

Als het kan, dan graag



SP-afdeling Groningen
Nieuwe Boteringestraat 74
9712 PP Groningen
T: (050) 3119050
I: www.groningen.sp.nl
E: groningen@sp.nl



De visie van de SP op de
Groningse tramplannen
Januari 2010

‘Ik hoop dat de tram past in de stad en in de gemeentebegroting’

Krijgt Groningen een tram die vanaf het hoofdstation via de Grote Markt naar Zernike en via het UMCG naar Kardinge gaat? De discussie hierover leeft in de stad. En terecht. De aanleg van tramlijnen heeft grote gevolgen en kost veel geld. Bij zo’n groot project is het belangrijk dat veel mensen zich ermee bemoeien.

Als SP willen we graag aan iedereen duidelijk maken wat onze mening over de tram is, en hoe we tot die mening gekomen zijn. Daarom hebben we dit boekje gemaakt.

Groningen is een snel groeiende stad met zo’n 187.000 inwoners en een heel belangrijke functie voor de regio. Honderdduizenden begeven zich dagelijks in het stadverkeer en de verwachting is dat dit aantal nog fors zal toenemen. Die groei zie ik liever in het openbaar vervoer en het fietsverkeer, dan in nog (veel) meer auto’s. Daarom hoop ik dat de tram ruimtelijk en financieel past in Groningen. Want overal blijkt dat automobilisten veel eerder overstappen op openbaar vervoer bij een tram, dan bij een bus. En als het ons niet lukt de groei van de mobiliteit in goede banen te leiden, komt het verkeer in de stad muurvast te zitten.

Vandaar de titel van dit boekje. Als SP staan we positief tegenover de komst van de tram, maar er zijn nog wel punten waarop we gerustgesteld moeten worden voordat we er daadwerkelijk mee kunnen instemmen. Die punten zijn de kosten, de gevolgen voor het busverkeer, de inpassing in de stad en de compensatie voor ondernemers die door de werkzaamheden in moeilijkheden komen. Als

de tramplannen een goed antwoord hebben op die problemen, dan stap ik over een paar jaar heel graag in.

Jannie Visscher, lijsttrekker SP

De tramplannen

We willen u met dit boekje informatie geven over de tramplannen, over ons standpunt en over de afwegingen die tot dat standpunt hebben geleid. We geven een korte beschrijving van de plannen, nemen u vervolgens mee in onze afwegingen en beantwoorden ten slotte een aantal vragen die we de afgelopen tijd van mensen gekregen hebben.

De start: afremmen van de groei van het autoverkeer

In 1996 startte een onderzoek naar de beste manier om de toename van het autoverkeer in en naar de stad te beperken door het openbaar vervoer te verbeteren. De uitkomst was de notitie 'De bereikbare stad leefbaar' uit 1997, waarin gepleit wordt voor een OV-netwerk voor stad en regio met als basis een systeem van tram en lightrail. Met de eerste studies naar de mogelijkheden voor een tram in Groningen werd toen begonnen.

Betaalbaar door het Zuiderzeelijngeld

In 2002 concludeerde een studie dat het antwoord op de verwachte verkeerstoename het beste gevonden kan worden in het overschakelen op de tram op de drukste OV-lijnen. En in 2006 kwam er een concreet plan voor de aanleg van een tramlijn van het Hoofdstation naar Zernike. De SP reageerde positief op het idee, maar met veel voorbehouden. *Zijn de kosten wel in de hand te houden, en wat gebeurt er met de buslijnen door wijken*, waren belangrijke vragen die we stelden.

Realistisch werden de tramplannen pas in juni 2008. Toen werd er met het Rijk overeenstemming bereikt over de compensatie van het niet doorgaan van de aanleg van de spoorlijn van Schiphol naar Groningen. Het Noorden kreeg toen een fors bedrag aan geld voor de realisatie van grote (verkeers)projecten.

Zweeftrein NEE, beter regionaal vervoer JA

Bij die Zuiderzeelijn blijven we even stilstaan, omdat de discussie daarover ook in onze afwegingen alles te maken heeft met de tramplannen.

Onder aanvoering van Commissaris van de Koningin Hans Alders voerden de provincie en de gemeente Groningen in de eerste jaren van deze eeuw een sterke lobby om de trein aan te leggen als magneetzweefbaan. De SP was daar faliekant op tegen. De zweeftrein zou erg duur zijn, veel meer energie gebruiken per reizigerskilometer dan een gewone trein en met fors duurdere kaartjes gaan werken. Ons antwoord op de zweeftreinlobby was de oprichting van het comité Zweeftrein Nee. We voerden actie voor een normale treinverbinding van Groningen via Drachten en Heerenveen naar Lelystad en we eisten dat het extra geld voor de zweeftrein gestoken zou worden in verbetering van het gewone openbaar vervoer in het Noorden en van de bereikbaarheid via de weg. Daar hebben we veel meer aan, dan aan een yuppentrein naar Amsterdam.

We hebben grotendeels onze zin gekregen. De zweeftrein komt er niet en het geld komt wel naar het Noorden. Het wordt onder andere ingezet voor de aanpak van de Zuidelijke Ringweg in de stad en voor een groot aantal verbeteringen van het openbaar vervoer. Ook komt er een spoorlijn naar Drachten en Heerenveen, maar helaas wordt die niet doorgetrokken naar Lelystad. De spoorverbinding met de Randstad blijft dus lopen via Zwolle. In plaats van de zweeftrein kunnen we nu het regionale openbaar vervoer gaan verbeteren. En dat is heel mooi.

Twee lijnen

Inmiddels gaat de tramdiscussie over de aanleg van twee lijnen. De eerste van het hoofdstation via Oosterstraat, Grote Markt, Boterdiep, Noorderstation, Eikenlaan en Zonnelaan naar Zernike, en de tweede – die meteen daarna aangelegd wordt – moet van het hoofdstation via het UMCG naar Kardinga gaan lopen. Over de geplande route van lijn 1 heeft de gemeenteraad al een besluit genomen, over de route van lijn 2 worden nu de uitkomsten van de inspraak verwerkt tot een tracékeuze. Verschillende opties (bijvoorbeeld Oostersingel of Petrus Campersingel, Steentilstraat of Oosterstraat) zijn mogelijk. Als het doorgaat, wordt lijn 1 in 2014 opgeleverd en lijn 2 in 2015.

Kosten

De straten waar de tram doorheen gaat, moeten opnieuw ingericht worden, bruggen moeten gebouwd of aangepast worden, een aantal panden moet aangekocht en gesloopt worden. Enzovoort. De kosten van de aanleg zijn daardoor hoog: voor beide lijnen samen worden ze begroot op 300 miljoen euro.

Het geld komt voor een belangrijk deel van het Rijk, uit het potje voor het Noorden nadat de Zuiderzeelijn was afgeblazen. Verder wordt het geld ingezet dat de gemeenten in de regio Groningen-Assen hebben gespaard voor verbetering van het openbaar vervoer en betaalt ook de gemeente Groningen een fors bedrag: uit de opbrengst van de verkoop van de Essent-aandelen. Eerder was al met het Rijk afgesproken dat die opbrengst ingezet zou worden als Groningse bijdrage aan de Zuiderzeelijn. Toen die niet doorging, stelde het Rijk als voorwaarde om geld beschikbaar te stellen, dat het Noorden ook aan de vervangende maatregelen (waarvan de tram er één is) zou meebetalen.

De SP-visie

Bij de bepaling van ons standpunt over een onderwerp maken we gebruik van de uitgangspunten die we als partij hebben vastgesteld, en analyseren we de verschillende kanten die aan de kwestie zitten. Wat betekent dat voor ons tramstandpunt?

Uitgangspunt: kiezen voor openbaar vervoer

We zijn geen principiële anti-trampartij of pro-trampartij. Wel hebben we een aantal uitgangspunten als het gaat om verkeer en vervoer. We willen een duurzame, leefbare stad en we willen dat mobiliteit voor iedereen is weggelegd. Daarom pleiten we voor snel, comfortabel en betaalbaar openbaar vervoer. Want dat voorkomt isolement van mensen en is de beste manier om het autoverkeer terug te dringen en de stad leefbaarder te maken en tegelijkertijd goed bereikbaar te houden. Een ander ‘klassiek’ SP-standpunt is, dat we het verblijf in de binnenstad aantrekkelijker willen maken door de grote stroom bussen over de Grote Markt terug te dringen.

Probleem: het verkeer in de stad gaat vastlopen

Om een investering te rechtvaardigen die zoveel kost en zoveel overhoop haalt als de tram, moeten we wel met een groot probleem zitten. Is dat zo?

Onze conclusie is ‘ja, dat probleem is er’. En dat is het volgende. Groningen is een compacte stad met een heel sterke regiofunctie en met veel bezoek-aantrekkelijke voorzieningen in en rond het centrum: denk maar aan het UMCG en de locaties van RUG en Hanzehogeschool.

Die omstandigheden maken dat Groningen op een kleine oppervlakte

heel veel verkeer moet verwerken. En dat wordt in de toekomst alleen maar (veel) meer. Groningen groeit snel in aantal inwoners, de mobiliteit neemt toe en voorzieningen worden meer en meer in steden geconcentreerd. En heel belangrijk: er gaat veel geïnvesteerd worden in verbetering van de spoorontsluiting van Groningen. In de toekomst rijden er vaker treinen van en naar Assen, Leeuwarden en Hoogezand, er komt een lijn naar Heerenveen en eentje via Veendam naar Stadskanaal en er komen nieuwe stations bij Hoogkerk en het Europapark. Samen met de andere hiervoor genoemde ontwikkelingen leidt dat tot een grote groei van het verkeer.

Een paar cijfers: het aantal bezoekers uit de regio stijgt naar verwachting van 160.000 per dag in 2008 tot 215.000 in 2020. Het Hoofdstation verwerkte in 2004 zo'n 29.000 reizigers per dag. Dat worden er naar schatting 50.000 in 2020. Het wordt dus veel drukker in de stad en op het station, en veel van die extra treinreizigers hebben het openbaar vervoer nodig om op hun plaats van bestemming te komen.

Als we niets doen, raakt de stad verstoppt met bussen en auto's. Wie denkt dat het wel mee zal vallen, moet 's ochtends eens bij het Hoofdstation gaan kijken naar de busfiles op de Stationsweg, of eens met het UMCG gaan praten. Nu al kunnen de bussen de reizigersstroom nauwelijks aan. Voor de forse groei van het openbaar vervoer die nodig is om de toename van het auto-verkeer een beetje te beperken, is geen ruimte. Om Groningen leefbaar en in beweging te houden, moet er echt wat gebeuren.

Tram of uitbreiding buslijnnet?

Dan komt natuurlijk de vraag: kan dat beter met de tram of met een uitbreiding van het buslijnnet?

Al in 2002 en 2005 zijn de mogelijkheden van bus en tram met elkaar vergeleken. De conclusie luidde beide keren dat de capaciteit op de drukste routes fors omhoog moet, en dat de tram daarvoor de beste mogelijkheden biedt omdat hij veel meer mensen tegelijk kan vervoeren. Ook een trolleybus werd om die reden als minder geschikt beoordeeld. In een nieuw onderzoek op verzoek van Provinciale Staten is in 2009 nogmaals gekeken naar de bus als alternatief. Daarbij zijn drie bus-oplossingen vergeleken met de tram:

- ❑ *Het busknopenmodel.* Uitgangspunt hierbij is dat de voorgenomen investeringen in het spoornet gedaan worden, en dat de mogelijkheden van aansluitend busvervoer optimaal benut worden door de vervoersstromen met extra buslijnen te spreiden.
- ❑ *Het busknopenmodel-light.* Een uitgekleden vorm van het busknopenmodel, met minder buslijnen en langere reistijden.
- ❑ *Het treinmodel.* Hierbij worden wel de investeringen in het spoornet uitgevoerd, maar blijft het buslijnnet vrijwel ongewijzigd. Om de reizigersgroei op te vangen, wordt er wel vaker gereden op de bestaande lijnen.

De conclusies van het onderzoek zijn dat het treinmodel weinig investeringen vergt, maar tot grote doorstromingsproblemen voor het autoverkeer leidt, vooral op de Stationsweg. De extra treinreizigers moeten dan immers vervoerd worden met extra bussen op de bestaande routes. Het treinmodel betekent daarnaast dat de exploitatiekosten toenemen met 2,6 miljoen euro per jaar vanwege de extra bussen die ingezet moeten worden. De conclusie van de onderzoekers luidt dat alleen maar extra bussen inzetten, geen reële oplossing is.

Busvoordelen

Het busknopenmodel en ook de afgeslankte variant ervan (busknopenmodel-light) kunnen wel dienen als alternatief voor de tram. Op een aantal terreinen scoren ze ook beter:

- ❑ ze ontsluiten de parkeerplaatsen aan de rand van de stad beter (de P&R-terreinen)
- ❑ ze leveren minder problemen op als er omgereden moet worden vanwege een storing
- ❑ ze veroorzaken minder bouwkosten
- ❑ ze vergen lagere investeringen.

Busnadelen

De busoplossingen hebben echter ook nadelen ten opzichte van de tram:

- ❑ ze realiseren een kleinere verschuiving van autoverkeer naar openbaar vervoer, en zorgen dus voor een sterkere groei van het autoverkeer
- ❑ ze zorgen voor een forse belemmering van de doorstroming van het autoverkeer, bijvoorbeeld op de Stationsweg, het Damsterdiep en de Emma- en Herebrug
- ❑ ze hebben een nadelige invloed op het aantal bezoekers van de binnenstad en leiden dus tot een omzetsdaling
- ❑ ze gaan gepaard met veel hogere exploitatiekosten en, ook als rekening wordt gehouden met de hogere investeringskosten van de tram, tot een grotere bijdrage per reiziger van de gemeente.
- ❑ bij de uitwerking van het busknopenmodel is duidelijk geworden dat busvrij maken van de Grote Markt hierbij niet mogelijk is.

De kosten in beeld

	Tram	busknopenmodel	busknopen-light
<i>Investeringen</i>	300 mln	207 mln	147 mln
<i>Exploitatiekosten per jr</i>	2,2 mln	10,1 mln	7,1 mln
<i>Kosten gemeente per reiziger</i>	61 cent	87 cent	78 cent

- *De tram is het duurst in aanleg, maar het goedkoopst in exploitatie. Per kaartje hoeft de gemeente op de trampassagier het minste toe te leggen.*

Gevolgen voor de vervoersbewegingen

	Tram	bus
Toename ov-reizigers per dag in 2020	+ 46.000	+ 40.000
Toename autoverkeer Per dag in 2020	+ 170.000	+ 179.000

- *De tram haalt meer mensen uit de auto. (Het busknopenmodel en het busknopenmodel-light scoren wat betreft de verschuiving in vervoersbewegingen vrijwel gelijk.)*

Onze conclusie

Goed openbaar vervoer is belangrijk voor de samenleving. Alleen daarmee kunnen we de groei van het autoverkeer indammen en zorgen dat ook de mensen die geen auto hebben, mobiel zijn. Goed openbaar vervoer is zo belangrijk dat de overheid ervoor moet zorgen. En wij vinden dat ze dat –binnen de financiële mogelijkheden—op de best mogelijke manier moet doen.

Onze beoordeling van de beschikbare informatie leidt tot de conclusie dat de tram voor Groningen een uitstekende vorm van openbaar vervoer kan zijn. Op de drukke lijnen kan een tram veel meer mensen vervoeren en daardoor het bedrag dat de gemeente per reiziger moet bijpassen, fors verlagen. Ook vinden we het belangrijk dat de tram meer automobilisten naar het openbaar vervoer zal lokken.

Aan de tram zitten echter ook grote risico's. Is de aanleg mogelijk binnen het beschikbare budget? Zijn de problemen bij het aanleggen van de lijnen op een acceptabele manier op te lossen? Gaat de tram niet te veel ten koste van de busontsluiting van de wijken?

Onze conclusie is de volgende. Op dit moment steunen we de tramplannen. Maar voordat we definitief 'ja' zeggen, moeten onze zorgen over de financiën, de inpassing in de stad en de gevolgen voor de buslijnen weggenomen zijn. Daarbij beseffen we, dat de aanleg van de tram onherroepelijk tot problemen leidt. Soms zullen mensen verder moeten lopen naar een halte, soms moeten er parkeerplaatsen opgeheven worden of zullen er bomen verdwijnen. Die problemen zijn niet te voorkomen, maar ze mogen niet te groot zijn. Dat betekent dat bus- of tramhaltes altijd op een aanvaardbare afstand moeten zijn, dat er een passende schadevergoedingsregeling moet komen voor winkeliers die door de aanleg van de tram in de problemen komen, en

dat het verdwijnen van parkeerplaatsen en groen gecompenseerd moet worden.

Verder moet er financieel volledige duidelijkheid zijn, waarbij de berekeningen van het Trambureau altijd voorzien moeten zijn van een onafhankelijke controleberekening.

Verkiezingsprogramma

In ons verkiezingsprogramma hebben we ons standpunt als volgt geformuleerd.

‘Aanleg van twee tramlijnen die aangesloten worden op het regionale spoorlijnnet kan een belangrijke investering zijn in de toekomst van Groningen. De stad mag niet dichtslippen met auto's en bussen en de tram kan daar voor zorgen. Maar: dan moet wel zeker zijn dat de tram financieel uit kan, en dat hij bijdraagt aan een algehele verbetering van het openbaar vervoer in en naar de stad. Een definitief besluit om de tramlijnen aan te leggen kan daarom pas genomen worden als voldaan is aan enkele harde voorwaarden:

- ❑ de aanlegkosten mogen niet uitkomen boven de bedragen die daarvoor nu geraamd zijn
- ❑ de exploitatie moet uitkunnen zonder extra bijdrage van de gemeente, zonder extra tariefsstijgingen en zonder aanslagen op het overige openbaar vervoer
- ❑ de tramlijnen moeten zonder grote problemen in de stad in te passen zijn
- ❑ voor ondernemers die gedupeerd worden doordat hun zaak gedurende de aanleg van de trambaan moeilijk bereikbaar is, komt een passende schaderegeling.’

Twaalf tramvragen

Waarom is de tram in exploitatie goedkoper dan vervoer met bussen?

Dat zit in de personeelskosten, die een groot deel van de exploitatielasten vormen. Eén trambestuurder kan 230 passagiers vervoeren, een buschauffeur 75 in een normale bus en 105 in een gelede bus.

Past de tram wel in drukke winkelstraten of op de Grote Markt?

Wij denken van wel. In andere steden gaan trams ook vaak zonder problemen door de allerdrukste centrumstraten. Ze rijden daar uiteraard heel langzaam: zo'n 15 kilometer per uur. Nu gaan er elke dag 900 bussen over de Grote Markt. Gezien de groei van het aantal reizigers zullen dat er in 2020 1200 moeten zijn: elke minuut een bus. Uitvoering van de tramplannen betekent dat die bussen vervangen worden door 300 trams over de Grote Markt. (Dat worden er méér als ook lijn 2 via de Grote Markt gaat, maar altijd veel minder dan 1200.)

Wat gebeurt er met de buslijnen?

In het buslijnnet treden forse veranderingen op. Aanleg van de tram zal onder andere betekenen dat er geen bussen meer over de Grote Markt gaan. Sommige buslijnen (bijvoorbeeld lijn 11 van het Hoofdstation naar Zernike) vervallen, andere krijgen haltes waar de passagiers kunnen overstappen op de tram naar de Grote Markt. Bij de verdere uitwerking is het voor de SP een belangrijk punt dat iedere stadje een bus- of tramhalte blijft houden op een aanvaardbare loopafstand.

Wij raken onze parkeerplaatsen kwijt door de tram. Kan dat zomaar?

Aanleg van de tram betekent op een aantal plekken het opheffen van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld aan de Zonnelaan. We begrijpen de boosheid daarover. En we vinden dat de gemeente moet zorgen dat er in de buurt genoeg parkeerruimte overblijft. Het is onvermijdelijk dat een grote ingreep als de aanleg van twee tramlijnen problemen oplevert. Wat voorkomen moet worden, is dat die problemen voor sommige mensen onevenredig groot worden. Dreigt dat te gebeuren, dan moet de gemeente op een of andere manier die problemen oplossen.

Waarom wordt er geen referendum gehouden over tram?

Volgens de Groningse referendum regels kan een referendum alleen aangevraagd worden over een startnotitie. De startnotitie over de tramplannen is in februari 2007 goedgekeurd door de gemeenteraad. Mensen die een referendum willen, hadden toen de handtekeningen kunnen gaan ophalen die daarvoor nodig zijn. Dat heeft niemand gedaan.

Moet de gemeente voor de aanleg van de tram nog méér gaan bezuinigen?

Voor de aanlegkosten van de twee tramlijnen is het geld beschikbaar. Daarvoor hoeft niet bezuinigd te worden. Aan wat er nodig is voor de exploitatie van de tramlijnen wordt nog gerekend. De cijfers die nu beschikbaar zijn, laten zien dat de tram in exploitatie een stuk goedkoper is dan het inzetten van de extra bussen die nog zijn om de groei in de reizigersstroom op te vangen. Als die cijfers kloppen, betekent dit dat de tram juist voorkomt dat er extra bezuinigd moet worden.

Waarom is gekozen voor tramverkeer in twee richtingen door de Oosterstraat?

Het is verstandig om fiets- en tramverkeer in smalle straten uit elkaar te halen. Daarom is ervoor gekozen de Gelkingestraat in te richten als fietsstraat, met fietsverkeer in twee richtingen, en de Oosterstraat als tramstraat.

Is het al zeker dat de tram er komt?

Nee. Een besluit over zo'n groot project als de tram wordt in een aantal stappen genomen. In februari 2007 is besloten dat planvorming om de tram aan te leggen van start kan gaan. In 2009 is een besluit genomen over het voorkeustracé van lijn 1. Daarmee is nog geen definitief besluit genomen over de komst van de tram. Dat besluit staat gepland voor 2010. Maar voordat het genomen kan worden, moet er volledige duidelijkheid zijn over de kosten en de inpasbaarheid van de tram in de stad. De tram komt er alleen als de gemeenteraad en Provinciale Staten er allebei mee instemmen.

Hoe komt het dat de centrumondernemers tegen zijn? Het is toch goed voor hen als de tram door de binnenstad rijdt?

Studenten van de Hanzehogeschool en de universiteit hebben in 2008 213 ondernemers geënquêteerd die een zaak hebben in de mogelijke tramstraten. Van hen gaf 75 procent aan vóór de komst van de tram te zijn, en had 67 procent een voorkeur voor het binnenstadtracé. Protesten zijn er vooral van de winkeliers in de Oosterstraat, die bang zijn dat de bevoorrading moeilijk wordt en die opzien tegen de problemen die ze hebben tijdens de aanlegperiode. Die zorgen zijn begrijpelijk. Wij vinden dat de gemeente ze zo goed mogelijk moet wegnemen, onder andere met een goede regeling voor omzetschade door de tramaanleg.

Waarom is de SP voor zo'n duur prestigeproject?

Het is geen prestigeproject. Het is –als aan onze voorwaarden voldaan wordt—een oplossing voor een groot probleem: het dichtslibben van de stad met auto's en bussen. En over de kosten: op lange termijn zijn we met de tram goedkoper uit doordat er veel meer mensen door één chauffeur vervoerd kunnen worden.

Hoe vaak gaat de tram rijden?

Op lijnen 1 en 2 zal de tram overdag acht keer per uur gaan rijden. Dat is vaker dan de bussen nu rijden.

Er wordt steeds geschermd met allerlei cijfers over wat er in de toekomst gaat gebeuren. Hoe hard zijn die getallen?

De cijfers die genoemd zijn, en die we ook in dit boekje gebruiken, komen tot stand met de hulp van rekenmodellen. Daarin kun je allerlei mogelijke ontwikkelingen stoppen, bijvoorbeeld de groei van het aantal treinen, en daar komen dan getallen uit die volgens het model te verwachten zijn. Deze manier van voorspellen is heel gebruikelijk, maar garanties worden niet gegeven: de werkelijkheid is vaak veel weerbarstiger dan wat in rekenmodellen gestopt kan worden. Wat ons betreft moeten we ons daarom niet blind staren op de verwachtingen, maar het is ook onverstandig om ze te negeren. Een betere inschatting van de gevolgen is immers niet beschikbaar.

Meer informatie

Op internet is veel informatie te vinden over de Groningse tramplannen.

- ❑ **www.regiotram.nl** is de website van het trambureau, de organisatie die de tramplannen aan het uitwerken is. Hier zijn naast informatie over de plannen ook de stukken van de gemeenteraad te vinden en de verslagen van de inspraak- en informatiebijeenkomsten.
- ❑ Op **www.tramgroningen.nl** zijn tegenstanders van de plannen aan het woord.
- ❑ En op **www.groningertram.com** roeren de voorstanders zich.

Meer informatie over de Groningse SP vindt u op **www.groningen.sp.nl**. Ook kunt u ons telefonisch bereiken en bent u welkom op ons kantoor. Ons adres is: Nieuwe Boteringestraat 74, 9712 PP Groningen. Telefoon: (050) 3119050.

Reageren? Graag!

Uw reactie op onze visie is erg welkom. U kunt ons schrijven, of mailen naar **groningen@sp.nl**.