit het project positief beïnvloeden, terwijl het slagen van het project negatief beïnvloed kan worden wanneer de ondernemers negatief tegenover het project staan. Daarom zal in dit hoofdstuk een beeld van de verwachtingen van de ondernemers in de mogelijke tramstraten in Groningen worden geschetst. In de eerste plaats komen de verwachtingen aan de hand van de afgenomen enquêtes van de ondernemers in de binnenstad aan bod. Hierop volgen de bevindingen van de bijeenkomsten met de ondernemers en de resultaten van de enquête per straat. Tenslotte zullen deze bevindingen naast de resultaten van de literatuurstudie worden gelegd, waarop de conclusies volgen.

### **5.1 Verwachtingen ondernemers**

De verwachtingen van de ondernemers in alle mogelijke tramstraten in de binnenstad van Groningen zullen aan de hand van de volgende thema's uiteengezet worden. Het gaat om verwachtingen betreffende waardeveranderingen van vastgoed, de veranderingen in de omzet, de bereikbaarheid, de mogelijkheden voor laden en lossen, de verwachtingen van het effect van de tram op de onderneming, het uiterlijk van de straat en de verkeersveiligheid. De verwachtingen wat betreft het uiterlijk van de straat lijken in de eerste instantie niet relevant voor een onderzoek naar de economische effecten van de tram. Maar naar aanleiding van hoofdstuk 4 blijkt dat het uiterlijk van de straat en de algemene kwaliteit van de openbare ruimte erg van belang is en impulsen kan geven voor nieuwe ontwikkelingen. Dit geldt eveneens voor het thema verkeersveiligheid, ondernemers hechten hieraan zelf veel waarde. Tevens is de verkeersveiligheid een onderdeel van de ruimtelijke kwaliteit van een straat.

Vervolgens zullen de resultaten van de ondernemers uit de Oosterstraat, de Herestraat en de Gelkingestraat worden gepresenteerd aan de hand van de volgende onderdelen. Namelijk het proces per straat, de resultaten van de bijeenkomsten en de resultaten van de enquêtes aan de hand van bovengenoemde thema's. Vervolgens komt de synergie tussen de enquêtes en de focus groepen per straat aan bod. Als laatste zal kort worden ingegaan op de Oude Ebbingestraat en de Algemene Ledenvergadering van de Groninger City Club.

### **Ondernemers in Groningen**

Door de studenten van de Hanzehogeschool Groningen zijn enquêtes afgenomen in verschillende straten in de binnenstad. Namelijk het Boterdiep, de Gelkingestraat, de Grote Markt, het Gedempte Zuiderdiep, de Herestraat, de Kreupelstraat, de Nieuwe Ebbingestraat, de Oosterstraat, de Oude Ebbingestraat en de W.A. Scholtenstraat. Dat maakt het totaal aantal geselecteerde ondernemers 367, waarvan 213 een bruikbare enquête hebben ingevuld. Om een algemeen beeld te krijgen van alle ondernemers in de tramstraten zal kort worden beschreven wat de ondernemers in Groningen verwachten van de tram en de ontwikkelingen die dat met zich mee gaat brengen.

Er is een groot verschil te zien in de verwachtingen wat betreft de waardeveranderingen in vastgoed in de toekomst. Zonder komst van de tram verwacht 10% van de ondernemers een daling van de



vastgoedwaarden. Bij de komst van dubbel spoor daarentegen is meer dan 30% van de ondernemers van mening dat dit tot een daling van de vastgoedwaarden zal leiden.

Het aandeel ondernemers dat een stijging van vastgoedwaarden in de toekomst verwacht blijft bij de drie scenario's (geen tram, enkel of dubbel) ongeveer gelijk. Wanneer het gaat om de keuze tussen dubbel en enkel spoor blijkt uit deze vraag dat wat waardeveranderingen betreft de gunstigste verwachting leeft bij enkelspoor.

Meer dan de helft van de ondernemers verwacht dat de omzet gelijk blijft wanneer de tram niet komt, circa 35% verwacht op dat moment een toename. Bij de komst van een tram verwacht zo'n 33% dat de omzet gelijk blijft, terwijl het aantal ondernemers dat een stijging van de omzet verwacht is toegenomen tot ruim 50%. Met andere woorden, een groot deel van de ondernemers verwacht dat de komst van de tram een positief impuls zal geven aan de omzet van het bedrijf.

Laden en lossen is voor de ondernemers in de binnenstad een belangrijk punt. Het is namelijk niet gunstig voor de onderneming wanneer dit door de komst van de tram niet goed mogelijk is. Uit de enquêtes bleek dat meer dan de helft van de ondernemers verwacht dat de mogelijkheden voor laden en lossen slechter tot veel slechter worden wanneer er dubbelspoor door de straat komt. Nog geen 10% denkt dat het laden en lossen beter mogelijk zal zijn. Hieruit blijkt dat het laden en lossen een belangrijk onderwerp is voor de ondernemers, waar in een vroeg stadium antwoorden op moeten komen. Naast het laden en lossen is ook de bereikbaarheid voor voetgangers voor de ondernemers van belang. Bij de komst van dubbelspoor is de verwachting van 42% dat de bereikbaarheid gelijk zal blijven. Een kwart van de ondernemers verwacht dat de bereikbaarheid voor de voetgangers zal toenemen.

De ondernemers verwachten voor het uiterlijk van de straat weinig verschil tussen de komst van dubbel of enkelspoor. Circa de helft (49% enkel, 42% dubbel) van de ondernemers verwacht dat de tram een positief effect zal hebben. Rond een derde van de ondernemers verwacht dat de tram een negatief effect zal hebben op het uiterlijk van de straat. Hier blijkt geen verschil tussen de dubbel of enkel variant.

Bij de verwachtingen wat betreft verkeersveiligheid denkt 35% van de ondernemers dat enkel spoor negatief tot erg negatief zal zijn. Bij dubbel spoor verwachten nog meer ondernemers dat het een negatief effect zal hebben, namelijk 45%. Daartegenover staat dat bij enkelspoor een derde van de ondernemers een positief effect verwacht en bij dubbelspoor circa 20%. Hieruit komt naar voren dat men over het dubbelspoor een negatievere verwachting heeft, maar de verschillen zijn niet erg groot.

Verder is het belangrijk om te weten wat de verwachtingen van de ondernemers zijn over het algemene effect van de tram op de onderneming. Opvallend is dat 60% van de ondernemers denkt dat het een negatief effect zal hebben. Slechts 30% van de ondernemers verwacht een positief effect. Uiteindelijk blijft de vraag waarop de ondernemers dit antwoord precies gebaseerd hebben, aangezien driekwart van de ondervraagde ondernemers voor de komst van de regiotram is en slechts 10% tegen.

Bijna de helft van de ondernemers aan de noordzijde van de Grote Markt heeft de voorkeur voor de variant Enkel Ebbingestraat – Kreupelstraat – Boterdiep. Tweede keus valt op het Dubbel Boterdiep

met circa 17%. De variant Dubbel Kreupelstraat – W.A.Scholtenstraat – Bloemstraat is de minst geliefde variant met 6%. Aan de zuidzijde van de Grote markt blijkt een duidelijke voorkeur voor de Enkel Gelkingestraat – Oosterstraat met ruim de helft van de ondernemers. Tweede keus valt op de Dubbel Oosterstraat variant met 18% van de ondernemers. Verder is duidelijk dat de varianten door de Herestraat de minste voorkeur verdienen met beide circa 5%.

## Oosterstraat

### *Algemeen*

In de Oosterstraat zijn 61 ondernemers gevestigd, waarvan 28 hebben deelgenomen aan het onderzoek. De geënquêteerde ondernemers in de Oosterstraat zijn voornamelijk werkzaam in de detailhandel, namelijk 86%. Van de ondervraagde ondernemers zijn 79% eigen ondernemer en 18% is onderdeel van een keten. 64% van de ondernemers zit langer dan 15 jaar op deze locatie, bij de overige ondernemers varieert de vestigingsduur van 0-10 jaar. De panden in de straat zijn voor 68% gehuurd en voor 32% eigendom van de ondernemer.

De herkomst van de klandizie is in de Oosterstraat redelijk gelijk verdeeld, de bezoekers zijn zowel uit de stad als uit de kleine en grote regio afkomstig.

### *Procesgang bijeenkomsten*

Van de ondernemers in de Oosterstraat zijn tien uitgenodigd voor een focusgroep, hierop zijn vier ondernemers afgekomen. Naar aanleiding van deze avond zagen de ondernemers het belang in om een gezamenlijk geluid uit de Oosterstraat over de toekomstige ontwikkelingen te laten horen. Ook zagen ze er de relevantie van in gezamenlijk te bepalen hoe de ondernemers met de komst van de tram om willen gaan. Ze hebben besloten zichzelf te organiseren en alle ondernemers uit de straat uit te nodigen voor een tweede bijeenkomst, RegioTram heeft hiervoor ruimte beschikbaar gesteld. De tweede bijeenkomst is door vijftien ondernemers bijgewoond, een drietal ondernemers dat niet aanwezig kon zijn heeft de voorkeuren wat betreft tracé doorgegeven.

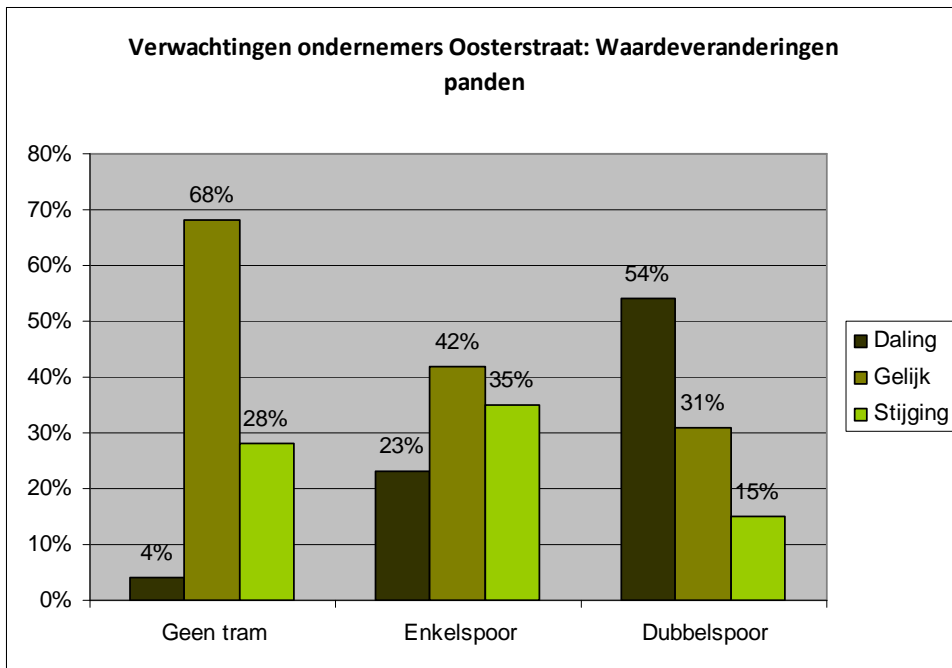
### *Resultaten bijeenkomsten*

In de eerste bijeenkomst kwam sterk naar voren dat men géén dubbel spoor in de straat wil, maar voorkeur heeft voor enkelspoor. De verwachting is dat er bij een dubbelspoor te weinig ruimte op het trottoir over blijft voor de voetgangers en voor het laden en lossen. Enkel spoor ziet men zitten omdat de hele straat opnieuw wordt ingericht en de straat nog steeds voorzien is van goed openbaar vervoer, zeker wanneer er een halte in de straat komt. Verder vinden de ondernemers dat de straat dan nog steeds goed bereikbaar is voor fietsers en voetgangers.

Ook bij de tweede bijeenkomst kwam bij het Binnenstadtracé duidelijk de voorkeur voor een enkelspoor naar voren, samen met een unanieme weerstand tegen de dubbelspoor variant. Hiervoor werden dezelfde argumenten aangedragen als door de ondernemers op de eerste bijeenkomst. Daarnaast wilde men graag weten wat de mogelijke overlast tijdens de werkzaamheden zou zijn en hoe lang dat zou duren. Verder wilden de ondernemers weten wat de mogelijkheden zijn voor laden en lossen ten tijde van de werkzaamheden en daarna. Dit zijn vragen waar nu nog geen antwoorden op te geven zijn.

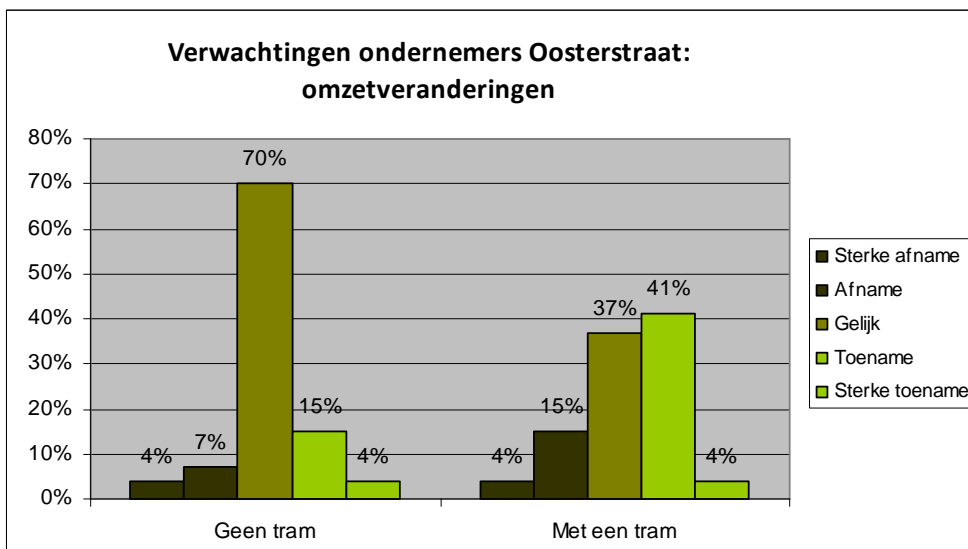
### *Resultaten enquêtes*

Aan figuur 5.1 is te zien dat de ondernemers van de Oosterstraat verwachten dat het zonder de komst van de tram goed zal gaan met de waarde van de panden. Met de komst van de tram is bij enkelspoor te zien dat een groter aandeel ondernemers een waardedaling verwacht, maar ook dat bepaalde ondernemers een waardestijging verwachten. Wat duidelijk naar voren komt bij dubbelspoor is de verwachting is dat de tram een negatief effect heeft op de waarde van de panden in de straat.



Figuur 5.1 Verwachtingen ondernemers Oosterstraat: waardeverandering panden

Ook figuur 5.2 waarin de verwachtingen van de ondernemers over de omzetveranderingen zichtbaar zijn laat een duidelijk beeld zien. Zonder de komst van de tram is de voornaamste verwachting dat de omzet gelijk zal blijven en ongeveer een vijfde van de ondernemers verwacht een toename. Wanneer de tram door de straat rijdt verwacht bijna de helft van de ondernemers een toename van de omzet. Het aandeel ondernemers dat afname van de omzet door de komst van de tram verwacht is echter ook toegenomen.

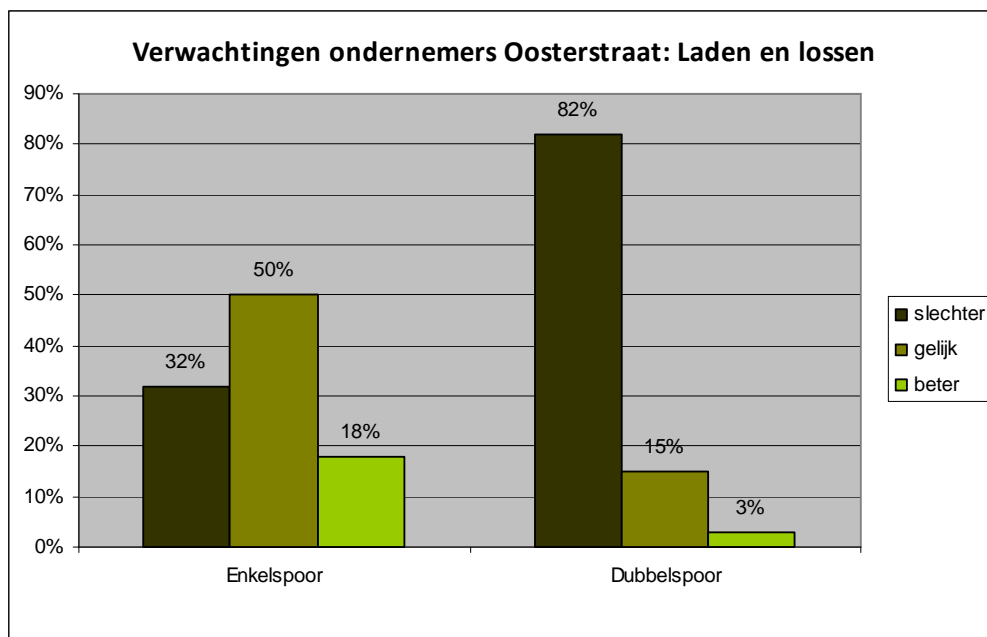


Figuur 5.2 Verwachtingen ondernemers Oosterstraat: omzetveranderingen

Wanneer het om bereikbaarheid gaat, geeft een groot deel (64%) van de ondernemers aan dat het openbaar vervoer in aanzienlijke mate van belang is voor de straat. Circa een derde van de

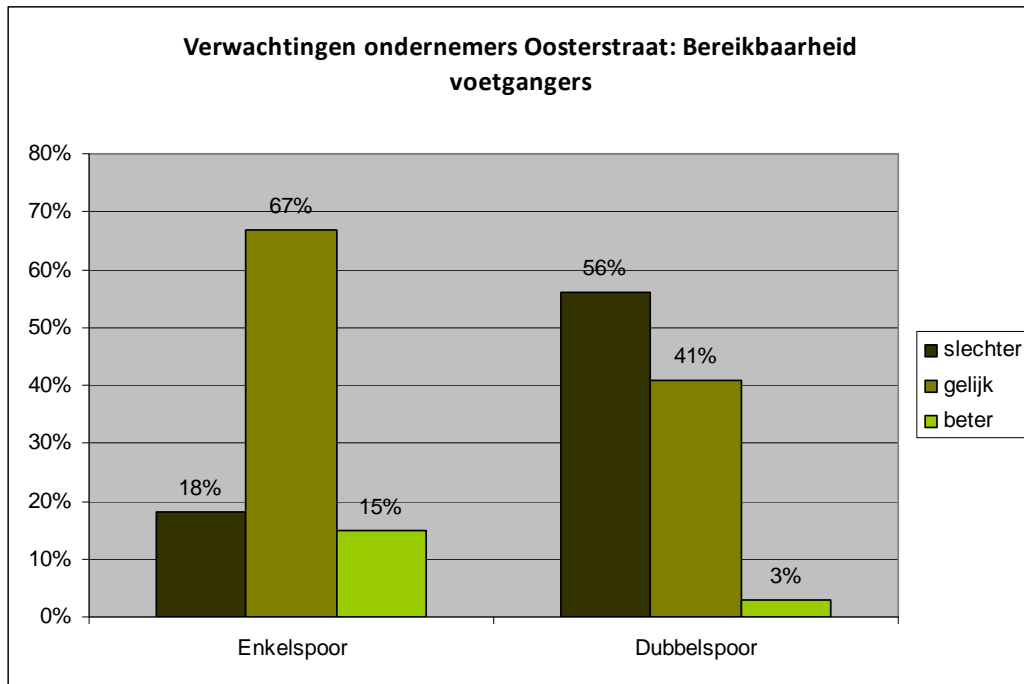
ondernemers vindt het openbaar vervoer bereikbaarheid 'gemiddeld' van belang. De verwachting over de fietsbereikbaarheid met de komst van enkelspoor is gelijkmatig verdeeld. Zowel een verslechtering, verbetering als geen verandering in de fietsbereikbaarheid scoort circa 33% van de ondernemers.

Voor de ondernemers is de mogelijkheid voor het laden en lossen een erg belangrijk thema. Uit de enquête blijkt dat de helft van de ondernemers verwacht dat de mogelijkheden gelijk blijven wanneer er sprake zal zijn van enkel spoor (figuur 5.3). Echter, een derde van de ondernemers verwacht dat de bereikbaarheid er dan op achteruit zal gaan. Bij de komst van dubbelspoor verwacht het overgrote (82%) deel van de ondernemers dat de mogelijkheden en de bereikbaarheid voor het laden en lossen véél slechter zullen zijn.



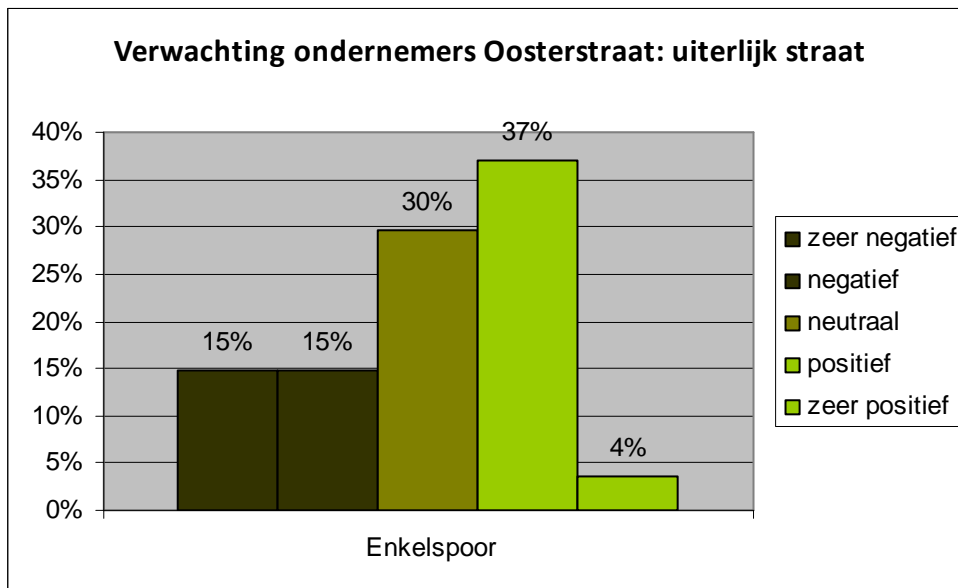
Figuur 5.3 Verwachtingen ondernemers Oosterstraat: laden en lossen

De verwachtingen van de ondernemers wat betreft bereikbaarheid voor voetgangers, verschillen duidelijk voor enkel en dubbelspoor (figuur 5.4). Voor enkelspoor is de verwachting voor het overgrote deel dat de bereikbaarheid gelijk zal blijven. Echter, wanneer er sprake is van dubbelspoor verwacht de meerderheid van de ondernemers een verslechtering van de bereikbaarheid voor voetgangers in de Oosterstraat.



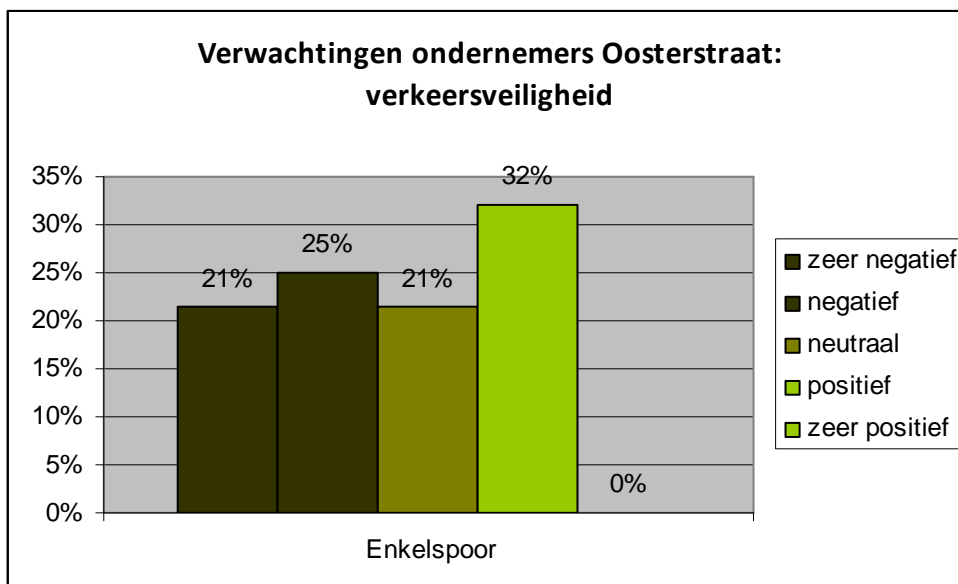
Figuur 5.4 Verwachtingen ondernemers Oosterstraat: bereikbaarheid voetgangers

De verwachtingen van de ondernemers over het uiterlijk van de straat zijn van belang, omdat dit invloed heeft op de aantrekkelijkheid van de straat als vestigingslocatie. Wanneer men aangeeft dat men hoge verwachtingen heeft over de toekomstige ruimtelijke kwaliteit zal dit de potentie van een gebied verbeteren. De verwachtingen over het uiterlijk van de straat zijn met de komst van de tram zijn redelijk verdeeld (figuur 5.5). Ongeveer een derde van de ondernemers uit de Oosterstraat verwacht dat de komst van de tram een negatief effect heeft op het uiterlijk van de straat. Een derde verwacht een neutraal effect en 40% verwacht een positief effect van de tram op de straat. Hierbij dient opgemerkt te worden dat van de ondernemers die aangeven een negatief effect te verwachten, de helft hiervan een zéér negatieve verwachting heeft. Naar de verwachting van het effect van dubbelspoor op de inrichting van de Oosterstraat is helaas niet gevraagd, maar uit de overige antwoorden lijkt opgemaakt te kunnen worden dat de verwachtingen wat betreft uiterlijk van de straat nóg negatiever zijn.



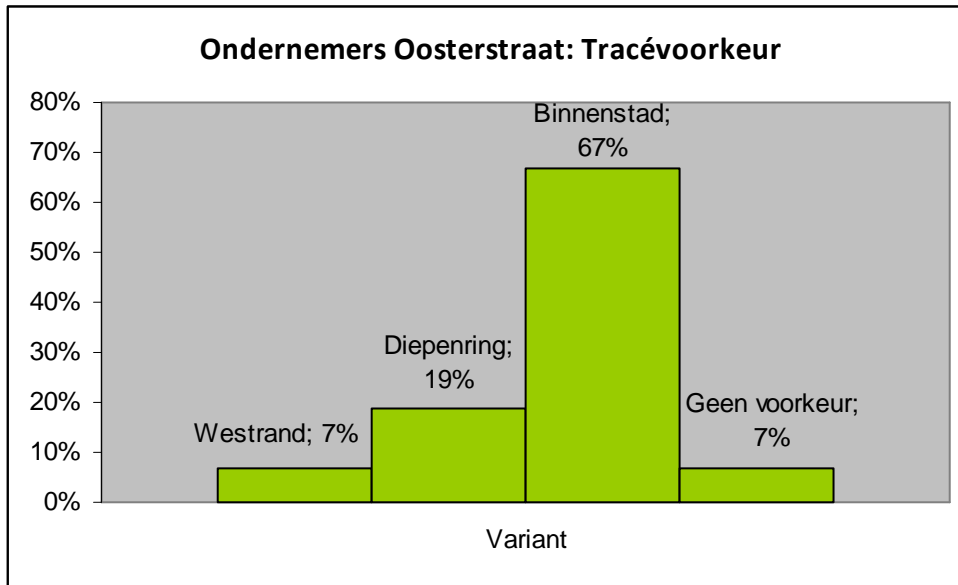
Figuur 5.5 Verwachtingen ondernemers Oosterstraat: uiterlijk straat

Verkeersveiligheid is een van de thema's die door de ondernemers als belangrijk wordt aangegeven. Dit thema is van belang omdat het invloed heeft op het verblijfsklimaat van de straat. Uit de enquêtes blijkt hierover dat slechts een derde van de ondernemers hier een positieve verwachting over heeft (figuur 5.6). Bijna de helft van de ondernemers verwacht dat dit negatief tot zeer negatief gaat veranderen wanneer de tram komt. Deze resultaten zijn van de enkelspoor variant, de verwachting is dat de ondernemers in het geval van dubbelspoor nog negatiever over de verkeersveiligheid oordelen, aangezien de ondernemers over het algemeen negatiever tegenover deze variant staan.



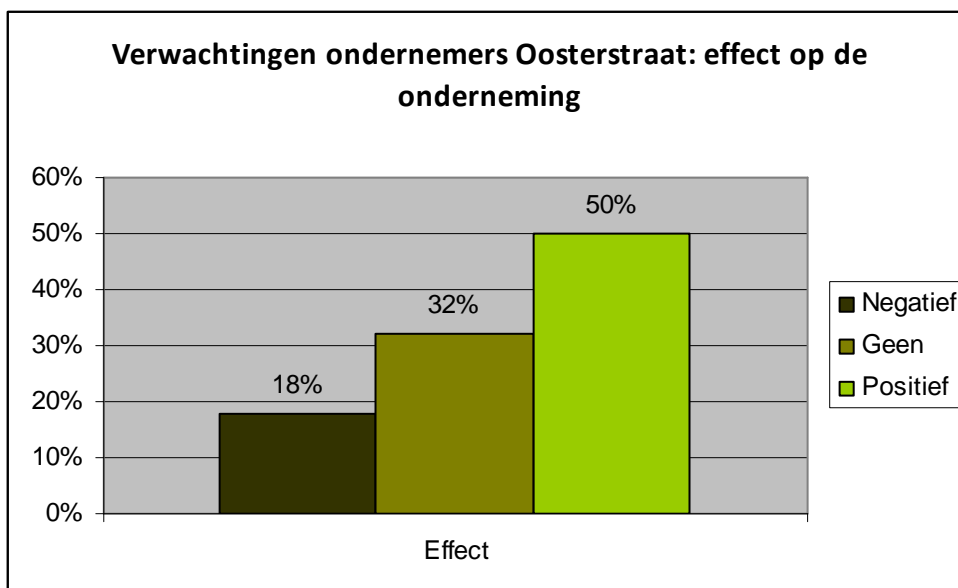
Figuur 5.6: Verwachtingen ondernemers Oosterstraat: verkeersveiligheid

Zoals zichtbaar in figuur 5.7 gaat de voorkeur van de ondernemers in de Oosterstraat hoofdzakelijk uit naar het Binnenstadstracé. Verder geeft 19% van de ondernemers aan de voorkeur te hebben voor het Diepenringtracé. Wanneer het om de specifieke varianten gaat komt sterk naar voren dat geen enkele ondernemers kiest voor een dubbele tramrails door de Oosterstraat. Dat wil niet zeggen dat de ondernemers geen tram door de straat willen, bijna 70% ziet de tram graag door de straat rijden, waarvan het merendeel heeft de voorkeur voor de Oosterstraat – Gelkingestraat variant.



Figuur 5.7: Tracévoorkeur ondernemers Oosterstraat

Over het algemeen verwacht de helft van de ondernemers een positief effect van de tram op de onderneming (figuur 5.8), slechts een vijfde van de ondernemers verwacht een negatief effect. Inschatting hierover is dat dit vooral opgaat bij een enkelspoorvariant, niet bij dubbelspoor.



Figuur 5.8: verwachtingen ondernemers Oosterstraat: effect op de onderneming



### *Synergie enquêtes en bijeenkomsten*

Wat duidelijk blijkt wanneer de bijeenkomsten en de enquêtes naast elkaar worden gelegd, is de expliciet negatieve houding en verwachting tegenover de dubbelspoorvariant ten opzichte van enkelspoor. Dit komt in alle enquêteresultaten duidelijk naar voren. Verder hechten de ondernemers in de Oosterstraat erg veel waarden aan het bereikbaar zijn voor fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en laden en lossen. De verwachting van de ondernemers is dat dit met dubbelspoor zo goed als onmogelijk is. Dit komt voort uit het gegeven dat een groot deel van de ondernemers in de enquêtes de voorkeur uitspreekt voor de enkelspoorvariant van het Binnenstadtracé of het Diepenringtracé.

## Herestraat

### *Algemeen*

De Herestraat heeft 94 ondernemers, waarvan 41 ondernemers zijn geënuquêteerd. De meeste ondernemingen in deze straat vallen onder de sector detailhandel, namelijk 83%. 15% van de ondernemingen valt onder dienstverlening. 54% van de ondernemers is onderdeel van een keten, 17% is van een franchise en 22% is een eigen onderneming. 42% van de ondernemingen zit meer dan 15 jaar op deze locatie, de overige ondernemingen zijn gelijkmatig verdeeld met een vestigingsduur tussen 0-15 jaar. In de Herestraat is driekwart van de panden gehuurd en een vierde in eigendom van de ondernemer.

Een vijfde van de klandizie van de ondernemers komt uit de gemeente, de helft is hoofdzakelijk afkomstig uit de regio. Een derde van de ondernemers gaf aan dat deze vraag niet van toepassing was, wat waarschijnlijk neerkomt op dat ze zowel de gemeente als de regio bedienen. Het overgrote deel van de ondernemers (85%) geeft eveneens aan dat het openbaar vervoer voor de onderneming van groot tot zeer groot belang is, dit houdt verband met dat een groot aandeel van de klandizie uit de regio komt.

### *Procesgang bijeenkomst*

Voor de Herestraat zijn er tien ondernemers uitgenodigd, hiervan is een ondernemer op de uitnodiging in gegaan. Hieruit kan geconcludeerd worden dat ondernemers uit deze straat in de eerste instantie niet geïnteresseerd zijn in de toekomstige ontwikkelingen rondom de tram en ook niet zitten te wachten om betrokken te worden. Er is besloten deze avond geen vervolg te geven.

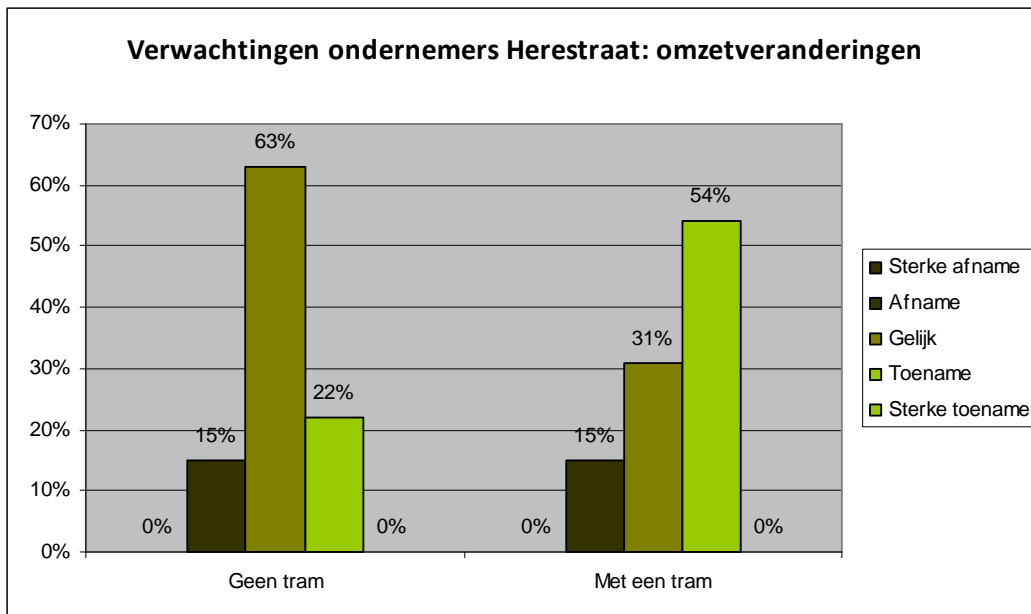
### *Resultaten bijeenkomst*

Bij deze avond was een bedrijfsleider van een filiaalbedrijf aanwezig, die de avond ervoor tevens bij de ledenvergadering van de Groninger City Club aanwezig was. Wat uit deze avond voornamelijk naar voren kwam, is dat de ondernemers van de Herestraat waarschijnlijk geen behoefte hebben zich persoonlijk door het projectbureau te laten voorlichten. Het is mogelijk dat dit komt omdat veel ondernemers de Herestraat niet als realistische optie zien en het ze daarom niet interesseert. Deze ondernemer heeft aangegeven dat hij bij twee grote ketens uit de straat wilde peilen of er belangstelling was voor een bijeenkomst met de straat, hierover is verder niks meer gehoord.

### *Resultaten enquêtes*

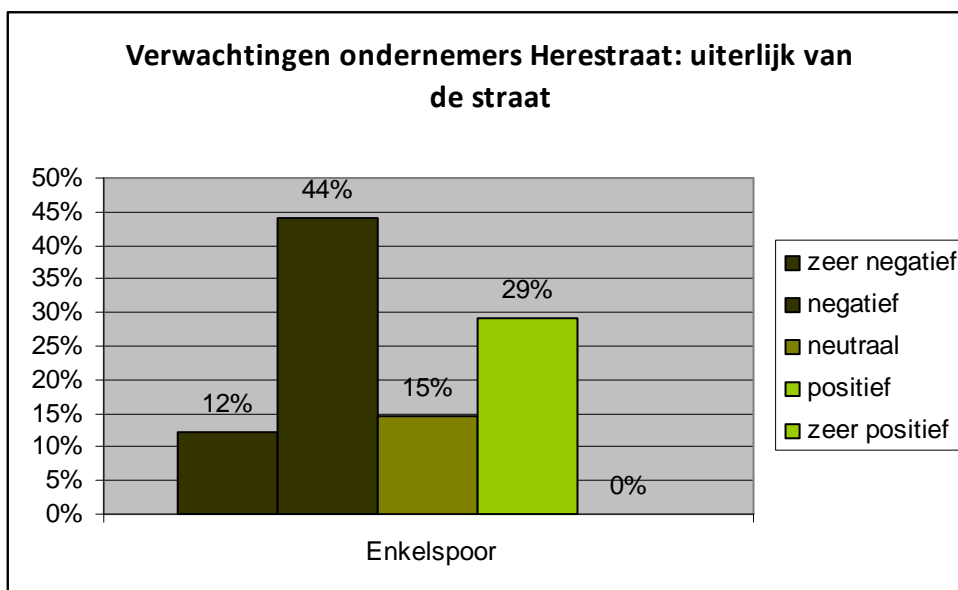
In het algemeen dient opgemerkt te worden dat het uit de cijfers en de vraagstelling in de enquête niet duidelijk naar voren komt of de ondernemers in de Herestraat oordelen over de tram in de *eigen straat*, of dat men die kans zo onwaarschijnlijk acht dat men het effect inschat wanneer de tram door een parallelle straat rijdt. Waardoor er tegenstrijdige antwoorden naar voren lijken te komen.

In volgend figuur (5.9) is duidelijk te zien de ondernemers zonder de komst van de tram een positieve verwachting hebben van de ontwikkeling van de omzet in de toekomst. Slechts 15% verwacht dat dit de komende jaren af zal nemen en een vijfde van de ondernemers verwacht een toename van de omzet. Met de komst van de tram is zichtbaar dat meer dan de helft van de ondernemers in de Herestraat een toename van de omzet verwacht. Dat is een verdubbeling van de verwachting zonder de komst van de tram. Tijdens de enquêtes is er eveneens navraag gedaan naar de verwachtingen van de ondernemers over de waardeverandering van de panden, met en zonder de komst van de tram. Helaas hebben te weinig mensen van de Herestraat op deze vraag gereageerd.



Figuur 5.9: Verwachtingen ondernemers Herestraat: omzetverandering

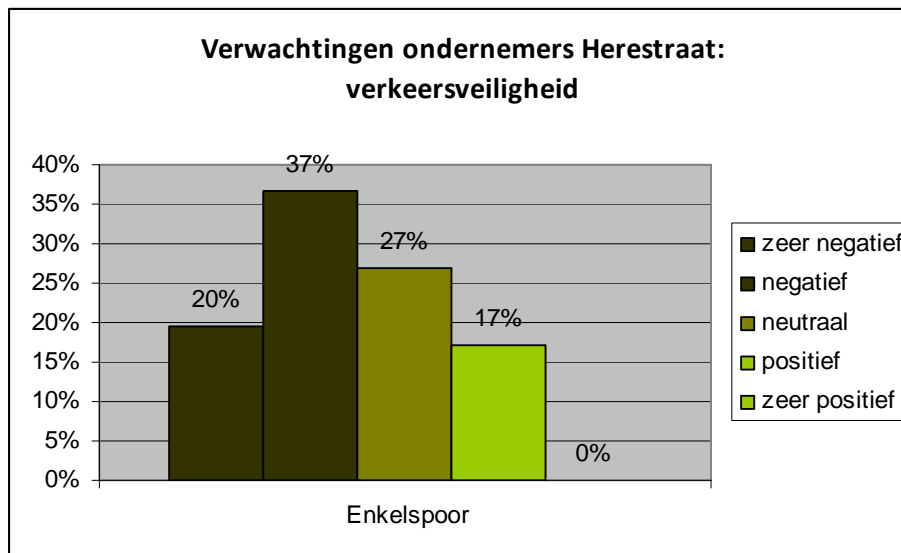
Zoals eerder aangegeven is de verwachting over het uiterlijk van de straat van belang. In de Herestraat geeft meer dan de helft van de ondernemers aan dat ze verwachten dat de tram een negatief effect zal hebben op het uiterlijk. Desondanks geeft iets minder dan een derde van de ondernemers aan een positief effect te verwachten van de komst van de tram (figuur 5.10).



Figuur 5.10: Verwachtingen ondernemers Herestraat: uiterlijk van de straat

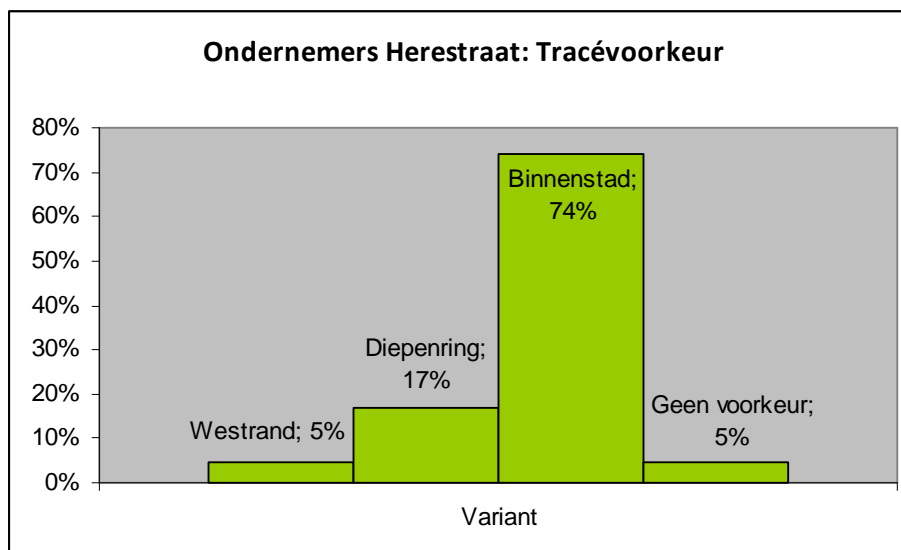
De verwachtingen van de ondernemers in de Herestraat over de toekomstige verkeersveiligheid zijn wanneer er sprake is van een tram erg negatief, meer dan de helft van de geënquêteerden geeft dit aan. Waarschijnlijk omdat de tram dwars door een winkelstraat zou komen en de verwachting is dat dit geen positieve invloed heeft op de verblijfskwaliteit van de straat. Wat hier extra aandacht verdient is dat van de negatieve gestemde ondernemers. Bijna de helft geeft aan *zeer* negatief te zijn

over de verkeersveiligheid (figuur 5.11). Slechts 17% van de ondernemers gaf als antwoord een positief effect op de verkeersveiligheid te verwachten wanneer er sprake is van een tram. Ook bij dit antwoord is het de vraag of men alleen kijkt naar de verkeersveiligheid in de eigen straat, of onbewust ook naar de parallel gelegen straten, waarvan men het waarschijnlijker acht dat er een tram komt.



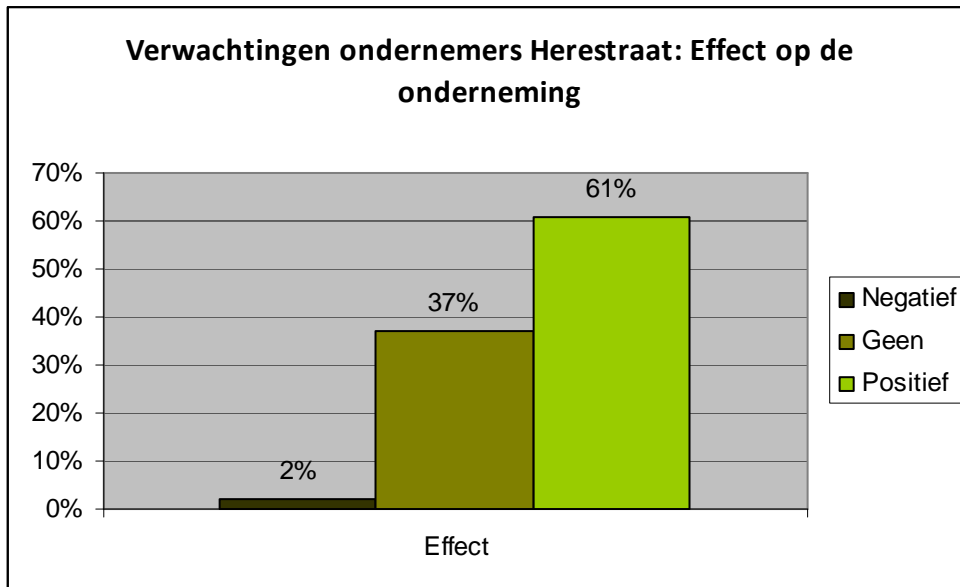
Figuur 5.11: Verwachtingen ondernemers Herestraat: verkeersveiligheid

Driekwart van de ondernemers in de Herestraat heeft de voorkeur voor het Binnenstadstracé (figuur 5.12). Wanneer het om de verschillende varianten gaat komt er eveneens het duidelijke beeld naar voren dat slechts 7% van alle ondernemers aangeeft een tram door de Herestraat te willen. Van overige van de ondernemers geeft de helft aan een voorkeur te hebben voor de Gelkingestraat – Oosterstraat variant, circa een vijfde geeft aan dubbel Oosterstraat te willen.



Figuur 5.12: Tracévoorkeur ondernemers Herestraat

In volgend figuur (5.13) komt duidelijk naar voren dat de ondernemers een algemeen positief effect van de komst van de tram verwachten, een miniem aantal ondernemers verwacht dat het negatief zal zijn. Hierbij zijn de ondernemers uit de Herestraat een stuk minder negatief dan de ondernemers uit de Oosterstraat. Tenslotte blijkt uit de enquêtes dat 95% van de ondernemers uit de Herestraat voor de komst van de RegioTram is.



Figuur 5.13: Verwachtingen ondernemers Herestraat: effect op de onderneming

#### *Synergie enquêtes en bijeenkomsten*

Het is niet mogelijk de resultaten van de enquêtes en de bijeenkomsten op een significante manier te vergelijken.

## Gelkingestraat

### *Algemeen*

In totaal heeft de Gelkingestraat 32 ondernemers, waarvan 13 hebben deelgenomen aan de enquêtes. In de straat zijn de verhoudingen tussen detailhandel, horeca en dienstverlening gelijkmatig verdeelt. Al is het mogelijk dat bij de enquêtes het aandeel (nacht-) horeca ondervertegenwoordigd is omdat deze hoofdzakelijk overdag zijn afgenomen.

De meeste geënquêteerden zijn eigen ondernemer, namelijk 62%. Een groot deel van de ondernemers in de straat zit er vrij kort, namelijk 45% tussen de nul en twee jaar en 23% tussen de twee en vijf jaar.

De bezoekers van de ondernemers in de Gelkingestraat zijn voornamelijk afkomstig uit de gemeente en de kleine regio, respectievelijk 54% en 31%. De panden in de straat zijn voornamelijk huurpanden, namelijk 85%.

### *Procesgang bijeenkomsten*

In de Gelkingestraat zijn acht ondernemers uitgenodigd. Twee ondernemers zijn op de uitnodiging ingegaan, waarvan een ondernemer werkelijk in de Gelkingestraat een winkel had. Na deze bijeenkomst bleek dat laatstgenoemde ondernemer het belang van de ontwikkelingen rondom de tram zeker inszag, maar gaf aan dat een groot deel van de ondernemers in de straat geen initiatief wil nemen. Op initiatief van deze ondernemer en de Gemeente Groningen was reeds een avond met ondernemers uit de Gelkingestraat gepland, met als doel het bedenken wat de mogelijkheden voor de ontwikkeling van de Gelkingestraat voor 2010 kunnen zijn. Het ging hier vooral over de inrichting en veiligheid van de straat, iets wat voor de ondernemers in de Gelkingestraat een belangrijk punt van aandacht is. Tijdens deze avond stond de tram eveneens op de agenda. Hier waren circa vijftien ondernemers en vier mensen van de gemeente aanwezig. Deze avond is besloten om samen met ondernemers uit het Hoogstraatje een ondernemersvereniging op te starten, niet alleen voor winkeliers maar ook voor horeca, met ondersteuning van de Groninger City Club. Deze ondernemersvereniging zou een aanspreekpunt in de toekomst kunnen zijn voor de RegioTram.

### *Resultaten bijeenkomsten*

De eerste avond kwam als meest duidelijke naar voren dat het de ondernemers niet uit maakt wat er met de straat gaat gebeuren, als er maar *iets gebeurt*, aangezien het met de kwaliteit en de veiligheid van de straat momenteel droevig gesteld is. De verwachting is dat de komst van de tram en de ontwikkelingen die het met zich meebrengt een duidelijke positieve invloed zullen hebben op de hele straat en haar ondernemers. Voor zover de aanwezige ondernemer weet zijn de meningen van de ondernemers over de tram in de straat erg verdeeld.

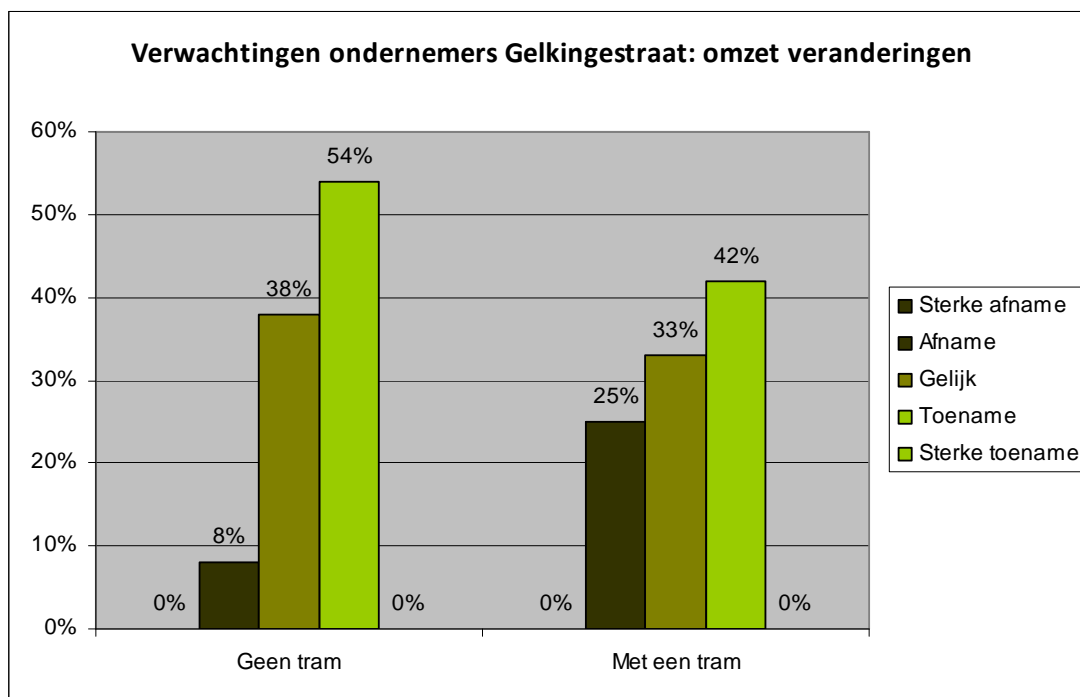
Bij de tweede bijeenkomst komt een duidelijker beeld naar voren. De ondernemers hebben de voorkeur voor dubbel Oosterstraat, waardoor de eigen straat ingericht kan worden voor voetgangers en fietsers. Ook heeft het Binnenstadstracé de voorkeur boven de andere twee tracé's. Verder is het erg duidelijk dat de ondernemers de straat graag vrij zien van overig verkeer om de veiligheid van de straat te garanderen en te stimuleren. De ondernemers reageren enigszins sceptisch over het busvrij maken van de Grote Markt en de eigen straat en vragen ze zich sterk af wat er zal gebeuren met taxi's die te hard door de straten rijden. Ook zijn ze benieuwd wat de mogelijkheden voor laden en

lossen zijn, aangezien het de verwachting is dat dit op de smallere delen van de straat voor veel overlast zal zorgen.

Ondanks dat de ondernemers aangeven voorkeur te hebben voor dubbel Oosterstraat, geven ze de indruk in te kunnen stemmen met een enkele tram door de straat. Mits er goed nagedacht wordt over de inrichting van de straat vanwege de gewilde ruimtelijke kwaliteit, maar voornamelijk dient er nagedacht te worden over hoe de veiligheid van de straat te verbeteren is. De ondernemers zouden graag de zekerheid hebben dat de beloften waargemaakt gaan worden binnen afzienbare tijd, te denken aan geen bussen, minder taxi's en verbetering van de kwaliteit van de straat en de panden.

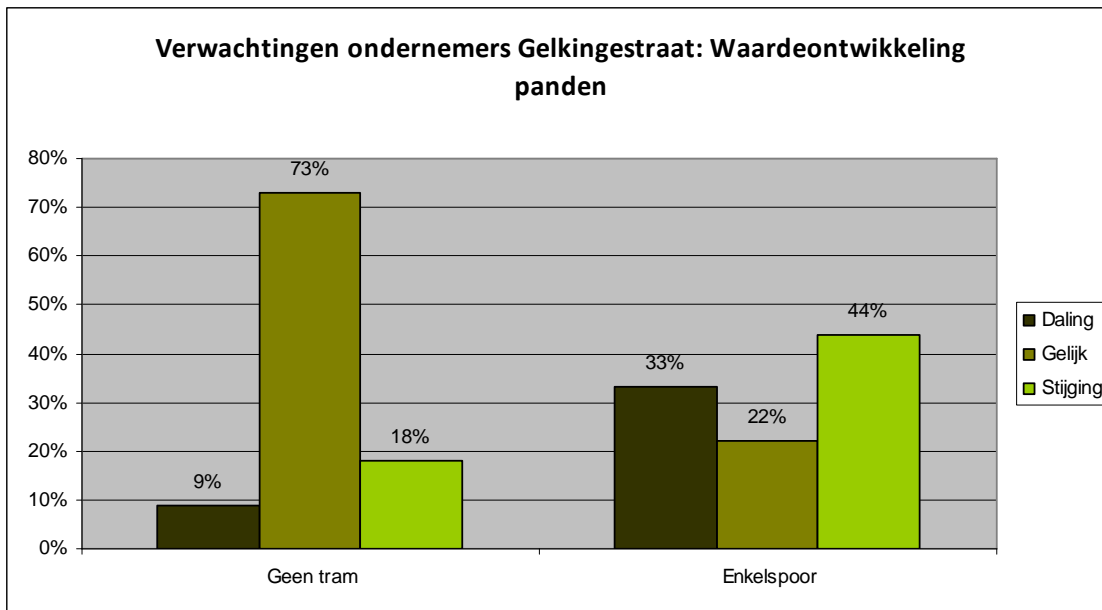
### Resultaten enquêtes

De ondernemers van de Gelkingestraat hebben een overduidelijk positief beeld over de omzetontwikkeling in de toekomst (figuur 5.14), wanneer er *geen* sprake zou zijn van een tram. Meer dan de helft van de ondernemers verwacht een toename van de omzet en minder dan een tiende verwacht dat de omzet zal afnemen. Wanneer de tram door de straat komt, veranderen de verwachtingen van de ondernemers. Het aantal ondernemers dat een afname van de omzet verwacht neemt toe tot een kwart van de geënquêteerden. Ook neemt het aandeel ondernemers dat een stijging van de omzet verwacht af, maar blijft nog steeds 42%.



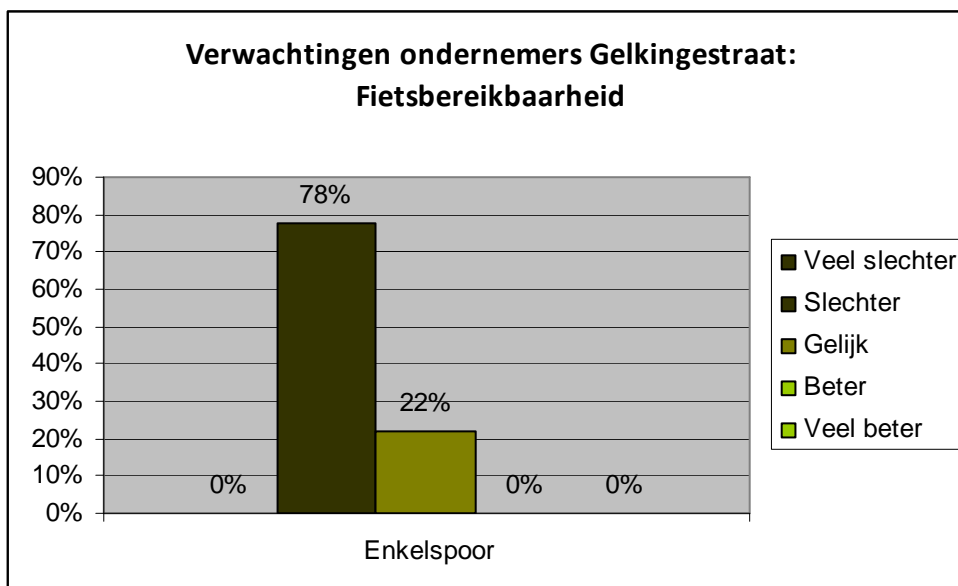
Figuur 5.14: Verwachtingen ondernemers Gelkingestraat: omzetveranderingen

Er zijn enorme verschillen in de verwachtingen van de ondernemers over de waardeontwikkeling van de panden, wanneer er wel of geen sprake is van een tram door de straat (figuur 5.15). Zonder komst van de tram verwacht driekwart van de ondernemers dat de waarden gelijk zullen blijven. Echter, wanneer men de verwachting moet aangeven in het geval dat een tram door de straat gaat, lopen de meningen sterk uiteen en is er geen eenduidige verwachting te geven. Het aandeel ondernemers dat een daling ofwel een stijging van de waarden verwacht neemt enorm toe.



Figuur 5.15 Verwachtingen ondernemers Gelkingestraat: waardeontwikkeling panden

Bijna de helft van de ondernemers geeft aan dat bereikbaar zijn met het openbaar vervoer van groot tot zeer groot belang is voor de eigen onderneming. Slechts 15% van de ondernemers geeft aan dat het openbaar vervoer weinig van belang is (figuur 5.16). De verwachting van meer dan driekwart van de ondernemers is dat wanneer de tram door de straat komt te rijden, de bereikbaarheid voor fietsers veel slechter wordt. De overige ondernemers verwachten dat dit gelijk zal blijven. Het lijkt opmerkelijk is dat niemand verwacht dat het er beter op zal worden, maar gezien de verdere inrichting van de straat is het erg begrijpelijk.

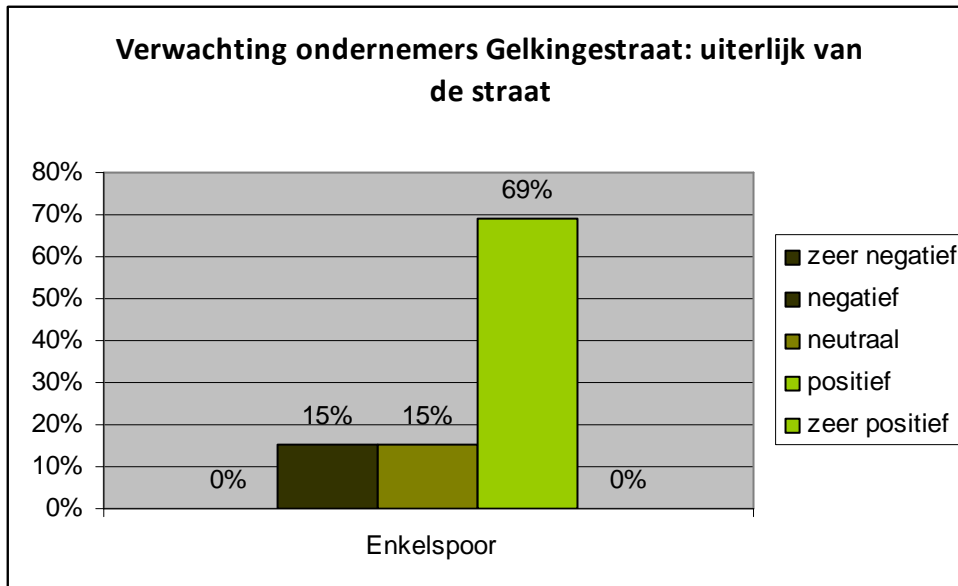


Figuur 5.16: Verwachtingen ondernemers Gelkingestraat: fietsbereikbaarheid

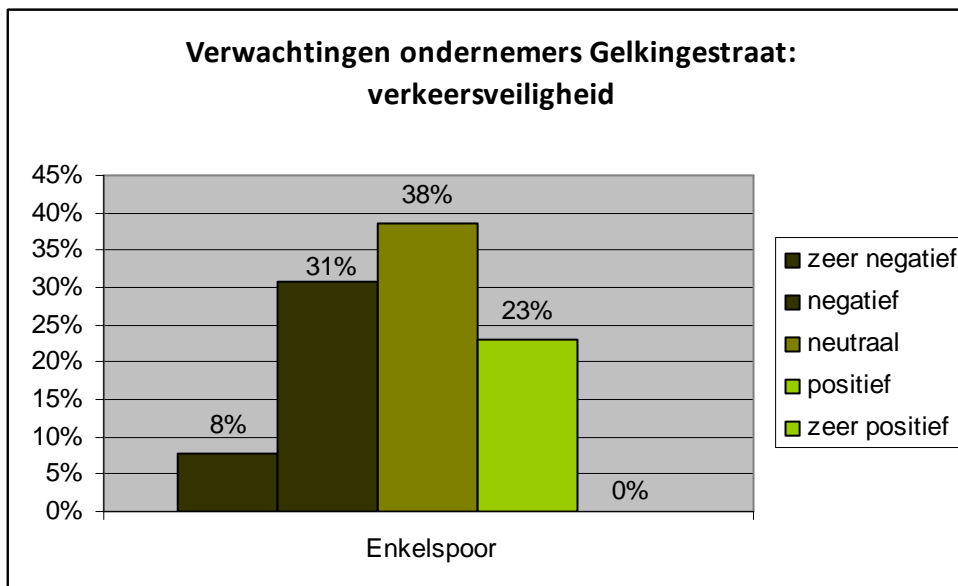
De ondernemers van de Gelkingestraat hebben een enorm positieve verwachting wat betreft het uiterlijk en de inrichting van de straat in de toekomst (figuur 5.17). Slechts 15% van de ondernemers



verwacht een negatief effect. Wanneer het gaat om de verkeersveiligheid van de straat verwacht bijna de helft van de ondernemers dat de tram negatieve gevolgen met zich meebrengt (figuur 5.18). Slechts een kwart van de ondernemers verwacht dat de komst van de tram positief is voor de verkeersveiligheid in de straat. Hierbij dient opgemerkt te worden dat tijdens de bijeenkomst veel belang werd gehecht aan de verkeersveiligheid. Waarschijnlijk zouden de antwoorden van de ondernemers positiever zijn wanneer er gevraagd werd naar de verkeersveiligheid van de Gelkingestraat wanneer de tram door een ándere straat zou rijden.



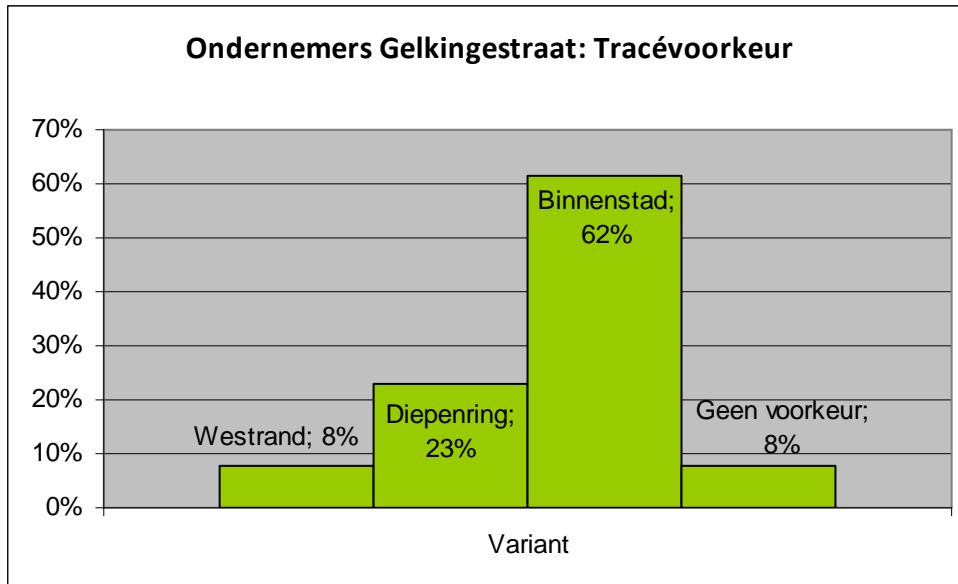
Figuur 5.17: Verwachtingen ondernemers Gelkingestraat: uiterlijk van de straat



Figuur 5.18: Verwachtingen ondernemers Gelkingestraat: verkeersveiligheid

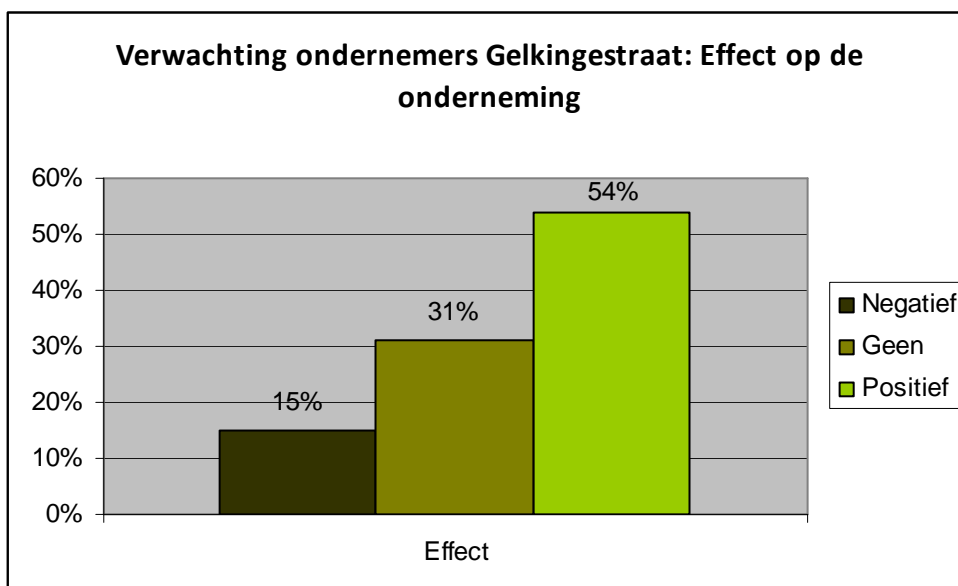
De ondernemers van de Gelkingestraat hebben een duidelijke voorkeur voor het Binnenstadstracé (figuur 5.19). Toch geeft bijna een kwart van de ondernemers aan voor het Diepenringtracé te zijn.

Wanneer het om de verschillende varianten gaat geeft slechts een kwart van de ondernemers aan een tram door de Gelkingestraat te willen, deze ondernemers hebben de voorkeur voor Gelkingestraat – Oosterstraat. Ruim 60% van de ondernemers geeft aan géén tram door de straat te willen, een groot deel hiervan geeft de voorkeur voor dubbel Oosterstraat aan.



Figuur 5.19: Tracévoorkeuren ondernemers Gelkingestraat

De helft van de ondernemers verwacht dat de komst van de tram over het algemeen een positief effect zal hebben op de onderneming. Slechts 15% denkt dat dit negatief uit zal pakken. (figuur 5.20). Bijna 70% van de ondernemers is voor de komst van de Regiotram, slechts een tiende van de ondernemers is tegen.



Figuur 5.20: Verwachtingen ondernemers Gelkingestraat: effect op de onderneming

### *Synergie enquêtes en bijeenkomsten*

Uit de enquêtes kwam naar voren dat veel ondernemers een slechtere fietsbereikbaarheid verwachten. Deze gedachte is niet onverwacht, omdat het bij de enkelspoor variant de bedoeling is dat fietsers een andere route nemen. Uit de bijeenkomsten komt echter wel naar voren dat de ondernemers uit de Gelkingestraat érg veel belang hechten aan fietsbereikbaarheid, wat een van de redenen kan zijn dat de voorkeur van de straat grotendeels uitgaat naar de dubbel Oosterstraat variant.

De positieve verwachting van de ondernemers over het uiterlijk van de straat in de toekomst in de enquêtes, komt erg overeen met de geluiden die tijdens de bijeenkomsten naar voren kwamen. De mening is over het algemeen dat het uiterlijk van de straat momenteel zó slecht is, dat elke ontwikkeling een verbetering is.

Een groot deel van de ondernemers geeft in de enquêtes aan dat ze een verslechtering van de verkeersveiligheid verwachten wanneer er sprake is van een tram. Maar zoals eerder aangegeven komt uit de vraagstelling van de enquêtes niet duidelijk naar voren of men een verslechtering verwacht wanneer de tram door *welke straat dan ook* rijdt. Of dat men alleen een verslechtering verwacht wanneer het door de Gelkingestraat komt. Het zou namelijk mogelijk zijn dat de ondernemers een verbetering van de verkeersveiligheid in de Gelkingestraat verwachten als de tram dubbel door de Oosterstraat gaat.

Uit de bijeenkomsten bleek in ieder geval dat de ondernemers erg veel waarde hechten aan deze veiligheid, aangezien dat momenteel echt niet het geval is. Deze negatieve verwachting zou voort kunnen komen uit dat de ondernemers moeilijk geloven dat de situatie door de tram kan verbeteren en sceptisch zijn over het voornemen om te zijner tijd geen bussen meer door de straat te laten rijden. Ook vragen de ondernemers zich af hoe het gaat lukken de taxi's uit de straat te weren, omdat dezen naast de bussen veel gevaar opleveren.

## Oude Ebbingestraat

### *Algemeen*

In de Oude Ebbingestraat hebben 30 van de 58 ondernemers deelgenomen aan de enquêtes. Detailhandel is de voornaamste sector in deze straat, namelijk 80%. In de straat is de helft een eigen onderneming, 13% is onderdeel van een franchise en 25% onderdeel van een keten. Een groot deel van de ondernemers is langer dan 15 jaar in de straat gevestigd, namelijk 62%. Een kwart van de ondernemers zit tussen de nul en vijf jaar in de straat.

### *Procesgang bijeenkomst*

Deze straat heeft wel een bijeenkomst gehad, maar niet met een focus groep als doel. Een ondernemer heeft Project RegioTram gevraagd een brief op te stellen, waarmee hij alle ondernemers uit de straat heeft uitgenodigd voor een bijeenkomst over de tram. Op dit initiatief zijn in totaal drie ondernemers afgekomen. Na deze avond hebben de aanwezige ondernemers besloten een brief op te stellen met de voorkeuren, dit door zoveel mogelijk ondernemers te laten ondertekenen en aan het projectbureau te overhandigen.

### *Resultaten bijeenkomst*

In deze bijeenkomst kwam duidelijk naar voren dat de ondernemers erg opzagen tegen de overlast die de werkzaamheden met zich mee zouden brengen. Ze hebben ervaring met toen (circa 20 jaar geleden) de riolering werd vervangen, dat heeft een negatieve invloed gehad op de omzet en de verwachting is dat dit bij de aanleg van de tram weer zal gebeuren. De ondernemers van de Oude Ebbingestraat willen erg graag openbaar vervoer door de straat. Echter, wanneer de tram niet door de straat komt zullen er ook geen bussen rijden. Dit heeft de ondernemers laten besluiten dat ze een enkele tramlijn door de straat willen, ondanks de te verwachten overlast. Verder hebben ze aangegeven duidelijk tégen dubbelspoor te zijn.

### *Ledenvergadering GCC*

In het tweede deel van de ledenvergadering van de Groninger City Club hebben Karin Dekker (wethouder Verkeer en Vervoer), Rob van Vliet (projectleider RegioTram) en Olaf Busch (adviseur bij het Hoofdbedrijfschap Detailhandel (HBD)) een uitgebreide presentatie gegeven over de tram. Hierna was er ruimte voor vragen en opmerkingen van de ondernemers.

Het meest opmerkelijke was dat er eigenlijk geen enkele ondernemer overduidelijk tegen de komst van de tram was. Hier en daar was sprake van klein commentaar, maar heftige reacties bleven uit. De grote voorkeur voor eenrichtingstracés door de straten kwam duidelijk naar voren, met uitzondering van het Boterdiep. Een thema wat op deze avond werd aangesneden was een financiële bijdrage van de ondernemers aan de tram en de ontwikkelingen die ermee samenhangen. Opvallend was dat hier eveneens weinig protestgeluid was. Ook vragen de ondernemers zich af hoeveel sprake er zal zijn van overlast en hoe lang deze periode en de aanlegperiode in het algemeen zal gaan duren. Verder vragen ze zich af of het nog mogelijk om normale omzet te draaien. Ook willen de ondernemers weten in hoeverre de buitenwijken nog goed bereikbaar zijn wanneer en buslijnen worden geschrapt. Eveneens zijn er ondernemers die de alternatieven van een tramlijn weer aanhalen, te denken aan de kabelbaan, in de Diepenring en de Superbus van Wubbo Ockels. Bovendien wil men weten waar de haltes komen en hoe vaak de tram daar zal rijden. Hier wordt aangegeven dat er bij haltering een

goede afweging tussen aantal haltes en snelheid moet worden gemaakt. Tenslotte komt naar voren dat veel ondernemers zich afvragen hoe het met laden en lossen zal gaan.

### **5.2 Conclusie verwachtingen ondernemers**

In de eerste plaats komt uit het onderzoek met de ondernemers in de binnenstad naar voren dat men over het algemeen positief tegenover de komst van de tram staat. Wanneer er specifiek naar de meningen en verwachtingen gekeken wordt, blijkt wel dat er tussen de straten verschillende voorkeuren zijn over hoe het tracé precies zou moeten lopen. Over het algemeen kan gesteld worden dat de ondernemers een voorkeur hebben voor een enkelspoortracé door de straat, in plaats van dubbelspoor. Verder komt erg duidelijk naar voren dat bijna niemand een tracé door de Herestraat ziet zitten.

Uit de ervaringen met de bijeenkomsten blijkt dat het activeren en mobiliseren van de ondernemers veel moeite kost. De ondernemers zien waarschijnlijk niet direct in dat *dít* het moment is dat er invloed uitgeoefend kan worden op de plannen. Waarschijnlijk komt de relevantie en urgentie van het project voor de straat en de mogelijkheden die aan de ondernemers geboden worden niet goed over. De ondernemers zien het tramproject waarschijnlijk als iets wat ze in de nabije toekomst niet aangaat, maar pas over tientallen jaren en geven het daardoor minder prioriteit.

Nadat de ondernemers die tot sleutelfiguur waren aangewezen het initiatief namen om collega ondernemers te activeren en enthousiasmeren, bleek in de Oosterstraat en de Gelkingestraat dat de opkomst voor een tweede bijeenkomst veel hoger was. Bij nader inzien waren de ondernemers wél degelijk geïnteresseerd in de toekomstige ontwikkelingen van de eigen straat, alleen moest dit op gang gebracht worden. Bij de ondernemers van de Oude Ebbingestraat kwam dit overigens minder duidelijk naar voren. Na het initiatief van een enkele ondernemer was de opkomst nog steeds erg laag. Vermoedelijk zien ondernemers de draagwijdte van een project pas wanneer ze er door 'gelijken' op gewezen worden. Met andere woorden; het is van belang dat het initiatief voor het participeren van actoren van de ondernemers (sleutelfiguren) uitgaat, naast het initiatief van Project RegioTram, opdat de urgentie van het project dan eerder en beter over komt.

## **H 6 Conclusie(s) en aanbevelingen**

### **6.1 Conclusie**

*De ervaringen met hoogwaardig openbaar vervoer in het centrum van Bordeaux, Croydon, Grenoble, Montpellier, Nantes, Nottingham, Orléans, Straatsburg en Valenciennes zijn gekoppeld aan de theorie. Hieruit is het volgende te concluderen.*

Meest belangrijke conclusie uit de literatuurstudie is dat de tram een katalysator is van bestaande trends, zowel positief als negatief. Al dient het gebied wel potentie te hebben en de ontwikkelingskansen te worden gefaciliteerd.

Het is belangrijk dat ondernemers (actoren) positief tegenover het project staan. Uit de cases blijkt dat wanneer men een positieve verwachting heeft, de (economische) effecten van de tram ook positiever zijn. Daarom is het erg van belang intensief met de actoren te communiceren en ze te betrekken in het project.

Verder blijkt het belang dat een tram project geïntegreerd wordt in de stedelijke context, zoals het stedelijke plan en het vervoersnetwerk.

Van belang is het om rekening te houden met de korte termijn effecten van de werkzaamheden en dergelijk, omdat deze vaak direct van invloed zijn op de ondernemers in de betreffende straten. Effecten kunnen per saldo op lange termijn wel positief zijn, echter op de korte termijn kunnen ze 'dodelijk' zijn voor ondernemers.

De economische effecten die kunnen optreden zijn erg afhankelijk van de sociale, lokale, politieke en economische context en kunnen ook op vergelijkbare plaatsen verschillen.

*Wat zijn de verwachtingen en meningen van de ondernemers over de komst van de tram?*

Uit het onderzoek naar de verwachtingen van de ondernemers blijkt dat ze over het algemeen positief tegenover de tram staan. Wel komt het voor dat de urgentie van het project en de relevantie van participeren in het project niet direct bij de ondernemers overkomt en dat het moeite kost de ondernemers te activeren en mobiliseren. Toen een aantal sleutelfiguren is gevonden om medeondernemers te enthousiasmeren, is gebleken dat de ondernemers wel geïnteresseerd zijn, maar dat het eerst op gang gebracht moesten worden. Ook komt het voor dat de ondernemers voornamelijk denken in termijnen van een paar jaar, terwijl het tramproject over de lange termijn gaat. Dit kan een reden zijn voor de lagere opkomst en gebrek aan gevoel van urgentie bij de ondernemers.

Door middel van bovenstaande kan antwoord gegeven op de hoofdvraag *'Wat zijn de economische effecten en verwachtingen van het Binnenstadtracé variant van de lijn Hoofdstation – Zernike op de binnenstad van Groningen en diens ondernemers in de mogelijke tramstraten'*

Wat gezien kan worden als direct effect van een tramproject is de kwaliteitsverbetering van de straten. Door de herinrichting van de binnenstad, het positieve imago van de tram en de ontwikkelingen die met het project samenhangen. Verder genereert de tram voornamelijk indirecte effecten, omdat een tramlijn een katalysator van bestaande trends blijkt te zijn. Deze effecten

kunnen **mogelijk** plaatsvinden, maar er moet worden beseft dat deze effecten per locatie erg kunnen verschillen. De contextfactoren zoals de dynamiek en de potentie van een gebied blijven erg belangrijk. Verder zijn de verwachtingen van de ondernemers essentieel, omdat deze invloed kunnen hebben op het uiteindelijke resultaat van het project. Het stimuleren van betrokkenheid en een intensieve dialoog met deze actoren kan een gunstige invloed hebben op de meningen en verwachtingen van de ondernemers.

*De effecten die mogelijk in Groningen kunnen optreden zijn:*

Een stijging van vastgoedwaarden, grondprijzen en huurprijzen in de buurt van de tram door de kwaliteitsverbetering van de omgeving. Een negatief gevolg hiervan kan zijn dat er segregatie optreedt, omdat de inwoners met een lager inkomen het met deze waardeinstijgingen niet meer kunnen veroorloven hier te wonen en naar de goedkopere delen van de stad trekken.

Er is een kwaliteitsimpuls in de omgeving van de tram te verwachten, dus een verbetering van de stedelijke kwaliteit. Te denken valt aan een impuls aan de openbare ruimte in de tramstraat, maar kan ook een kwaliteitsverbetering van de winkels langs de lijn. Verder kan de tram een opwaardering van wijken betekenen doordat ze beter en / of hoogwaardiger worden ontsloten. Een nadeel van de verbeterde ontsluiting kan zijn dat een gebied wordt 'leeggezogen', doordat het meer dynamische gebied de voorkeur verdient.

Door dit kwaliteitsimpuls kunnen nieuwe ontwikkelingen op gang komen, voornamelijk op de halteplaatsen, mede door het imago van de tramlijn. Waarschijnlijk zullen (nieuwe) voorzieningen zich koppelen aan de lijn, samen met een clustering van nieuwe bedrijvigheid. Verder is te verwachten dat er een toename zal zijn van bedrijvigheid in de tertiaire sector.

Door het realiseren van voetgangersgebieden en het autoluw maken van de binnenstad geeft het een impuls aan de bestaande loopstromen en brengt het nieuwe stromen van mensen op gang. Deze loopstromen hebben een gunstige werking op de economische ontwikkeling van de bedrijvigheid en geven een positief impuls aan de leefbaarheid.

De kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer in de stad zal een toename van het gebruik van openbaar vervoer genereren. Waarschijnlijk gaat dit samen met een afname van autogebruik in de stad. Voor Groningen betekent dit voornamelijk dat het autogebruik door bezoekers in het centrum zal afnemen en dat het autoverkeer zich meer aan de randen van de stad zal plaatsvinden, in de richting van de transferia en Park & Ride voorzieningen. Door deze voorzieningen kan er tevens een verandering van herkomstgebied van bezoekers optreden.

## **6.2 Aanbevelingen aan Project RegioTram**

Het Project RegioTram is goed bezig de ondernemers en overige actoren in het centrum aan het begin van het project te betrekken. Het is aan te bevelen hier in de toekomst mee door te gaan en deze contacten levendig te houden. Waarschijnlijk zullen ondernemers, zelfs als ze niet achter het project staan, meer begrip kunnen opbrengen voor de genomen besluiten, doordat ze weten welke afwegingen er zijn gemaakt tijdens het proces. Wanneer de ondernemers het gevoel hebben gehoord te worden en dat er werkelijk wat mee 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 deze 'om te buigen' naar een positieve mening. In ieder geval zou geprobeerd moeten worden om 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. Niet alleen fysiek geïntegreerd in de rest van de omgeving, maar ook functioneel zodat een samenhangend netwerk ontstaat waar verschillende modaliteiten met elkaar gecombineerd worden.

Tevens is het aan te raden gebieden in de buurt van de tramlijn die enige potentie hebben, te stimuleren en te faciliteren om ontwikkelingen mogelijk te maken.



## Literatuurlijst

### Literatuur

AGV Adviesgroep Verkeer en Vervoer (1996), *Handboek economische effecten infrastructuur*. Amsterdam.

Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (2002), *Economische baten van openbaar vervoer*. Rotterdam: Rijkswaterstaat.

Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (april 2003) a, *WAAR Stedelijk openbaar vervoer in Europa – 26 voorbeelden*. Rotterdam: Rijkswaterstaat. Rapport 20.

Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (april 2003) b, *WAAROM Doelen met hoogwaardig openbaar vervoer*. Rotterdam: Rijkswaterstaat. Rapport 19.

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.

CROW (2007), *Leidraad inpassing tram in stedelijk gebied*. Venlo: Van Grinsven Drukkers Venlo bv.

Dings, J. (2001), *Beoordeling van OV projecten. Ideeën voor maatstaven voor kosten baten analyses*. Delft: CE

Eijgenraam C.J.J. ea (dec 2004), *Directe effecten infrastructuurprojecten. Aanvulling op leidraad OEI*.

Eijgenraam C.J.J. et al (2000), *Evaluatie van Infrastructuurprojecten. Leidraad voor kostenbaten analyse*. CPB; NEI,

Flowerdrew, R. Martin, D. (2005), *Methods in Human Geography. A guide for students doing a research project*. Harlow: Pearson Education Limited. Second edition. H6: questionnaire design and sampling. H8: Focus Groups.

Gemeente Groningen (1992), *Binnenstad Beter'*. Groningen: Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken.

Gemeente Groningen (2006), *De eerste lijn moet raak zijn*. Groningen: gemeente Groningen. Tweede editie.

Gemeente Groningen (2007), *Ontwikkelingsconcept Regio Tram: OV-net, ruimtelijke structuur en stedelijke inpassing*. Groningen: Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken.

Gemeente Groningen (2007), *Statistisch jaarboek 2007*. Groningen.

Gemeente Groningen (2008a), *Binnenstad.nu*. Groningen: Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken.

Gemeente Groningen (2008b), *Stad op scherp. Samenvatting structuurvisie 2008 – 2020*. Groningen: gemeente Groningen. Conceptversie.

- Gemeente Groningen, (2008c) *Vlugschrift Bevolking 2008*. Bureau Onderzoek en Statistiek. Groningen.
- Gent, H. van, Wit, J. de (2001), *Economie en transport*. Utrecht: Uitgeverij Lemma bv. Tweede druk.
- Hylén, B., Pharoah, T. (2002), *Making Tracks – Light Rail in England and France*. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute.
- Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2008), *Mobiliteitsmarketing in Nottingham*. Doelgerichte communicatie naar bedrijven. Rotterdam.
- Oort, F. van (2006), *Economische vernieuwing en de stad. Kansen en uitdagingen voor stedelijk onderzoek en beleid*. Rotterdam: NAI Uitgevers. Den Haag: Ruimtelijk Planbureau.
- Platform Economie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat; Adviesgroep Verkeer en Vervoer (1996), *Handboek economische effecten infrastructuur*. Amsterdam.
- Priemus, H. en Konings, R. (1999), *Stadsgewestelijk openbaar vervoer: sleutel tot stedelijke vitaliteit*. Delft: Onderzoeksinstituut OTB / Onderzoekschool TRAIL, TU Delft.
- Priemus, H., Kloosterman, R., Altes, Korthals W.A. (2003), *ICES, stad & infrastructuur*. Assen: Koninklijke Van Gorcum. Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Universiteit Utrecht.
- Project RegioTram (2008), *Programmaoverleg 6 februari 2008: voortgang project RegioTram*. Groningen: Project RegioTram.
- Project RegioTram (2008), *Schetsboek*. Groningen: Projectbureau Regiotram.
- Provincie Groningen (2007), *Pop analysedocument*. Groningen: Provincie Groningen
- Regio Groningen Assen (2006), *Pragmatiek van doorkoppeling. Verkenning regionale verlenging tram Groningen*. Amsterdam: RVD B
- Regio Groningen Assen (2008), *Tram Atlas*. Amsterdam: RVD B
- Royal Institute of Chartered Surveyors (RICS) (2004), *Land value and public transport. Stage two – Summary of findings*. Londen: Department for Transport
- Semaly; Faber Maunsel (2003), *Comperative Performance Data From French Tramway Systems*. Plaats...
- Vries, J. de (2008), *Een tramlijn, stimulans voor ruimtelijke ontwikkeling? Een onderzoek naar de ruimtelijke effecten van de toekomstige tramlijn tussen Utrecht Centraal en de Uithof*. Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Wee, B. van, Dijkstra, M. (2002), *Verkeer en vervoer in hoofdlijnen*, Bussum: Uitgeverij Couthino.

### **Online artikelen**

Gemeente Groningen (?) (2007), Startnotitie: Tram in stad en regio.

Greenwald, A.G.; Spangenberg, E.R (1999) Social influence by requesting self prophecy. Washington. In: Journal of consumer psychology, 8(1), 61-89.

Light Rapid Transit Forum 'The case for light rapid transit: regeneration'. <http://www.lrtf.org.uk/>

Management issues (2007), *Pygmalion effect*. [www.managementissues.com](http://www.managementissues.com).

Regio Groningen – Assen (...), samenvatting: essentie netwerkanalyse NSN Groningen Assen.

### **Internet sites**

Communauté Urbaine de CUB: Bordeaux (CUB): [www.lacub.com/projets](http://www.lacub.com/projets) (bezoekt op 12 juli 2008)

Compagnie de Transports Strasbourgeois (CTS) Straatsburg: [www.cts-strasbourg.fr](http://www.cts-strasbourg.fr) (bezoekt op 10 juli 2008)

Lineo Valenciennes: [www.lineo.nexenservices.com/lineo.php](http://www.lineo.nexenservices.com/lineo.php) (bezoekt op 10 juli 2008)

Nantes Metropole: [www.nantesmetropole.fr/index.jsp](http://www.nantesmetropole.fr/index.jsp) (bezoekt op 14 juli 2008)

Nottingham Express Transit (NET): [www.thetram.net/default.asp](http://www.thetram.net/default.asp) (bezoekt op 10 juli 2008)

Provincie Groningen: [www.provinciegroningen.nl](http://www.provinciegroningen.nl) (bezoekt op 4 september 2008)

Railway Technology: [www.railway-technology.com/projects](http://www.railway-technology.com/projects) (bezoekt op 18 juli 2008)

Société d'Exploitation des Transports de l'Agglomération Orléanaise (SEMTAO): [www.semtao.fr/index.php](http://www.semtao.fr/index.php) (bezoekt op 14 juli 2008)

Tram in France: [www.tram-in-france.net](http://www.tram-in-france.net) (bezoekt op 10 juli 2008)

Transport de l'Agglomération Nantaise (TAN): [www.tan.fr](http://www.tan.fr) (bezoekt op 14 juli 2008)

Transport for London (TfL): [www.tfl.gov.uk/modalpages/2674.aspx](http://www.tfl.gov.uk/modalpages/2674.aspx) (bezoekt op 12 juli 2008)

Transports de 'Agglomération Grenobloise (TAG): [www.semitag.com/index.php?id=144](http://www.semitag.com/index.php?id=144) (bezoekt op 10 juli 2008)

Transports de l'Agglomération de Montpellier (TAM): [www.montpellier-agglo.com/tam](http://www.montpellier-agglo.com/tam) (bezoekt op 21 juli 2008)

Veolia Environment: [www.tramway-bordeaux.veoliaenvironnement.com/](http://www.tramway-bordeaux.veoliaenvironnement.com/) (bezoekt op 12 juli 2008)

### ***Lijst met figuren***

Figuur 1.1: Ligging van Groningen met kaart binnenstad

Figuur 1.2: Mogelijk eindbeeld regionaal vervoer concept

Figuur 2.1: Algemene typologie van effecten (Eijgenraam, C. et al, 2004)

Figuur 2.2: Negatieve externe effecten van het wegverkeer (Gent, H. van; Wit, J. de, 2001)

Figuur 3.1: Onderzoeksopzet

Figuur 4.1: Binnenstadstracé

Figuur 4.2: Weststrandtracé

Figuur 4.3: Diepenringtracé

Figuur 4.4: Communicatieplan Project RegioTram (1 september 2008)

Figuur 4.5: Kaart tramnetwerk Bordeaux

Figuur 4.6: Tram in Bordeaux

Figuur 4.7: Tram in Bordeaux

Figuur 4.8: Kaart tramnetwerk Croydon

Figuur 4.9: Tram in Croydon

Figuur 4.10: Tram in Croydon

Figuur 4.11: Kaart tramnetwerk Grenoble

Figuur 4.12: Tram in Grenoble

Figuur 4.13: Tram in Grenoble

Figuur 4.14: Kaart tramnetwerk Montpellier

Figuur 4.15: Tram in Montpellier

Figuur 4.16: Mogelijk uiterlijk nieuwe tram

Figuur 4.17: Kaart tramnetwerk in Nantes

Figuur 4.18: Tram in Nantes

Figuur 4.19: Tram in Nantes

Figuur 4.20: Kaart tramnetwerk in Nottingham

Figuur 4.21: Tram in Nottingham

Figuur 4.22: Tram in Nottingham

Figuur 4.23: Kaart tramnetwerk in Orléans

Figuur 4.24: Tram in Orléans

Figuur 4.25: Kaart tramnetwerk Straatsburg

Figuur 4.26: Tram in Straatsburg

Figuur 4.27: Tram in Straatsburg

Figuur 4.28: Tram in Valenciennes

Figuur 4.29: Kaart Tramnetwerk Valenciennes

Figuur 5.1 Verwachtingen ondernemers Oosterstraat: waardeverandering panden

Figuur 5.2 Verwachtingen ondernemers Oosterstraat: omzetveranderingen

Figuur 5.3 Verwachtingen ondernemers Oosterstraat: laden en lossen

Figuur 5.4 Verwachtingen ondernemers Oosterstraat: bereikbaarheid voetgangers

Figuur 5.5 Verwachtingen ondernemers Oosterstraat: uiterlijk straat

Figuur 5.6: Verwachtingen ondernemers Oosterstraat: verkeersveiligheid

Figuur 5.7: Tracévoorkeur ondernemers Oosterstraat

Figuur 5.8: verwachtingen ondernemers Oosterstraat: effect op de onderneming

Figuur 5.9: Verwachtingen ondernemers Herestraat: omzetverandering

Figuur 5.10: Verwachtingen ondernemers Herestraat: uiterlijk van de straat

Figuur 5.11: Verwachtingen ondernemers Herestraat: verkeersveiligheid

Figuur 5.12: Tracévoorkeur ondernemers Herestraat

Figuur 5.13: Verwachtingen ondernemers Herestraat: effect op de onderneming

Figuur 5.14: Verwachtingen ondernemers Gelkingestraat: omzetveranderingen

Figuur 5.15 Verwachtingen ondernemers Gelkingestraat: waardeontwikkeling panden

Figuur 5.16: Verwachtingen ondernemers Gelkingestraat: fietsbereikbaarheid

Figuur 5.17: Verwachtingen ondernemers Gelkingestraat: uiterlijk van de straat

Figuur 5.18: Verwachtingen ondernemers Gelkingestraat: verkeersveiligheid

Figuur 5.19: Tracévoorkeuren ondernemers Gelkingestraat

Figuur 5.20: Verwachtingen ondernemers Gelkingestraat: effect op de onderneming