

ONDERNEMERS OVER DE REGIOTRAM

Onderzoek naar de belangen van ondernemers in de binnenstad van Groningen



Koen de Boer
Gert-Jan ter Braak
Marieke Bron
Klaas Oosterveld
Lennart Rog

14 juli 2008

ONDERNEMERS OVER DE REGIOTRAM

Onderzoek naar de belangen van ondernemers in de
binnenstad

Datum: 14 juli 2008, Groningen

Door: Klaas Oosterveld
Lennart Rog
Marieke Bron
Gert-Jan ter Braak

Groep: VMV2 Tempo AA groep Regiotram project

Opdrachtgever: Rob van Vliet, projectleider RegioTram

Organisatie: Project RegioTram

Contactpersoon opdrachtgever: Koen de Boer

Coach Hanzehogeschool: Mevrouw Wolf

Voorwoord

Dit rapport is geschreven naar aanleiding van ons onderzoek naar de komst van de tram in de stad Groningen. Dit onderzoek is gedaan gedurende de afgelopen tien weken in opdracht van Project RegioTram. Voor dit onderzoek hebben we veel verschillende vaardigheden gebruikt en nieuwe hulpmiddelen leren gebruiken. Eén van die hulpmiddelen is het programma SPSS waarmee we de onderzoeksresultaten van de 200 enquêtes geanalyseerd hebben. Daarnaast moest er veel desk research worden verricht om de hoofd- en deelvragen te beantwoorden.

Door goede samenwerking met elkaar is dit onderzoek tot een goed einde gebracht. Wij willen de projectleider van Project RegioTram Rob van Vliet, onze coach Wilma Wolf en onderzoekscoördinator Lies Oldenhof bedanken voor hun waardevolle adviezen.

Groningen, juli 2008

Klaas Oosterveld
Lennart Rog
Marieke Bron
Gert-Jan ter Braak

Managementsamenvatting

Aanleiding voor dit project is de aanleg van een tramlijn van het Hoofdstation Groningen naar het Zernike Campus. Op dit moment komt 75% van de bezoekers naar Groningen met de auto.¹ Wanneer dit zo blijft zal de stad Groningen dichtslippen. De tram moet voor dit probleem een oplossing bieden. Het verlengen van de bussen of deze vaker laten rijden, is slechts een tijdelijke oplossing voor het probleem. Daarom hebben de gemeenten in de regio Groningen-Assen en de provincies Groningen en Drenthe besloten tot het aanleggen van een tramlijn. Om de onderzoeken hoe de eerste tramlijn eruit moet zien is Project RegioTram opgericht.

Doelstelling

De doelstelling van dit onderzoek is inzicht te verkrijgen in de verwachtingen van de ondernemers in de mogelijke tramstraten (in de binnenstad) over de komst van de tram. Het in kaart brengen van de voorkeur van deze ondernemers voor één van de verschillende tracés, met als doel om het beste tracé vast te stellen, is hier een onderdeel van. Ook moet inzichtelijk worden wat de ondernemers verwachten van de gemeente tijdens bouwwerkzaamheden van het spoor, dit zodat de uitvoerende organisatie hiermee rekening kan houden.

Probleemstelling

Wat zijn de verwachtingen van de ondernemers, met een onderneming op de begane grond in de binnenstad, ten aanzien van de tram en de keuze van het optimale tramtracé?

Wat zijn de verdere verwachtingen van deze ondernemers zodra de tramlijn in werking is?

Onderzoeksmethode

Om inzicht te krijgen in de zienswijzen van de ondernemers ten aanzien van de komst van de tram, is een kwantitatief onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden door middel van het afnemen van een face-to-face enquête. Voor dit onderzoek is besloten om geen steekproef te houden. Dit zou ten koste gaan van de representativiteit van het onderzoek. Nadat 213 enquêtes afgenomen zijn, zijn de verkregen gegevens ingevoerd in SPSS om ze te verwerken.

Belangrijkste conclusies

De meeste ondernemers hebben een voorkeur voor het Binnenstadtracé, 67% kiest voor dit tracé. De variant die men het liefst wil ten zuiden van de Grote Markt is de variant enkel Gelkingestraat en enkel Oosterstraat, hiervoor kiest meer dan de helft van de ondervraagden, wat neerkomt op 53%. Voor de keuze ten noorden van de Grote Markt is enkel Ebbingestraat en enkel Kreupelstraat/ Boterdiep variant favoriet. Hier kiest 51% voor. Er is een duidelijke voorkeur voor een enkel tram spoor door de straten. Van de 213 geënquêteerde ondernemers is 75% vóór de komst van de tram in Groningen.

Verder is er onduidelijkheid bij de ondernemers met betrekking tot de aanleg van het tracé. Om deze onduidelijkheid weg te halen moeten ondernemers goed geïnformeerd worden over de manier waarop de aanleg van de tramlijn plaats vindt. Informatie over bijvoorbeeld de periode van de aanleg, de bereikbaarheid van de straat en de mogelijkheden in verband met de bevoorrading.

Belangrijkste aanbevelingen

Het is belangrijk om de ondernemers goed te informeren, hierdoor zal ook een positiever beeld over de tram ontstaan. Dit kan onder andere door middel van goede informatieverstrekking. Belangrijkste aanbevelingen:

- Ondernemers informeren over bevoorrading bij komst van de tram;
- Informeren en inspraakmomenten houden over overlast tijdens aanleg;
- Schadebureau instellen voor compensatiemogelijkheden van deze overlast.
- Ondernemers betrekken bij het maken van beslissingen.

¹ Bron: Rapport, Een drukte van belang, Nieuw openbaar vervoer: Maatwerk voor regio en stad.

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Achtergrondinformatie	5
1.2 Aanleiding	5
1.3 Situatieschets	6
1.4 Inhoudelijke oriëntatie	8
Hoofdstuk 2 Doelstelling, Probleemstelling	9
2.1 Doelstelling	9
2.2 Probleemstelling	9
2.3 Deelvragen en verantwoording	9
2.4 Begripsafbakening	10
2.5 Verwachtingen	10
2.6 Conceptueel model	11
Hoofdstuk 3 Onderzoeksontwerp	12
3.1 Onderzoeksmethoden	12
3.2 Meetinstrumenten	13
3.3 Uitvoeringsprocedure	13
3.4 Verwerking- en analysemethode	14
3.5 Betrouwbaarheid en Validiteit	14
Hoofdstuk 4 Resultaten per Deelvraag	15
4.1 Kenmerken van de ondernemers	16
4.2 Toekomst verwachtingen ten aanzien van eigen bedrijfsvoering	24
4.3 Voorkeur tracé en varianten	31
4.4 Huidige bereikbaarheid en toekomstige bereikbaarheid	36
4.5 Algemene mening over de tram	45
4.6 Ontwikkelingen en trends	53
4.7 Mogelijkheden om overlast te beperken	54
Hoofdstuk 5 Eindconclusie	56
Hoofdstuk 6 Aanbevelingen	57
Hoofdstuk 7 Evaluatie	59
Termenlijst	60
Literatuurlijst	61
Bijlagen	63
Bijlage 1. Organisatiestructuur	63

Hoofdstuk 1. Inleiding

Voor u ligt het onderzoeksrapport dat de standpunten van de ondernemers in de binnenstad van Groningen ten aanzien van de tram weergeeft. Het is belangrijk om de zienswijzen van de ondernemers in de binnenstad in kaart te brengen. Dit om zo een wel overwogen keuze te kunnen maken voor één van de tracévarianten. In dit onderzoeksrapport worden de resultaten van dit onderzoek besproken.

1.1 Achtergrondinformatie

Dit onderzoek is gedaan in opdracht van Project RegioTram. Project RegioTram is een initiatief van de Regio Groningen-Assen, provincie Groningen en Gemeente Groningen. De voornaamste opdracht is onderzoek te doen naar de eerste lijn en te kijken hoe RegioTram de regio in kan rijden. Het Project RegioTram is in september 2007 van start gegaan. Het projectteam RegioTram wordt aangestuurd door een stuurgroep die bestaat uit twee gedeputeerden van de Provincie Groningen (Henk Bleker en Marc Calon) en twee wethouders van de Gemeente Groningen (Karin Dekker en Frank de Vries). Zij koppelen terug naar de Stuurgroep Regio Groningen-Assen.

Het ov-concept, dat de regio Assen-Groningen wil invoeren, bestaat uit de volgende onderdelen: ²

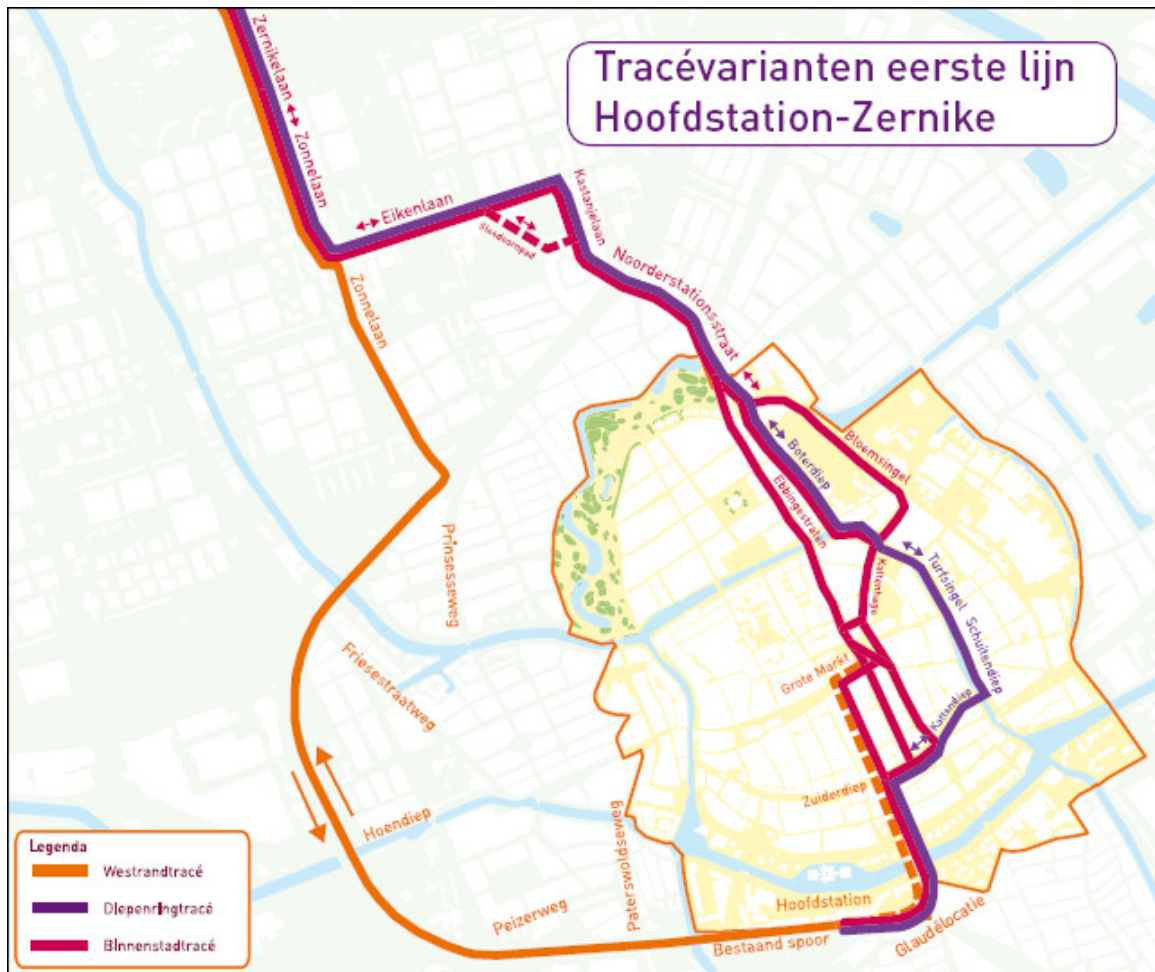
- Openen van nieuwe stations
- Verbeteren van bestaande stations
- Openen van oude spoorlijnen
- Doorkoppelen van regionale spoorlijnen op het Hoofdstation in Groningen
- Verhogen van de frequentie, verkorten van de wachttijd
- Rijden met betere treinen
- Rijden met snellere bussen via directe routes.
- Aanleggen nieuwe tramlijnen in de stad Groningen

1.2 Aanleiding

Dichtslibbing van de binnenstad is de aanleiding voor de komst van de tram. De oorzaak van dit mobiliteitsprobleem vindt zijn grondslag in het toenemende aantal bezoekers van de binnenstad. Reden hiervoor is de sterke economische groei die de stad Groningen doormaakt.

Aanleiding voor dit onderzoek is de aanleg van de eerste lijn van de RegioTram, deze gaat van het Hoofdstation Groningen naar het Zernike Campus. De afgelopen maanden zijn er voorstudies gedaan naar het tracé. Dat heeft geleid tot drie tracévarianten: 1) Westrand; 2) Binnenstad; 3) Diepenring. Van elke variant zijn de voors en tegens in kaart gebracht; voor het tracé door de binnenstad zijn ook diverse alternatieven onderzocht. In figuur 1 zijn de drie tracévarianten weergegeven.

² De eerste lijn moet raak zijn, tram in regio en stad, pagina 12 (2007)



Figuur 1: Tracévarianten

1.3 Situatieschets

Vele tienduizenden mensen kiezen voor werken, studeren en uitgaan in de stad en wonen in de regio. En nog eens tienduizenden reizen om andere redenen naar de stad. Nu al trekt de stad Groningen dagelijks ongeveer 160.000 bezoekers vanuit het omringende gebied, driekwart van deze bezoekers komt met de auto en ongeveer 15% met het openbaar vervoer. In 2020 komen er naar verwachting dagelijks 215.000 mensen naar de stad Groningen, dit is meer dan de stad kan verwerken. Niets doen betekent dat de regio over een paar jaar te maken krijgt met files, die nu al dagelijks in de Randstad staan.³

Het merendeel van de werkgelegenheid en de voorzieningen ligt, als gevolg van het succesvolle 'compacte stad' -beleid, in de Groninger binnenstad. De meeste bezoekers moeten dus in de binnenstad zijn. De gevolgen zijn al zichtbaar: de wegen raken verstopt en parkeergarages zitten vol. Verdere groei van autoverkeer in de stad is bijna onmogelijk. Maar ook het openbaar vervoer kan, in de huidige vorm, verdere groei niet aan. Er kunnen geen bussen meer bij. Zo dreigt de stad onbereikbaar te worden. Een ramp voor zowel de stad als de regio.

Het is voor de bereikbaarheid vanuit de regio noodzakelijk om sterk in te zetten op het verbeteren en optimaliseren van de gehele vervoerketen, inclusief duurzaam openbaar vervoer. Naast het organiseren van goede, betrouwbare, comfortabele en veilige overstapmogelijkheden tussen de verschillende vervoersvormen (auto, openbaar vervoer en fiets) via transferia en andere knooppunten, moet vooral ook een goede overgang vanuit de regio naar de kerngebieden binnen de stad worden georganiseerd.

³ Bron: Rapport, Een drukte van belang, Nieuw openbaar vervoer: Maatwerk voor regio en stad.

De RegioTram is een van de maatregelen die het tij kan keren. Het onderzoek “De pragmatiek van doorkoppeling” toont aan dat een tram in de binnenstad van Groningen een uitstekend alternatief is voor de overbezette buslijnen. Trams zijn schoner, stiller, sneller en de capaciteit is veel groter. In andere steden die de tram hebben (her)ingevoerd blijkt dat het openbaarvervoergebruik met sprongen vooruitgaat dankzij de betrouwbaarheid en hoogwaardige uitstraling van moderne trams.⁴

De ontwikkeling van een nieuw openbaar vervoersysteem kost veel tijd. Het hoogwaardige netwerk wordt in stappen ontwikkeld. De eerste stap is de tramlijn Hoofdstation - Zernike. Hieronder is in een schema de planning voor dit eerste traject weergegeven.

Onderwerpen	Planning
Informatieronde en verwerken reacties. Op www.regiotram.nl en tijdens de manifestatie volgt hierover meer informatie	Mei – augustus 2008
Bekendmaking Voorkeustracé eerste lijn Hoofdstation – Zernike	September – oktober 2008
Inspraakprocedure Voorkeustracé	December 2008 – januari 2009
Besluitvorming Voorkeustracé	Voorjaar 2009
Detailuitwerking van de eerste lijn Hoofdstation – Zernike, officieel het Voorlopig Ontwerp genoemd.	Mei – december 2009
Selectie en aanbesteding bouwer eerste lijn Hoofdstation – Zernike	2010
Vergunningen, aanleg en oplevering eerste lijn Hoofdstation – Zernike	2011 – 2014

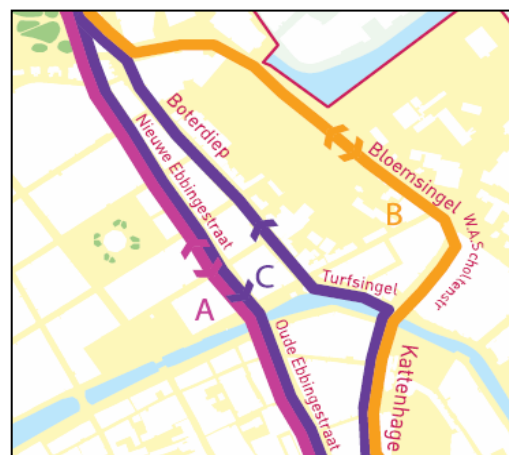
Figuur 2: Het Project RegioTram in de tijd

Situatie per straat

Al de hieronder genoemde straten liggen in het centrum van Groningen. Deze straten worden iedere dag druk bezocht door fietsers en voetgangers en door de meeste straten rijden op dit moment bussen en overig verkeer.

Ten zuiden van de Grote Markt zijn er drie straten een optie voor de tram:⁵

- Gelkingestraat; Hier rijden op dit moment bussen en hier zou een enkele tram doorheen kunnen.
- Oosterstraat; Hier rijden ook bussen op dit moment en hier zou zowel een enkel als dubbel tramspoor doorheen kunnen.
- Herestraat; In deze straat rijden op dit moment geen bussen en is allen open voor voetgangers, hier zou een enkele tram doorheen kunnen.



⁴ Bijl, van der R. en Kuehn, A. (2006). Pragmatiek van Doorkoppeling. Verkenning regionale verlenging tram Groningen. Amsterdam: RVDB

⁵ Schetsboek regiotram blz. 46

Figuur 3: Varianten Zuidlijn

Figuur 4: Varianten Noordlijn

Ten noorden van de Grote Markt zijn ook verschillende opties:⁶

- Oude en Nieuwe Ebbingestraat; Door deze straat rijden op dit moment bussen in één richting. Door deze straat zou zowel een enkele als een dubbele tram kunnen.
- Boterdiep; Hier rijden op dit moment bussen, het is een brede straat en er zou zowel een enkele als dubbele tram doorheen kunnen.
- Kreupelstraat, W.A. Scholtenstraat, Bloemsingel; Voor deze straten geldt hetzelfde als voor het Boterdiep en de Ebbingestraat. Er is zowel een enkele als dubbele tram mogelijk.

1.4 Inhoudelijke oriëntatie

Voor dit onderzoek was een degelijke oriëntatie nodig met betrekking tot het concept van een RegioTram, ook is er veel contact geweest met de mensen die werken bij Project RegioTram en de ondernemers in de binnenstad.

Vergelijkbare projecten bieden een goede kans om aanwijzingen te vinden over het succes van de regiotram. De beschikbare informatie blijkt echter beperkt. We hebben een waardevol onderzoek gevonden van Certu, een instituut in Lyon voor stedenbouw en vervoer.⁷ Daarnaast hebben we informatie gevonden in een artikel over de invoer van een tramsysteem in Valenciennes, Frankrijk.⁸

Onderzoeksresultaten Certu

Tweeënhalf jaar geleden is door het Certu, een instituut in Lyon voor stedenbouw en vervoer, onderzoek gedaan naar de economische effecten van de tram in de steden waar hij opnieuw is ingevoerd. De resultaten waren spectaculair. Niet alleen steeg het aantal reizigers, soms zelf met vijftig procent of meer, maar ook de economieën van de nieuwe tramsteden kregen een flinke impuls. Het is niet alleen een kwestie van imago maar ook van economische realiteit, de omzetten van winkels stegen en ook de prijzen van het vastgoed gingen omhoog.

Dit komt door een combinatie van herinrichting van de straten waar de trambaan wordt aangelegd en een betere bereikbaarheid, die meer bedrijvigheid trekt en mensen naar de winkels lokt.

In Frankrijk is verder bewezen dat het koppelen van achterstandswijken met de stad via de tram een positieve uitwerking heeft op het sociale klimaat in die wijken.

Valenciennes tramsysteem, Frankrijk

Uniek aan het project in Valenciennes is dat deze betrekkelijk kleine gemeente van 42.900 inwoners een tramtracé heeft aangelegd niet alleen voor de binnenstad maar ook voor omliggende gemeenten. Hierdoor beslaat deze tramlijn een populatie van 390.000.

Het project bleek een succes. Dit was ook te verwachten want in de vooraf genomen enquêtes gaf 83% van de ondervraagden aan dat ze een tramlijn een interessant voorstel vonden. Verder gaf meer dan tweederde aan dat ze waarschijnlijk gebruik gingen maken van de tramlijn.

⁶ Schetsboek regiotram blz. 59

⁷ <http://www.certu.fr/>

⁸ <http://www.railway-technology.com/projects/citadis/index.html#citadis9>

Hoofdstuk 2. Doelstelling en probleemstelling

2.1 Doelstelling

De doelstelling van de opdrachtgever was het inzicht verkrijgen in de verwachtingen van de ondernemers op de begane grond functies in de mogelijke tramstraten in de binnenstad over de komst van de tram. Verder was het belangrijk de voorkeur van deze ondernemers voor één van de verschillende varianten van het Binnenstadtracé in kaart brengen. Ook zijn de verwachtingen van de ondernemers over hoe de gemeente omgaat met de mogelijke overlast tijdens bouwwerkzaamheden inzichtelijk gemaakt. Een tweede doelstelling is door middel van het enquêteren van de ondernemers de betrokkenheid met de tram te versterken.

Project RegioTram kan aan de hand van de voorkeuren en verwachtingen van de ondernemers een verantwoorde beslissing nemen over het verloop van het tramtracé in de binnenstad van Groningen.

2.2 Probleemstelling

Wat zijn de verwachtingen van de ondernemers, met een onderneming op de begane grond in de binnenstad, ten aanzien van de tram en de keuze van het optimale tramtracé?

Wat zijn de verdere verwachtingen van deze ondernemers zodra de tramlijn in werking is?

2.3 Deelvragen en verantwoording

Om de probleemstelling naar behoren te kunnen beantwoorden is er een onderzoek gehouden onder de ondernemers. Gezien de brede probleemstelling zijn een aantal deelvragen opgesteld. Deze brengen ons stap voor stap dichterbij het beantwoorden van de probleemstelling.

De deelvragen zijn onderverdeeld in twee delen, vragen die beantwoord worden met behulp van de enquête en deelvragen die beantwoord worden door middel van Desk Research.

Deelvragen die beantwoord worden door middel van een enquête:

1. Wat zijn de kenmerken van de ondernemers in de binnenstad van Groningen?
2. Wat zijn de toekomstverwachtingen van ondernemers ten aanzien van hun eigen bedrijfsvoering met de komst van de tram?
3. Er zijn verschillende routes waarlangs de tramlijn HS - Zernike aangelegd kan worden. Naar welk tracé gaat de voorkeur van de ondernemers uit?
4. Wat vinden de ondernemers in de binnenstad van Groningen van de huidige bereikbaarheid en wat verwachten ze van de toekomstige bereikbaarheid door de komst van de tram?
5. Wat is de algemene mening van de ondernemers in de binnenstad van Groningen over de tram?

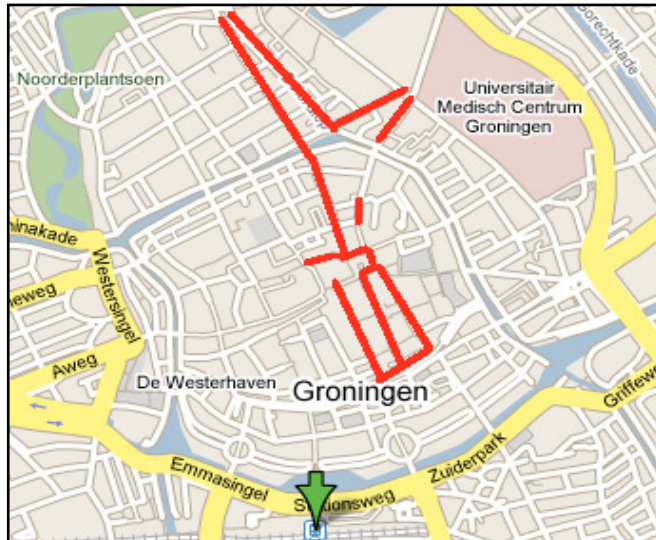
Deelvragen die beantwoord worden via Desk Research:

6. Welke algemene ontwikkelingen en trends kunnen er verwacht worden in Groningen, door de komst van de tram?
7. Welke mogelijkheden heeft de Gemeente Groningen om overlast, door de komst van de tram, voor ondernemers te beperken?

2.4 Begripsafbakening

Begane grond functies: Dit zijn alleen ondernemingen die op de begane grond gevestigd zijn, en dus niet de daarboven gelegen woningen of bedrijven.

Binnenstad: Het gaat hier om de winkelstraten waar mogelijk een tram doorheen zal gaan. (Boterdiep, Gelkingestraat, Grote Markt, Gedempte Zuiderdiep, Herestraat, Kreupelstraat, Nieuwe Ebbingestraat, Oosterstraat, Oude Ebbingestraat, W.A. Scholtenstraat)



Figuur 5: Mogelijke tramstraten in de binnenstad

Tracé: Traject van een weg of spoorbaan; route

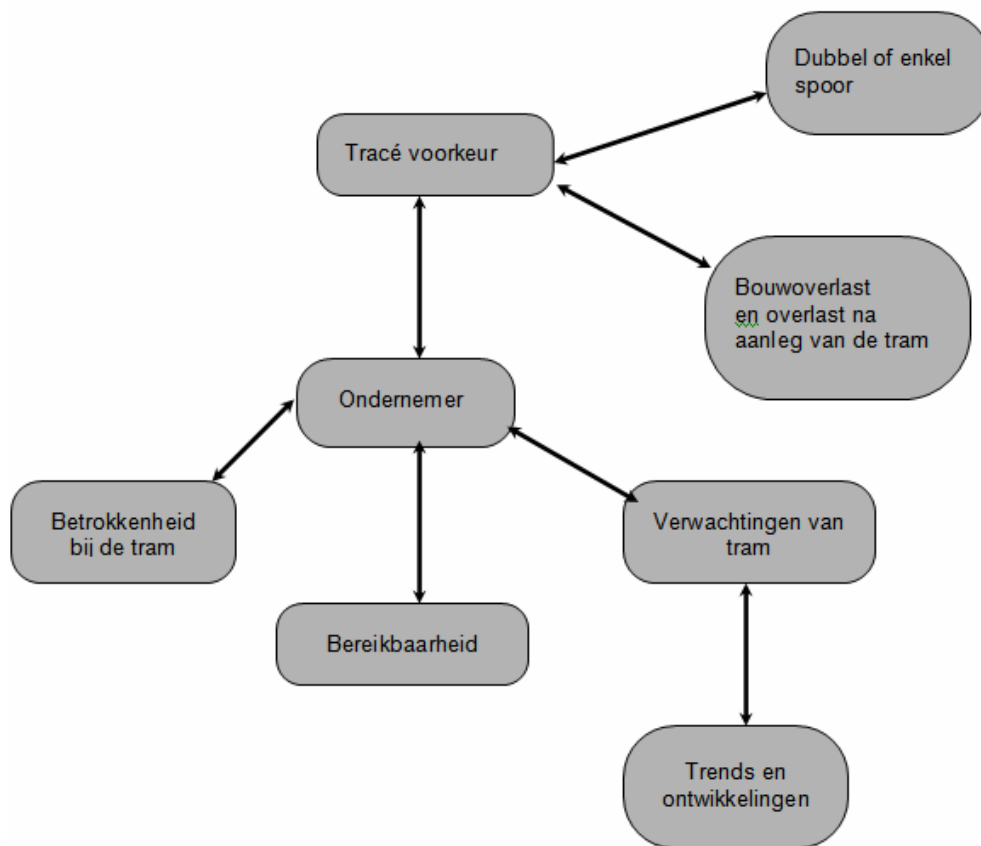
Ondernemers: In dit onderzoek worden hier alleen de bij de kamer van koophandel ingeschreven en zich in de binnenstad gevestigde bedoeld.

HOV: Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Regiotram: Vergelijken met een stadstram zijn de voertuigen langer en iets breder, met meer zitplaatsen en een hogere maximumsnelheid. Regiotrams kunnen uitgerust worden met een elektrische en een dieselmotor, zodat ze ook over niet-geëlektrificeerd spoor kunnen rijden. Regiotrams zijn dus bij uitstek geschikt voor regionaal openbaar vervoer.

Project Regiotram: Project RegioTram is een initiatief van de Regio Groningen-Assen. De voornaamste opdracht is onderzoek te doen naar de eerste lijn en te kijken hoe RegioTram de regio in kan rijden.

2.6 Conceptueel model



Figuur 6: Conceptueel model belangenafweging

Hoofdstuk 3. Onderzoeksontwerp

3.1 Onderzoeksmethoden

Keuze onderzoeksmethode

De keuze voor een bepaalde onderzoeksmethode, hangt samen met de wijze waarop de probleemstelling is geformuleerd.⁹

Uit de Probleemstelling kan je een vraagtype afleiden. Het gaat hier om een beschrijvende (beeldvormende) probleemstelling, omdat er gevraagd wordt naar het al dan niet voorkomen van een situatie of ontwikkeling. Het doel van het antwoord is informatie verschaffen en een advies uit te brengen in de vorm van feiten en cijfers.¹⁰

De gekozen methode

Om te onderzoeken wat ondernemers vinden van de komst van de tram, wordt er gebruik gemaakt van kwantitatief onderzoek. Dit onderzoek geeft het kwantitatieve informatie over het imago van de RegioTram, in termen van hoeveelheid (bijvoorbeeld hoeveel ondernemers vinden de tram een positieve of negatieve toevoeging aan de binnenstad).

Bij dit onderzoek zal gebruik gemaakt worden van een survey-onderzoek met face-to-face (persoonlijke) enquêtes. Verder is de respons bij een face-to-face enquête hoger dan bij andere mogelijkheden voor het afnemen van enquêtes. Ook wordt er ook een relatie opgebouwd met de ondernemer, dit was voor dit onderzoek ook van belang. Zo voelen de ondernemers zich betrokken bij het onderzoek en de aanleg van de tram en zullen minder weerstand bieden.

Dit zou ook bereikt kunnen worden door interviews af te nemen. Hier is niet voor gekozen, omdat dit teveel tijd zou kosten. Met de enquête kan voldoende informatie vergaard worden. Voor de ondernemers zelf is er naast de enquête voldoende ruimte om hun mening te uiten tijdens de manifestatie en tijdens informatieavonden.

Voor dit onderzoek hebben wij besloten om geen steekproef te houden. Dit zou ten koste gaan van de representativiteit van het onderzoek. Ook was het lastig om in dit geval een representatieve steekproef te trekken. Er zou uit elke te onderzoeken straat apart een steekproef getrokken moeten worden, maar in sommige straten bevinden zich maar vijf, zes of soms zelfs maar drie ondernemers.

Voor de representativiteit van het onderzoek geldt verder dat hoe groter de groep ondervraagde ondernemers, hoe nauwkeuriger de uitkomst van het onderzoek. Verder wordt er een non-respons van ongeveer 50 % verwacht.

Het onderzoek vond plaats in de binnenstad van Groningen. De ondernemers uit de mogelijke tramstraten in de binnenstad zijn persoonlijk geënquêteerd. De tijd voor het afnemen van één enquête was ongeveer 20 minuten (gemeten tijdens de pilot enquête). Dit betekent dat er 3 enquêtes per uur afgenomen kunnen worden. Voor het enquêteren van alle 367 ondernemers zullen we dus ongeveer 142 uur nodig hebben.

De verwachte respons is ongeveer 50%, veel meer wordt niet verwacht omdat veel ondernemers geen tijd zouden hebben voor het invullen van een enquête. Dan hebben we het vooral over winkels met één medewerker (eenmanszaak). Een lagere respons wordt niet verwacht omdat ondernemers wel geïnteresseerd zijn in het onderwerp, het gaat tenslotte om hun straat en onderneming.

Na de het afname van de enquêtes, zijn de verkregen gegevens ingevoerd in SPSS om ze te verwerken. Er wordt gebruik gemaakt van univariate analyses waarbij telkens een variabele wordt beschreven.¹¹

⁹ Verhoeven N. (2007). *Wat is onderzoek*. Uitgeverij Boom, Amsterdam

¹⁰ <http://www.fontys.nl/lerarenopleiding/sittard/nederlands/verslag/default.htm>

¹¹ Verhoeven N. (2007). *Wat is onderzoek*. Uitgeverij Boom, Amsterdam

Onderzoeksmethode per deelvraag

De deelvragen 1 tot en met 5 zullen beantwoord worden met behulp van de afgenomen enquête. Hiervoor zijn de deelvragen opgedeeld in verschillende enquête vragen. Aan de hand van een pilot is getest of de enquêtevragen juist geformuleerd en duidelijk waren. In week 23 (2 juni t/m 6 juni), de week waarin ook de manifestatie over de RegioTram gehouden is, is begonnen met het afnemen van de enquêtes. Hiervoor zijn drie weken uitgetrokken, gezien de hoeveelheid (367) ondernemers die geënquêteerd moeten worden. Deelvragen 6 en 7 zullen zijn door middel van Desk Research beantwoord.

3.2 Van deelvragen naar enquêtevragen

De enquêtevragen vloeien voort uit de opgestelde deelvragen, hieronder wordt weergegeven welke enquêtevragen bij welke deelvraag horen:

- Deelvraag 1 wordt beantwoord met behulp van enquêtevragen 1a tot en met 1g. Deze vragen geven de algemene kenmerken van de onderneming weer. Denk aan de sector waarin de onderneming zich begeeft, hoelang de onderneming al op deze plaats bestaat en hoeveelheid werknemers. Doormiddel van deze vragen kan gekeken worden naar hoe verschillende groepen ondernemers (bv. Horeca of detailhandel) over de komst van de tram denken.
- Deelvraag 2 wordt beantwoord met behulp van enquêtevragen 1h en 2. Deze vragen hebben betrekking op de verwachtingen van de ondernemer voor zijn eigen bedrijf in de toekomst. Denk aan de ontwikkeling van de omzet en waardeverandering van het pand.
- Deelvraag 3 wordt beantwoord met behulp van enquêtevraag 4a tot en met 4e. Hier wordt gevraagd naar hoe ondernemers denken over de verschillende tram tracés die mogelijk zijn. Denk aan de voorkeur van de ondernemer voor het tracé en de varianten daarop en de plek van de haltes.
- Deelvraag 4 wordt beantwoord met behulp van enquêtevraag 3a tot en met 3c. Deze vraag behandelt de bereikbaarheid van de onderneming door middel van het openbaar vervoer. Er wordt gevraagd naar de huidige situatie en hoe men denkt over de bereikbaarheid als de tram gerealiseerd is.
- Deelvraag 5 wordt beantwoord met behulp van enquêtevraag 5a tot en met 5c. Hier wordt gevraagd naar een korte samenvatting van de mening van de ondernemer over de tram. Denk aan of de ondernemer voor of tegen is en of de komst van de tram een positief of negatief effect voor zijn onderneming heeft.
- Deelvraag 6 wordt beantwoord door middel van Desk Research. Er zal gekeken worden naar de invloed die de tram heeft in steden waar deze al gerealiseerd is. Hierna wordt gekeken of de ontwikkelingen in deze steden ook voor Groningen van toepassing zijn.
- Deelvraag 7 wordt beantwoord door middel van Desk Research. Er zal onderzocht worden welke maatregelen de Gemeente Groningen kan nemen om overlast te beperken. Hiervoor zal gekeken worden wat de gemeente nu en in het verleden gedaan heeft om bij andere grote projecten de overlast te beperken.

In bijlage 1 vindt u een schematische weergave van de onderzoeksstructuur. Hierin wordt weergegeven welke enquêtevragen uit welke deelvragen voortkomen.

3.3 Uitvoeringsprocedure

De enquêtes zijn afgenomen in de binnenstad van Groningen, het gaat om de volgende straten: W.A. Scholtenstraat, Boterdiep, Kreupelstraat, Nieuwe Ebbingestraat, Oude Ebbingestraat, Grote Markt, Gelkingestraat, Oosterstraat, Herestraat en het Gedempte Zuiderdiep.

Voor deze straten is gekozen omdat deze in de geplande tracés liggen. De resultaten van de enquête zijn vervolgens centraal ingezameld en verwerkt met het databaseprogramma SPSS.

3.4 Verwerking- en analysemethode

Om de gegevens van de enquêtes te verwerken is gebruik gemaakt van het computerprogramma SPSS. Hierin zijn alle gegevens ingevuld en naderhand geanalyseerd.

Een uitgebreide weergave van de coderingen die gebruikt zijn voor het programma SPSS kunt u zien in Bijlage 2. In bijlage 3 vindt u een analyse schema, dat aangeeft hoe de gegevens geanalyseerd worden en welke gegevens uit de enquêtes tegen elkaar uitgezet zijn en met elkaar vergeleken zijn.

Veel gegevens worden weergegeven in een kruistabel met de sector waarbinnen de ondernemingen werkzaam zijn (horeca, detailhandel, dienstverlening, overige). De gedachte hierachter is om aan te geven hoe de verschillende sectoren denken over de komst van de tram. Ook worden de gegevens per straat apart bekeken. Dit omdat er verschillende mogelijkheden zijn per straat en deze niet voor elke straat gelijk zijn. Een algemeen beeld schetsen van de verkregen gegevens zou niet betrouwbaar zijn.

3.5 Betrouwbaarheid en validiteit

Twee sleutelwoorden bij de eisen van een enquête zijn betrouwbaarheid en validiteit.

Betrouwbaarheid

Om deze betrouwbaarheid te krijgen moeten de waarnemingen onder dezelfde omstandigheden dezelfde uitkomst geven als het onderzoek herhaald wordt. De grootte van een steekproef bepaalt een deel van de betrouwbaarheid. Het onderzoek is redelijk groot, de populatie bedroeg 367 ondernemers, dit betekent dat de betrouwbaarheid hoog is. Ook wordt er gekeken naar de non-respons en de reden waarom ondernemers niet mee willen werken aan het onderzoek.

De interne betrouwbaarheid geeft de wijze waarop de gegevens verzameld zijn, de data geanalyseerd en of de conclusie consistent is. De enquêtes voor dit onderzoek zijn afgenomen door negen verschillende mensen, om de betrouwbaarheid te waarborgen was het nodig dat iedereen deze op dezelfde wijze zou afnemen. Daarom zijn de enquêteurs goed geïnstrueerd en zijn er tussendoor bijeenkomsten geweest om vragen te stellen en te kijken of iedereen nog volgens de juiste methode te werk ging.

De externe betrouwbaarheid geeft de mate aan waarin (andere) onderzoekers het onderzoek in dezelfde omstandigheden kunnen overdoen. Bij gelijkblijvende omstandigheden zou een andere onderzoeker soortgelijke resultaten kunnen verwachten. Het zou echter kunnen gebeuren dat de ondernemers hun mening over de tram bijstellen, in dit geval zullen de resultaten niet overeenkomen met de resultaten uit dit onderzoek.

Validiteit

Validiteit waarnemingen geven de gemiddelde correcte uitkomsten. Als de uitkomsten eigenlijk een andere eigenschap meten dan bedoeld was, of ze een stelselmatig te hoge- of te lage uitkomst geven zijn zij niet valide. Voor de validiteit is het dus met name belangrijk duidelijk te hebben wat men wil meten. Pas dan kan er getoetst worden of er gemeten wordt wat we in feite willen meten. En dus of de metingen valide zijn.

Voordat de enquêtes werden afgenomen, is er veel tijd gestoken in het opzetten van deze enquêtes. Deze enquêtes werden nagekeken op relevantie van de vragen, zijn de vragen nodig/relevant voor het onderzoek en geven ze ook antwoord op de deelvragen. Dit wordt gedaan door medeonderzoekers en externe personen (docent SPSS, docent Methoden en technieken, medestudenten). Deze feedback wordt verwerkt in de enquêtes.

De interne validiteit staat voor de mate waarop de resultaten van een empirisch onderzoek kunnen worden geïnterpreteerd en in hoeverre we deze kunnen vertrouwen.

De externe validiteit staat voor de mate waarin de resultaten van een empirisch onderzoek toegepast kunnen worden op een bredere populatie of andere situaties. Voor onze enquête hoeft hier geen rekening mee worden gehouden. Met het onderzoek wordt immers enkel beoogd te kijken naar de situatie in Groningen.

Hoofdstuk 4. Resultaten per deelvraag

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de enquête gekoppeld aan de deelvragen. Aan het eind van iedere paragraaf staat een conclusie ter beantwoording van de deelvraag. In elke paragraaf staat een deelvraag centraal, vervolgens worden de bijpassende enquêtevragen (de complete enquête is terug te vinden in de bijlagen) benoemd samen met de bijbehorende resultaten. Deze resultaten worden weergegeven in staafdiagrammen voor een snel overzicht en tabellen voor de details van de resultaten. Daarnaast wordt per paragraaf een korte conclusie getrokken over de samenhangende resultaten. De laatste twee paragrafen betreffen desk researchvragen, welke niet door middel van een enquête zijn beantwoord.

In dit hoofdstuk worden nog geen verdere aanbevelingen gedaan of adviezen genoemd. Dit hoofdstuk zet puur de resultaten van de enquête op een gestructureerde manier op een rij.

Populatie en respons

De populatie voor het onderzoek bestond uit 367 ondernemers. De verdeling van de populatie per straat in aantal ondernemers ziet er als volgt uit;

Straat	Aantal ondernemers	Respons (absoluut)	Respons (procentueel)
W.A. Scholtenstraat	7	5	71
Boterdiep	23	10	43
Kreupelstraat	3	0	0
Nieuwe Ebbingestraat	91	51	56
Oude Ebbingestraat	58	30	52
Grote Markt	28	22	79
Gelkingestraat	32	13	41
Oosterstraat	61	28	46
Herestraat	41*	41*	100*
Gedempte Zuiderdiep	24	13	54
Totaal	367	213	58

Uiteindelijk hebben we 213 ingevulde enquêtes verkregen, dit is een respons van 58%. Dit is meer respons dan de door het onderzoeksteam verwachte 50%.

De oorzaken van deze 42 % non-respons (154 ondernemers) waren:

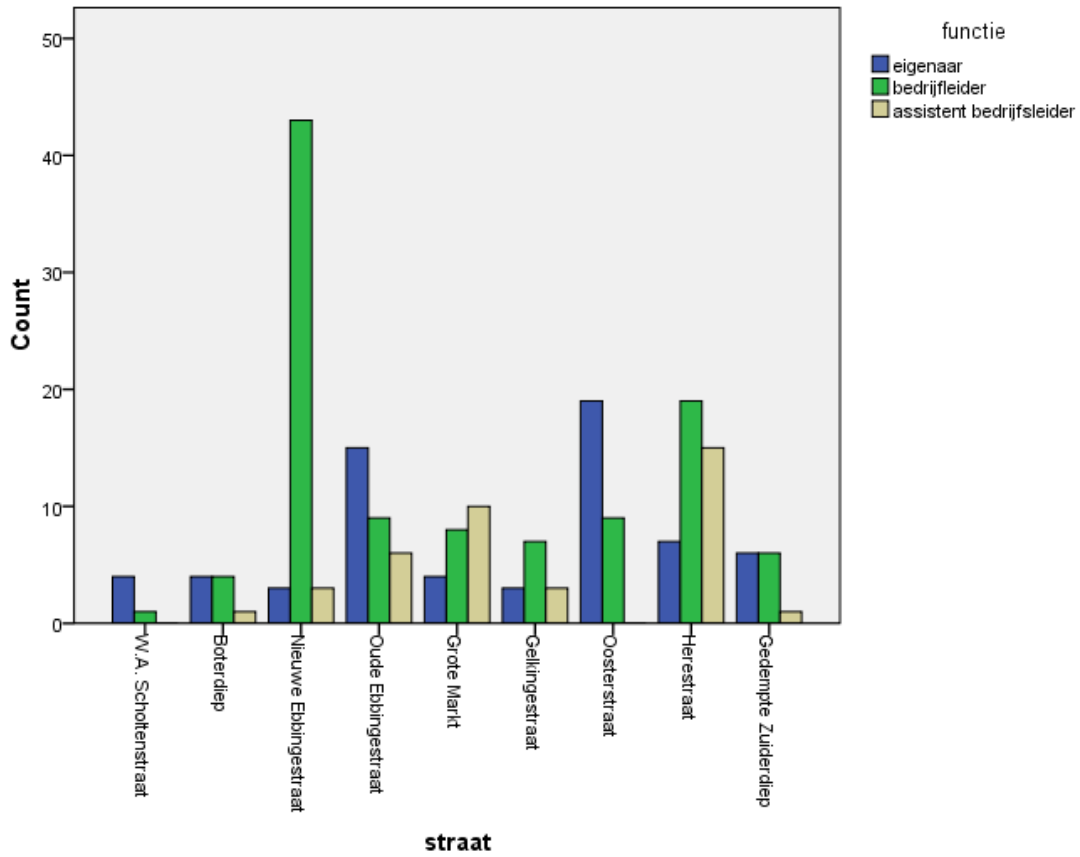
- Geen tijd / geen interesse (72 ondernemers)
- Juiste persoon / leidinggevende is niet aanwezig (26 ondernemers)
- Helemaal niet verdiept in het onderwerp / weet er niets van af (50 ondernemers)
- Heeft geen effect want onderneming verhuist binnenkort. (6 ondernemers)

*Voor de Herestraat is een aparte vermelding van toepassing. Voor deze straat was het genoeg om 41 ondernemers te ondervragen, op deze manier was kon toch een representatief beeld verkregen worden over de voorkeuren van de ondernemers in de Herestraat, zonder dat daarvoor alle 94 ondernemers voor ondervraagd hoefden te worden. In principe is dus echter 42% van de ondernemers in deze straat geënquêteerd, maar wel 100% van het beoogde doel.

4.1 Wat zijn de kenmerken van de ondernemers in de binnenstad van Groningen?

Het antwoord op deze deelvraag wordt gevonden aan de hand van de onderstaande enquêtevragen. De resultaten per vraag zijn weergegeven in de grafieken en tabellen.

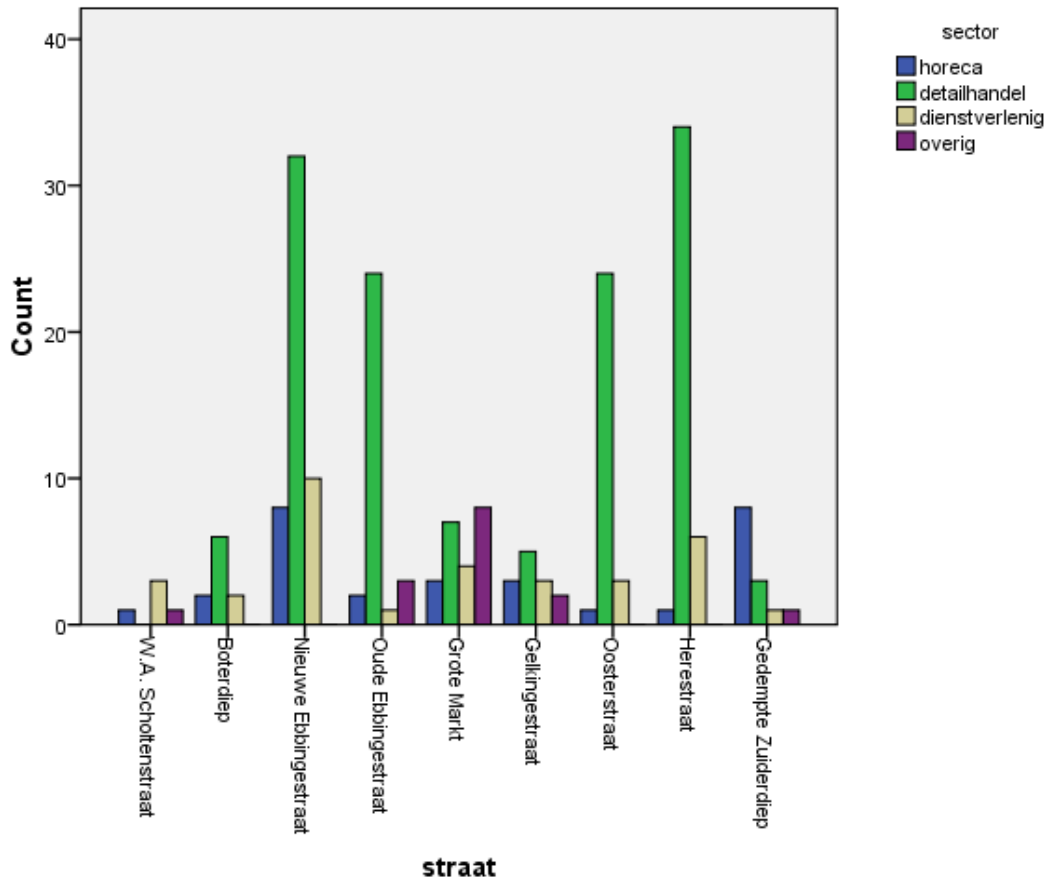
1. Algemene informatie onderneming
 - a) Wat is uw functie binnen deze onderneming?
 - b) Binnen welke sector valt deze onderneming?
 - c) Welke eigenaarsvorm heeft deze onderneming?
 - d) Hoeveel werknemers heeft deze onderneming op deze locatie?
 - e) Hoelang zit deze onderneming op deze locatie?
 - f) Waar komt de klandizie voornamelijk vandaan?
 - g) Huurt u deze winkelruimte of is het in uw eigendom?



Figuur 7: Functie ondervraagde per straat

		functie		Validiteit	Cumulatief
		Frequentie	Percentage	Percentage	Percentage
Validiteit	eigenaar	65	30,5	31,0	31,0
	bedrijfsleider	106	49,8	50,5	81,4
	assistent bedrijfsleider	39	18,3	18,6	100,0
	Totaal	210	98,6	100,0	
Missing	System	3	1,4		
Totaal		213	100,0		

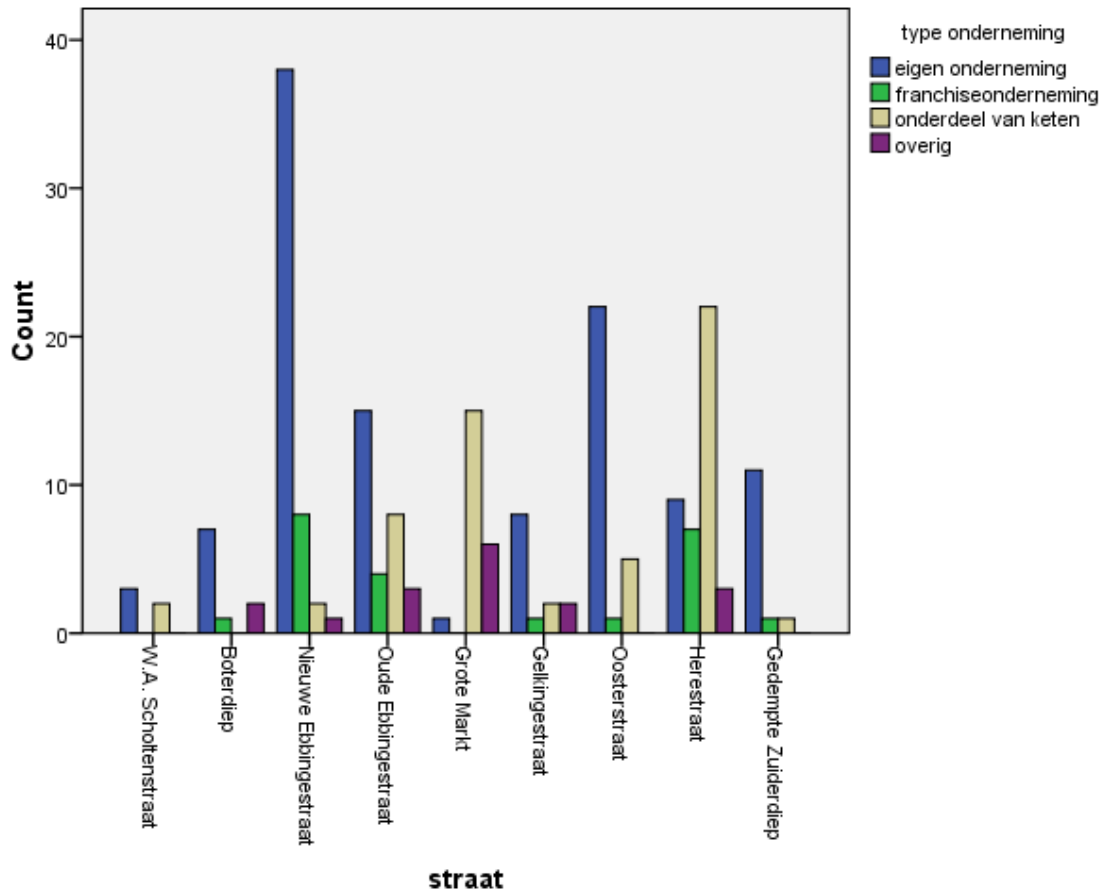
Figuur 8: Functie ondervraagde in aantallen



Figuur 9: Verdeling sectoren per straat

		sector		Validiteit	Cumulatief
		Frequentie	Percentage	Percentage	Percentage
Validiteit	horeca	29	13,6	13,7	13,7
	detailhandel	135	63,4	63,7	77,4
	dienstverlening	33	15,5	15,6	92,9
	overig	15	7,0	7,1	100,0
	Totaal	212	99,5	100,0	
Missing	System	1	,5		
Totaal		213	100,0		

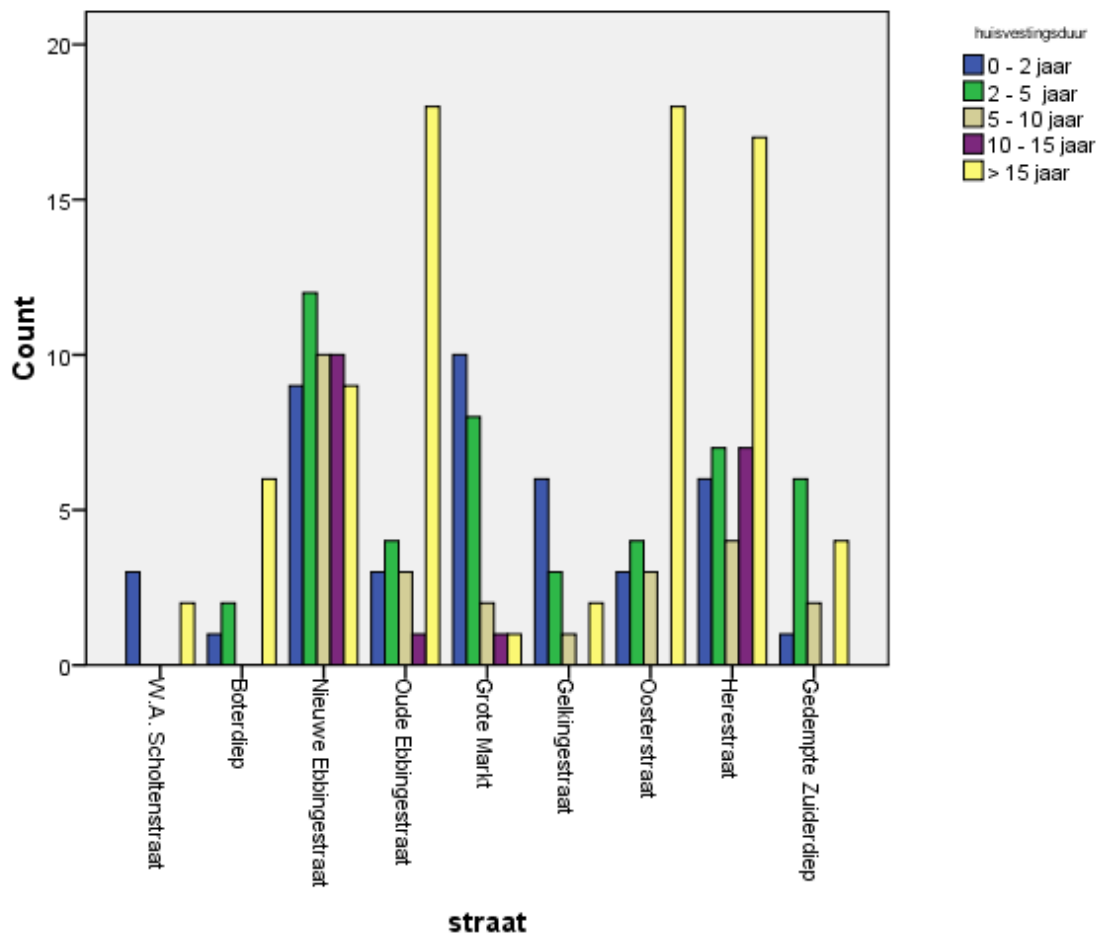
Figuur 10: Verdeling sectoren in aantallen



Figuur 11: Type onderneming per straat

		type onderneming		Validiteit	Cumulatief
		Frequentie	Percentage	Percentage	Percentage
Validiteit	eigen onderneming	114	53,5	54,0	54,0
	franchiseonderneming	23	10,8	10,9	64,9
	onderdeel van keten	57	26,8	27,0	91,9
	overig	17	8,0	8,1	100,0
Totaal		211	99,1	100,0	
Missing	Systeem	2	,9		
Totaal		213	100,0		

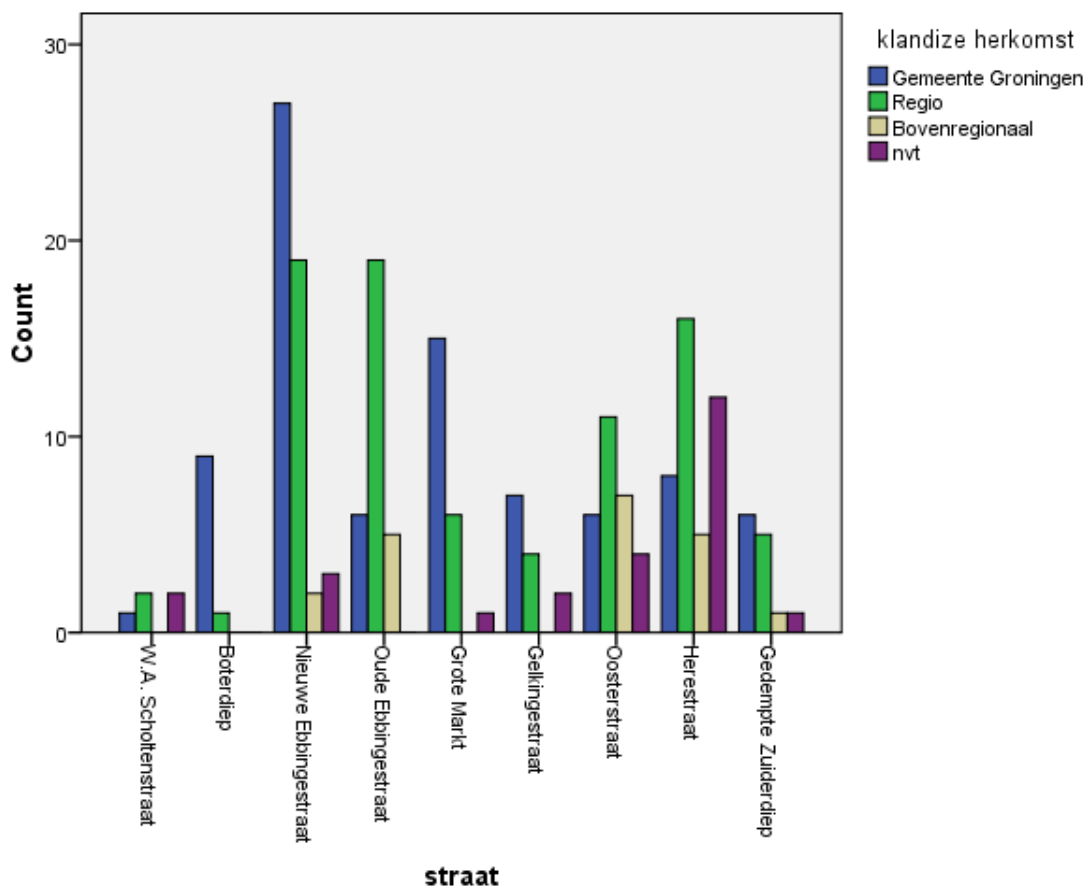
Figuur 12: Type onderneming in aantallen



Figuur 13: Huisvestingsduur per straat

		huisvestingsduur		Validiteit	Cumulatief
		Frequentie	Percentage	Percentage	Percentage
Validiteit	0 - 2 jaar	42	19,7	20,1	20,1
	2 - 5 jaar	46	21,6	22,0	42,1
	5 - 10 jaar	25	11,7	12,0	54,1
	10 - 15 jaar	19	8,9	9,1	63,2
	> 15 jaar	77	36,2	36,8	100,0
Totaal		209	98,1	100,0	
Missing	Systeem	4	1,9		
Totaal		213	100,0		

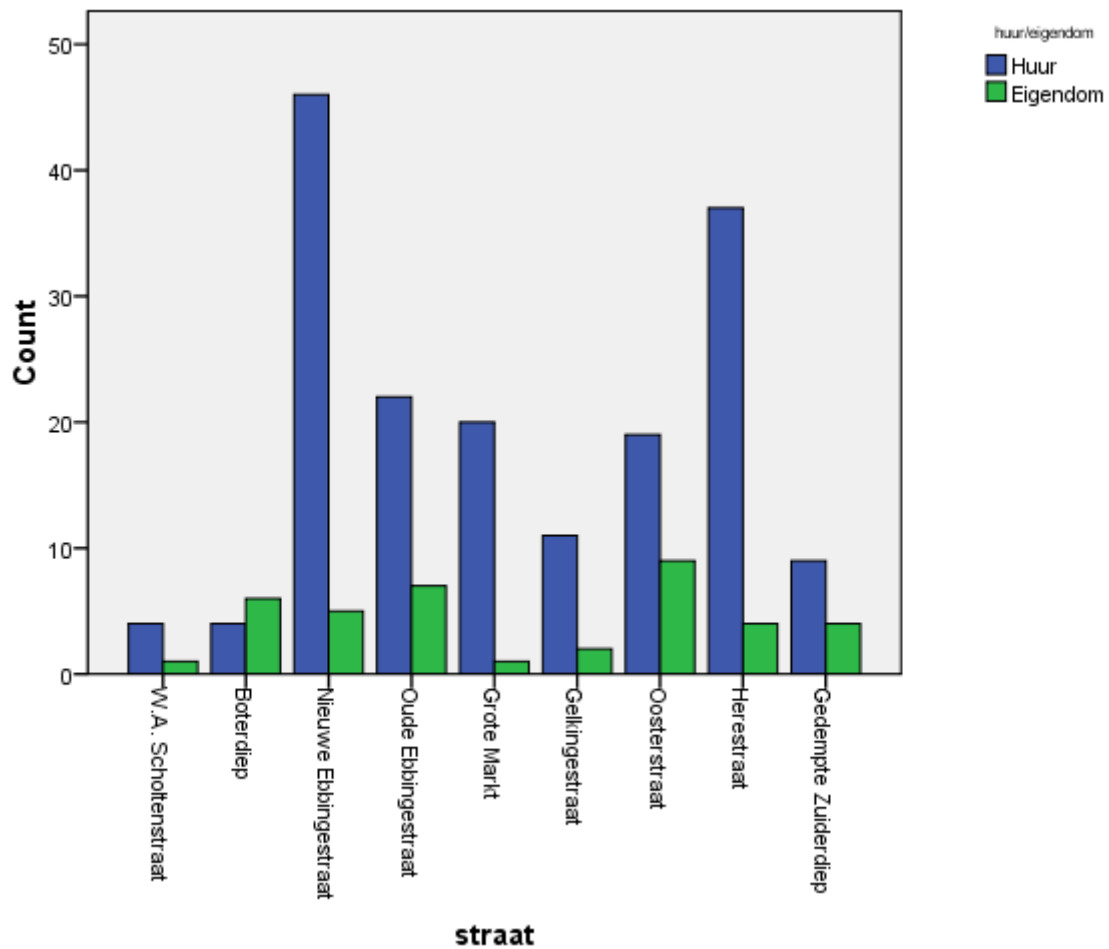
Figuur 14: Huisvestingsduur in aantallen



Figuur 15: Herkomst Klandizie per straat

		klandizie herkomst			
		Frequentie	Percentage	Validiteit Percentage	Cumulatief Percentage
Validiteit	Gemeente Groningen	85	39,9	39,9	39,9
	Regio	83	39,0	39,0	78,9
	Bovenregionaal	20	9,4	9,4	88,3
	nvt	25	11,7	11,7	100,0
	Totaal	213	100,0	100,0	

Figuur 16: Herkomst klandizie in getallen



Figuur 17: Huur of eigendom per straat

		huur/eigendom		Validiteit	Cumulatief
		Frequentie	Percentage	Percentage	Percentage
Validiteit	Huur	172	80,8	81,5	81,5
	Eigendom	39	18,3	18,5	100,0
	Totaal	211	99,1	100,0	
Missing	Systeem	2	,9		
Totaal		213	100,0		

Figuur 18: Huur of eigendom in getallen

Samenvatting resultaten

De belangrijkste gegevens die zijn te concluderen uit de cijfers zijn de volgende:

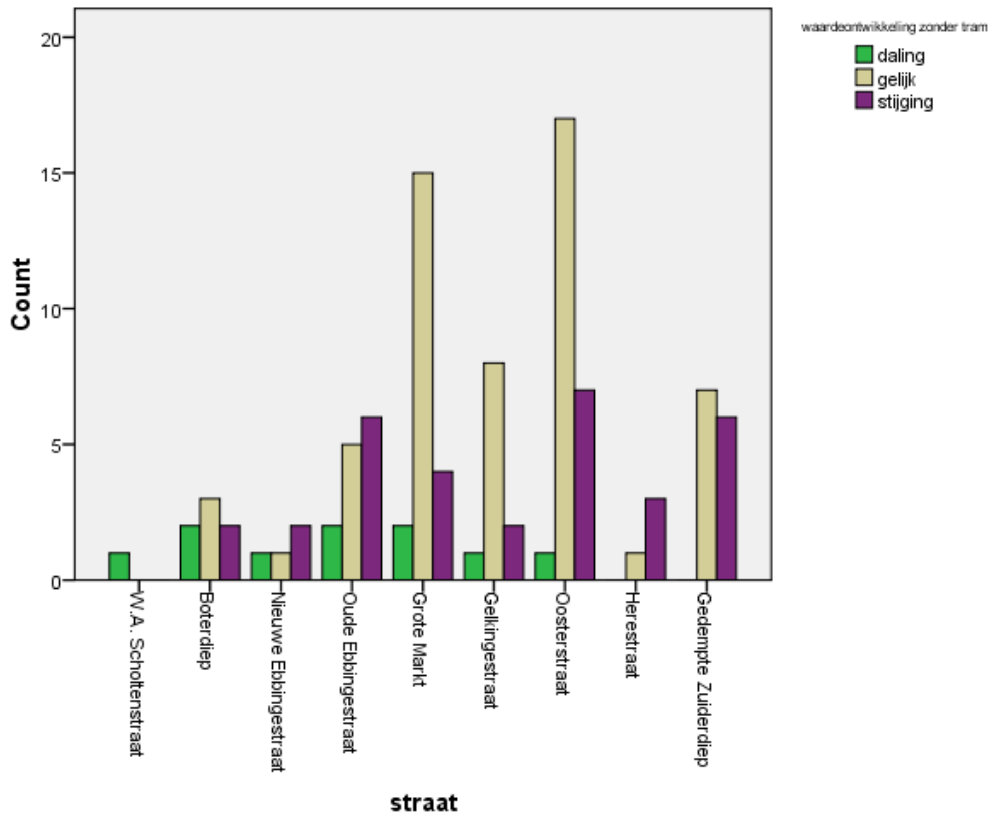
- Het merendeel van de geënquêteerde ondernemingen bevindt zich in de detailhandel sector, ruim 63%. Vooral in de Oude Ebbingestraat, Oosterstraat en Herestraat is het aandeel groot.
- Totaal zijn van er van de ondervraagden ondernemingen ruim 53% in eigendom. Dit is relatief vaak het in geval in de Nieuwe Ebbingestraat en Oosterstraat, juist weinig het geval in de Herestraat.
- Slechts 18% van de 213 geënquêteerde ondernemers heeft het pand waarin de onderneming gevestigd is in eigendom. In de Oosterstraat zijn relatief veel ondernemers met een pand in eigendom.
- De meerderheid van geënquêteerde ondernemers is korter dan vijftien jaar gehuisvest in de binnenstad van Groningen, ruim 63%. Met name aan het Gedempte Zuiderdiep en in de Gelkingestraat zitten relatief veel ondernemers er minder dan 10 jaar.
- Ruim 36% van de ondervraagden is langer dan vijftien jaar gevestigd op hun huidige locatie.
- De klandizie van de ondervraagde ondernemingen is voornamelijk herkomstig uit de Gemeente Groningen en de Regio Groningen – Assen. Voornamelijk in de Oosterstraat en Herestraat komen veel klanten ook van verder.

Met andere woorden in het kort: veel ondernemers zijn actief in de detailhandel, verreweg de meeste van hen huren de winkelruimte en de klandizie komt voornamelijk uit de Gemeente Groningen en de directe regio.

4.2 Wat zijn de toekomstverwachtingen van ondernemers ten aanzien van hun eigen bedrijfsvoering met de komst van de tram?

Het antwoord op deze deelvraag wordt gevonden aan de hand van de onderstaande enquêtevragen. Bij vraag 1h is alleen gevraagd naar waardeverandering indien de ruimte in eigendom was, het werd niet gevraagd als de ruimte gehuurd werd.

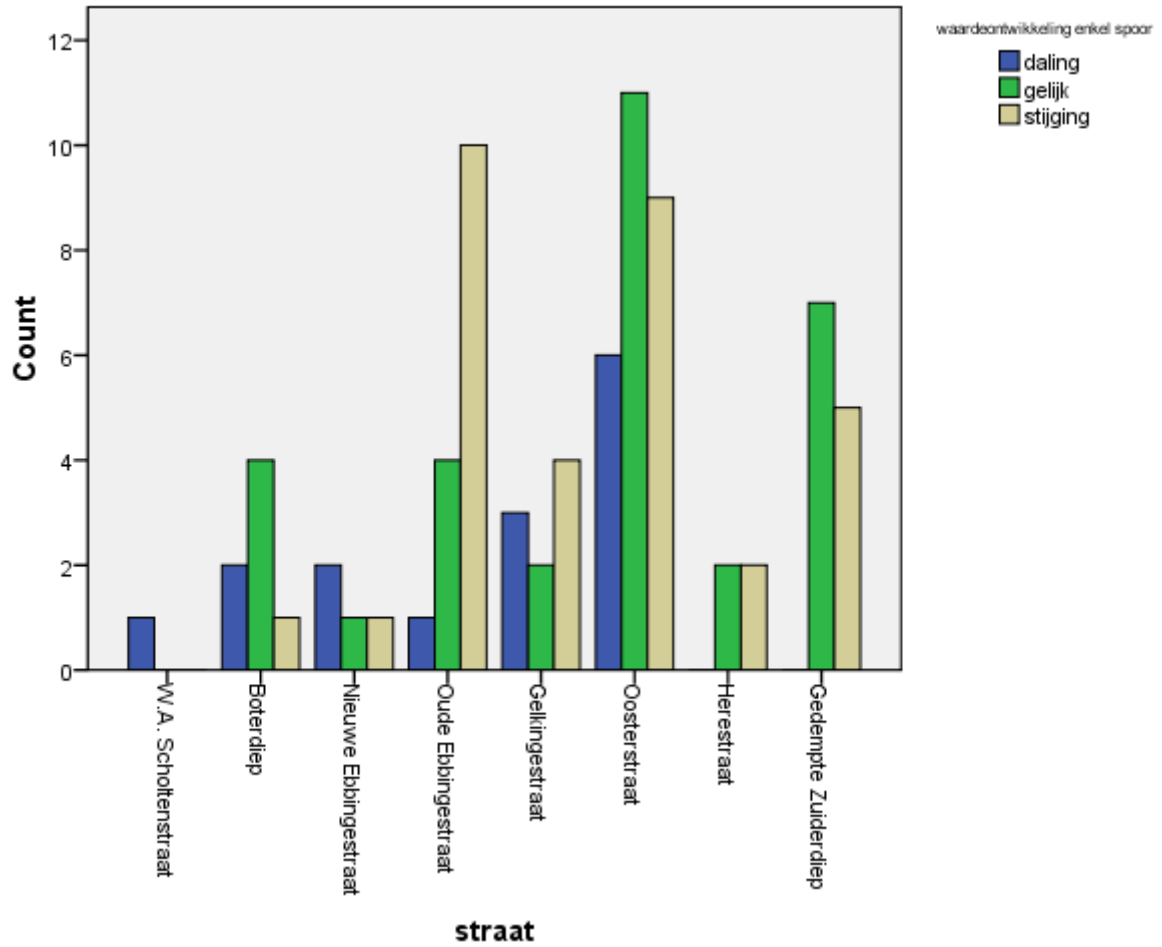
1. Algemene informatie onderneming
 - h) Waardeverandering pand en grond
2. Overige verwachtingen
 - a) Ontwikkeling van de omzet
 - b) Ontwikkeling van de omzet (bekeken per branche)



Figuur 19: Waardeontwikkeling zonder tram per straat

		waardeontwikkeling zonder tram			
		Frequentie	Percentage	Validiteit Percentage	Cumulatief Percentage
Validiteit	daling	10	4,7	10,1	10,1
	gelijk	57	26,8	57,6	67,7
	stijging	32	15,0	32,3	100,0
	Totaal	99	46,5	100,0	
Missing	Systeem	114	53,5		
Totaal		213	100,0		

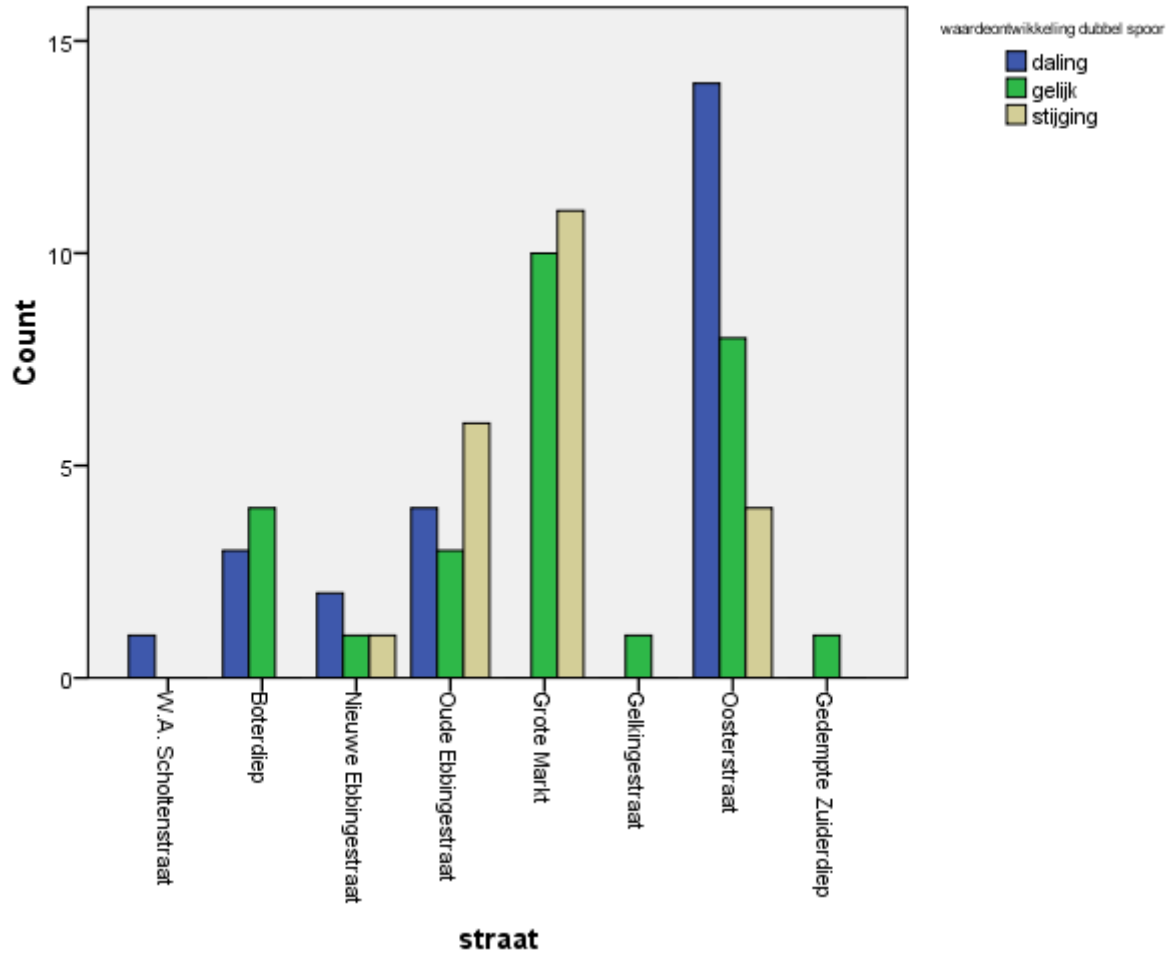
Figuur 20: Waardeontwikkeling zonder tram in getallen



Figuur 21: Waardeontwikkeling enkelspoor per straat

		Frequentie	Percentage	Validiteit Percentage	Cumulatief Percentage
Validiteit	daling	15	7,0	19,2	19,2
	gelijk	31	14,6	39,7	59,0
	stijging	32	15,0	41,0	100,0
	Totaal	78	36,6	100,0	
Missing	Systeem	135	63,4		
Totaal		213	100,0		

Figuur 22: Waardeontwikkeling enkelspoor in getallen

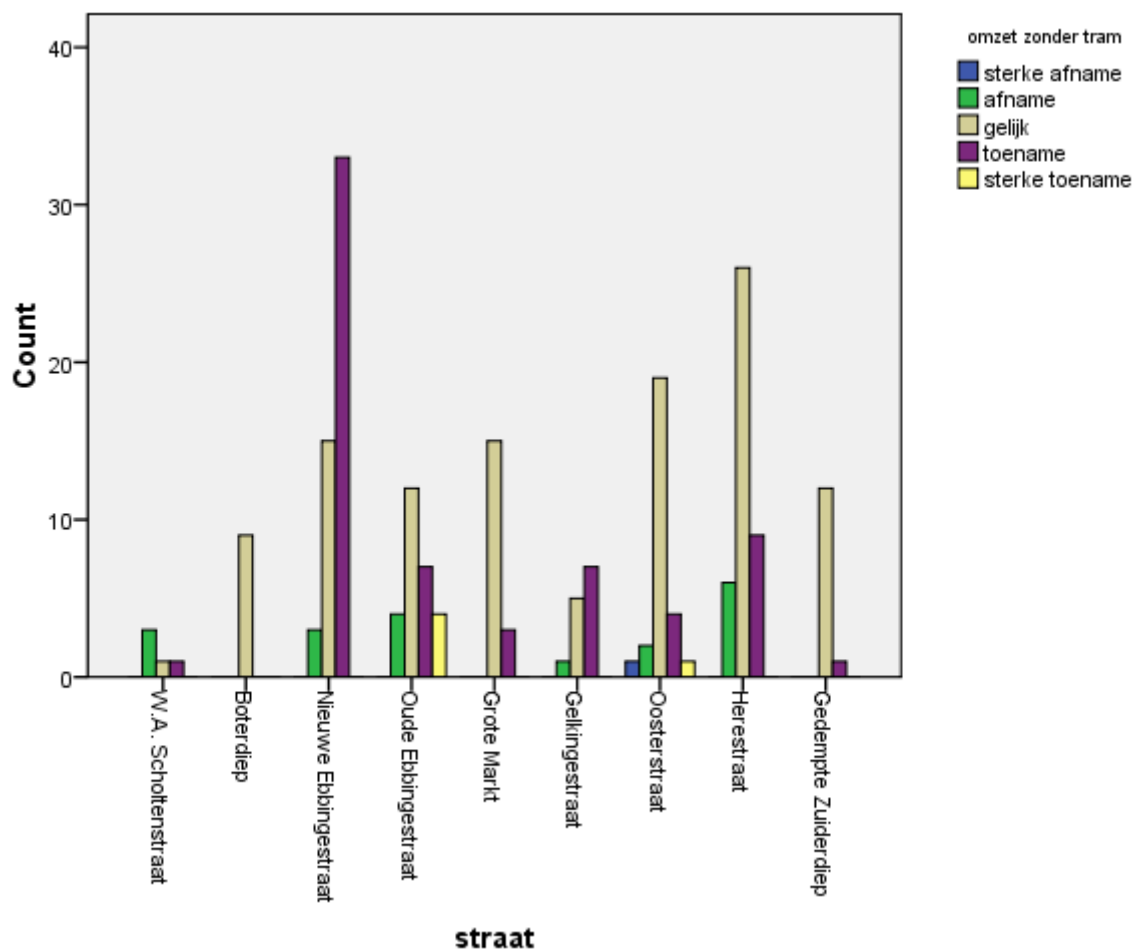


Figuur 23: Waardeontwikkeling dubbelspoor per straat

waardeontwikkeling dubbel spoor

		Frequentie	Percentage	Validiteit Percentage	Cumulatief Percentage
Validiteit	daling	24	11,3	32,4	32,4
	gelijk	28	13,1	37,8	70,3
	stijging	22	10,3	29,7	100,0
	Totaal	74	34,7	100,0	
Missing	Systeem	139	65,3		
Totaal		213	100,0		

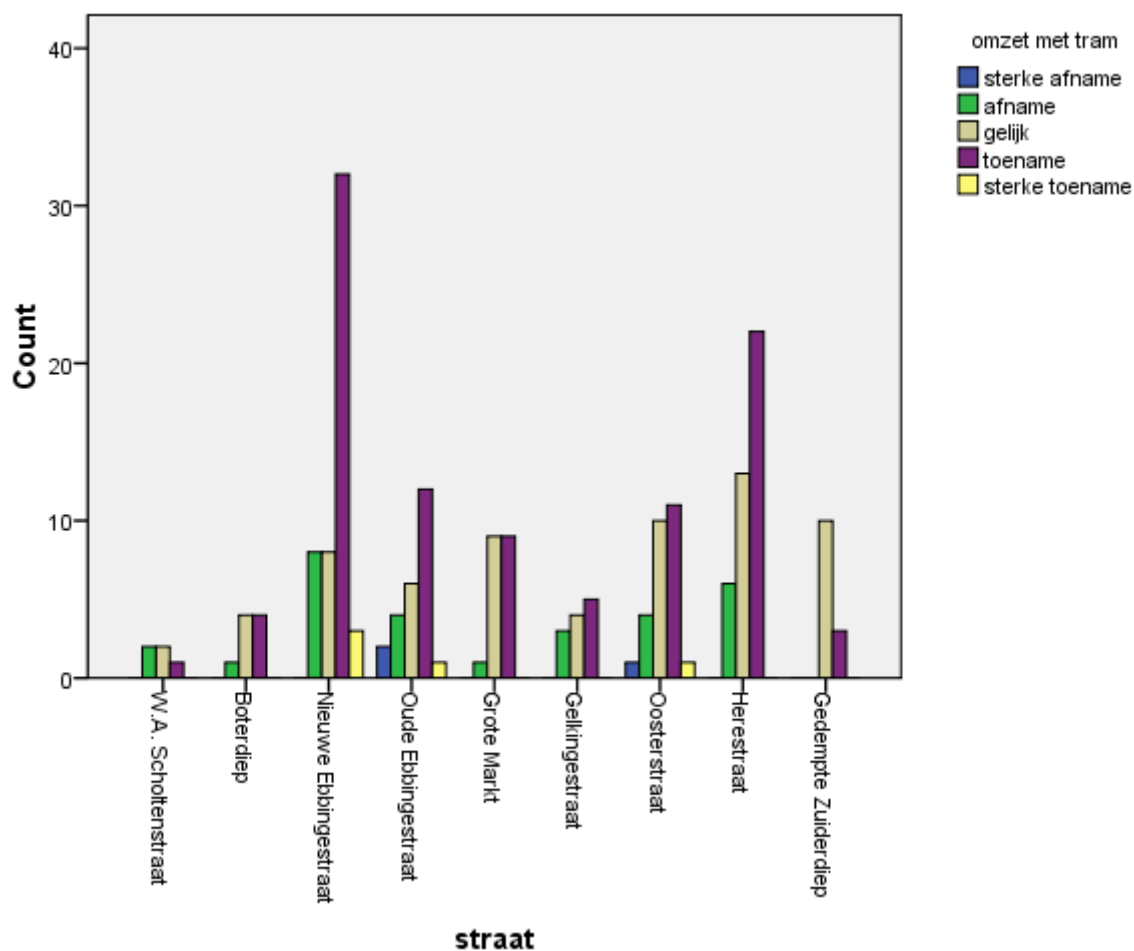
Figuur 24: Waardeontwikkeling dubbelspoor in getallen



Figuur 25: Verwachtingen omzet zonder tram per straat

		omzet zonder tram		Validiteit	Cumulatief
		Frequentie	Percentage	Percentage	Percentage
Validiteit	sterke afname	1	,5	,5	,5
	afname	19	8,9	9,3	9,8
	gelijk	114	53,5	55,9	65,7
	toename	65	30,5	31,9	97,5
	sterke toename	5	2,3	2,5	100,0
	Totaal	204	95,8	100,0	
Missing	Systeem	9	4,2		
	Totaal	213	100,0		

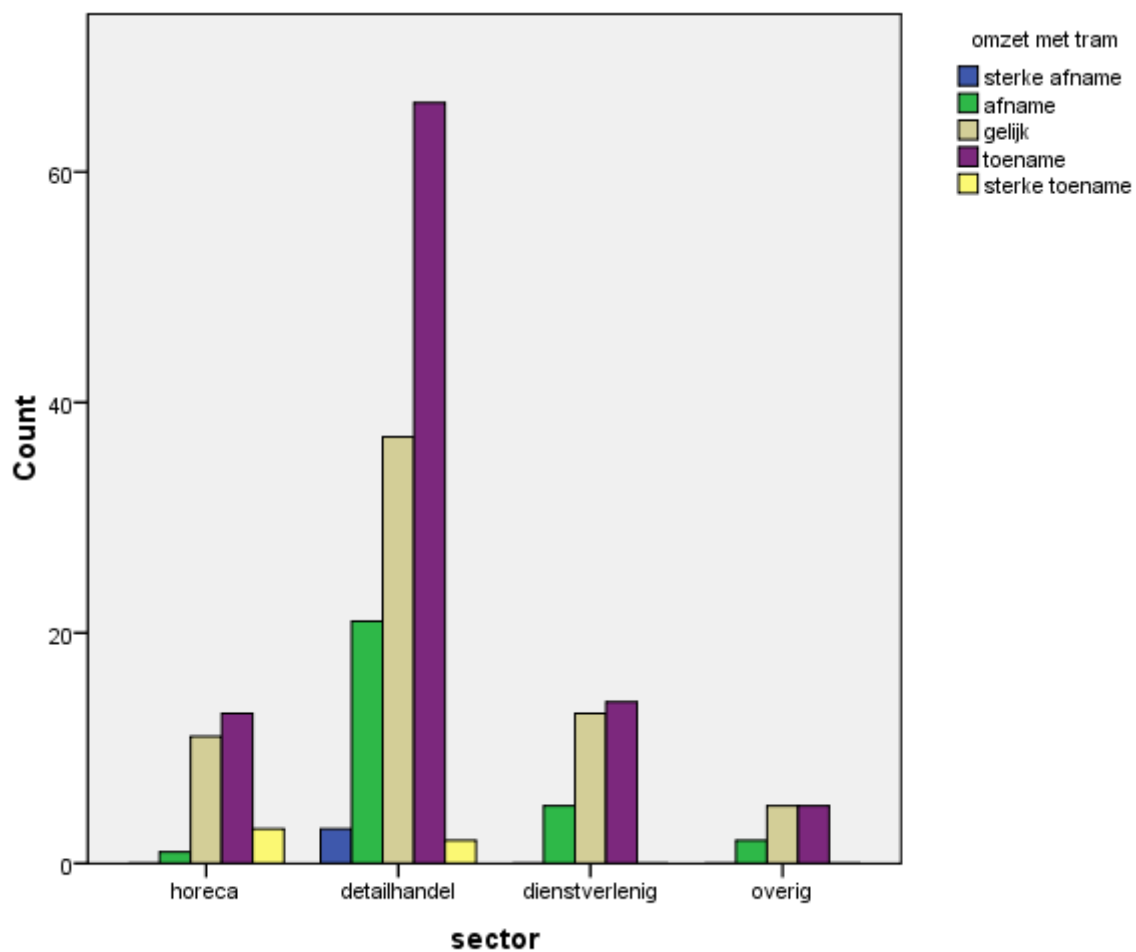
Figuur 26: Verwachtingen omzet zonder tram in getallen



Figuur 27: Verwachtingen omzet met tram per straat

		omzet met tram		Validiteit	Cumulatief
		Frequentie	Percentage	Percentage	Percentage
Validiteit	sterke afname	3	1,4	1,5	1,5
	afname	29	13,6	14,4	15,8
	gelijk	66	31,0	32,7	48,5
	toename	99	46,5	49,0	97,5
	sterke toename	5	2,3	2,5	100,0
	Totaal	202	94,8	100,0	
Missing	Systeem	11	5,2		
Totaal		213	100,0		

Figuur 28: Verwachtingen omzet met tram in getallen



Figuur 28a: Verwachtingen omzet met tram (per branche)

		sector / omzet met tram					
		omzet met tram					
		sterke afname	afname	gelijk	toename	sterke toename	Totaal
sector	horeca	0	1	11	13	3	28
	detailhandel	3	21	37	66	2	129
	dienstverlening	0	5	13	14	0	32
	overig	0	2	5	5	0	12
	Total	3	29	66	98	5	201

Figuur 28b: Verwachtingen omzet met tram (per branche)

Samenvatting resultaten

De belangrijkste resultaten van deze vragen:

- Van de ondernemers verwacht ruim 57% dat de waarde van het pand waarin zij gevestigd zijn, de komende jaren niet zal veranderen, zonder de komst van de tram. Een derde verwacht een stijging, slechts 10% verwacht een waardedaling.
- Bij de komst van een enkel spoor door de straat verwacht 40% van ondervraagde ondernemers een waardestijging en 40% van de ondernemers verwacht dat de komst van de tram geen effect zal hebben op de waardeontwikkeling van het pand waarin hun onderneming zich huisvest. De overige 20% verwacht een waardedaling.
- Bij de komst van een dubbel spoor door de straat zijn de verwachtingen bijzonder gelijk verdeeld, ongeveer 33% verwacht geen verandering, 33% een daling en 33% een stijging.
- De omzetverwachtingen van de ondervraagde ondernemers, los van de komst van de tram zijn de volgende; ongeveer 10% verwacht een omzetsdaling, ruim 55% een gelijke omzet en bijna 35% verwacht een omzetstijging.
- Met de komst van de tram verandert de verwachting, dan denkt 15% dat de omzet zal dalen, verwacht ongeveer 33% een gelijke omzet en circa 52% verwacht een omzetstijging.
- Binnen alle branches verwacht de grootste groep een positief effect op de omzet met de komst van de tram. Met name in de horeca is met positief gestemd.

In het kort kan gezegd worden dat de ondernemers het meest positief gestemd is over de waarde van hun pand indien er geen tram door de straat komt en het minst positief bij een dubbele spoor door de straat. Wat betreft de omzetverwachtingen is 35% positief gestemd als de tram niet door de eigen straat komt, dit aandeel stijgt naar 52% als de tram er wel komt.

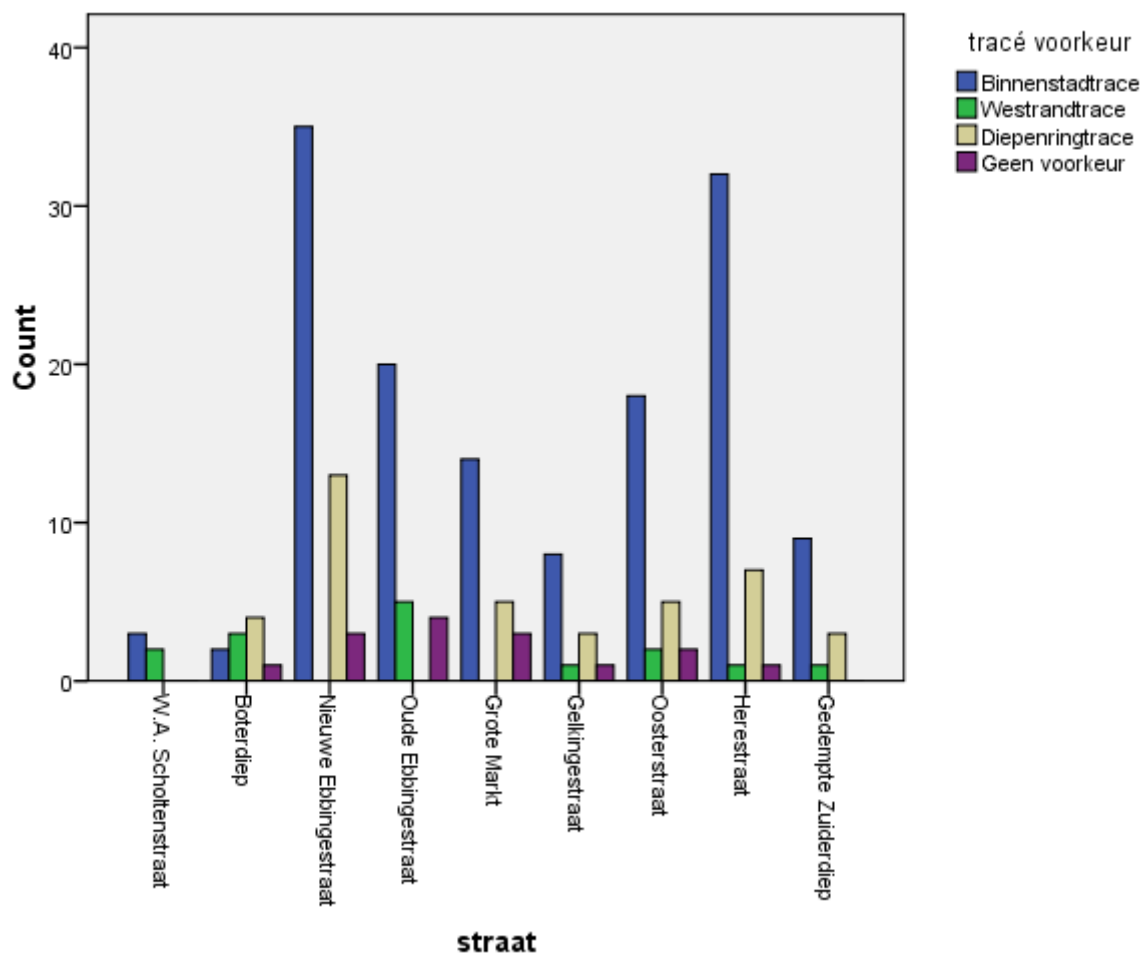
4.3 Er zijn verschillende routes waarlangs de tramlijn HS - Zernike aangelegd kan worden. Naar welke variant van het Binnenstadtracé de voorkeur van de ondernemers uit?

Het antwoord op deze deelvraag wordt gevonden aan de hand van de volgende enquêtevragen:

4. Verwachtingen verschillende tracés

- a) Welk tracé heeft uw voorkeur?
 - Binnenstadtracé
 - Weststrandtracé
 - Diepenringtracé
 - Geen voorkeur
- b) Welk van de verschillende varianten heeft uw voorkeur (zuiden van de Grote Markt)?
- c) Welk van de verschillende varianten heeft uw voorkeur (ten noorden van Grote Markt)?

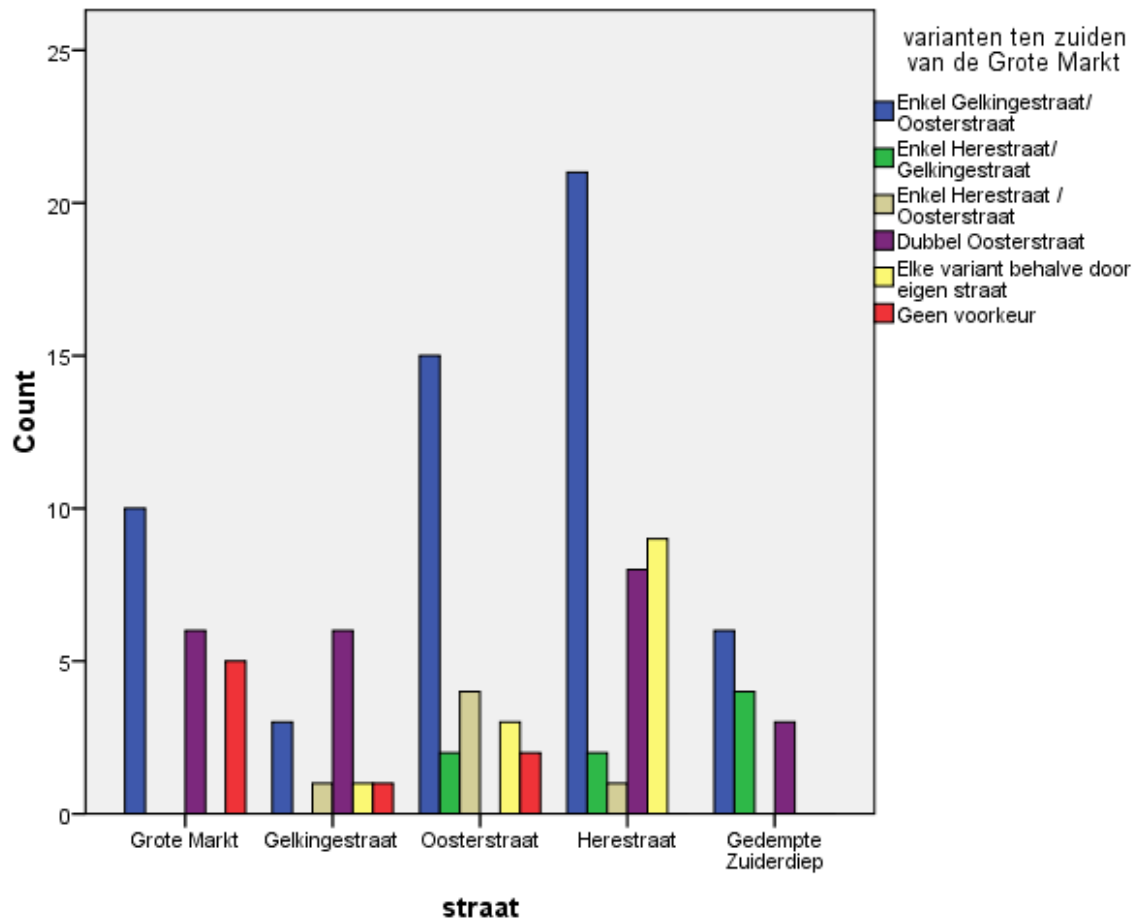
Volgende twee grafieken geven de voorkeuren van de ondernemers per straat aan. Alleen ondernemers ten zuiden van de Grote Markt zijn gevraagd bij vraag 4c en enkel ondernemers ten noorden van de Grote Markt bij vraag 4d. Vraag 4a is ook gesteld om het geheel een completer beeld te geven.



Figuur 28a: Voorkeur tracé, per straat

	Frequentie	Percentage	Cumulatief Percentage
Binnenstadtracé	141	66,2	66,8
Westrandtracé	15	7,0	73,9
Diepenringtracé	40	18,8	92,9
Geen voorkeur	17	7,0	100,0
Total	213	100,0	

Figuur 28b: Voorkeur tracé, per straat

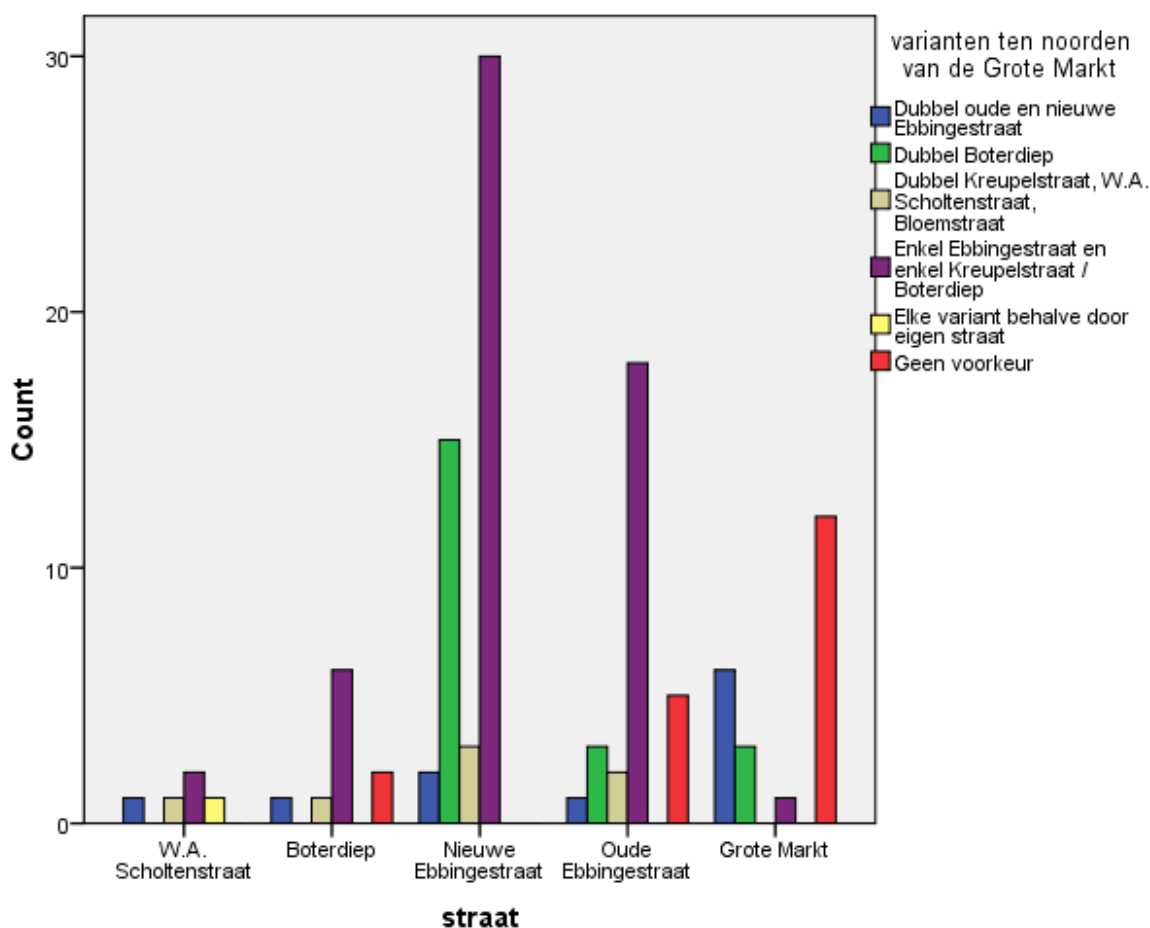


Figuur 29: Varianten ten zuiden Groten Markt (per straat)

varianten ten zuiden van de Grote Markt

		Frequentie	Percentage	Validiteit Percentage	Cumulatief Percentage
Validiteit	Enkel Gelkingestraat/ Oosterstraat	73	34,3	51,8	51,8
	Enkel Herestraat/ Gelkingestraat	8	3,8	5,7	57,4
	Enkel Herestraat / Oosterstraat	6	2,8	4,3	61,7
	Dubbel Oosterstraat	25	11,7	17,7	79,4
	Elke variant behalve door eigen straat	13	6,1	9,2	88,7
	Geen voorkeur	16	7,5	11,3	100,0
	Totaal	141	66,2	100,0	
Missing	Systeem	72	33,8		
Totaal		213	100,0		

Figuur 30: Varianten ten zuiden Groten Markt (in aantallen)



Figuur 31: Varianten ten noorden Groten Markt (per straat)

		Frequentie	Percentage	Validiteit Percentage	Cumulatief Percentage
Validiteit	Dubbel oude en nieuwe Ebbingestraat	13	6,1	10,5	10,5
	Dubbel Boterdiep	21	9,9	16,9	27,4
	Dubbel Kreupelstraat, W.A. Scholtenstraat, Bloemstraat	7	3,3	5,6	33,1
	Enkel Ebbingestraat en enkel Kreupelstraat / Boterdiep	58	27,2	46,8	79,8
	Elke variant behalve door eigen straat	1	,5	,8	80,6
	Geen voorkeur	24	11,3	19,4	100,0
	Totaal	124	58,2	100,0	
Missing	Systeem	89	41,8		
Totaal		213	100,0		

Figuur 32: Varianten ten noorden Groten Markt (in aantallen)

Samenvatting resultaten

De volgende resultaten komen naar voren:

- Omtrent het verloop van het binnenstadtracé ten zuiden van de Grote Markt is een voorkeur te zien. De voorkeur van ongeveer 52% van de ondervraagde ondernemers gaat uit naar de variant enkel Gelkingestraat / enkel Oosterstraat. Daarna heeft de variant dubbel Oosterstraat de voorkeur met bijna 18%. Ruim 9% lijkt het niet veel uit te maken, zolang de tram maar niet door de eigen straat komt.
- Op een enkeling na, willen de ondernemers in de Herestraat de tram niet door de eigen straat, hier geeft een relatief groot gedeelte ook aan dat elke variant prima is, zolang de tram niet door de eigen straat komt.
- De voorkeur betreffende de variant ten noorden van de Grote Markt ligt bij enkel Ebbingestraat en enkel Kreupelstraat / Boterdiep, ruim 46% van de ondernemers die ten noorden van de Grote Markt gevestigd zijn, vinden dit de beste optie. 20% van deze ondernemers heeft geen voorkeur en 17% vindt dubbel Boterdiep de beste optie.
- Relatief veel ondernemers aan de Grote Markt hebben geen voorkeur over hoe de tram moet gaan rijden.
- Verreweg het grootste gedeelte van de ondernemers in de Oude en Nieuwe Ebbingestraat ziet graag een enkel spoor door de eigen straat.
- Ongeveer 60% van de ondernemers aan het Boterdiep ziet graag een tram door de eigen straat.

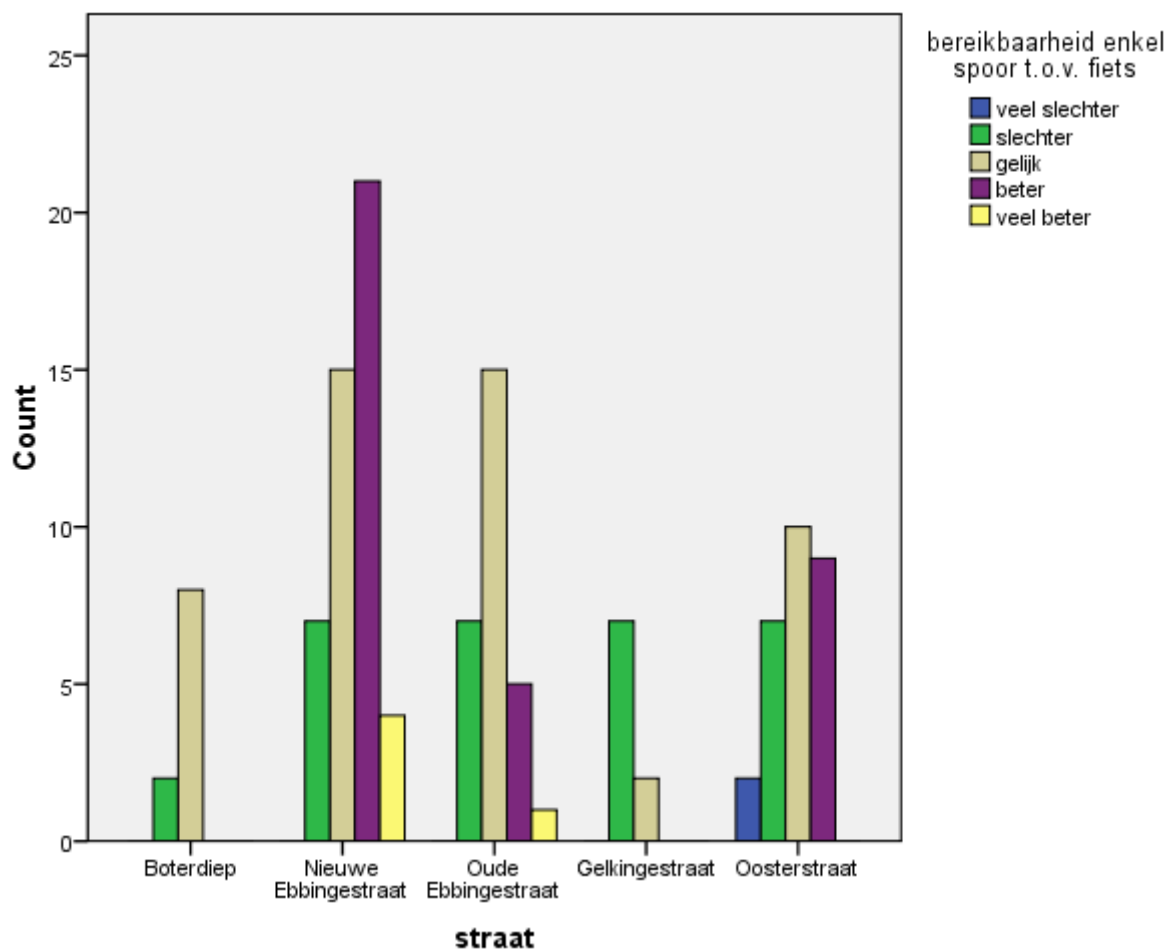
In het kort kan men concluderen dat ten zuiden van de Grote Markt de optie enkel Gelkingestraat / enkel Oosterstraat de favoriet is. Ten noorden van de Grote Markt is enkel Ebbingestraat en enkel Kreupelstraat / Boterdiep favoriet. Een tram door de Herestraat ziet slecht een enkeling zitten. Zowel ondernemers in de Oude / Nieuwe Ebbingestraat als ondernemers aan het Boterdiep zien graag een tram door de eigen straat.

4.4 Wat vinden de ondernemers in de binnenstad van Groningen van de huidige bereikbaarheid en wat verwachten ze van de toekomstige bereikbaarheid door de komst van de tram?

Het antwoord op deze deelvraag wordt gevonden aan de hand van de volgende enquêtevragen:

3. Huidige bereikbaarheid en verwachtingen bereikbaarheid
 - d) In welke mate is het van belang voor uw bedrijfsvoering dat de stad Groningen bereikbaar is met openbaar vervoer?
 - e) Invloed komst enkele tram op ontwikkeling bereikbaarheid per fiets, voetgangers, distributie / bevoorrading, inrichting van de openbare ruimte wat betreft het uiterlijk van de straat en wat betreft de verkeersveiligheid in de straat
 - f) Invloed komst dubbele tram op ontwikkeling bereikbaarheid per fiets, voetgangers, distributie / bevoorrading, inrichting van de openbare ruimte wat betreft het uiterlijk van de straat en wat betreft de verkeersveiligheid in de straat

Vragen over bereikbaarheid zijn alleen gevraagd in de straten en situaties waar dit van toepassing is. Zo is bijvoorbeeld niet gevraagd aan ondernemers in de Oosterstraat hoe de bereikbaarheid voor fietsers verandert met de komst een dubbel spoor aangezien er dan geen fietsverkeer meer doorheen mag.

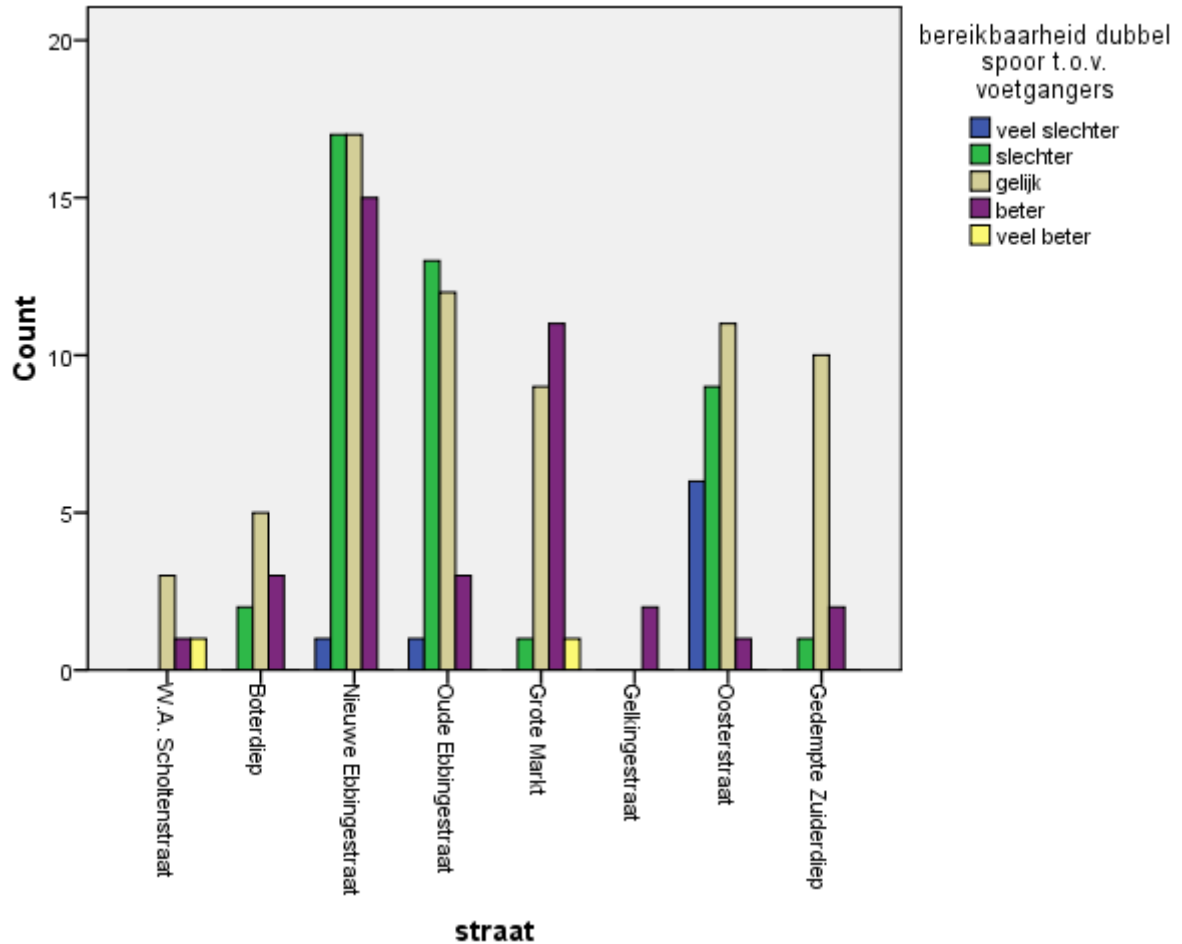


Figuur 33: Bereikbaarheid straten met enkelspoor per fiets

bereikbaarheid enkel spoor t.o.v. fiets

		Frequentie	Percentage	Validiteit Percentage	Cumulatief Percentage
Validiteit	veel slechter	2	0,9	1,6	1,6
	slechter	30	14,1	24,6	26,2
	gelijk	50	23,5	41,0	67,2
	beter	35	16,4	28,7	95,9
	veel beter	5	2,3	4,1	100,0
	Totaal	122	57,3	100,0	
Missing	Systeem	91	42,7		
	Totaal	213	100,0		

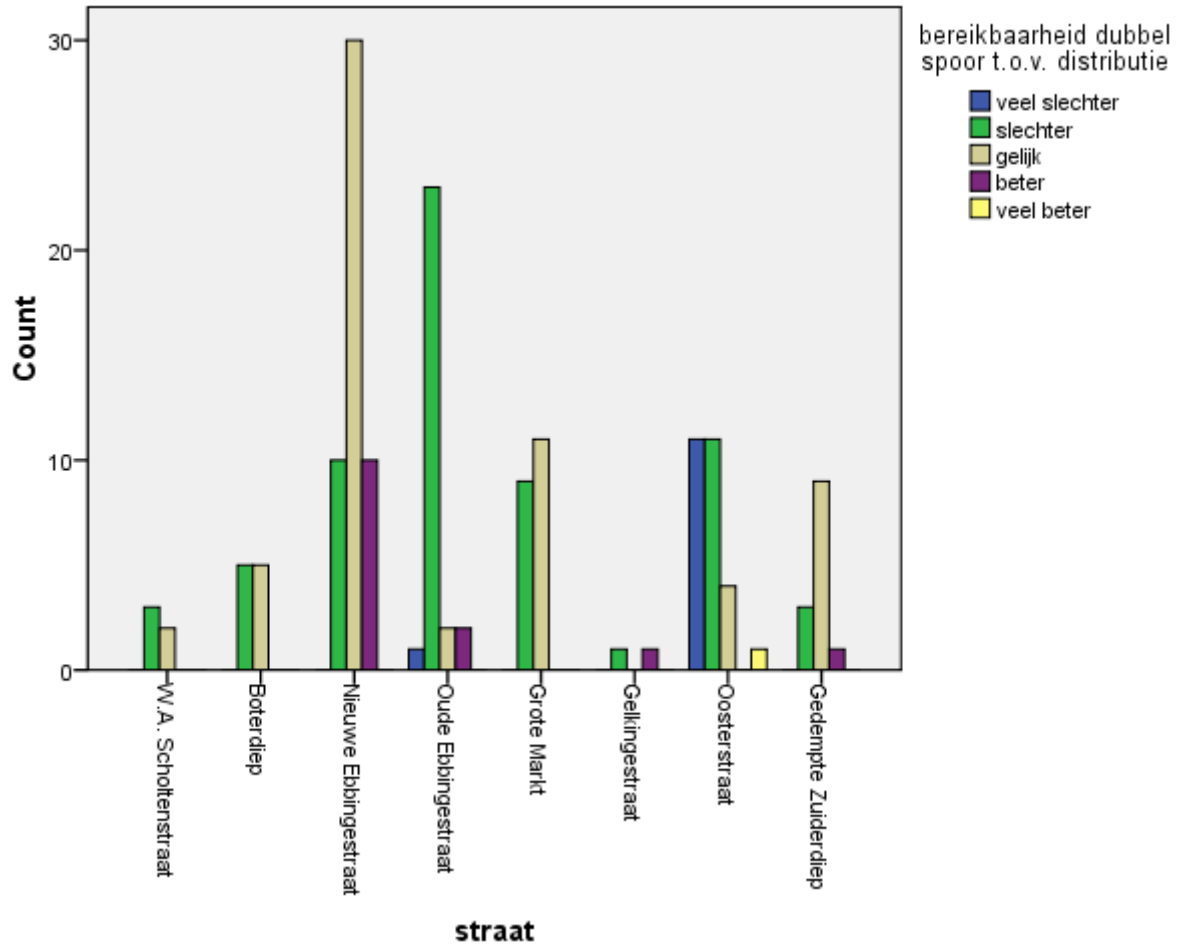
Figuur 34: Bereikbaarheid straten met enkelspoor per fiets in aantallen



Figuur 35: Bereikbaarheid voetgangers in straten met dubbelspoor

		bereikbaarheid dubbel spoor t.o.v. voetgangers			
		Frequentie	Percentage	Validiteit Percentage	Cumulatief Percentage
Validiteit	veel slechter	8	3,8	5,1	5,1
	slechter	43	20,2	27,2	32,3
	gelijk	67	31,5	42,4	74,7
	beter	38	17,8	24,1	98,7
	veel beter	2,9		1,3	100,0
Totaal		158	74,2	100,0	
Missing	Systeem	55	25,8		
Totaal		213	100,0		

Figuur 36: Bereikbaarheid voetgangers in straten met dubbelspoor in getallen

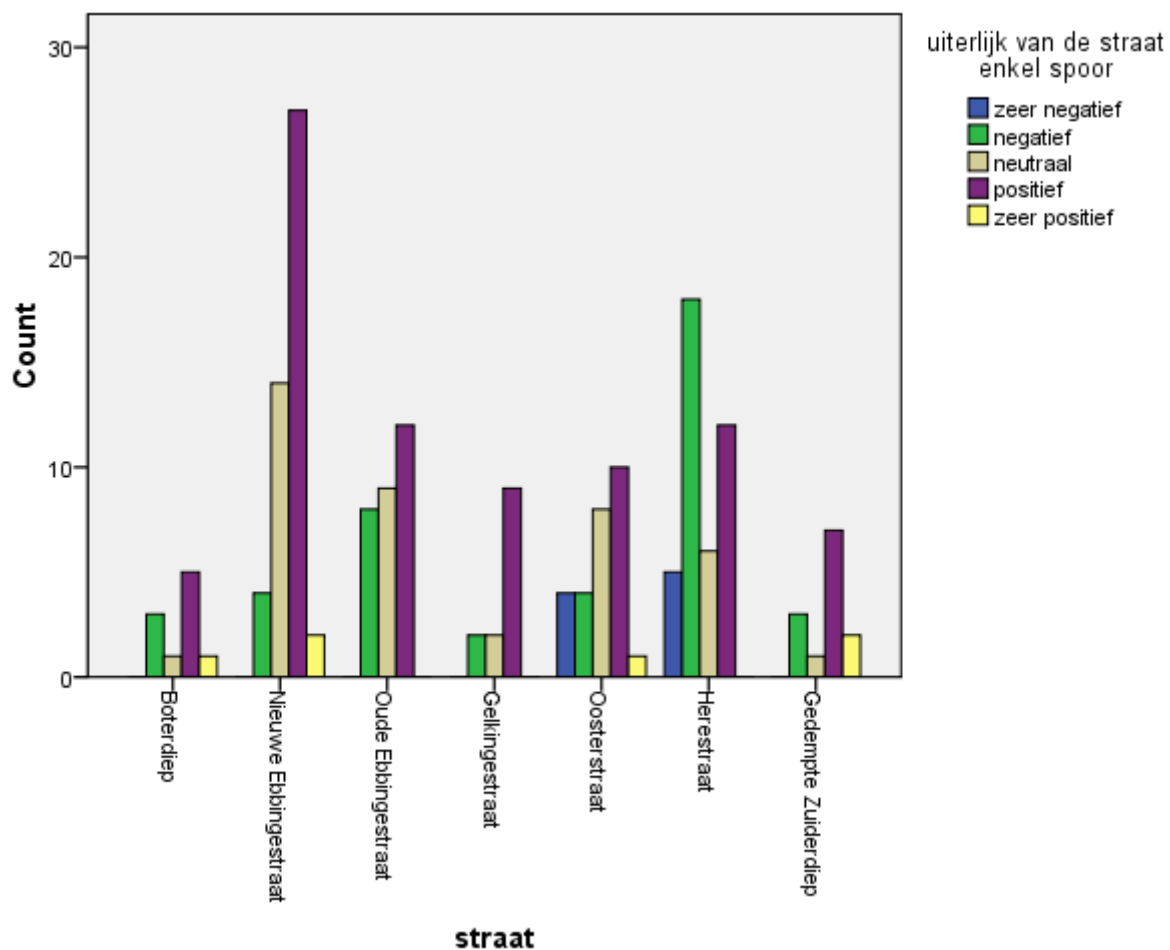


Figuur 37: Distributie per straat met dubbelspoor

bereikbaarheid dubbel spoor t.o.v. distributie

		Frequentie	Percentage	Validiteit Percentage	Cumulatief Percentage
Validiteit	veel slechter	12	5,6	7,7	7,7
	slechter	65	30,5	41,9	49,7
	gelijk	63	29,6	40,6	90,3
	beter	14	6,6	9,0	99,4
	veel beter	1	,5	,6	100,0
Totaal		155	72,8	100,0	
Missing	Systeem	58	27,2		
Totaal		213	100,0		

Figuur 38: Distributie per straat met dubbelspoor in getallen

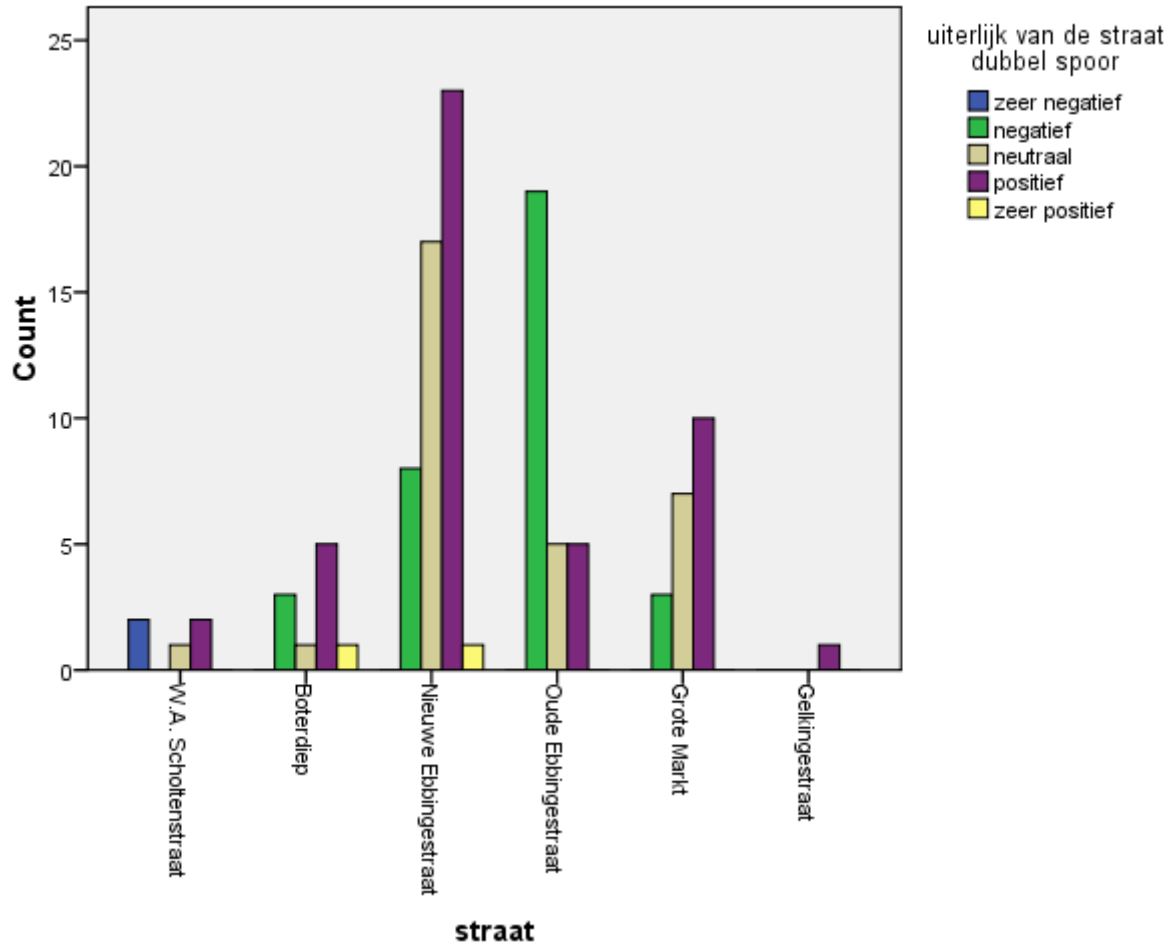


Figuur 39: Uiterlijk straat met enkelspoor

uiterlijk van de straat enkel spoor

		Frequentie	Percentage	Validiteit Percentage	Cumulatief Percentage
Validiteit	zeer negatief	9	4,2	5,0	5,0
	negatief	42	19,7	23,3	28,3
	neutraal	41	19,2	22,8	51,1
	positief	82	38,5	45,6	96,7
	zeer positief	6	2,8	3,3	100,0
	Totaal	180	84,5	100,0	
Missing	Systeem	33	15,5		
Totaal		213	100,0		

Figuur 40: Uiterlijk straat met enkelspoor in getallen

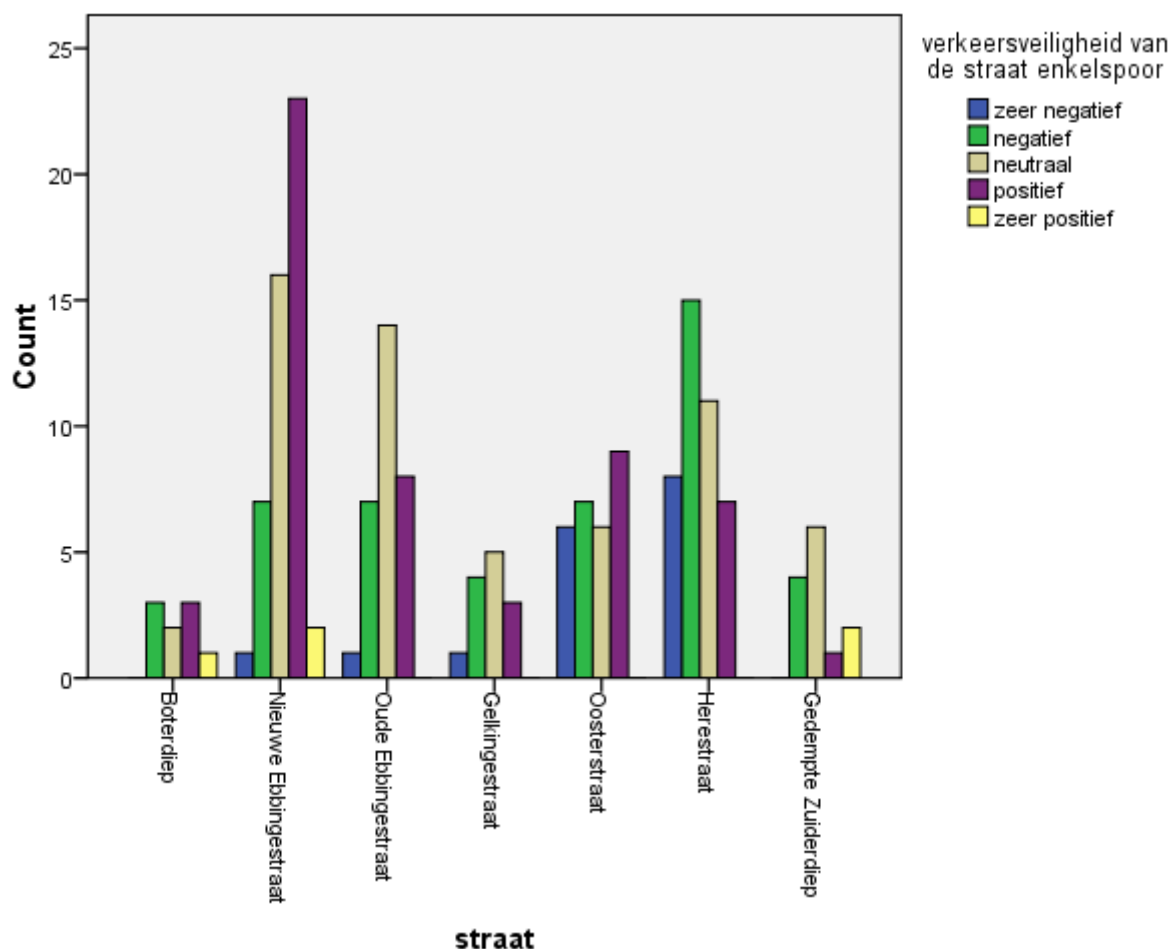


Figuur 41: Uiterlijk straat met dubbelspoor

uiterlijk van de straat dubbel spoor

		Frequentie	Percentage	Validiteit Percentage	Cumulatief Percentage
Validiteit	zeer negatief	2	1,9	1,8	1,8
	negatief	33	15,5	28,9	30,7
	neutraal	31	14,6	27,2	57,9
	positief	46	21,6	40,4	98,2
	zeer positief	2	0,9	1,8	100,0
	Totaal	114	53,5	100,0	
Missing	System	99	46,5		
Totaal		213	100,0		

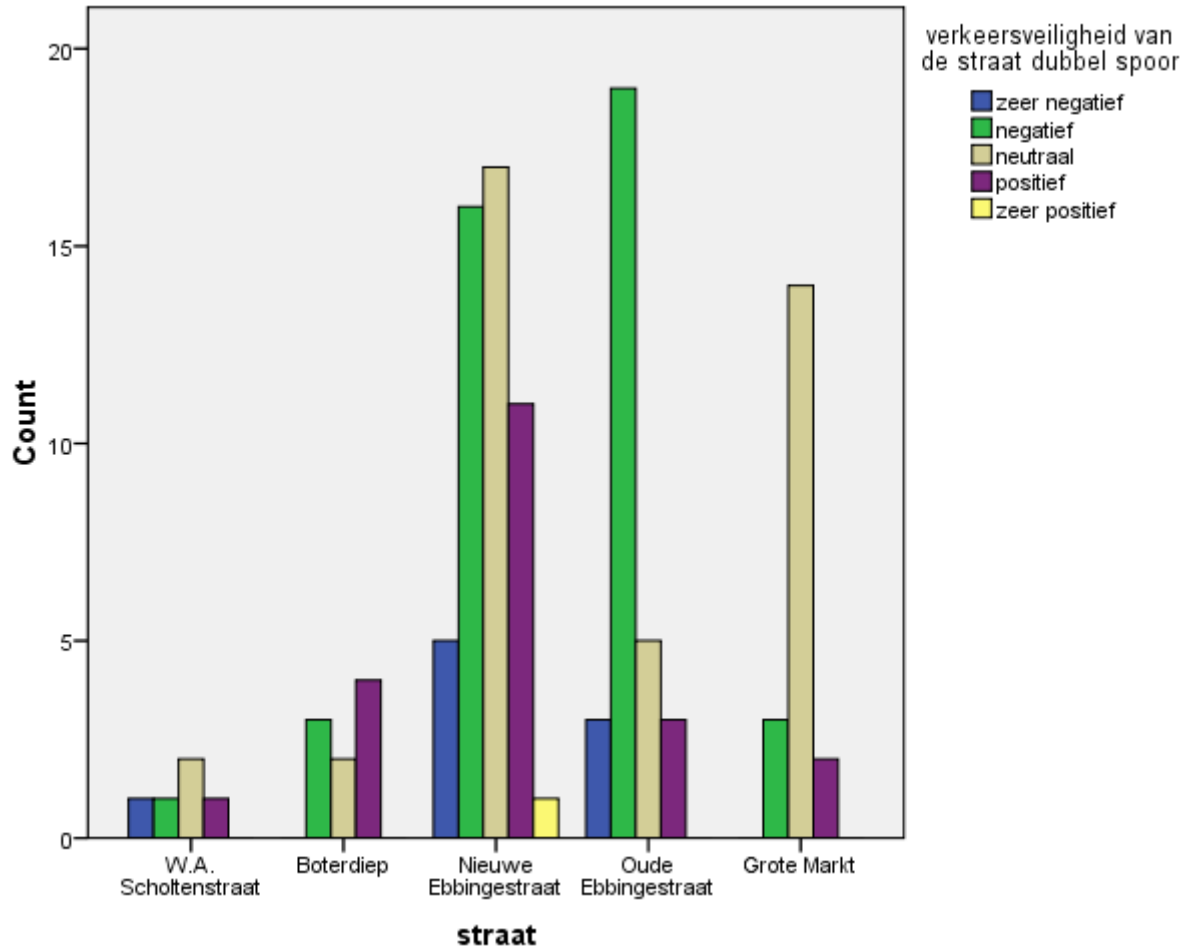
Figuur 42: Uiterlijk straat met dubbelspoor in getallen



Figuur 43: Verkeersveiligheid enkelspoor per straat

		verkeersveiligheid van de straat enkelspoor			
		Frequentie	Percentage	Validiteit Percentage	Cumulatief Percentage
Validiteit	zeer negatief	17	8,0	9,3	9,3
	negatief	47	22,1	25,7	35,0
	neutraal	60	28,2	32,8	67,8
	positief	54	25,4	29,5	97,3
	zeer positief	5	2,3	2,7	100,0
	Totaal	183	85,9	100,0	
Missing	Systeem	30	14,1		
Totaal		213	100,0		

Figuur 44: Verkeersveiligheid enkelspoor in getallen



Figuur 45: Verkeersveiligheid dubbelspoor per straat

verkeersveiligheid van de straat dubbel spoor

		Frequentie	Percentage	Validiteit Percentage	Cumulatief Percentage
Validiteit	zeer negatief	9	4,2	7,9	7,9
	negatief	43	20,2	37,7	45,6
	neutraal	40	18,8	35,1	80,7
	positief	21	9,9	18,4	99,1
	zeer positief	1,5	,9		100,0
	Totaal	114	53,5	100,0	
Missing	Systeem	99	46,5		
Totaal		213	100,0		

Figuur 46: Verkeersveiligheid dubbelspoor in getallen

Samenvatting resultaten

De volgende gegevens komen naar voren:

- De meningen zijn redelijk verdeeld als het aankomt op de verwachtingen over de bereikbaarheid van de straat voor fietsers, met de komst van een enkele tram door de eigen straat; 27% verwacht dat de bereikbaarheid afneemt voor fietsers, 41% denkt dat het gelijk blijft en 32% verwacht een verbetering. In de Gelkingestraat verwachten de ondervraagde ondernemers geen verandering van de bereikbaarheid of achteruitgang van de bereikbaarheid.
- Wat betreft de bereikbaarheid voor voetgangers bij de komst van een dubbel spoor door de straat ligt het anders; 32% verwacht een slechtere bereikbaarheid, 42% verwacht geen verandering en 26% denkt dat de bereikbaarheid voor voetgangers toeneemt. Ondernemers aan de Grote Markt zijn hier relatief erg positief over terwijl relatief veel ondernemers in de Oosterstraat een slechtere bereikbaarheid verwachten met een dubbel spoor door de eigen straat.
- Ondernemers verwachten in het algemeen een stagnatie of achteruitgang van de distributie / bevoorradingsmogelijkheden in de eigen straat met de komst van een dubbel spoor. Vooral in de Oosterstraat verwacht met een achteruitgang.
- Bij de komst van een enkel spoor door de eigen straat verwacht 28% dat de straat er qua uiterlijk niet op vooruit zal gaan, 23% verwacht geen verandering en 49% verwacht dat de straat qua uiterlijk aantrekkelijker zal worden. Voornamelijk in de Oosterstraat en Herestraat is men hier negatief over gestemd, ondernemers in de Nieuwe Ebbingestraat en Gedempte Zuiderdiep zijn juist overwegend positief.
- Bij de komst van een dubbel spoor door de eigen straat verwacht 21% dat de straat er qua uiterlijk er niet op vooruit zal gaan, 27% verwacht geen verandering en 52% verwacht dat de straat qua uiterlijk aantrekkelijker zal worden. Met name de ondernemers in de Nieuwe Ebbingestraat en Grote Markt zijn hier positief over gestemd.
- Bij de komst van een enkel spoor door de eigen straat verwacht 35% dat de straat er qua verkeersveiligheid op achteruit gaat, 33% dat het gelijk blijft en 32% dat het veiliger wordt. Vooral in de Nieuwe Ebbingestraat verwachten relatief veel ondernemers dat het er veiliger op wordt, terwijl in de Herestraat veel ondernemers het tegenovergestelde verwachten.
- Bij de komst van een dubbel spoor door de eigen straat verwacht 46% dat de straat er qua verkeersveiligheid op achteruit gaat, 35% dat het gelijk blijft en 19% dat het veiliger wordt.

In het kort gezegd zijn dit de belangrijkste uitkomsten; de meeste ondernemers verwachten een slechtere bereikbaarheid voor fietsers, voetgangers en bevoorrading met de komst door de eigen straat, met name in de Herestraat en Oosterstraat. Meer ondernemers verwachten dat de straat er qua uiterlijk op vooruit gaat met de tram, voornamelijk bij dubbel spoor, vooral in de Nieuwe Ebbingestraat is men hierover te spreken terwijl men in de Oosterstraat en Herestraat dat niet is. Wat betreft verkeersveiligheid wint enkel spoor het van dubbel spoor.

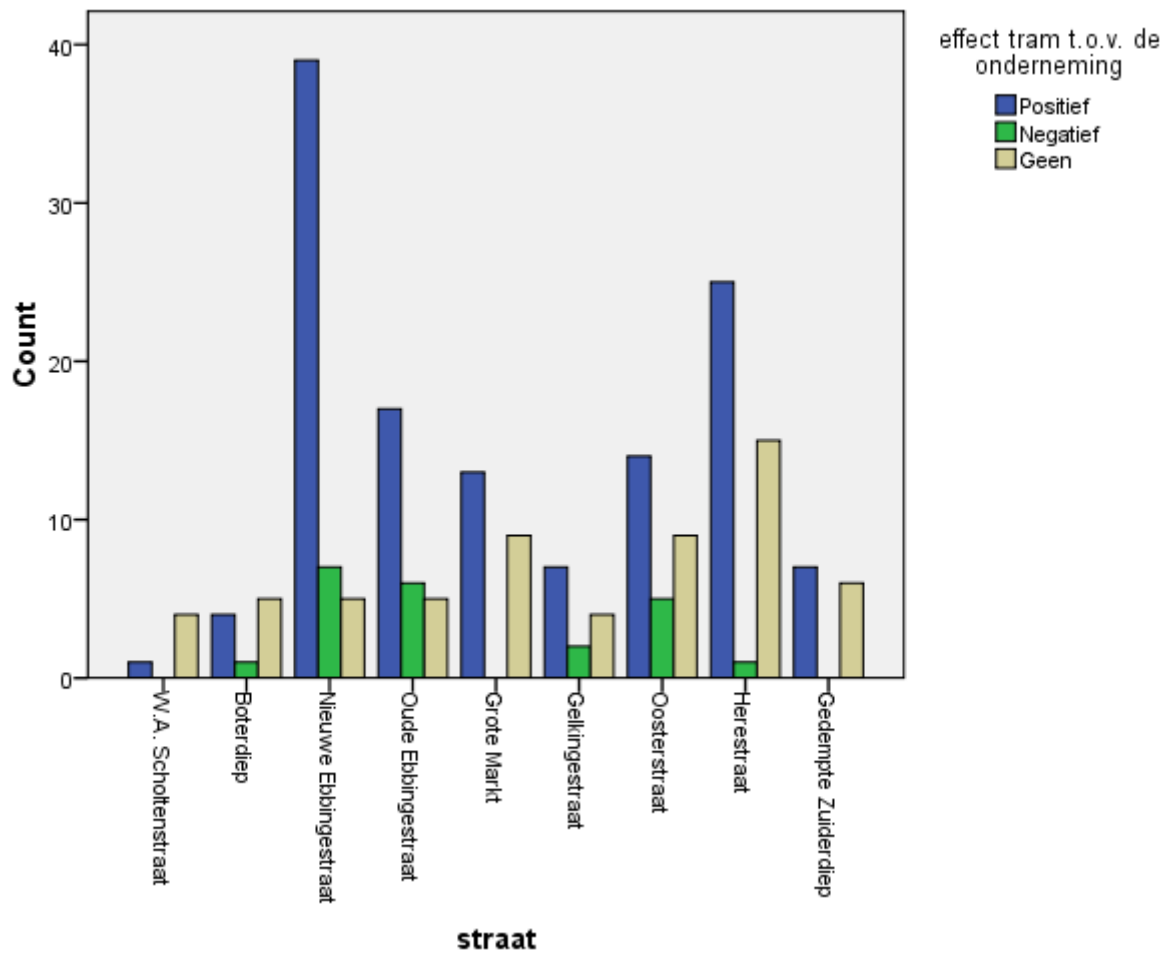
4.5 Wat is de algemene mening van de ondernemers in de binnenstad van Groningen over de tram?

Als laatste komen een drietal samenvattende vragen naar voren, welke hieronder zijn genoemd. Deze vragen geven de algemene mening van de ondernemers in de binnenstad weer t.o.v. de komst van de tram.

5. Samenvattend

- a) Wat voor effect verwacht u van de tram voor uw onderneming?
- b) Wilt u de tram in Groningen?
- c) Bent u voor of tegen de komst van de RegioTram?

Daarnaast worden in deze paragraaf ook de resultaten weergegeven waarbij de ondernemers per branche worden opgedeeld, en waarbij vraag 5a, vraag 5b en vraag 5c worden gesteld.

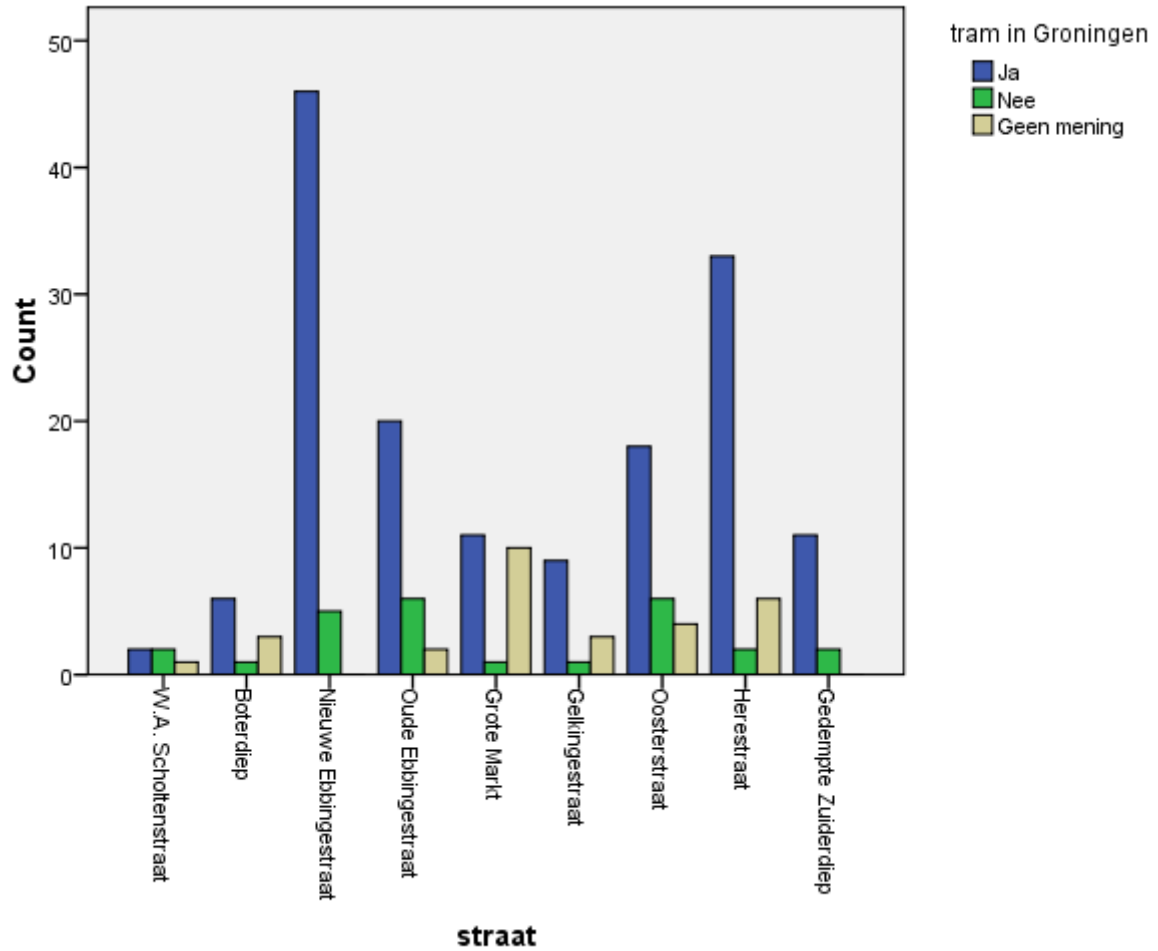


Figuur 47: Verwacht effect per straat

effect tram t.o.v. de onderneming

		Frequentie	Percentage	Validiteit Percentage	Cumulatief Percentage
Validiteit	Positief	127	59,6	60,2	60,2
	Negatief	22	10,3	10,4	70,6
	Geen	62	29,1	29,4	100,0
	Totaal	211	99,1	100,0	
Missing	System	2,9			
Totaal		213	100,0		

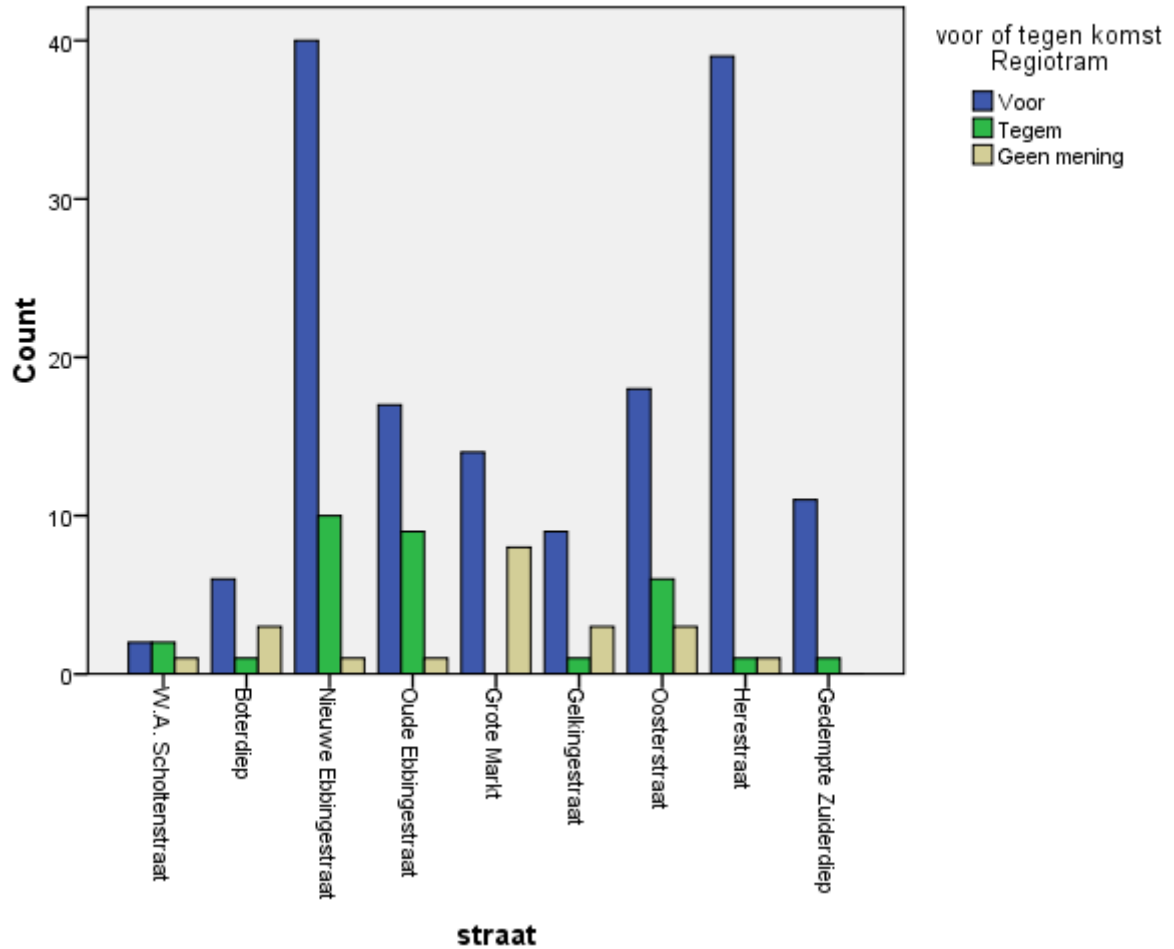
Figuur 48: Verwacht effect in getallen



Figuur 49: Ja of nee, mening per straat

		tram in Groningen			
		Frequentie	Percentage	Validiteit Percentage	Cumulatief Percentage
Validiteit	Ja	156	73,2	73,9	73,9
	Nee	26	12,2	12,3	86,3
	Geen mening	29	13,6	13,7	100,0
	Totaal	211	99,1	100,0	
Missing	System	2	,9		
Totaal		213	100,0		

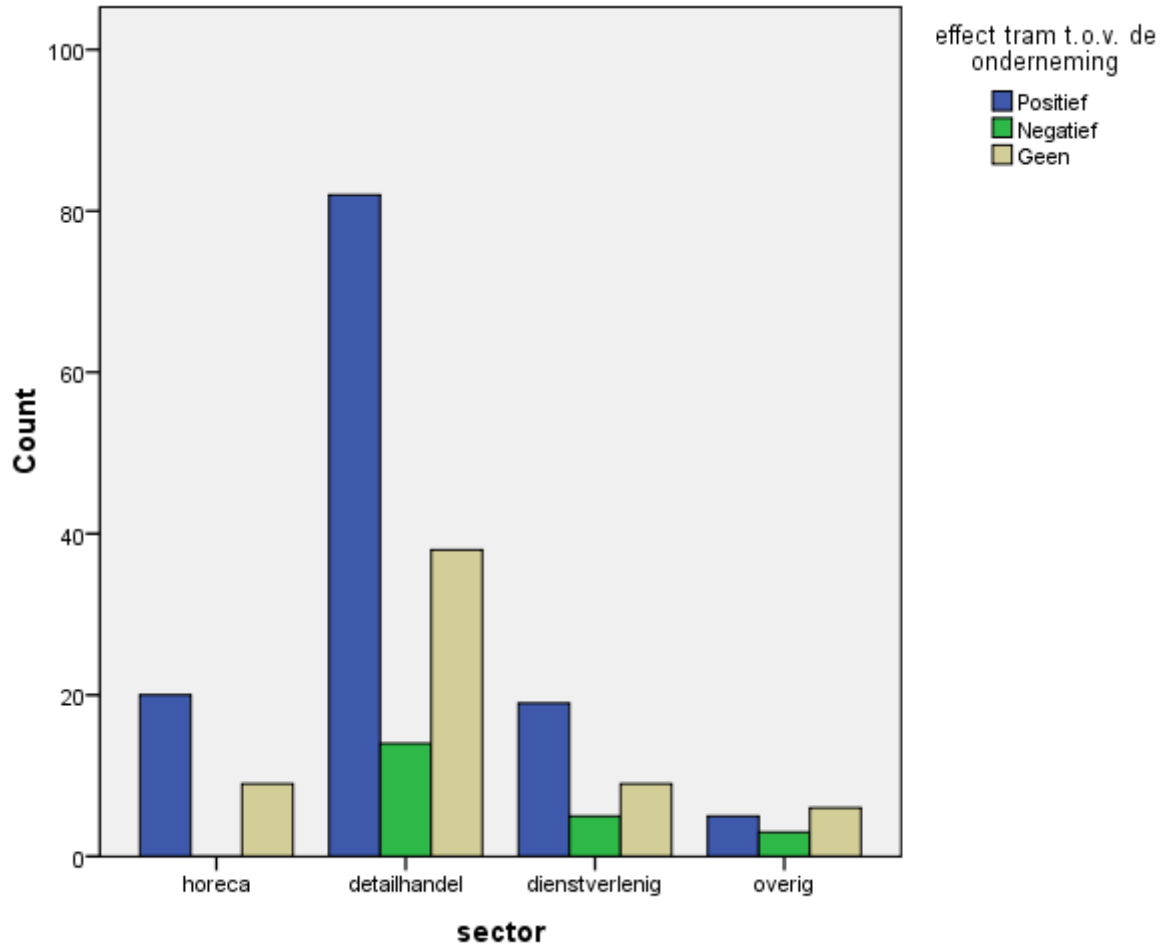
Figuur 50: Ja of nee, mening in getallen



Figuur 51: Voor of tegen, mening per straat

		Frequentie	Percentage	Validiteit Percentage	Cumulatief Percentage
Validiteit	Voor	156	73,2	75,0	75,0
	Tegen	31	14,6	14,9	89,9
	Geen mening	21	9,9	10,1	100,0
	Totaal	208	97,7	100,0	
Missing	System	5	2,3		
Totaal		213	100,0		

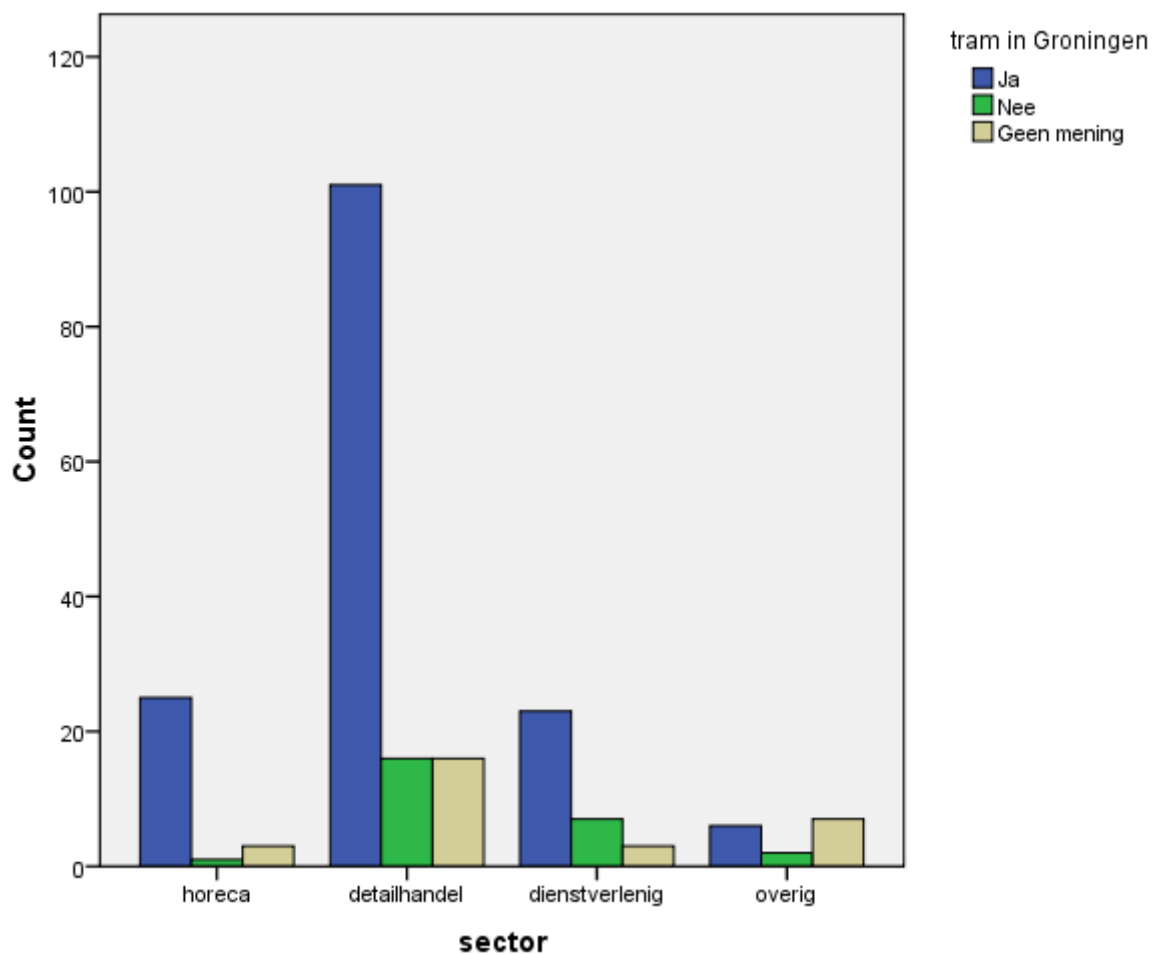
Figuur 52: Voor of tegen, mening in getallen.



Figuur 52a: Effect tram t.o.v. de onderneming (per branche)

sector / effect tram t.o.v. de onderneming		effect tram t.o.v. de onderneming			
sector		Positief	Negatief	Geen	Total
horeca		20	0	9	29
detailhandel		82	14	38	134
dienstverlening		19	5	9	33
overig		5	3	6	14
Total		126	22	62	210

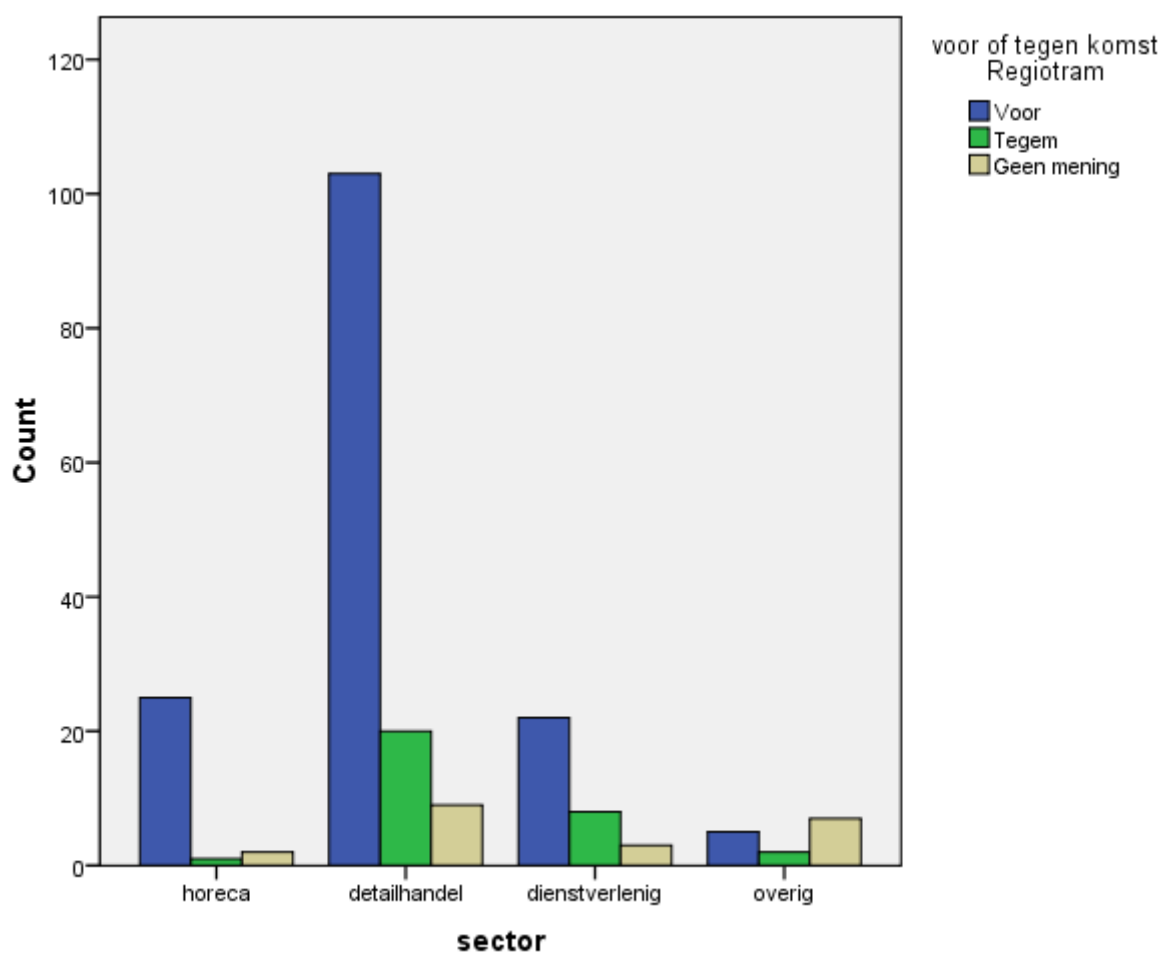
Figuur 52b: Effect tram t.o.v. de onderneming (per branche)



Figuur 52c: Tram in Groningen (per branche)

sector / tram in Groningen		tram in Groningen			
sector		Ja	Nee	Geen mening	Total
horeca		25	1	3	29
detailhandel		101	16	16	133
dienstverlening		23	7	3	33
overig		6	2	7	15
Total		155	26	29	210

Figuur 52d: Tram in Groningen (per branche)



Figuur 52e: Voor of tegen komst tram (per branche)

sector / voor of tegen komst Regiotram		voor of tegen komst Regiotram			
sector		Voor	Tegen	Geen mening	Total
horeca		25	1	2	28
detailhandel		103	20	9	132
dienstverlening		22	8	3	33
overig		5	2	7	14
Total		155	31	21	207

Figuur 52f: Voor of tegen komst tram (per branche)

Samenvatting resultaten

Het volgende komt naar voren:

- Circa 30% van de ondervraagde ondernemers verwacht geen effect van de komst van de tram door de eigen straat op de onderneming, 10% verwacht een negatief effect en de overige 60% is er wel positief over gestemd. In de W.A. Scholtenstraat, aan de Grote Markt en aan het Gedempte Zuiderdiep waren geen van de ondernemers negatief.
- Al met al wil circa driekwart van de ondernemers graag een tram in Groningen. De overige 25% is ongeveer gelijk verdeeld; 12,5% is tegen de komst van de tram en de rest staat er neutraal tegenover. Vooral in de Nieuwe Ebbingestraat waren relatief veel ondernemers voor de komst en in de Oosterstraat relatief veel ondernemers tegen de komst van de tram.
- Hetzelfde beeld komt naar voren in de laatste samenvattende vraag, 75% is voor de komst van de tram, 15% is tegen en 10% heeft 'geen mening'
- Als gekeken wordt naar de verschillende branches is te zien dat elke branche min of meer even positief is over de tram in Groningen, het concept Regiotram en het effect op de eigen onderneming.
- Met name in de horeca is men positief, bij vraag 5b en vraag 5c is ruim 86% voor de komst van de stadstram en Regiotram.

In het kort kan gezegd worden dat een grote meerderheid, 75%, van de ondernemers voor de komst van de tram is, 60% verwacht een positief effect op de onderneming.

4.6 Welke algemene ontwikkelingen en trends kunnen er verwacht worden in Groningen, door de komst van de tram?

Ontwikkelingen en trends die verwacht kunnen worden door de komst van tram zijn onder te verdelen in de volgende hoofdvormen

- **Economische ontwikkeling**
- **Sociale ontwikkelingen**
- **Planologische ontwikkelingen**

Hoewel de bovengenoemde ontwikkelingen puntsgewijs zijn weergegeven, blijken deze in werkelijkheid nauw met elkaar verbonden te zijn. De komst van de tram biedt planologische mogelijkheden, zo kan gekozen worden om niet alleen het tramtracé onderhanden te nemen, maar de gehele straat een “upgrade” te geven om zo een geheel vernieuwd stadsgezicht te realiseren. Door deze ontwikkelingen zal de waarde van het omliggende vastgoed stijgen. Ook voor het effect van de betere bereikbaarheid kan een soortgelijke redenering worden gehouden.

Voor ontwikkelingen van de verschillende straten en delen van Groningen hangt veel af van de tracékeuze. Zo kan de ene straat opbloeien door de komst van de tram en de andere, door het ontbreken van de tram, er op achteruit gaan.

Dit geldt bijvoorbeeld voor de mogelijkheid om een enkel spoor door de Oosterstraat te laten gaan en geen spoor door de Herestraat. Zonder enige twijfel is de Herestraat nu *de* winkelstraat van Groningen, na aanleg het tracé zoals beschreven kan zich een trend voor doen van Herestraat naar Oosterstraat. Zo geldt ook dat het oosten van de stad Groningen meer betrokken wordt als er gekozen wordt voor het Diepenringtracé. In andere steden is ook gebleken dat de gebieden die de tram doorkruist er economisch en sociaal op vooruit gaan¹².

Ontwikkeling bezoekersaantallen en Groningen als stad van het Noorden

Aanleiding voor de komst van de tram is de dichtslibbing van de stad. Door de komst van de tram mag dan ook verwacht worden dat het bezoekersaantal meer zal toenemen.

Op dit moment wordt Groningen al de economische motor van het Noorden genoemd, door aanleg van de RegioTram zal deze ontwikkeling een extra boost kregen, waardoor deze functie versterkt wordt.

Park and Ride

Kijkend naar de plankaart voor de RegioTram valt al direct op dat er veel wordt verwacht van P+R. Door hoogwaardig openbaar vervoer te leveren verwacht men dat mensen de auto voor het vervoer naar Groningen vanaf de plaatsen in de regio vaker op de P+R gelegenheden laat staan.

CO²

In het collegeprogramma ‘*sterk, sociaal en duurzaam*’¹³ heeft het college van B&W aangegeven dat het de duurzaamste stad van Nederland kan worden. De komst van de tram deelt mee in deze trend. De trams zijn immers vele malen minder vervuilend dan de bussen die zij vervangen.

¹² TramAtlas, 2008 Regio Groningen- Assen 2030,

¹³ http://www.energyvalley.nl/index.php?option=com_content&task=view&id=50&Itemid=79 Geraadpleegd op: 30 juni 2008

4.7 Welke mogelijkheden heeft de Gemeente Groningen om overlast, door de komst van de tram, voor ondernemers te beperken?

Ondernemers in de binnenstad van Groningen kunnen schade lijden vanwege werkzaamheden tijdens de aanleg van de tram. De straat kan bijvoorbeeld worden opengebroken, waardoor een bedrijf slecht bereikbaar wordt en de omzet daalt. In het ergste geval komt het voortbestaan van het bedrijf (vooral bij de kleinere ondernemingen) hierdoor zelfs in gevaar. Het aanleggen van een tram in de binnenstad van Groningen is een forse ingreep. Risico's zullen zoveel mogelijk worden beperkt maar schade is nooit helemaal uit te sluiten. Een vergelijkbare schaderegeling is toegepast bij de bouwactiviteiten op het Damsterdiep.¹⁴

Het kan gaan om de volgende schade:

- Bouwschade door de bouwactiviteiten zelf
- Nadeel / economische schade vanwege de bouwactiviteiten
- Planschade vanwege afwijkingen van het geldende bestemmingsplan

Bouwschade

Bouwschade kan ontstaan door het uitvoeren van werkzaamheden tijdens de bouw. Voorbeelden hiervan zijn scheuren in muren en verzakkingen door het afgraven van grond of het heien van palen. Ondanks voorzorgmaatregelen bestaat het risico dat er schade ontstaat aan omliggende panden. De gemeente sluit daarom een verzekering af voor eventuele bouwschade. Hiervoor is het nodig alle panden in de omgeving op te nemen voordat de bouw begint.

Nadeelcompensatie

Nadeelcompensatie is economische schade die boven het normale ondernemersrisico uitgaat. Te denken valt aan tijdelijke omzetsdalingen. Normaal gesproken is de afwikkeling van economische schadeverzoeken werk voor de rechter. Voor het vaststellen van inkomstenderving door bouwactiviteiten weegt deze altijd het ondernemersrisico mee.

Een rechter buigt zich echter pas naderhand over dergelijke claims. En dat zou voor sommige ondernemers wel eens te lang kunnen duren. Om dit te voorkomen werkt de gemeente aan het opstellen van projectgebonden nadeelcompensatieregeling. De afhandeling van de schadeclaim wordt daarmee niet uitgesteld tot de bouwactiviteiten zijn afgerond.¹⁵

Planschade

Schade veroorzaakt door een planologische maatregel wordt planschade genoemd. Voorbeelden hiervan zijn waardevermindering van een onroerend goed. Belanghebbenden die menen planschade te lijden door de ontwikkelingen, kunnen een planschadeverzoek indienen bij de gemeente.

Een andere voorwaarde voor de afhandeling van het schadeverzoek is dat de verleende vrijstelling van het bestemmingsplan onherroepelijk moet zijn. Dit betekent dat alle eventuele bezwaar- en beroepzaken over de verleende vrijstelling afgehandeld moeten zijn voordat een schade verzoek kan worden ingediend.¹⁶

Samenwerken

Ondernemers hebben vaak gezamenlijk last van openbare werken. Zij proberen samen met andere ondernemers met de gemeente te overleggen. Samen staan ondernemers veel sterker, denk hierbij aan een ondernemersvereniging, winkeliersvereniging of een vertegenwoordiging via bijvoorbeeld MKB-Nederland.

Als een ondernemer zelf plannen heeft om zijn bedrijf te verbouwen of herindelen, kan het handig zijn dit tijdens de openbare werken te doen. Hiermee kan de duur van de overlast voor klanten, leveranciers en de bedrijfsvoering worden beperkt. Het is daarom van belang om goed te communiceren met de ondernemers welke werkzaamheden op welk tijdstip plaats zullen vinden. Daarnaast moet alternatieven worden aangereikt met betrekking tot bevoorrading en bereikbaarheid.

¹⁴<http://www.groningen.nl/functies/pagfunctie.cfm?parameter=2202>

¹⁵ <http://www.sbnzlijn.nl/>

¹⁶http://www.kvk.nl/wettenenregels/400_Ruimtelijke_ordening_en_milieu/overlastenschadebijopenbarewerken/Planschadeencompensatieregelingen.asp

Tevens dient bepaald te worden waar de voorkeur van de ondernemers naar uitgaat omtrent het aanlegproces. Hierbij valt te denken aan gefaseerde werkzaamheden, waardoor de onderneming relatief goed bereikbaar blijft, of een snelle aanleg waardoor de bereikbaarheid van de onderneming nihil zal zijn.

Daarnaast is het oprichten van een schadebureau door de gemeente verstandig. Dit schadebureau kan als centraal meldpunt voor alle schadezaken fungeren. Een schadebureau dient onafhankelijk te werk te gaan. Verder moet een dergelijk bureau voorlichting kunnen geven over procedures en regelingen die betrekking hebben op geleden schade de werkzaamheden tijdens de aanleg van de tram. Tot slot dient het proceszaken af te wikkelen. Het instellen van een dergelijk centraal meldpunt zal veel tijd en geld besparen.

Afspraken met de gemeente

Ondernemers die overlast ondervinden door werkzaamheden, kunnen afspraken maken met de gemeente over bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en de manier waarop de communicatie verloopt.

Hoofdstuk 5. Eindconclusie

Het belangrijkste dat uit dit onderzoek geconcludeerd kan worden is dat 74% van de ondervraagde ondernemers voor de komst van de tram is. Ondernemers zijn op alle punten veel positiever over de aanleg van een enkel spoor dan over een dubbelspoor. Daarnaast verwachten zij dat de tram een positief effect zal hebben op hun onderneming. Dit positieve effect is op te delen in een toename van de omzet en een positieve waardeontwikkeling van het pand. De omzettoename is gebaseerd op de klandizietoename welke de ondernemers verwachten door de komst van de tram. Wellicht zal de omzettoename een impuls geven aan de waardeontwikkeling van het object. Wel verwachten de ondernemers bij de komst een dubbele tramrails door de eigen straat een dalende waardeontwikkeling van hun pand, dit omdat de ondernemers verwachten dat de overlast dan groter zal zijn dan het profijt. Uit het onderzoek komt een duidelijke voorkeur voor het tracéverloop Hoofdstation – Zernike Campus naar voren. Ruim 67% van de geënquêteerde ondernemers prefereert het Binnenstadtracé, dit omdat bij dit verloop de bereikbaarheid van de onderneming behouden blijft en wellicht verbetert. 52% procent geeft de voorkeur aan een enkele tramlijn door de Oosterstraat en Gelkingestraat voor het verloop van dit Binnenstadtracé ten zuiden van de Grote Markt. Ten noorden van Grote Markt ziet 47% procent van de ondervraagde ondernemers graag een enkele tram door de Ebbingestraat en enkele tram Kreupelstraat/Boterdiep.

Uit de grafieken in paragraaf 3.2 blijkt dat het merendeel van de ondernemers een toename van de omzet verwacht met de komst van de tram. Dit komt overeen met de door ons verwachte sterke economische performance die de binnenstad van Groningen zal doormaken door de komst van de tram. Ondernemers blijken qua bereikbaarheid positief tegenover de tram te staan bij een enkel spoor, dit is echter negatief bij een dubbelspoor.

Kort gezegd staan de ondernemers positief tegenover de tram. De voorkeur van de ondernemers gaat uit naar het Binnenstadtracé met het verloop van een enkele tram door de Oosterstraat en enkele tram door de Gelkingestraat. Ten noorden van de Grote Markt gaat de voorkeur uit naar een enkele tram door de Ebbingestraat en een enkele tram door Kreupelstraat/Boterdiep.

Hoofdstuk 6. Aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden de resultaten per deelvraag gekoppeld aan de verwachtingen die in de inleiding zijn genoemd. Ook worden er, op grond van de resultaten van dit onderzoek, aanbevelingen gegeven. Verder worden er mogelijkheden voor verder onderzoek aangegeven.

Wat zijn de kenmerken van de ondernemers in de binnenstad van Groningen

Wanneer de binnenstad wordt ingedeeld naar sector en vestigingsduur is de toeneming van dienstverlening in de afgelopen vijf jaar een opvallende trend. De invloed van deze trend op het beleid van de binnenstad is verder onderzoek waard; Wie zijn deze ondernemers? Wat doen zij? Welke eisen stellen zij? Wanneer er antwoord wordt gevonden op deze vragen is er een betere sturing vanuit de overheid mogelijk.

Een opvallende uitkomst uit het onderzoek naar de herkomst van de klandizie en het belang dat zij hechten aan het openbaar vervoer is dat voor de regio het belang van het openbaar vervoer groot tot zeer groot is. Dit in tegenstelling tot de stad Groningen waar door klandizie minder belang wordt gehecht aan het openbaar vervoer. Het belang van het openbaar vervoer voor de regio is een kans voor de stad Groningen om de positie in de regio te versterken. Om deze kans ten volle te benutten is verder onderzoek vereist naar de mogelijkheden om de stad optimaal bereikbaar te maken voor de regio.

Wat zijn de toekomstverwachtingen van ondernemers ten aanzien van hun eigen bedrijfsvoering met de komst van de tram?

Zonder de komst van de tram verwachten 114 ondernemers dat de omzet gelijk zal blijven. Interessant is om te zien dat als er wel een tram komt 99 ondernemers juist denken dat de omzet toeneemt, uitgezonderd 3 ondernemers die juist denken dat de omzet sterk zal afnemen.

Hier ligt een mogelijkheid voor het Project RegioTram om onderzoek te doen naar omzetontwikkelingen van ondernemers in andere tramsteden. Hiermee kunnen de ondernemers in de binnenstad van Groningen overtuigd worden van de voordelen die de tram kan hebben voor hun onderneming.

Er zijn verschillende routes waarlangs de tramlijn HS - Zernike aangelegd kan worden. Naar welke variant van het Binnenstadtracé de voorkeur van de ondernemers uit?

Voor de ondernemers is het vaak onduidelijk hoeveel ruimte een tram inneemt, en of een dubbele tram in Groningen überhaupt wel mogelijk is, gezien de smalle straten en de vele fietsers en voetgangers. Hier ligt een taak voor het Project RegioTram om de ondernemers goed te informeren over de tram en wat er precies mogelijk is in de binnenstad van Groningen.

Wat vinden de ondernemers in de binnenstad van Groningen van de huidige bereikbaarheid en wat verwachten ze van de toekomstige bereikbaarheid door de komst van de tram?

Ondernemers zijn op alle punten negatiever over een dubbel spoor dan over een enkel, vooral op het punt van verkeersveiligheid. De gemeente zou op dit gebied er op kunnen wijzen dat één tram vele bussen vervangt en niet onveiliger is dan bussen.

Ook ten aanzien van de distributie is men niet erg positief. Dit komt wellicht omdat men nog onvoldoende is geïnformeerd over de mogelijkheden voor distributie. Zo weet men vaak niet of de zaak ook nog per vrachtvervoer bereikbaar is en in distributie per tram heeft de ondernemer weinig vertrouwen.

Daarnaast zou de gemeente ook meer kunnen uitleggen dat geen maatregelen nemen geen optie is. Tijdens het enquêteren bleek namelijk dat ondernemers die negatief tegenover de komst van de tram stonden geen antwoord wisten op de vraag hoe ze het dan wel zouden willen zien in de toekomst. Om de ondernemers positiever te krijgen zal dus extra informatie kunnen worden verstrekt over de noodzaak, de veiligheid en de bevoorrading van de tram.

Wat is de algemene mening van de ondernemers in de binnenstad van Groningen over de tram?

Het zou goed zijn de ondernemers te informeren over hoe de bevoorrading met de komst van de tram geregeld gaat worden. Ook ligt er een taak voor het Project RegioTram om de ondernemers voor te lichten over de effecten die de tram kan hebben voor hun onderneming. Verder kan er door Project RegioTram gewezen worden op de effecten van de komst van de tram in andere tramsteden.

Welke algemene ontwikkelingen en trends kunnen er verwacht worden in Groningen, door de komst van de tram?

De komst van de tram biedt de gemeente en de ondernemers de mogelijkheid om tijdens de aanleg van de tram ook meteen de straten en panden zelf, en dus het stadsgezicht te vernieuwen. Verder moeten de gemeente en provincie ook de verbindingen met de huidige Park en Ride terreinen verbeteren.

Welke mogelijkheden heeft de Gemeente Groningen om overlast, door de komst van de tram, voor ondernemers te beperken?

Het is van belang voor de gemeente en het Project RegioTram om goed met de ondernemers in de binnenstad van Groningen te communiceren en ze te betrekken bij het project. Daarnaast moeten door de gemeente alternatieven worden aangereikt met betrekking tot bevoorrading en bereikbaarheid. Tevens dient bepaald te worden waar de voorkeur van de ondernemers naar uitgaat betreffende het aanlegproces van de tram. Hierbij valt te denken aan gefaseerde werkzaamheden, waardoor de onderneming relatief goed bereikbaar blijft maar Totale werkzaamheden langer duren, of een snelle aanleg waardoor de bereikbaarheid van de onderneming erg slecht zal zijn, maar de werkzaamheden wel snel afgerond zijn. Door Project RegioTram zou een vervolgonderzoek uitgevoerd kunnen worden naar het aanlegproces en de voorkeuren hierin van de ondernemers. Verder zou het oprichten van een schadebureau, door de Gemeente Groningen, verstandig zijn. Dit moet een onafhankelijk bureau zijn, dat als centraal meldpunt voor alle schadezaken kan fungeren. Een dergelijk schadebureau is ook opgericht bij de aanleg van de Noord/Zuid-lijn in Amsterdam en hiermee zijn positieve ervaringen opgedaan. Tevens bespaart de gemeente hierdoor tijd en geld.

Hoofdstuk 7. Evaluatie

In deze evaluatie wordt een terugblik gegeven op gemaakte keuze, onbedoelde effecten van dit onderzoek, onverwachte beperkingen en een terugblik op de samenwerking met verschillen de partijen.

Toen we met dit onderzoek begonnen hebben we ervoor gekozen om per straat verschillende enquêtes te maken. Dit omdat in sommige straten geen dubbelspoor gerealiseerd kan worden en we hier dus geen vragen over wouden stellen. Achteraf bleek het verwerken van de gegevens in SPSS hierdoor lastige werd. Hierdoor was het soms lastig om de gegevens duidelijk in een tabel of grafiek weer te geven. Hier had al naar gekeken kunnen worden tijdens het afnemen van de pilot, maar toen is er maar één soort enquête gebruikt. Als onderzoeksteam hadden we beter na moeten denken over de verschillende enquêtes en welke invloed dit zou hebben op het verwerken van de gegevens.

Verder bood SPSS niet de mogelijkheden die wij graag hadden gewild. Op school hebben wij hulp gevraagd van een docent, Dhr. Kesner hij kon ons helaas niet verder helpen. Meneer Kesner gaf aan dat men op de Hanzehogeschool met een verouderde versie van SPSS werkt.

Van tevoren was afgesproken dat de enquêtes op een centrale plaats verzameld zouden worden, in dit geval was dat het op het kantoor van Project RegioTram. Uiteindelijk bleken er twee straten te missen dit resulteerde in een vertraging tijdens het uitwerken. De communicatie met de ingehuurde enquêteurs liet te wensen over, ook werden afspraken over het inleveren van de enquêtes niet nagekomen en hielden sommigen zich niet aan de uitleg over de methode voor het afnemen van enquêtes. Als onderzoeksteam hadden wij de eindverantwoordelijkheid en hadden we beter toe moeten zien op het werk van de ingehuurde enquêteurs.

De samenwerking als onderzoeksteam verliep goed en was goede communicatie en er werd goede feedback gegeven op elkaars werk. Verder verliep de samenwerking met Project RegioTram en Dhr. Van Vliet verliep ook goed. Een onbedoeld maar positief effect van dit onderzoek is dat het draagvlak voor de tram onder de ondernemers verbeterd is. Dit komt vooral door het informeren en betrekken van de ondernemers bij het onderzoek. Door de redelijk goede respons van in totaal 200 (47%) kan gezegd worden dat het onderzoek betrouwbaar is.

Termenlijst

Desk research: het opsporen van gegevens die al eerder verzameld zijn een meer algemene term hiervoor is onderzoek.

Gestratificeerde steekproef: Een gestratificeerde steekproef is een steekproef waarbij een steekproefkader wordt gesplitst in groepen (strata) waarna uit iedere groep een aselechte steekproef wordt getrokken.

Face-to-face onderzoek: De enquête wordt afgenomen door een enquêteur die de antwoorden van de respondent registreert.

Franchise: Losse ondernemingen onder dezelfde bedrijfsformule met een centraal management voor alle bedrijven.

HOV: Hoogwaardig openbaar vervoer.

Populatie: De populatie is een verzameling van elementen waarover men in het kader van een steekproefonderzoek uitspraken wil doen.

Park & Ride: Het parkeren van de auto op een locatie buiten de stad en vervolgens met het openbaar vervoer naar het centrum gaan.

Pilot: Een proef enquête om te kijken welke antwoorden er gegeven worden. Aan de hand hiervan kan de onderzoeker nieuwe (verbeterde) vragen en antwoordcategorieën opstellen.

Respondent(en): Personen die deelnemen aan een vragenlijstonderzoek.

Respons: Het deel van de steekproef dat na een uitnodiging daadwerkelijk deelneemt aan een marktonderzoek. De respons wordt vaak uitgedrukt in een respons percentages.

Retailers: Ondernemers die diensten en/of goederen leveren aan de consument voor persoonlijk gebruik. Onder retail worden (in tegenstelling tot de detailhandel) ook diensten verstaan die aan de consument geleverd worden, zoals door een bank of een reisbureau.

Steekproef: Een steekproef is een selectie van een subgroep van elementen uit een grotere verzameling van elementen, de populatie.

Survey-onderzoek: Een onderzoek waarbij een (groot) aantal mensen mondeling, schriftelijk of telefonisch op een Systematische manier wordt ondervraagd over een groot aantal begrippen die meestal betrekking hebben op meningen, motieven, attitudes, persoons- of achtergrondkenmerken.

Univariate analyse: Beschrijving van telkens één variabele.

Validiteit: Validiteit is de mate waarin wat men meet, overeenkomt met wat men beoogt te meten.

Literatuurlijst

Rapporten:

- Rapport, Een drukte van belang, Nieuw openbaar vervoer: Maatwerk voor regio en stad.
- Bijl, van der R. en Kuehn, A. (2006). Pragmatiek van Doorkoppeling. Verkenning regionale verlenging tram Groningen. Amsterdam: RVDB
- Beukeveld, M. Daalman, M. Polstra, L. (2007). Stadspanel Groningen; Over de tram. Groningen: Bureau Onderzoek
- Gemeente Groningen, Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken RO/EZ. (2006). Een drukte van belang, Nieuw openbaar vervoer: maatwerk voor regio en stad. Groningen: . Oosterend: Drukkerij Van der Eems.
- Gemeente Groningen Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken RO/EZ. (2007). De eerste lijn moet raak zijn, Tram in regio en stad. Oosterend: Drukkerij Van der Eems.
- Havenga, H.G. (2007). Voortgangsrapportage 2007. Groningen: projectbureau Regio Groningen-Assen 2030.
- (2007) Vastgoedrapport Groningen – Assen 2007. Stichting vastgoedrapportage Groningen-Assen. Bedum: Scholma druk.
- (2000) Veiligheidsrisico's van de Nederlandse stadstram. Den Haag: Raad voor de transport veiligheid.
- Hummel, T. (2002). De positie van de sneltram binnen een duurzaam-veilig verkeerssysteem. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
- Regiovisie Groningen – Assen 2030 (2004)
- Stadspanel, over de tram (2007)
- TramAtlas, 2008 Regio Groningen- Assen 2030,

Internet:

- <http://www.fontys.nl/lerarenopleiding/sittard/nederlands/verslag/default.htm> (18-5-2008)
- <http://www.rightmarktonderzoek.nl> (20-5-2008)
- http://docweb.khk.be/Marc%20Keersmaekers/marckee/pav/vonderzoek.htm#_Toc125330615
- http://www.2reflect.nl/Validiteititeit_en_betrouwbaarheid.htm (20-5-2008)
- <http://www.certu.fr/>
- <http://www.railway-technology.com/projects/citadis/index.html#citadis9>
- http://www.groningen.nl/assets/pdf/detailhandelsmonitor_2007.pdf (21-05-2008)
- http://www.hetkenniscentrum.nl/stedelijkeconomie/dossiers/Ruimtelijkeinrichting/Binnenstadsmanagement/Thermometer-Binnenstad-Groningen_1017.html (21-05-2008)
- http://www.bdk.rug.nl/medewerkers/m.c.achterkamp/elo/aanv_probleemstelling.htm (21-05-2008)
- <http://www.groningen.nl/functies/pagfunctie.cfm?parameter=2202>
- http://www.kvk.nl/wettenenregels/400_Ruimtelijke_ordening_en_milieu/overlastenschadebijopenbarewerken/Planschadeencompensatieregelingen.asp
- http://www.energyvalley.nl/index.php?option=com_content&task=view&id=50&Itemid=79
Geraadpleegd op: 30 juni 2008
- <http://www.groningen.nl/functies/pagfunctie.cfm?parameter=2202>
- <http://www.sbnzlijn.nl/>
- http://www.kvk.nl/wettenenregels/400_Ruimtelijke_ordening_en_milieu/overlastenschadebijopenbarewerken/Planschadeencompensatieregelingen.asp

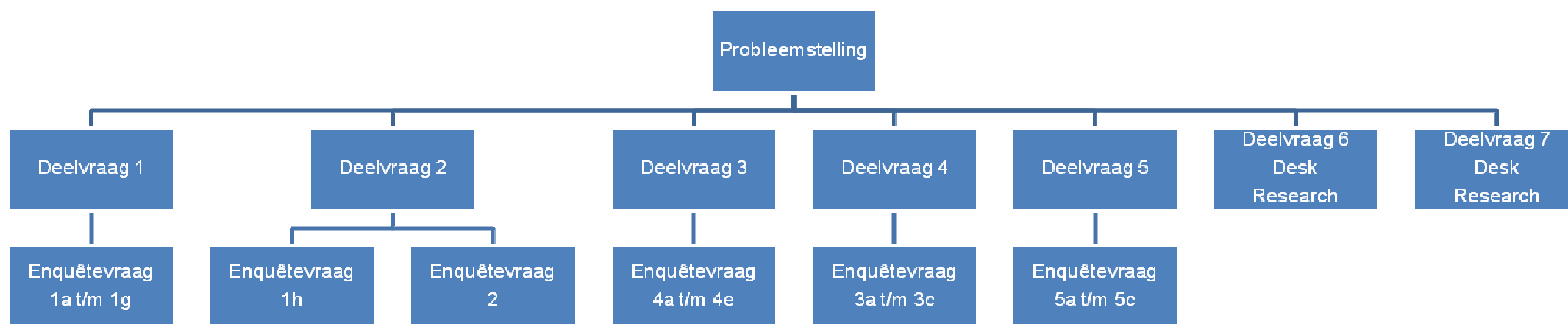
Artikelen:

- (2007). College wil regiotram; verkregen op 1 mei 2008, via <http://www.blikopnieuws.nl/bericht/40961>
- (2008). Groningen is groot genoeg voor nieuw tramsysteem; verkregen op 1 mei 2008 via <http://www.verkeerskunde.nl/moxie/actueel/nieuws/groningen-is-groot-genoeg.shtml>
- Noordhoff, I. (2007). Met de tram de stad uit; verkregen op 2 mei 2008 via <http://www.noorderbreedte.nl/>

Overige:

- Citaat: Rob van Vliet, projectleider RegioTram (21-05-2008)
- Rob van der Bijl, Stedenbouwkundige en lightrailexpert tramprojecten
- Verhoeven N. (2007). *Wat is onderzoek*. Uitgeverij Boom, Amsterdam (cd-rom)
- Startnotitie: Tram in stad en regio, Aan de raad; www.groningen.nl/assets/pdf/raadsvoorstel_tram_jan2007.pdf
- Persbericht; JOVD Groningen: "Stop de regiotram!", *Jonge liberalen presenteren in tien punten visie op toekomst Stad en Ommeland*; Jongerenorganisatie Vrijheid en Democratie afdeling Groningen; 5 maart 2007;

Bijlage 1. Organisatiestructuur



Bijlage 2. Codeboek

DE VRAGENLIJST

In dit hoofdstuk is de vragenlijst van de Ebbingestraat weergegeven. Voor de verschillende straten zijn er aparte enquêtes opgesteld. Deze verschillen zijn terug te vinden in vraag 3 (huidige bereikbaarheid en verwachtingen bereikbaarheid) en vraag 4 (Verwachtingen verschillende tracés)

Deze verschillende enquêtes zijn opgesteld omdat er voor elke straat weer andere varianten mogelijk zijn. Er is niet in elke straat een dubbel tramspoor (1h, 3b en 3c) mogelijk en er kunnen andere straten als varianten opgegeven kunnen worden (4c, 4d en 4e).

1. Algemene informatie onderneming

- i) Wat is uw functie binnen deze onderneming?
 - o
- j) Binnen welke sector valt deze onderneming?
 - o Horeca
 - o Detailhandel
 - o Dienstverlening
 - o Overig,
- k) Welke eigenaarsvorm heeft deze onderneming?
 - o Eigen onderneming
 - o Franchiseonderneming
 - o Onderdeel van een keten
 - o Overig,
- l) Hoeveel werknemers heeft deze onderneming op deze locatie?
 - o
- m) Hoelang zit deze onderneming op deze locatie?
 - o 0 - 2 jaar
 - o 2 - 5 jaar
 - o 5 - 10 jaar
 - o 10 - 15 jaar
 - o meer dan 15 jaar
- n) Waar komt de klandizie voornamelijk vandaan?
 - o Gemeente Groningen
 - o Regio (regio Groningen/Assen, Provincie Groningen)
 - o Bovenregionaal
 - o nvt (gelijke verdeling regio's)
- o) Huurt u deze winkelruimte of is het in uw eigendom?
 - o Huur
 - o Eigendom
- p) Waardeverandering pand en grond
 - o Zonder de komst van de tram (daling, gelijk, stijging)
 - o Met de komst van de tram enkel spoor (daling, gelijk, stijging)
 - o Met de komst van de tram dubbel spoor (daling, gelijk, stijging)

2. Overige verwachtingen

- c) Ontwikkeling van de omzet
 - o Zonder de komst van de tram in eigen straat (sterk afname, afname, gelijk, toename, sterk toename)
 - o Met de komst van de tram in eigen straat (sterk afname, afname, gelijk, toename, sterk toename)

3. Huidige bereikbaarheid en verwachtingen bereikbaarheid

- g) In welke mate is het van belang voor uw bedrijfsvoering dat de stad Groningen bereikbaar is met openbaar vervoer? (zeer klein, klein, gemiddeld, groot, zeer groot)
- h) Invloed komst enkele tram op ontwikkeling bereikbaarheid per
 - o fiets (veel slechter, slechter, gelijk, beter, veel beter)

- Inrichting van de openbare ruimte na de aanleg van de tram
 - wat betreft het uiterlijk van de straat (zeer negatief, negatief, neutraal, positief, zeer positief)
 - wat betreft de verkeersveiligheid in de straat (zeer negatief, negatief, neutraal, positief, zeer positief)
- i) Invloed komst dubbele tram op ontwikkeling bereikbaarheid per
 - voetgangers (veel slechter, slechter, gelijk, beter, veel beter)
 - distributie / bevoorrading onderneming (veel slechter, slechter, gelijk, beter, veel beter)
 - Inrichting van de openbare ruimte na de aanleg van de tram
 - wat betreft het uiterlijk van de straat (zeer negatief, negatief, neutraal, positief, zeer positief)
 - wat betreft de verkeersveiligheid in de straat (zeer negatief, negatief, neutraal, positief, zeer positief)

4. Verwachtingen verschillende tracés

- b) Welk tracé heeft uw voorkeur?
 - Binnenstadtracé
 - Weststrandtracé
 - Diepenringtracé
 - Geen voorkeur
- c) Waarom heeft dat tracé uw voorkeur?
 -
- d) Welk van de verschillende varianten heeft uw voorkeur (zuiden van de Grote Markt)?
 - Enkel Gelkingestraat / Oosterstraat
 - Enkel Herestraat / Gelkingestraat
 - Enkel Herestraat / Oosterstraat
 - Dubbel Oosterstraat
 - Elke variant behalve door eigen straat,
 - waarom?
 - Geen voorkeur
- e) Welk van de verschillende varianten heeft uw voorkeur (ten noorden van Grote Markt)?
 - Dubbel oude en nieuwe Ebbingestraat
 - Dubbel Boterdiep
 - Dubbel Kreupelstraat, W.A. Scholtenstraat, Bloemsingel
 - Enkel Ebbingestraat en enkel Kreupelstraat / Boterdiep
 - Elke variant behalve door eigen straat
 - waarom?.....
 - Geen voorkeur
- f) Bent u het eens met de locatie van de halte of zou u die graag ergens anders willen zien.?
 - a. Eens
 - b. Niet mee eens, ik zou de halte liever..... plaatsen.

5. Samenvattend

- b) Wat voor effect verwacht u van de tram voor uw onderneming?
 - Positief
 - Negatief
 - Geen
- d) Wilt u de tram in Groningen?
 - a. Ja
 - b. Nee
 - c. Geen mening
- e) Bent u voor of tegen de komst van de tram?
 - a. Voor
 - b. Tegen, waarom?....
 - c. Geen mening

6. Overige vragen of opmerkingen