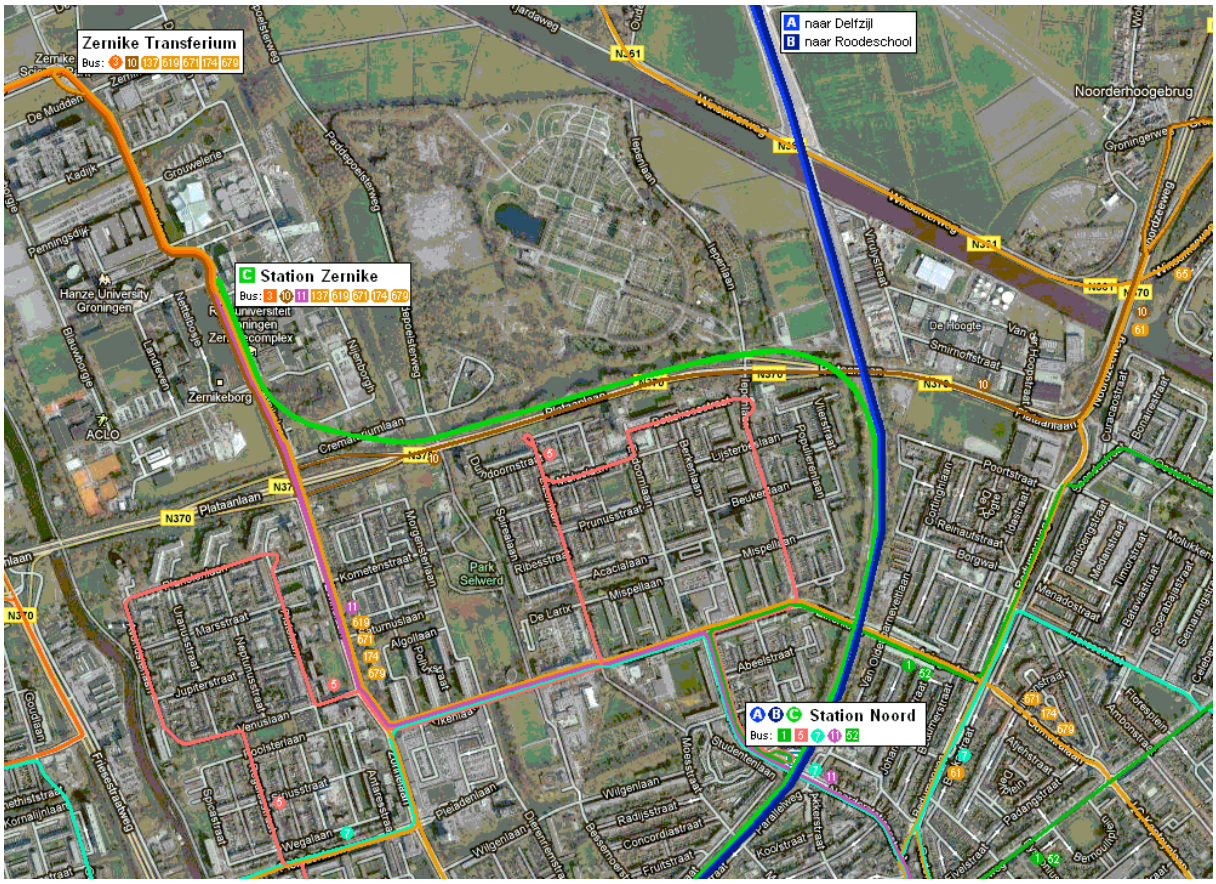
Plan Beter OV in Stad en Ommeland



Versie 2.0

Arthur Kamminga

Januari 2011

Vooraf

Plan Beter OV in Stad en Ommeland is een visie op hoe de stad en provincie Groningen de bereikbaarheid en de kwaliteit van het openbaar vervoer duurzaam zouden kunnen verbeteren. Het is bedoeld als een reëel en financieel haalbaar alternatief voor het plan om een Regiotram te introduceren in de binnenstad van Groningen, een voornemen dat de nodige risico's met zich mee brengt.

'Plan B' verwijst naar een uitspraak van wethouder Dekker in een commissievergadering van Groningse gemeenteraad op 13 oktober jl. Daarin liet zij weten "geen Plan B te hebben"; ofwel accepteert de Raad haar plannen, ofwel zal Groningen met enorme bereikbaarheidsproblemen te kampen krijgen. Deze notitie wil laten zien dat de keuze niet zo zwart-wit is.

Inhoud

Probleemanalyse 3

Van STOV via Kolibri naar Regiotram 5

Afgewezen alternatieven 6

Het reële alternatief: Plan B 7

Ruimtelijk-economische effecten 10

Gevolgen van de Regiotram en Plan B voor specifieke doelgroepen 16

Gevolgen voor de regio bij Regiotram en Plan B 17

Conclusies 20

Bijlage 1: telpunten en specificatie vergelijking busvervoer 2004 en 2010

Probleemanalyse

De stad Groningen is het kloppende hart van Noord-Nederland. Bijna 190.000 inwoners en meer dan 40.000 studenten op HBO en de Rijksuniversiteit maken Groningen tot een échte stad. Dit heeft echter ook nadelige kanten: de bereikbaarheid verdient voortdurend aandacht en ook luchtkwaliteit en leefbaarheid staan op de agenda. De Regiotram-plannen schetsen een afschrikwekkend toekomstbeeld voor de stad: "meer bussen kunnen er niet meer bij", "de hele stad komt vast te staan" en "de bussen puilen uit". Klinkende oneliners, waarbij echter wel wat nadere duiding wenselijk is.

Ontwikkeling van het openbaar vervoer
Bij de Regiotram-plannen wordt vaak de suggestie gewekt dat het busvervoer uit z'n voegen groeit en dat de capaciteit daarvan nu echt bereikt is. Het is opmerkelijk dat in werkelijkheid het tegendeel waar is. Het busvervoer in zowel stad als provincie is de laatste jaren gestaag afgenomen, ondanks de forse groei van het aantal studenten. Op basis van oude dienstregelingen kan een vergelijking tussen 2004 en 2010 worden gemaakt over het aantal bussen dat wordt ingezet. Er zijn negen strategische locaties (telpunten) op de belangrijkste busroutes gekozen waar is geteld hoeveel bussen er in één uur in de ochtendspits passeren.

Telpunt		Najaar 2004	Najaar 2010	Verschil
1	Damsterdiep/Nwe weg	46	0	- 100 %
2	Eikenlaan/De Parrel	26	25	- 4 %
3	Griffeweg	8	27	+ 238 %
4	Grote Markt	74	73	- 1 %
5	Noorderstationsstraat	22	21	- 5 %
6	Oosterhamrikbaan	38	32	- 16 %
7	Prinsesseweg	22	21	- 5 %
8	Westersingel	30	27	- 10 %
9	Zuiderdiep (HEMA)	120	73	- 39 %

Totaal aantal bussen (beide richtingen) op werkdagen tussen 8 en 9 's ochtends.[1]

Bij de cijfers moeten een aantal kanttekeningen gemaakt worden. Meest opvallend zijn het Damsterdiep (-100%) en de Griffeweg (+238%), wat alles te maken heeft met de bouw van een parkeergarage waardoor deze belangrijke busroute aan de oostkant van de binnenstad langdurig is afgesloten. De bussen uit de oostelijke helft van de provincie worden nu omgeleid via de Griffeweg, terwijl de streekbussen uit het noorden (lijn 65, 163, 165) nu via de Grote Markt rijden. Hierdoor wordt de terugval van het aantal bussen via de Grote Markt enigszins verbloemd.

Wanneer we de via de Grote Markt en Griffeweg omgeleide bussen optellen komen we echter bij lange na niet aan de 46 bussen die daar in 2004 reden. De reden is dat een groot aantal buslijnen is opgeheven (lijnen 171, 74, 79, 179, 311), de frequentie is verminderd (lijnen 76, 178) of naar het Zernike is afgeleid (lijn 174). De nieuwe scholierenlijnen 671 en 679 rijden alleen in de spits, terwijl hun voorgangers zeven dagen per week de hele dag reden. De oorzaak van deze kaalslag is het beleid om reizigers uit Hoogezand-Sappemeer, Menterwolde, Scheemda, Winschoten en Veendam te dwingen om de trein naar Groningen te nemen, door simpelweg bijna alle bussen naar Groningen op te heffen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de trein een "succes" is en het aantal reizigers sterk "gegroeid" is. In werkelijkheid zijn dit geen nieuwe OV-reizigers.

Ook binnen de stad zien we een terugval in het aantal bussen. De frequentie op lijn 3 (Lewenborg-CS-Vinkhuizen) en lijn 6 (Beijum-CS-Hoornsemeer) is verlaagd van zes naar vijf keer per uur. Op lijn 11 (Zernike-Centrum-CS) en lijn 15 (Zernike-Akerk-CS) is de frequentie in de spits nog slechts één keer

[1] In bijlage 1 is een specificatie van deze cijfers opgenomen.

per 10 minuten, terwijl in 2004 op beide lijnen in de spitsrichting elke vijf minuten een bus reed. Dit plaatst de "uitpuilende bussen naar het Zernike" in een ander daglicht. De terugval in het *aantal* bussen is op de routes naar het Zernike beperkt gebleven door de komst van scholierenlijnen uit de regio naar het Zernike. De frequentie daarvan beperkt zich tot enkele ritten náár de stad in ochtendspits, en een aantal ritten uit de stad in de middagspits. Soms zijn dit écht nieuwe lijnen (619, 682), soms zijn dit oude streeklijnen die naar het Zernike zijn afgeleid om niet met de Qliner of trein te concurreren (671, 174).

Het voorgaande falsifieert de claims dat het busvervoer groeit en er niet meer bussen bij kunnen. Dit is opmerkelijk omdat dit één van de belangrijkste argumenten is waarom de Regiotram aangelegd zou moeten worden. Het is eveneens opmerkelijk dat deze feiten geheel niet in het besluitvormingsproces aan de orde zijn gekomen.

Luchtkwaliteit en milieu
Uit landelijk onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit in Groningen ruim voldoende is en de stad ruimschoots voldeed aan de wettelijke kwaliteitsnormen. "Op geen enkele locatie was er een overschrijding van deze normen. Dat blijkt uit metingen in 2008. Groningen steekt hiermee gunstig af bij de steden in het midden en zuiden van Nederland." [2] Desalniettemin is luchtkwaliteit wel een argument in de Regiotram-plannen, ook omdat uit eerder onderzoek bleek dat rondom het hoofdstation de concentraties aanzielijk hoger waren dan in de rest van de stad. Deze concentraties zullen naar alle waarschijnlijkheid inmiddels flink zijn gedaald. Het aantal bussen op het station is fors afgenomen en alle bussen zijn splinternieuw (bouwjaar 2009) en voldoen aan de laatste milieunormen.

De tram wordt toegedicht milieuvriendelijker te zijn dan de bus. Dit is juist als het gaat om de lokale uitstoot, maar hoeft voor het milieu als geheel niet zo te zijn. Van belang is hoe de energie die de tram gebruikt wordt opgewekt, en hoeveel energie de fabricage van de tram en infrastructuur (rails, bovenleiding, enzovoort) heeft gekost. Ook is de bezettingsgraad van belang: wanneer 's avonds laat slechts een enkele reiziger in de bus of tram zit is de hoeveelheid energie per reiziger aanzienlijk hoger dan wanneer de bus of tram in de spits afgeladen vol zit. Ook is de technologische ontwikkeling nog een onzekere factor; het is niet uitgesloten dat in 2020 alle nieuwe bussen elektrisch of op waterstof rijden. In dat geval zijn zij minstens zo milieuvriendelijk dan een tram.

Leefbaarheid binnenstad
De leefbaarheid van de binnenstad was niet direct vanaf het begin een argument voor de tram. Tot 2006 was het de gedachte om in fase 1 slechts één tramlijn aan te leggen, gevolgd door een tweede tramlijn enkele jaren later. Door het afblazen van de Zuiderzeelijn en bijbehorende financiële compensatie werd het mogelijk direct een tweede tramlijn aan te leggen, waardoor het ook mogelijk zou worden om de Grote Markt busvrij te maken. Vanaf dat moment is het argument dat het grote aantal bussen de leefbaarheid aantast.

Na introductie van de tram zullen de resterende bussen daarom niet meer via de Grote Markt rijden, maar via de Diepenring. Dit is opmerkelijk omdat de Diepenring, zeker nadat het Damsterdiep heropend, een drukke verkeersroute is. Bussen verplaatsen van de vrije busbanen in de binnenstad naar een drukke verkeersweg langs de gracht lijkt niet de meest logische maatregel om de leefbaarheid te bevorderen. Bovendien was het juist de ambitie om de Diepenring op te knappen, de rijbanen te versmallen tot één strook en de omgeving meer als verblijfsgebied in te richten.

[2] http://gemeente.groningen.nl/algemeen-nieuws/2009-09/luchtkwaliteit-groningen-ruim-voldoende

Van STOV via Kolibri naar Regiotram

Er wordt al lange tijd gesproken over de herintroductie van de tram in de stad Groningen. De Regiotram is echter pas een betrekkelijk nieuw verschijnsel. De oorspronkelijke tramplannen komen voort uit het STadsgewestelijk Openbaar Vervoer Groningen, kortweg STOV. Het plan voorzag in investeringen in het regionaal spoorvervoer, zoals nieuwe stations tussen Groningen en Assen (De Punt, Vries, Assen-Noord), in Groningen (Friesestraatweg), in Winschoten (West) en de heropening van de spoorlijn naar Veendam en Wildervank. Daarnaast werd een verbinding met tramkwaliteit (HOV) voorgesteld tussen het Centraal Station en het Zernikecomplex. De plannen uit het STOV had een karakter van ambtelijke verkenningen en wilden niet erg vlotten. Omdat "plannen uit het stof" ook niet zo aantrekkelijk klonk, werd er een nieuw "product" van gemaakt: Kolibri-OV, compleet met blauwe huisstijl en als logo een gestileerd vogeltje.

Met deze make-over ging de regio Assen-Groningen meer de boer op, met name om het plan op de agenda van "Den Haag" te krijgen. Er werd voor het eerst een glossy lobbyrapport gemaakt, genaamd "Een drukte van belang" en er kwam een heuse publieksmanifestatie. In het rapport werd veelvuldig gebruik gemaakt van kaartjes en tabellen uit de Regiovisie Groningen-Assen 2030, waarin een grote ontwikkeling van woningbouw in de regio was voorzien. Het Kolibri-OV plan bestond uit drie projecten: hoogwaardig regionaal spoorvervoer en snelle busverbindingen *naar de stad* (Qliners), transferia *aan de rand van de stad* (Citybus) en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-assen *binnen de stad*. De gemeente ging nu voortvarender te werk en de gemeenteraad besloot om in te zetten op de aanleg van een tramlijn naar Zernike. Dit lokte een reactie uit van de nieuwe gedeputeerde Bleker, die stelde dat "de tram niet mag ophouden aan de rand van de stad". Om tegemoet te komen aan de wens van Bleker werd gekeken hoe de tram ook ten goede zou kunnen komen aan de regio. Het werd een opmerkelijke oplossing: de Regiotram.

De Regiotram betekende ongemerkt een breuk met de drieledige structuur van Kolibri-OV (snel vervoer naar de stad, transferia bij de stad, HOV-assen in de stad). De *modal split* werd rigoureus overboord gegooid: de reiziger zou graag zonder overstap op het hoofdstation vanuit de regio naar de Grote Markt willen. Waar bij de eerste publiek manifestatie lightrail (een A32-tram van de HTM voor Gouda-Alphen) nog door de gedeputeerde Musschenga als "is leuk voor NoordNed maar te groot voor in de stad" werd bestempeld, kwam de focus nu te liggen op een tram-trein combinatie. Naar de haalbaarheid van doorkoppeling en mogelijke voertuigen is nauwelijks onderzoek gedaan; doorrijden de regio in is pas voorzien in fase 2, na 2020.

Raamwerk Regiorail en het vervoersmodel

Er is wel een rapport *Raamwerk Regiorail* onder de Regiotram-vlag uitgegeven. Dit rapport hangt erg sterk op een *Netwerkanalyse Groningen-Assen* dat door een commercieel adviesbureau is gemaakt. In die analyse is een model gebruikt waarvan de uitkomsten opmerkelijk zijn: de mobiliteit zou tussen 2004 en 2020 met maar liefst 40 procent toenemen. Mede op basis hiervan komt men bij het Projectbureau tot de conclusie dat het aantal OV-reizigers in 2020 zal zijn verdubbeld. Interessant is dat juist 2004 als basisjaar is genomen, omdat we aan eerder in deze notitie hebben vastgesteld dat het busvervoer sinds die tijd is gedaald. Opmerkelijk, want volgens het vervoersmodel zou er een grote groei moeten zijn. Overigens was in de Kolibri-rapporten reeds te zien dat er ook tussen 2002 en 2004 een daling was van het autoverkeer bij het binnenstadscordon, wat in het rapport werd toegeschreven aan een economische recessie (in 2004??). In ieder geval genoeg aanleiding om aan het vervoersmodel te twijfelen.

Een enigszins zorgwekkend feit is dat de opmerkelijke uitkomsten van het eerdergenoemde vervoersmodel ook de input was in de exploitatieberekeningen van de regiotram in Raamwerk

Regiorail. Er is op die berekeningen een contra-expertise uitgevoerd, maar nog altijd met dezelfde inputvariabelen. Daar komt bij dat het vervoersmodel is gepubliceerd in 2008, voordat de Amerikaanse hypotheekcrisis oversloeg naar het financiële stelsel en daarmee de huidige economische recessie in gang zette. Het lijkt niet erg waarschijnlijk dat bij een krimpende economie de mobiliteit met 40 procent toeneemt, laat staan een verdubbeling van het aantal OV-reizigers. Bovendien zijn ambitieuze plannen als de Meerstad (10.000 woningen) vertraagd, wat ten tijde van het vervoersmodel nog niet voorzien was.

In het Raamwerk Regiorail is overigens te lezen dat wanneer de reizigersaantallen tien procent tegenvallen, dit een inkomstendaling van ongeveer één miljoen euro zal betekenen. De gevolgen van bezuinigingen op de studiefinanciering en een eventuele versobering of van de OV-studentenkaart kunnen in potentie grote risico's inhouden voor de financiën van de bij de Regiotram betrokken overheden.

Afgewezen alternatieven

In de besluitvorming zijn twee tracé-alternatieven voor een Regiotram door de binnenstad op tafel geweest. Het Westrandtracé (een tram via het treinspoor, daarna via Zonnelaan en Zernikelaan) en een voorstel van de Partij voor het Noorden (een trein die om het Selwerderhof naar het Zernike gaat).

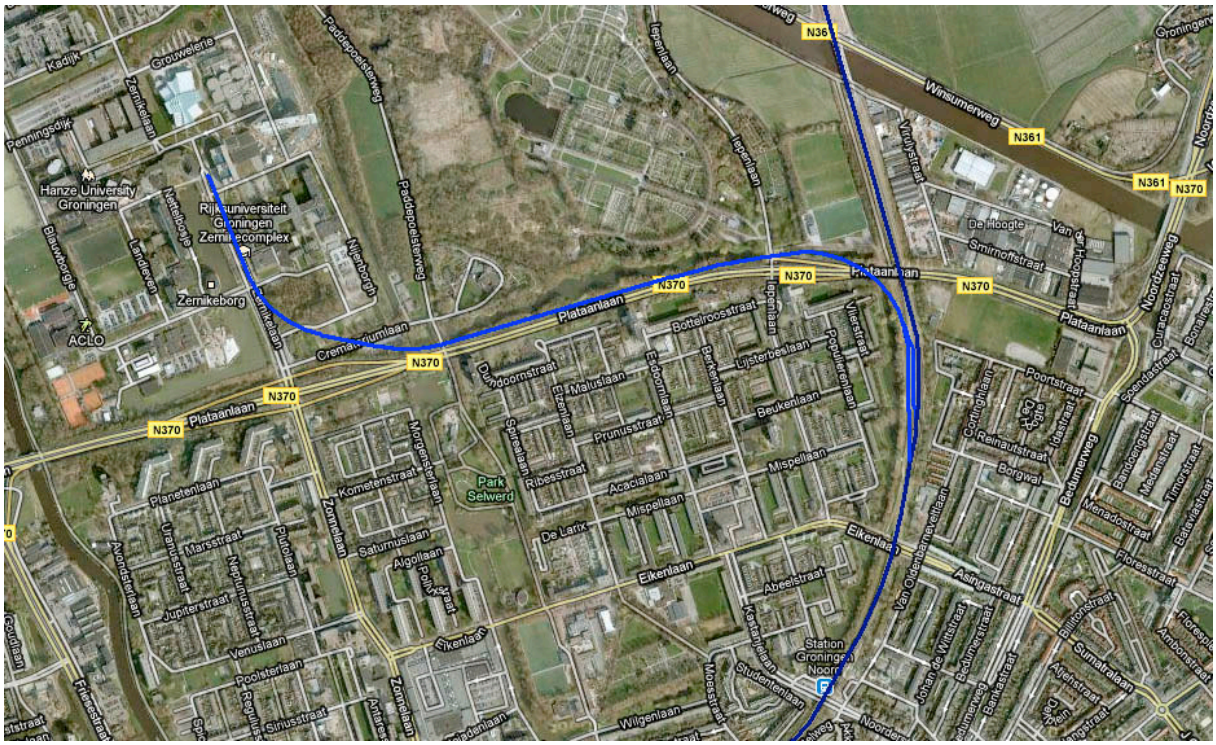
Het Westrandtracé en het voorstel van de Partij voor het Noorden hadden een belangrijke pré ten opzichte van de huidige Regiotram-plannen: OV-reizigers die niet naar de binnenstad moeten, hoeven niet door de binnenstad te reizen. De huidige buslijnen naar het Zernike worden met name gebruikt door studenten die buiten de stad wonen. Op buslijn 15 is dit zelfs de overgrote meerderheid. In de Regiotram plannen worden zij gedwongen de tram nemen, terwijl zij überhaupt niet in de stad moeten zijn. Doorgaand verkeer dwingen via de binnenstad te reizen lijkt geen logische beslissing als het de bedoeling is om de leefbaarheid en de bereikbaarheid in de binnenstad te verbeteren.

Het Westrandtracé had echter als nadeel dat er nog steeds een lang tramtraject was via de Zonnelaan en de Zernikelaan. Bovendien was de tak CS-binnenstad-UMCG te dun qua vervoersstroom. Het voorstel van Partij voor het Noorden was verreweg de snelste en meest hoogwaardige (treinkwaliteit i.p.v. tramkwaliteit) verbinding met het Zernike, maar was qua ruimtelijke inpassing onaanvaardbaar. De trein zou één van de mooiste stukje natuur van Groningen bruut vernielen. Bovendien kwam de trein ten noorden van het campusterrein uit, terwijl het zwaartepunt van de onderwijsactiviteiten zich tussen de ringweg en het Zernikeplein bevinden.

Daarnaast zijn er diverse alternatieven geweest die uitgingen van een andere modaliteit; een trolleybus, een Translohr of een busknopenmodel zijn bij de inspraak genoemd. Doordat tijdens de inspraakperiode de systeemkeuze eigenlijk reeds vast lag, is naar deze alternatieven slechts oppervlakkig onderzoek gedaan. Bovendien is een eis dat de voertuigen kunnen doorrijden over bestaand spoor de regio in, waardoor de keuze feitelijk beperkt wordt tot railgebonden voertuigen.

Het reële alternatief: Plan B

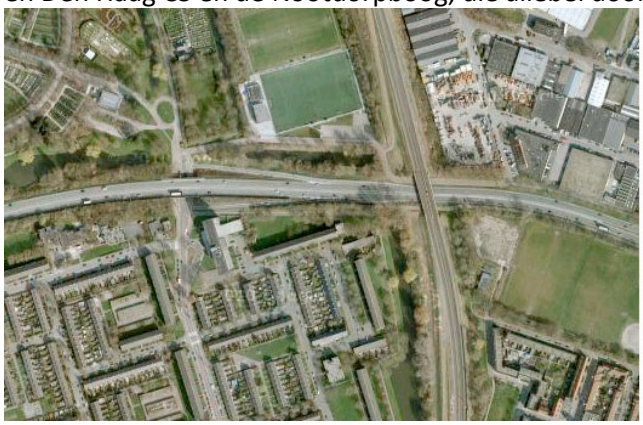
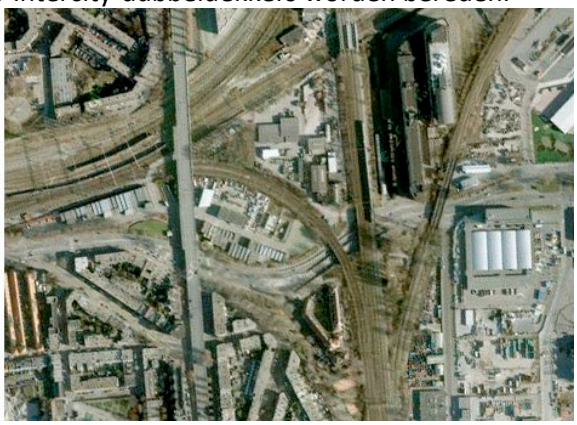
Door het slim bundelen van de spoorinfrastructuur met de noordelijke ringweg, is het mogelijk een aanzienlijk snellere verbinding te bieden dan de regiotram, met een hogere capaciteit de Regiotram, met een hogere betrouwbaarheid dan de Regiotram, en vooral: voor aanzienlijk lagere kosten dan de Regiotram. En waarvan de regio bovendien direct vanaf dag één de vruchten kan plukken, in plaats van “eventueel na 2020”.



Het tracé van Plan B: een spoor gebundeld met de noordelijke ringweg.

Op bovenstaande kaart is het tracé van Plan B te zien: over het bestaande spoor naar Plataanlaan, en vanaf daar strak gebundeld met de noordelijke ringweg (N370) naar het Zernike complex. Het zien van dit tracé zal een aantal vragen oproepen.

Is die boog niet veel te krap voor spoormaterieel?
Nee. Er is een boogstraal van ongeveer 200 meter mogelijk. Er is meer ruimte beschikbaar dan op het eerste gezicht lijkt, doordat tussen de ringweg en het sportpark een strook ligt. De boog is qua scherpte vergelijkbaar met bestaande bogen in het spoorwegnet. zoals de boog tussen Den Haag HS en Den Haag CS en de Nootdorpboog, die allebei door intercity-dubbeldekkers worden bereden.



Links: locatie Zernikeboog. Rechts: de boog bij Den Haag CS-HS op dezelfde schaal.

Fotomontage van de Zernikeboog, in de variant met een stuk recht spoor op het viaduct.

Op bovenstaande fotomontage is te zien hoe een Zernike boog eruit zou kunnen zien. In werkelijkheid is dit de Nootdorpboog die in de luchtfoto van Groningen is geplakt. In Nootdorp is gekozen voor een stuk recht spoor op de stalen brug over de A12. Wanneer gekozen wordt voor een betonnen viaduct kan de boog de curve op het viaduct doorzetten en is het ruimtebeslag nóg minder (of is de boog ruimer).

Wat heeft de binnenstad aan dit alternatief?
In het plan Regiotram wordt de binnenstad extra belast met OV-verkeer dat überhaupt niet in de binnenstad moet zijn. In Plan B hoeft dit doorgaande verkeer niet langer door de binnenstad, waardoor er minder bussen door het centrum hoeven te rijden. Overigens bleek uit de eerdere analyse van de ontwikkelingen in het busvervoer dat sinds 2004 eerder sprake is van een krimp dan een groei van het busvervoer door de binnenstad (zie eerder in deze notitie). Bovendien behoudt de Grote Markt zijn rechtstreekse bus met het Zernikecomplex; lijn 11 gaat in Plan B weer (net als vroeger) worden ingekort tot Centrum. De vroegere keerhalte op het Kwinkenplein bestaat overigens vandaag de dag nog steeds, al wordt deze nu niet meer gebruikt.

Blijft de exploitatie van de spoorlijn Groningen Noord-Groningen verder ongewijzigd?
Plan B maakt het mogelijk om de exploitatie van de bestaande spoorlijn tussen het Hoofdstation en het Noorderstation te wijzigen, waardoor de aanliggende wijken (meer) van de spoorlijn gaan profiteren. Door het dubbelspoor kan bijvoorbeeld de halte Friesestraatweg eindelijk worden gerealiseerd. De halte Friesestraatweg was overigens ook voorzien in het STOV-, en Kolibri-plannen, maar is erg lastig te realiseren zonder spoorverdubbeling.
Maar er zijn meer varianten mogelijk. Zo kan de spoorlijn nog meer extra haltes krijgen, waardoor de bereikbaarheid van aanliggende wijken aanzienlijk zal verbeteren. Om te voorkomen dat de extra haltes ten koste gaan van de reistijd voor doorgaande reizigers, kan er voor gekozen worden om bijvoorbeeld alleen de Zernike-trein bij deze nieuwe haltes te laten stoppen. Voor een dergelijk model is het overigens ook wenselijk (doch niet noodzakelijk) om naar Zernike met elektrisch materieel te rijden, aangezien snel optrekkende treinen een pré is. Meer over de lijnvoering in de paragraaf over de gevolgen voor de stad en regio.

Hoeveel treinen zijn nodig om een goede capaciteit te kunnen bieden en wat kost dat?
Door de hoge capaciteit van de trein kan een kwartiersdienst volstaan, waardoor in theorie slechts twee extra treinstellen noodzakelijk zijn. Een GTW 2/8 (ook bekend als Arriva Spurt) heeft een capaciteit van ongeveer 250 personen, waarvan 178 a 193 (afhankelijk van uitvoering) op zitplaatsen. Een 30-meter lange Citadis Dualis (het voertuig met de beste papieren voor de Regiotram) kan 200 reizigers vervoeren, maar heeft slechts 56 zitplaatsen[3]. Arriva heeftin 2008 vier extra treinstellen GTW 2/8 gekocht voor drie miljoen euro per stuk. Een Citadis Dualis is ongeveer even duur: de SNCF kocht recent 31 exemplaren voor in totaal 100 miljoen euro.

Hoe verhouden de exploitatiekosten van Plan B zich tot de Regiotram?
Doordat in Plan B veel minder materieel hoeft te worden aangeschaft liggen de exploitatiekosten lager dan bij een Regiotram. Bovendien kan optimaal geprofiteerd worden van schaalvoordelen, doordat wordt aangesloten op een bestaand netwerk en bestaande treinen. Tot slot zijn de onderhoud- en personeelskosten aanzienlijk lager; er hoeft geen aparte remise te worden gebouwd, er hoeven geen tientallen trambestuurders te worden opgeleid, en er hoeft geen aparte infraonderhoudsploeg te worden opgezet. Wel wordt de weggevallen werkgelegenheid voor buschauffeurs (door het schrappen van lijn 15, inkorten lijn 11) gecompenseerd doordat lijn 3 gaat doorrijden naar het Zernike en lijn 3 en 6 weer elke tien minuten i.p.v. elke twaalf minuten gaan rijden.

Is het niet heel duur om de spoorlijn Groningen-Groningen Noord te verdubbelen?
De kosten van het verdubbelen van het spoor tussen Groningen en Groningen Noord worden vaak hoog ingeschat, wat echter niet terecht is. Een deel van de viaducten is reeds dubbelsporig of daarvoor geschikt. Bovendien wordt de overweg Paterswoldseweg al ongelijkvloers in verband met de spoorlijn naar Heerenveen en wordt de overweg in de Peizerweg in diezelfde plannen opgeheven. Om in de toekomst hogere frequenties tussen Groningen en Groningen Noord te kunnen rijden zou het spoor sowieso verdubbeld moeten worden. Plan B slaat daarmee twee vliegen in één klap.

De aanpassingen aan de infrastructuur die noodzakelijk zijn onderzocht in het rapport *Investeren in spoorverdubbeling Groningen (Plan B)*.

[3] http://www.transport.alstom.com/_eLibrary/brochure/upload_45953.pdf

Ruimtelijk-economische effecten

Plan B springt vooral in het oog door de nieuwe spoorontsluiting naar het Zernikecomplex, waardoor de studentenstroom snel en efficiënt kan worden afgehandeld. Maar dat is slechts een deel van het verhaal. Plan B beoogt een structurerende werking op ruimtelijk-economisch gebied, waarbij het Zernikecomplex slechts één van de gebieden is waar Plan B ontwikkelingen zal initiëren.

Nieuwe haltes

Over het algemeen wordt aangenomen dat nieuwe tramhaltes en treinstations een impuls opleveren voor de ontwikkeling van de omgeving. Zowel de Regiotram als Plan B beogen door de komst van nieuwe haltes/stations de omgeving langs het tracé te laten profiteren van de komst van de tram/trein.

Impuls voor de omgeving?

Er moet echter wel een belangrijke methodologische kanttekening worden gemaakt bij de observatie dat gebieden rondom nieuwe haltes/stations zich ontwikkelen. De vraag is namelijk of hier een *causale* relatie is tussen de komst van de halte en de ontwikkeling. Nieuwe haltes en stations worden meestal aangelegd nabij locaties waar ruimtelijke ontwikkeling is voorzien. Bijvoorbeeld in Amsterdam zijn rondom de haltes van de IJtram grootschalige nieuwbouwprojecten gerealiseerd, waarvan de ontwikkeling van VINEX-locatie IJburg en het voormalige havengebied De Rietlanden het meest in het oog springend zijn. Uit onderzoek zal blijken dat er veel ontwikkeling heeft plaatsgevonden rondom tramhaltes na de komst van de IJtram. Het is echter onjuist om daaraan de conclusie te verbinden dat dit een gevolg is van de tram.

Het voorbeeld van de IJtram staat niet op zichzelf. Hetzelfde geldt voor de RandstadRail (VINEX-wijken Oosterheem en Leidschenveen). Hetzelfde geldt voor de Amstelveenlijn (Westwijk). Hetzelfde geldt voor de TramPlus naar Barendrecht (VINEX-wijk Carnisselande). Enzovoort. De causale relatie lijkt daarom eerder andersom te zijn: nieuwe haltes worden geopend bij gebieden waar ontwikkeling is voorzien.

IJburg, 2004. Sinds de komst van de IJtram is het aantal OV-reizigers enorm gegroeid en heeft de omgeving van de nieuwe tramhaltes een grote ontwikkeling doorgemaakt. Een gevolg van de woningbouw, niet van de tram.

Een ander kanttekening bij de “groei” rondom nieuwe haltes is het verschijnsel van *distributieve groei*. Het is maar zeer de vraag of geobserveerde ontwikkeling rondom nieuwe tramhaltes daadwerkelijk nieuwe activiteiten zijn, of dat er sprake is van herlocatie van activiteiten die eerst op een andere locatie plaatsvonden. In dat geval is er feitelijk geen sprake van groei, maar van verplaatsing. In hoeverre dat überhaupt wenselijk is kan per activiteit en locatie verschillen.

Nieuwe treinstations in Plan B - basisvariant
In de basisvariant van Plan B zullen regionale treinen vanuit de richting Hoogezand gaan doorrijden naar het Zernikecomplex. Deze treinen zullen in Groningen op vijf stations halteren:

Naam station	Bestaand/nieuw	Overstapmogelijkheden
Groningen Europapark	Bestaand	Bus 4 naar Hereweg Bus 5 naar Coendersborg, De Weijert Bus 8 naar UMCG, Oosterpark, Korrewegwijk
Groningen Hoofdstation	Bestaand	Diverse treinen en buslijnen
Groningen Friesestraatweg	Nieuw	Bus 3 naar Vinkhuizen, Reitdiep
Groningen Noord	Bestaand	Bus 1 en 52 naar De Hoogte, Korrewegwijk Bus 5 naar Selwerd, Paddepoel Bus 7 naar Vinkhuizen Bus 8 naar De Hoogte, Oosterpark Bus 11 naar Grote Markt, Paddepoel
Groningen Zernike	Nieuw	Bus 3 naar Reitdiep, Vinkhuizen Bus 10 naar De Hunze, Kardinge Bus 11 naar Paddepoel Bus 137 naar Reitdiep, Zuidhorn Diverse overige streeklijnen

Tabel X. Stations in de *basisvariant* van Plan B.

In de basisvariant worden twee nieuwe station geopend: Friesestraatweg en Zernike.

Station Friesestraatweg
Het station Friesestraatweg wordt gebouwd naast de ACM-locatie, tussen de Friesestraatweg en de spoorbrug over het Reitdiep. De gevaarlijke spoorwegovergang zal dankzij een onderdoorgang tot verleden behoren. Daarmee wordt tevens een obstakel in de fietsroute naar Vinkhuizen weggenomen. Het station zal, in verband met nabijgelegen spoorbrug en viaduct, bestaan uit twee zijperrons aan weerszijden van de dubbelsporige spoorlijn.

Niet alleen de bewoners van de wijken Vinkhuizen en Kostverloren profiteren van dit nieuwe station. Ook vanuit Paddepoel-Zuid en Oranjebuurt-West is de halte gemakkelijk bereikbaar via de nabijgelegen ACM-fietsbrug. Bovendien zal het station een belangrijke aanjager zijn voor ruimtelijke ontwikkeling rondom de Friesestraatweg, zoals rondom de voormalige ACM-locatie.

Station Zernike
Het station Zernike bevindt zich in het hart van het Zernikecomplex, op korte afstand van de diverse onderwijsgebouwen. Het perron bevindt zich ten oosten van de voormalige middenberm van de Zernikelaan. De rijbaan ten westen van de middenberm zal opnieuw in gebruik worden genomen als busbaan. De bushaltes zullen ter hoogte van het perron langs de Zernikelaan worden geconstrueerd, zodat een compacte OV-hub ontstaat. Daarbij kan tevens worden gedacht aan een overkapping die de reizigers op het perron en naastgelegen bushaltes beschutting biedt. De meeste bomen in de voormalige middenberm kunnen blijven staan; zij vormen dan de afscheiding tussen het spoor en de busbaan. Fietsers kunnen gebruik maken van een nieuw vrijliggend fietspad tussen de Zernikelaan en de vijver, waardoor het aantal conflicterende bewegingen tussen fietsers en voetgangers tot een minimum worden beperkt.

Nieuwe treinstations in Plan B – Urban rail variant
In de *Stadsrail variant* van Plan B wordt het aantal nieuwe haltes verder uitgebreid, waardoor meer locaties kunnen profiteren van een snelle en hoogwaardige OV-ontsluiting per spoor. Er zijn in deze variant tot drie extra haltes gepland: Selwerd/De Hoogte, Oranjebuurt en Hoendiep/Suikerunie. De nieuwe haltes worden alleen bediend door de Zerniketrein, zodat doorgaande reizigers uit Delfzijl en Roodeschool niet met een langere reistijd worden geconfroteerd. De Zerniketrein wordt in dat geval bij voorkeur gereden met elektrisch, sneloptrekkend materieel.

Naam station	Bestaand/nieuw	Overstapmogelijkheden
Europapark	Bestaand	Bus 8 naar Hereweg Bus 5 naar Coendersborg, De Weijert Bus 8 naar UMCG, Oosterpark, Korrewegwijk
Hoofdstation	Bestaand	Diverse treinen en buslijnen
Hoendiep/Suikerunie	Nieuw	Bus 8 naar Hoogkerk Streeklijnen naar Vinkhuizen, Gravenburg
Friesestraatweg	Nieuw	Bus 3 naar Vinkhuizen, Reitdiep
Oranjebuurt	Nieuw	Bus 5 naar Paddepoel, Oranjebuurt, Hortusbuurt
Noord	Bestaand	Bus 1 en 52 naar De Hoogte, Korrewegwijk Bus 5 naar Selwerd, Paddepoel Bus 7 naar Vinkhuizen Bus 8 naar De Hoogte, Oosterpark Bus 11 naar Grote Markt, Paddepoel
Selwerd/De Hoogte	Nieuw	Geen
Zernike	Nieuw	Bus 3 naar Reitdiep, Vinkhuizen Bus 10 naar De Hunze, Kardinge Bus 11 naar Paddepoel Bus 137 naar Reitdiep, Zuidhorn Diverse overige streeklijnen

Tabel X. Mogelijke stations in de *Stadsrail variant* van Plan B.

Station Selwerd/De Hoogte
Het station Selwerd/De Hoogte bevindt zich in het verlengde van de Poortstraat, op de grens van De Hoogte en Selwerd. In de meest eenvoudige variant wordt de halte alleen door de Zerniketrein bediend en is slechts één zijperron nodig, aan het nieuwe spoor naar Zernike net ten noorden van de aansluiting op het bestaande spoor. Direct ten noordoosten van deze locatie wordt de nieuwe wijk Cortinghborg ontwikkeld. Het station zou derhalve een positieve bijdrage kunnen leveren aan de ontwikkeling van Cortinghborg, De Hoogte en Selwerd.

Een alternatieve locatie voor het station is bij de ingang van de Selwerderhof, ter hoogte van de Iepenlaan. De keuze voor een locatie zal mede afhankelijk zijn van de gekozen aansluiting van de aftakking naar het Zernike op het bestaande spoor.

Station Oranjebuurt
Direct ten noorden van het spoorviaduct in de Prinsesseweg/Zonnelaan kan het nieuwe station Oranjebuurt verrijzen. Het betreft een eenvoudige halte bestaande uit twee zijperrons. De hoofdtoegang tot de perrons bevindt zich bij het viaduct over de Prinsesseweg/Zonnelaan; een tweede ingang bevindt zich aan het andere uiteinde van de perrons, even ten zuiden van de onderdoorgang in de Kerklaan. Bewoners van Paddepoel-Zuid, Oranjebuurt-Noord en de Plantsoenbuurt krijgen via het nieuwe station een zeer snelle verbinding met het hoofdstation, station Noord en Zernike. Dit compenseert bovendien het wegvallen van buslijn 15. Overigens hebben beide wijken in Plan B tevens een rechtstreekse busverbinding (lijn 5) met de Grote Markt.

Station Hoendiep/Suikerunie
In Plan B zal de gevaarlijke spoorwegovergang in het Hoendiep, op slechts enkele meters afstand van de rotonde onder de Westelijke Ringweg, worden vervangen door een spoorviaduct. Hierdoor hoeft het fietsverkeer richting Hoogkerk niet langer de spoorlijn over te steken. Nabij dit viaduct zou een nieuwe halte geconstrueerd kunnen worden, waardoor de aangrenzende wijken zeer goed per OV ontsloten worden. Daarnaast zal het station een belangrijke rol kunnen spelen bij de herontwikkeling van het voormalige Suikerunie-terrein.

Optimalisering van het busnetwerk

Naast investeringen in het spoor voorziet Plan B ook een aantal wijzigingen in het busnetwerk. Voor een deel betreft het aanpassingen van buslijnen als gevolg van de nieuwe Zerniketrein, maar daarnaast zijn er ook enkele andere verbeteringen:

Verlenging lijn 3 naar Zernike
Lijn 3 eindigt in de huidige dienstregeling het grootste deel van de dag in Vinkhuizen, behalve op tijden dat lijn 7 niet rijdt (o.a. 's avonds) wanneer wordt doorgereden naar Station Noord. Door de route van lijn 3 vanuit Vinkhuizen via De Held en Reitdiep te verlengen naar het Zernike, krijgt Vinkhuizen een rechtstreekse verbinding met het universiteitscomplex.
Vanaf het Zernike rijden alle bussen van lijn 3 door op lijn 11 via Paddepoel en Station Noord naar Centrum (Kwinkenplein), waardoor ook de daluurverbinding Vinkhuizen-Paddepoel-Station Noord blijft bestaan.

Verlenging lijn 4 via Ulgersmaborg naar Kardinge
De Ulgersmaborg is één van weinig stadswijken die het geheel zonder openbaar vervoer moet stellen. Door lijn 4 vanaf de Oosterparkwijk (Florakade) via de Oostersluis en de Ulgersmaborg naar Kardinge te verlengen wordt het OV-isolement van Ulgersmaborg opgeheven. Daarnaast ontstaat een rechtstreekse verbinding tussen de Oosterparkwijk en Kardinge en wordt de scholencampus bij Lewenborg vaker bediend.

Lijn 5 via Paddepoel-Zuid
In de wijk Paddepoel-Zuid zijn de laatste jaren veel nieuwe woningen gebouw in de omgeving van het Reitdiep (Voermanhaven, Marquant, Orion, enzovoort). De route van lijn 5 is op dit moment erg merkwaardig, waarbij het stuk bij winkelcentrum Paddepoel twee keer gepasseerd moet worden. Dit is qua lijnvoering onnodig en werkt bovendien verwarrend.
Door lijn 5 vanaf Paddepoel-Noord via de Regulusstraat, Voermanstraat en Grote Beerstraat naar de Zonnelaan te leiden wordt een groter gebied ontsloten zonder dat dit de exploitatie negatief beïnvloed.

Verlenging lijn 9 via P+R Driebond naar Kardinge
De route van lijn 9 op industrieterrein Driebond wordt gewijzigd in verband met de komst van P+R Driebond en bijbehorende Citybus 24 (zie verderop). Daarnaast gaat de bus doorrijden naar Kardinge, waardoor de Driebond, Winschoterdiep en Meerstad (lijn 24) worden aangesloten op de noordoostelijke stadswijken. Lijn 9 rijdt tussen de oostelijke ringweg en Kardinge via de Kluiverboom en de Parkallee.

Herinvoering lijn 10 Kardinge-Zernike
In Plan B wordt buslijn 10 opnieuw ingevoerd. Deze lijn rijdt overdag vanaf het Zernike via de noordelijke ringweg naar Noorderhogebrug, en gaat dan via De Hunze naar Kardinge. Vanaf daar rijden de bussen door op lijn 4 via de Ulgersmaborg, de Oosterparkwijk en het UMCG.

Inkorten lijn 11 tot het Kwinkenplein; opheffen lijn 15
Doordat de treinverbinding CS-Zernike ruim twee keer zo snel is als de bus, verliezen de huidige busverbindingen op deze vervoersrelatie hun functie. Lijn 11 kan weer worden ingekort naar de halte op het Kwinkenplein (achter de Grote Markt), waar deze bus vroeger ook vertrok. Op deze manier blijft er een frequente busverbinding (6x per uur) gehandhaafd tussen de binnenstad, Paddepoel en het Zernike. Lijn 15 wordt geheel opgeheven, maar doordat lijn 3 gaat doorrijden naar het Zernike blijft er een rechtstreekse busverbinding tussen het Hoofdstation en Zernike bestaan.

Verlenging Citybus lijn 24 via P+R Driebond naar Meerstad
In januari 2011 is Citybus lijn 24 ingevoerd op het traject Hoogkerk Transferium-CS-Grote Markt-UMCG. In Plan B wordt deze lijn verlengd via de Sontweg en de toekomstige Sontbrug naar Driebond, waar een P+R-terrein zal worden ingericht ter hoogte van de oostelijke ringweg. Lijn 24 rijdt vervolgens door naar Meerstad, waardoor deze wijk een snelle en frequente OV-verbinding krijgt met het UMCG, Grote Markt en het Hoofdstation.

Spreiding buslijnen Grote Markt/Diepenring/Oostersingel
In Plan B wordt de route van een aantal buslijnen in en rondom de binnenstad aangepast, om zo een betere spreiding van de routes en ontsluiting van gebieden te bewerkstelligen. Zie daarvoor de volgende paragraaf.

Bereikbaarheid van de binnenstad

In Plan B wordt geen nieuwe infrastructuur aangelegd in de binnenstad. Toch zal Plan B de bereikbaarheid van de binnenstad ten goede komen.

Meer ruimte in het OV in de binnenstad

De treinverbinding naar het Zernike en de diverse nieuwe stations zorgen ervoor dat veel wijken vanaf het hoofdstation aanzienlijk sneller bereikt kunnen worden met de trein dan met de bus. De grote reizigersstroom Hoofdstation-Zernike gaat rechtstreeks met de trein, waardoor lijn 11 Zernike-Station Noord-Grote Markt-Hoofdstation kan worden ingekort tot Zernike-Kwinkenplein, zoals in het verleden ook het geval was. Hierdoor blijft een snelle en frequente verbinding tussen de Grote Markt (Kwinkenplein) en Paddepoel/Zernike gehandhaafd, terwijl het aantal bussen over de Grote Markt omlaag gaat.

Betere spreiding busroutes in en rondom de binnenstad

Daarnaast wordt het busnetwerk in en rondom de binnenstad geoptimaliseerd. Op dit moment rijden vrijwel alle bussen over de Grote Markt, terwijl er geen enkele bus langs de Schouwburg (de Diepenring) rijdt. In de Regiotram-plannen wordt dit omgedraaid en rijden alle bussen over de Diepenring. Daarnaast zullen dankzij de Regiotram diverse buslijnen uit de regio worden ingekort tot Kardinge en Station Noord, waardoor deze niet langer naar de binnenstad en het hoofdstation rijden. In Plan B wordt geen kaalslag op het busnetwerk uitgevoerd. In plaats daarvan zal er een optimalisering plaatsvinden door de bussen beter te spreiden:

Route	Huidige situatie	Regiotram	Plan B
Via Grote Markt	1 (Korreweg, De Weijert) 2 (Idem + Eelde) 3 (Lewenborg, V'huizen) 4 (Oosterpark, Hoogkerk) 5 (Paddepoel, Helpman) 6 (Beijum, Hoornsemeer) 11 (Paddepoel, Zernike) 22 (P+R Haren, Euroborg) 40 (Ten Boer, Delfzijl) 42 (Ten Boer, Loppersum) 61 (Bedum, Uithuizen) 65 (De Hunze, Winsum) 161 (Kardinge, Bedum) 163 (Lauwersoog) 165 (De Hunze, Winsum)	Tram 2 (CS, Kardinge)	1 (Korreweg, De Weijert) 2 (Idem + Eelde) 3 (Lewenborg, V'huizen) 4 (Oosterpark, Hoogkerk) 5 (Paddepoel, Helpman) 6 (Beijum, Hoornsemeer) 22 (P+R Haren, Euroborg)
Via Diepenring	-	1 (Korreweg, De Weijert) 2 (Idem + Eelde) 4 (Oosterpark, Hoogkerk) 22 (P+R Haren, Euroborg)	61 (Bedum, Uithuizen)
Via UMCG/Damsterdiep	-	Tram 1 (P'poel, Zernike)	40 (Ten Boer, Delfzijl) 42 (Ten Boer, Loppersum) 65 (De Hunze, Winsum) 161 (Kardinge, Bedum) 163 (Lauwersoog) 165 (De Hunze, Winsum)
Via A-kerk	3 (Vinkhuizen) 8 (Hoogkerk) 15 (Paddepoel, Zernike) Diverse streeklijnen	3 (Vinkhuizen) 8 (Hoogkerk) Diverse streeklijnen	3 (Vinkhuizen) 8 (Hoogkerk) Diverse streeklijnen

Routering bussen in en rondom de binnenstad, plus bijbehorende bestemmingen.

Gevolgen van de Regiotram en Plan B voor specifieke doelgroepen

Een belangrijke vraag is welke groep reizigers van de Regiotram profiteert. Elk wijziging in het openbaar vervoer resulteert in reizigers die er op vooruit gaan en reizigers die er op achteruit gaan. Dat is niet erg, zolang het netto resultaat maar positief is.

Studenten
In tegenstelling tot de formele lezing profiteren studenten die van het Hoofdstation naar het Zernikecomplex gaan niet van de tram: de Regiotram is niet sneller dan lijn 15 en de frequentie (12 x per uur lijn 11 of 15) gaat omlaag naar 8x per uur. Het enige voordeel is dat zij met 200 man in een tram mogen staan, in plaats van met 100 man in een bus. In Plan B wordt de reistijd naar het Zernike gehalveerd ten opzichte van de Regiotram. Studenten die in de binnenstad wonen kunnen nog altijd elke tien minuten met buslijn 11 vanaf het Kwinkenplein rechtstreeks naar Zernike reizen. Ook vanaf het station is het Zernike nog steeds rechtstreeks per bus bereikbaar, maar dan met buslijn 3 via Vinkhuizen.

Beijum, Lewenborg, Ulgersmaborg en De Hunze
Ook bewoners van Beijum en Lewenborg profiteren eigenlijk niet van de Regiotram; in plaats van de huidige 4 tot 5x per uur (overigens was dat tot 2005 nog 6x per uur) een rechtstreekse bus naar de Grote Markt en het Hoofdstation, krijgen zijn 8x per uur een bus naar Kardinge, waar zij moeten overstappen op de Regiotram naar het centrum. Het is maar de vraag of dit als een verbetering moet worden gezien, zeker voor reizigers die minder goed ter been zijn. In Plan B gaat de frequentie weer terug naar 6x per uur een rechtstreekse bus. Daarnaast wordt lijn 4 vanaf de Oostersluis via Ulgersmaborg en de Kluiverboom doorgetrokken naar Kardinge, waardoor de Ulgersmaborg voor het eerst per OV wordt ontsloten. Tot slot zal de verlengde lijn 4 in de spits vanaf Kardinge als lijn 10 via De Hunze naar het Zernikecomplex doorrijden. Daardoor zal de OV-ontsluiting van De Hunze aanzienlijk verbeteren en wordt de reistijd tussen de noordoostelijke stadswijken en Zernike aanzienlijk verkort.

Binnenstad
Voor de binnenstad betekent Plan B dat de rechtstreekse verbindingen vanaf de Grote Markt met vrijwel alle stadswijken blijven behouden. Ook blijft het Zernike elke tien minuten bereikbaar met buslijn 11 vanaf de halte Centrum (Kwinkenplein). Daarnaast neemt het aantal bussen in de binnenstad af door het inkorten van lijn 11 en het opheffen van lijn 15. Daarnaast wordt het busverkeer beter gespreid door lijn 61 via de Diepenring te laten rijden, waardoor bovendien de bezoekers van de Stadsschouwburg niet langer een grote afstand hoeven te lopen naar de dichtstbijzijnde bushalte.

UMCG
Het UMCG heeft in Plan B 20x per uur een bus naar de Grote Markt en het Hoofdstation (lijn 3, lijn 6, lijn 4, Citybus 22), waarvan 8x per uur vanaf de hoofdingang. In de Regiotramplannen heeft het UMCG 16x per uur een verbinding met het hoofdstation, waarvan 8x per uur vanaf de hoofdingang. In de tramplannen is de frequentie van de verbinding met de Grote Markt slechts 8x per uur, vanaf de overstaphalte op de Oostersingel.

Overige wijken met een rechtstreekse busverbinding met de Grote Markt
Bij de Regiotram verdwijnen alle buslijnen over de Grote Markt, een daarmee ook de rechtstreekse busverbinding met nagenoeg alle stadswijken. In Plan B blijven deze behouden, terwijl tóch het totaal aantal bussen afneemt én de frequenties naar Beijum, Lewenborg, Vinkhuizen en Hoornsemeer worden verhoogd. De oorzaak is dat het doorgaande verkeer naar het Zernike niet langer door de binnenstad wordt geleid.

Gebruikers P+R Citybus
In de Regiotram-plannen fungeert de tram 2 als Citybus/Citytram vanaf Kardinge naar de Grote Markt, met een frequentie van 8x per uur. De huidige frequentie voor Citybus-reizigers vanaf Kardinge naar de Grote Markt is echter 10x per uur (lijn 3 en 6). In Plan B gaat dit omhoog naar 12x per uur, waarmee Plan B 1,5x zoveel reismogelijkheden biedt dan de Regiotram. Ook de gebruikers van P+R Citybus 22 (Euroborg P3-IKEA-UMCG-Grote Markt-CS-Haren A28) ondervinden hinder van de Regiotram: doordat de bussen verbannen worden van de Grote Markt zullen zij vanaf de Diepenring of het Zuiderdiep moeten lopen. In Plan B blijft de Citybus over de Grote Markt rijden.

Gevolgen voor de regio bij Regiotram en Plan B

De Regiotram en Plan B zijn beide niet alleen gericht op verbetering van de bereikbaarheid in de stad, maar ook op een betere bereikbaarheid in de regio. Bij de Regiotram is dit voorzien op een nader te bepalen tijdstip na 2020. In Plan B is direct vanaf het begin een verbinding tussen de stad en de regio voorzien.

Regiotram en de regio

De gevolgen van de Regiotram voor de regio zijn in de eerste fase negatief, doordat bestaande streeklijnen via de Grote Markt worden ingekort tot Station Noord (lijn 61) of Kardinge (lijn 65). Of en zo ja, wanneer de Regiotram door zal rijden de regio in is een groot vraagteken, maar vast staat dat dit zeker niet voor 2020 zal zijn. Daarnaast is het maar de vraag of dit ná 2020 wél kan. De spoorlijn naar Assen lijkt uitgesloten omdat door de Intercity's en goederentreinen de safety case onhaalbaar lijkt. Het Projectbureau hoopt dat de lijn naar Hoogezand wel haalbaar is, hoewel de zwaarste goederentreinen van de provincie Groningen juist op het traject Waterhuizen-Hoogezand-Veendam rijden. Bovendien is de spoorlijn onderdeel van het Trans-Europees Netwerk (TEN-T), waardoor er geen aanvullend veiligheidssysteem mag worden verlangd. Een ander probleem is dat voor de Regiotram lage perrons nodig zijn, terwijl de regionale treinen hoge perrons nodig hebben. Tram en trein kunnen dus niet van hetzelfde perron vertrekken. De aanleg van lage perrons bij de bestaande stations is een kostbare aangelegenheid, omdat daarbij vaak aanpassingen aan de beveiliging en overwegen noodzakelijk zijn.

"Pragmatiek van doorkoppeling"?
Hoewel in de plannen voor de Regiotram formeel nog steeds wordt uitgegaan van trams die vanuit de stad Groningen doorrijden over bestaand spoor, is de haalbaarheid hiervan nog steeds twijfelachtig. Bij vergelijkbare projecten elders in Nederland (RandstadRail, Hoekse Lijn) is vastgesteld dat lightrailvoertuigen in principe niet op hetzelfde spoor als normale treinen mogen rijden. Daarentegen wordt het proefproject Gouda-Alphen a/d Rijn (Rijn-Gouwelijn) vaak aangehaald als bewijs dat dit wél mogelijk zou zijn. Het materieel dat gebruikt werd in de proef op de Rijn-Gouwelijn betrof A32-"trams", die overigens slechts "onder exploitatieve voorwaarden" door IVW zijn toegelaten. In de praktijk mochten de A32-"trams" niet buiten het proefbaanvak komen.

Het Projectbureau heeft überhaupt geen onderzoek gedaan in hoeverre het doorrijden naar de regio daadwerkelijk mogelijk en realistisch is. Daarnaast kan getwijfeld worden aan de vervoerskundige meerwaarde van een trage, veelvuldig stoppende Regiotram boven een hoogfrequent en snel regionaal spoorvervoer. Het concept van de Regiotram is gebaseerd op een brochure van Lightrail-pleitbezorger Rob van der Bijl genaamd *"Pragmatiek van doorkoppeling – Verkenning regionale verlenging tram Groningen"*, in opdracht van de Regio Groningen-Assen. Daarin kwam hij op grond van een zelfbedachte checklist van "50 issues" tot de conclusie dat de Regiotram nuttig en haalbaar is. Rob van der Bijl is daarna als "inspirator" en adviseur ingehuurd door het Projectbureau Regiotram. Het plan om de geplande stadstram op termijn de regio in te laten rijden bleek het *ei van Columbus* om financiële middelen die geoormerkt zijn voor de bereikbaarheid van de regio te kunnen gebruiken voor de aanleg van de tram in de stad Groningen.

Tramhalte in de Franse stad Valenciennes.

Foto: Hektor/Wikipedia

In 2006 gingen Groningse politici op excursie naar Gouda, Antwerpen, Gent en Valenciennes, waarbij zij vooral over laatstegenoemde stad zeer te spreken waren. In Valenciennes is in 2006 één interlokale tramlijn aangelegd van 9,5 kilometer, wat 242,8 miljoen euro (lokaal prijspeil in 2006) heeft gekost. Ter vergelijking, bij de Regiotram wordt uitgegaan van twee tramlijnen van bij elkaar iets meer dan 9 kilometer in stedelijk gebied voor 307 miljoen euro, inclusief 30 jaar onderhoud en exploitatie en de volledige overdracht van alle risico's aan de markt.

Het blijft opvallend dat de Regiotram geen serieus onderzoek heeft gedaan of doorrijden over bestaand spoor in de praktijk mogelijk is en zo ja, welke infrastructurele maatregelen moeten worden genomen en wat de kosten hiervan zijn. De bij de Regiotram betrokken partijen hebben tot op heden ontkend dat het doorrijden van de tram de regio in slechts om financiële en politiek-strategische redenen in het plan is opgenomen. Wel lijkt evident dat de Regiotram financieel en politiek niet haalbaar is wanneer er geen doorkoppeling naar de regio in het vooruitzicht zou zijn gesteld. Overigens is in een verder verleden wel reeds gesuggereerd dat ook een "zachte doorkoppeling" naar de regio mogelijk is, waarmee een "comfortabele overstap" van trein op tram bedoeld wordt.

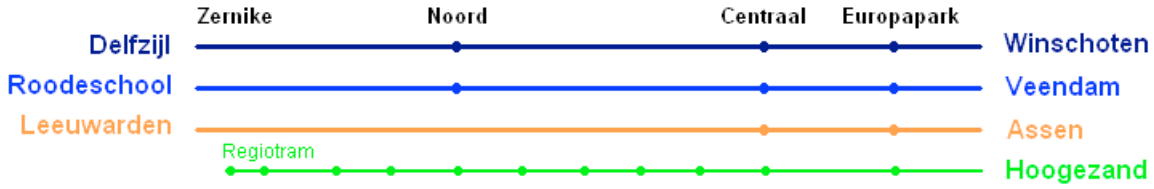
Plan B en de Regio

In Plan B zal direct vanaf het Zernike direct vanaf het begin worden verbonden met de regio. Daarvoor hoeven buiten het traject CS-Zernike in principe geen aanpassingen aan de infrastuctuur te worden gedaan. Wel zou de aanleg van de Zernikelijn aanleiding kunnen zijn om een begin te maken met de elektrificatie van de noordelijke nevenlijnen, zodat geleidelijk kan worden overgestapt op stille elektrische treinen.

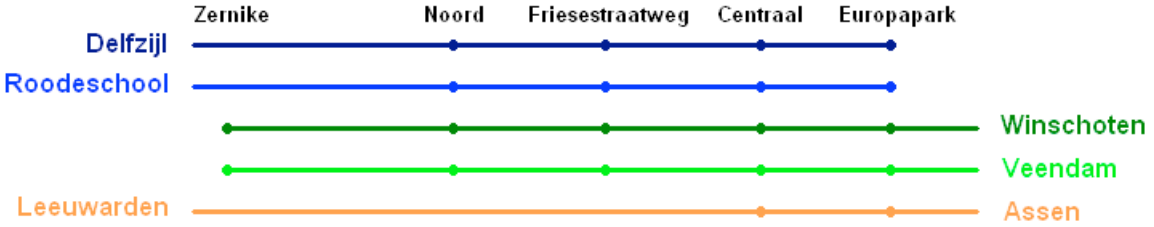
De gevolgen van Plan B voor de regio hangt af van de gekozen lijnvoering. Er zijn daarvoor verschillende mogelijkheden. In ieder geval biedt Plan B de mogelijkheid om direct in de eerste fase de Zernikelijn te koppelen aan één van de regionale spoorlijnen, waarbij de treinen naar Veendam en Winschoten het meest voor de hand liggend zijn. Op de volgende pagina zijn enkele varianten weergegeven, waarbij in theorie ook nog combinaties mogelijk zijn. De huidige situatie en de plannen van Raamwerk Regiorail zijn ter vergelijking ook weergegeven.

Huidige situatie:

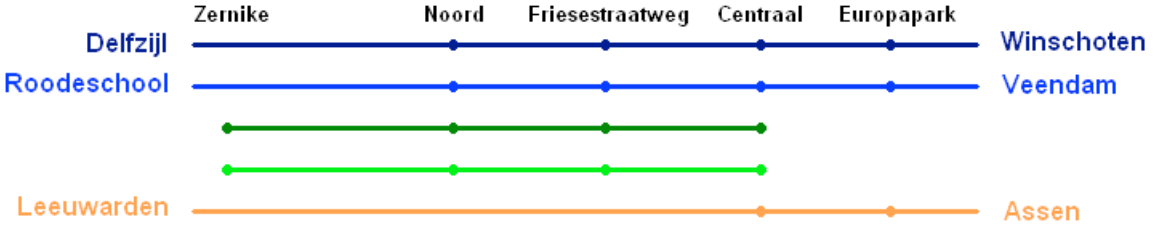
Doorkoppelen (Raamwerk Regiorail):



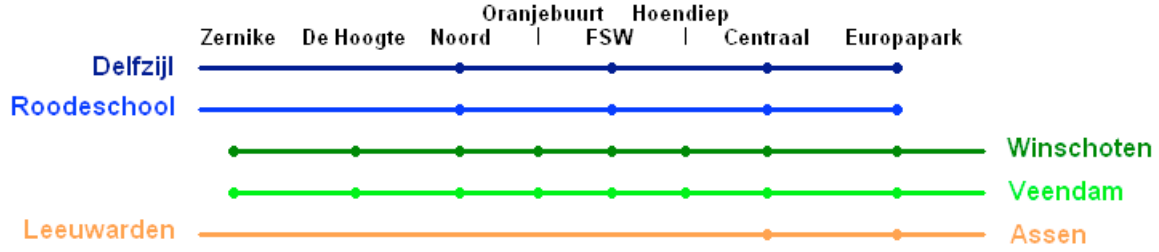
Plan B - variant dakpanmodel



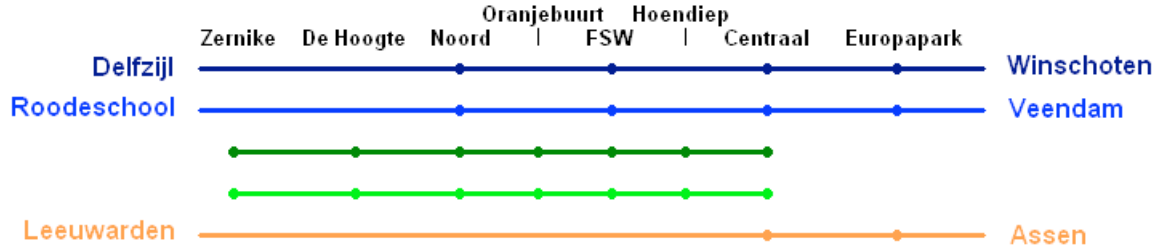
Plan B - variant Zernikependel:



Plan B - variant extra haltes / dakpanmodel



Plan B - variant extra haltes / pendel:



Voorbeelden van varianten voor de lijnvoering in Plan B.

Conclusies

Voorgaande notitie verkent de mogelijkheden van een Plan B. De eerste resultaten laten zien dat het oplossend vermogen groot is terwijl de kosten aanzienlijk lager zijn dan in de Regiotram-plannen. De voordelen op een rij:

Voor de reizigers:
- Hoogwaardig openbaar vervoer op treinkwaliteit;
- Twee keer zo korte reistijd CS-Zernike dan met de Regiotram;
- Doorgaande reizigers hoeven niet meer door de binnenstad;
- Behoud van de rechtstreekse busverbindingen vanaf de Grote Markt naar alle stadswijken;
- Verhoging van de frequentie op lijn 3 (Vinkhuizen, Lewenborg) en lijn 6 (Hoornsemeer, Beijum);
- De wijk Ulgersmaborg wordt aangesloten op openbaar vervoer;
- Elke tien minuten een rechtstreekse bus van het centrum naar Zernike;
- En tóch in totaal minder bussen door de binnenstad.

Voor de overheid:
- Aanzienlijk lagere investeringskosten en risico dan bij de Regiotram;
- Meer rendement van de geplande investeringen op het spoortraject Peizerweg-Hoofdstation;
- Geen aantasting van het landschap;
- Efficiënt gebruik van bestaande infrastructuur;
- Grote schaalvoordelen door aansluiting op bestaande spoornetwerk en –materieel;
- Opheffen van verkeersonveilige overwegen;
- De regio krijgt direct in de eerste fase een rechtstreekse verbinding met het Zernikecomplex;
- Meer geld over voor andere verkeersprojecten, zoals de spoorlijn Groningen-Heerenveen, een tunnelvariant voor de Zuidelijke Ringweg of verbetering van de Westelijke Ringweg.

Daarnaast is kritisch gekeken naar de probleemanalyse die het fundament vormt voor de Regiotram-plannen. Een wellicht verrassende constatering is dat het aantal bussen in de binnenstad en op het hoofdstation in 2010 lager is dan in 2004. Dit roept vraagtekens op bij een aantal aannames die ten grondslag ligt aan het nut en noodzaak van de Regiotram, zoals de claim dat de mobiliteit tussen 2004 en 2020 met 40 procent zal groeien en de claim dat de capaciteit van het busvervoer is bereikt. Het vervoersmodel dat gebruikt is voor de Regiotram gaat uit van ontwikkelingen die met de kennis van eind 2010 minder plausibel lijken dan met de kennis van twee jaar geleden.

Uiteindelijk is het aan de volksvertegenwoordiging om te besluiten hoe de komende jaren in het openbaar vervoer zal worden geïnvesteerd. Voor zorgvuldige besluitvorming is het van belang dat de volksvertegenwoordigers beschikken over informatie uit verschillende bronnen. Wanneer zij hun beslissing uitsluitend kunnen baseren op informatie die door het College is verstrekt en onderzoek dat door het College is betaald, is het dualisme niet meer dan een dode letter. Deze notitie heeft willen laten zien dat het geen keuze is tussen de Regiotram of niets. Er is een alternatief: Plan B.

Bijlage 1: telpunten en specificatie vergelijking busvervoer 2004 en 2010

De cijfers van het aantal bussen zijn gebaseerd op:
- Busboekje Arriva Groningen per 1 juni 2004;
- Digitale dienstregelingen 2010 op Qbuzz-website.

Locaties van de telpunten.

Telpunt		Najaar 2004	Najaar 2010	Verschil
1	Damsterdiep/Nwe weg	46	0	- 100 %
2	Eikenlaan/De Parrel	26	25	- 4 %
3	Griffeweg	8	27	+ 238 %
4	Grote Markt	74	73	- 1 %
5	Noorderstationsstraat	22	21	- 5 %
6	Oosterhamrikbaan	38	32	- 16 %
7	Prinsesseweg	22	21	- 5 %
8	Westersingel	30	27	- 10 %
9	Zuiderdiep (HEMA)	120	73	- 39 %

Totaal aantal bussen (beide richtingen) op werkdagen tussen 8 en 9 ’s ochtends.

Telpunt	Najaar 2004	Najaar 2010	Verschil
Damsterdiep	4 x lijn 7 2 x lijn 40 2 x lijn 42 4 x lijn 65 2 x lijn 73 2 x lijn 74 3 x lijn 76 3 x lijn 78 3 x lijn 140 1 x lijn 142 3 x lijn 161 1 x lijn 163 3 x lijn 165 3 x lijn 171 2 x lijn 174 2 x lijn 178 2 x lijn 179 4 x lijn 301 Totaal 46	Geen	- 46
Eikenlaan	4 x lijn 5 4 x lijn 7 18 x lijn 11 26 totaal	4 x lijn 5 4 x lijn 7 12 x lijn 11 3 x lijn 174 2 x lijn 671 Totaal 25	-1
Griffeweg	8 x lijn 9 Totaal 8	8 x lijn 9 2 x lijn 73 2 x lijn 76 3 x lijn 78 3 x lijn 140 1 x lijn 142 4 x lijn 178 4 x lijn 301 Totaal 27	+ 19
Grote Markt	4 x lijn 1 12 x lijn 3 4 x lijn 4 4 x lijn 5 12 x lijn 6 of 16 18 x lijn 11 4 x lijn 52 4 x lijn 61 2 x lijn 307 10 x Citybus 22 Totaal 74	4 x lijn 1 10 x lijn 3 4 x lijn 5 10 x lijn 6 4 x lijn 8 12 x lijn 11 1 x lijn 40 2 x lijn 42 4 x lijn 61 3 x lijn 65 3 x lijn 161 2 x lijn 163 2 x lijn 165 12 x Citybus 22 Totaal 73	- 1

Noorderstationsstraat	4 x lijn 7 18 x lijn 11 22 totaal	4 x lijn 7 12 x lijn 11 3 x lijn 174 2 x lijn 671 21 totaal	- 1
Oosterhamrikbaan	12 x lijn 3 12 x lijn 6 of 16 2 x lijn 40 2 x lijn 42 4 x lijn 65 3 x lijn 161 1 x lijn 163 3 x lijn 165 38 totaal	9 x lijn 3 10 x lijn 6 1 x lijn 40 2 x lijn 42 3 x lijn 65 3 x lijn 161 2 x lijn 163 2 x lijn 165 32 totaal	-6
Prinsesseweg	4 x lijn 5 18 x lijn 15 (incl. non-stop ritten) 22 totaal	4 x lijn 5 12 x lijn 15 3 x lijn 615 2 x lijn 619 21 totaal	-1
Westersingel	12 x lijn 3 18 x lijn 15 (incl. non-stop ritten) 30 totaal	10 x lijn 3 12 x lijn 15 3 x lijn 615 2 x lijn 619 27 totaal	-3
Zuiderdiep	Som van Damsterdiep + Grote Markt	Gelijk aan Grote Markt	