

## **Bespreekpunten Christenunie en VVD**

### **Flyover**

#### **Verleden**

De kabelbaan kent een lange geschiedenis. Hoewel de kabelbaan vaker ter sprake is gekomen in het verleden heeft de GCC midden jaren '00 de kabelbaan weer op de agenda gezet. In december 2008 was de kabelbaan ook onderwerp van gesprek tijdens een grote bijeenkomst in Huize Maas georganiseerd door de VVD waarbij alle toenmalige raadsfracties vertegenwoordigd waren. In mei 2011 maakte de kabelbaan onderdeel uit van subsidie-afspraken rondom het Groninger Forum. Het initiatief en het voortouw heeft bij bedrijven gelegen, maar bij de quick scan van de Stichting Flyover (februari 2013) bleek dat de kabelbaan valt onder de Wet Personenvervoer 2000. Dit houdt in dat de kabelbaan een vorm van openbaar vervoer moet zijn. Tijdens de commissievergadering Beheer & Verkeer op 13 maart 2013 heeft een meerderheid van de raad naar aanleiding van de quick scan aangegeven voor een vervolgonderzoek te zijn.

#### **Rapport**

De Stichting Flyover heeft ook het vervolgonderzoek opgepakt en op 19 januari 2016 - met inzet van Arcadis - een rapport gepresenteerd over de haalbaarheid van een kabelbaan. Uit dit onderzoek blijkt dat er een tracé mogelijk is met een sluitende businesscase.

Tussen de reactie vanuit het college op de quick scan en dit rapport zitten overigens behoorlijke verschillen. De quick scan ging nog uit van 7.700 reizigers per dag en er was destijds geen aanleiding voor het college om dat aantal in twijfel te trekken. Het huidige rapport gaat uit van 3.300-4.700 reizigers per dag (afhankelijk van tracé en dag) en nu zijn er bij dit lagere uitgangspunt ineens wel twijfels. Dat de halte bij het UMCG uit het tracé is gehaald, schijnt met de opdracht aan de stichting te maken te hebben gehad: zoek naar een sluitende businesscase. Dit wil echter niet zeggen dat een halte bij het UMCG überhaupt niet mogelijk is. Dit betekent echter wel dat er geld bij moet vanuit het OV Bureau - wat overigens veel meer voorkomt bij openbaar vervoer. Dit geldt overigens ook voor de halte bij station Europapark in plaats van Euroborg.

Daarnaast zou de flyover volgens het college een onevenredige impact hebben op de skyline van de historische binnenstad. Het mag toch sinds de quick scan - en daarvoor - geen nieuws zijn geweest voor het college dat een flyover door de lucht gaat?

Bovendien was bij de quick scan al duidelijk dat de kabelbaan valt onder de Wet Personenvervoer 2000 en dus openbaar vervoer moet zijn. Ook dat is dus geen nieuws en dus ook geen basis om een andere houding ten aanzien van de kabelbaan aan te nemen. Bovendien is bij de behandeling van de busbaan over de Europaweg in de raadscommissie en raad van december 2012 nadrukkelijk door het college aangegeven dat de busbaan en de flyover elkaar kunnen versterken.

#### **Bespreekpunten**

Het bevreemdt de VVD en de ChristenUnie dat het college aanvankelijk zonder verder gesprek de plannen heeft afgeserveerd. Wat de VVD en de ChristenUnie betreft kan het

niet zo zijn dat waar eerder gezamenlijk werd opgetrokken aan het eind van de rit eenzijdig wordt geconcludeerd dat het plan niet haalbaar is. Via verschillende kanalen hebben wij vernomen dat er op verzoek van GCC alsnog een gesprek heeft plaatsgevonden. Wij zijn zeer benieuwd naar de uitkomsten van dit gesprek.

De fracties van de VVD en de ChristenUnie hebben naar aanleiding van de collegebrief d.d. 17 maart 2016 de volgende vragen:

1. Waarom trekt het college, dat aangeeft graag samen met andere partijen op te willen trekken, in een collegebrief van twee kantjes de conclusie dat een initiatief vanuit de samenleving geen toekomst heeft? Wat vinden de andere fracties van deze wijze?
2. Het verbaast de VVD en ChristenUnie dat als tegenargument gebruikt wordt dat de flyover concurreert met het bestaande OV-netwerk, terwijl in het raadsbesluit met betrekking tot de busbaan Europaweg het volgende is aangegeven: *“In onze afstemming met de Stichting Flyover over de planvorming is geconstateerd dat het voorliggende busbaanplan en de beoogde flyover elkaar niet hoeven uit te sluiten en elkaar bij de uitwerking van de businesscase van de flyover juist kunnen versterken.”* Zijn de fracties het met ons eens dat, los van wat je van de flyover vindt, het argument m.b.t. de concurrentie met het OV tegenstrijdig is met wat eerder door het college is aangegeven?
3. Wat vinden de andere fracties van de argumenten die het college gebruikt?
4. Hoe duidt het college de verschillen in reizigersaantallen, investeringskosten en ritprijs van dit rapport ten opzichte van de quick scan? Wat vinden de andere fracties van deze verschillen?
5. Heeft het college zicht op potentiële investeerders? Heeft het college al gesprekken gevoerd met potentiële investeerders? Om deze vervoersontwikkeling zonder overheidsgeld mogelijk te kunnen maken, zijn investeerders noodzakelijk. Vinden andere fracties ook dat het college open moet staan voor investeerders?
6. Nu we weten dat het openbaar vervoer moet zijn, moeten we dan ook niet meer weten over de mogelijkheden van inpassing binnen het totale aanbod van OV van het OV Bureau?
7. Hoe verhoudt de collegebrief zich met de subsidie-afspraken rondom het Groninger Forum?

Bijlage:

Rapportage Flyover Groningen samenvatting

Rapportage Flyover Groningen

Presentatie Quick Scan Kabelbaan