

Bestuursdienst



Afdeling ROEZ/PRO
Steller Jelle Dijkstra
Onderwerp Tramproject Bremen

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06 22446152

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO12.3024271

Datum - 2 APR 2012

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In uw brief d.d. 3 februari 2012 (GR12.2937897) heeft de tramcommissie gevraagd om schriftelijke informatie over het tramproject van Bremen. Met bijgaande notitie komt het college aan deze vraag tegemoet. We hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

MEMO

Tram voor Bremen een noodzaak

Introductie

Het tramproject van Bremen is een van de projecten die door Project RegioTram worden gevolgd om ervan te kunnen leren. In deze notitie wordt besproken welke uitbreidingen gepland staan, welke mogelijkheden er zijn om de regio in te rijden en hoe de tram is ingepast in de binnenstad. Tot slot wordt gekeken welke lessen Project RegioTram van Bremen kan leren. Hieronder worden eerst de tramprojecten in Bremen op hoofdlijnen besproken.

Tramnet Bremen

Bremen (661.000 inwoners) heeft een uitgebreid tramnet, dat zijn oorsprong vindt in de eerste, in 1890 geopende elektrische tramlijn. Het netwerk bestaat nu uit acht tramlijnen, waarop ook aanvullende express-diensten plaatsvinden. De totale netwerk lengte is 84 km. In figuur 1 staan de verschillende tramlijnen weergegeven. De stippellijnen geven aan welke lijnen gepland staan.

Sinds begin jaren '90 zijn materieel en infrastructuur systematisch vernieuwd. Zo rijden er al jarenlang lagevloertrams in Bremen en is het net fors uitgebreid. Terwijl in de begin jaren '80 van de vorige eeuw in de buursteden Bremerhafen en Kiel de tram werd opgeheven, hebben er in Bremen geen serieuze plannen bestaan om de tram op te heffen. Het belang van de tram is in Bremen altijd evident geweest. Dit komt mede doordat de eerdere uitbreidingen tot substantiële reizigersgroei hebben geleid. Uit publicaties van het OV-bedrijf (BSAG) blijkt dat de verlenging sinds 1998 van een viertal lijnen, heeft geleid tot forse toenames van het aantal reizigers; op sommige trajecten tot maar liefst 50%. Ook leidden de nieuwe trajecten tot veel kortere reistijden.

MEMO



Figuur 1: Tramnetwerk Bremen

Uitbreiding en vernieuwing

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de verlenging van lijn 1 naar Osterholz (Bf Mahndorf; bouwlijn in figuur 1), waarvan de werkzaamheden in begin 2010 zijn gestart. De opening van deze verlenging is recentelijk vastgesteld op 26 maart a.s. Het project illustreert de hoge ambities die Bremen met zijn tram heeft.

Daarnaast staan verschillende uitbreidingen gepland. De bouw van de verlenging van lijn 4 naar Lilienthal (5,5 km) is reeds gestart (roze lijn in figuur 1). De verwachting wordt deze uitbreiding mei 2013 in gebruik genomen. Verder bestaan er serieuze plannen voor een tramlijn naar de randgemeente Weyhe (paarse stippellijn in figuur 1). Dit toekomstige project voorziet in het geschikt maken voor de tram van een oude spoorlijn, die momenteel in gebruik is als toeristische museumlijn. De afgelopen 25 jaar is de tram van Bremen continu gemoderniseerd. De baan is overal verbeterd en er zijn nieuwe trams in gebruik genomen. Er is nu een operatie gaande om alle infrastructuur geschikt te maken voor 2.65 meter brede trams, waarmee de capaciteit van het tramsysteem vergroot wordt. Bovendien wordt zo alvast ingespeeld op een mogelijk toekomstige situatie waarin als RegioTram van en naar de omliggende regio wordt gereden.

MEMO

Regional Stadtbahn

De tram van Bremen bedient nagenoeg de gehele stad. De recente uitbreidingen (in aanbouw of gepland) vergroten dit bereik aanzienlijk, zodat de komende jaren de tram ook een regionale betekenis krijgt. Los daarvan zijn in het verleden reeds plannen ontwikkeld voor een zogenaamde 'Regional Stadtbahn', waarmee de tram via het hoofdspoor Bremen met nabijgelegen plaatsen en steden zou verbinden (o.a. Delmenhorst, Nordenham en Oldenburg). In 2004 is dit plan echter geparkeerd, omdat na overweging het plan te groot bleek om in één keer te realiseren. Recentelijk is een regionale tramlijn naar Delmenhorst via het hoofdspoor voor de periode na 2020 geagendeerd. Van Bremen naar Delmenhorst zal de route 15 km beslaan. Hiermee wordt dan een eerste stap gezet in de ontwikkeling van een RegioTram.

Inpassing binnenstad

Bremen staat bekend als een mooie stad. De tram is dan ook fraai en functioneel ingepast in de historische binnenstad (zie figuur 2). Sinds de jaren '90 is hier veel aandacht aan besteed, net als in andere stadsdelen.



Figuur 2a: tram in historische binnenstad

MEMO



Figuur 2b: tram in historische binnenstad

Lessen

Uit bovenstaand verhaal blijkt dat Bremen een uitgebreid tramnetwerk heeft dat nog verder uitgebreid wordt. Nut en noodzaak van de tram in Bremen zijn altijd helder geweest. Dit bleek ook uit een werkbezoek aan Bremen*. Tijdens dit bezoek hebben bestuurders van de stad en het OV-bedrijf het belang van de tram voor Bremen onderstreept, evenals het succes waar het reizigersgroei betreft. Bovendien is toen uitgelegd dat de tram ook van belang is om de kwaliteit van de openbare ruimte en in het algemeen de leefbaarheid van de stad te vergroten.

Concluderend kan gesteld worden dat:

- vernieuwing en uitbreiding van de tram kunnen leiden tot een forse toename van het gebruik. Het is in ieder geval een aanwijzing dat de Groningse RegioTram na ingebruikname van de eerste fase mogelijk verder uitbreidbaar is;
- de betekenis van een tram meer omvat dan alleen goed openbaar vervoer. De tram blijkt ook van belang voor de kwaliteit van de openbare ruimte, alsmede de leefbaarheid van de stad. De les die dit impliceert is reeds ter harte genomen. De eerste fase van RegioTram voorziet immers in een ontwerp voor twee fraai en doelmatig ingepaste tramlijnen. Ook vindt afstemming plaats met geplande projecten die de tram raken;
- regionale uitbouw van de tram zinvol is, maar dat kan alleen maar stapsgewijs plaatsvinden. De les die hieruit getrokken moet worden, is dat het niet mogelijk en wenselijk is om na de eerste fase, de tram in één project in één keer alle richtingen de regio in te trekken. Bremen leert ons dat eerst één veelbelovende verbinding over het hoofdspoor kan worden aangevuld met een regionale tramdienst.

* In november 2008 is onder leiding van het projectbureau RegioTram door raads- en statenleden (gemeenten Assen, Groningen, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Noordenveld, Tynaarlo, Slochteren, Ten Boer, Winsum, Zuidhorn & Provincies Groningen en Drenthe) een werkbezoek aan Bremen gebracht.