

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2009 – Nr. 31.

VRAGEN van de Stadspartij van de heer R.P. Prummel betreffende Tram en trein in Groningen.
(Binnengekomen: 25 mei 2009)

Omdat de mogelijkheid om tram en trein op hetzelfde spoor te laten rijden belangrijk is voor de regio-tramplannen van de gemeente Groningen, heeft mijn fractie eens nauwkeuriger gekeken naar de problemen van een dergelijk dubbel gebruik van het spoor en de zich daarbij mogelijk voordoende problemen.

Zo leerde ik dat “interoperabiliteit”, het technische begrip voor het rijden van verschillende verkeerssystemen op hetzelfde spoor door experts als een ingewikkeld en lastig dossier wordt beschouwd. Bij Prorail bestaan grote aarzelingen, waar het de combinatie van tram en trein op “hun” spoor betreft. Daarom moet in Groningen op voorhand duidelijk zijn dat Prorail voor het regionale en het hoofdspoor akkoord gaat met het door de gemeente gewenste dubbele gebruik van het spoor. Daarover moet mijns inziens zekerheid bestaan voordat we nog meer geld in het regio-tramproject steken.

De Stadspartij verzoekt het College om een akkoordverklaring van Prorail en de verkeersleiding te overleggen inzake de toestemming van deze organisaties, dat zij tramsystemen op het regionaal en hoofdspoor zullen toelaten met de daarbij door Prorail en de verkeersleiding gestelde eisen. De Stadspartij vraagt het College deze verklaring nog voor het debat in de raadsvergadering van juni aan de Raad te overleggen.

De Stadspartij ziet vier problemen:

- * 1. Het rijden van trein en tram op hetzelfde spoor;
- * 2. De tram rijdt deels door de stad en moet dan op het bestaande spoorwegaanpak aantakken;
- * 3. Er is sprake van meerdere organisaties, (spoorbeheerders en verkeersleiding) en deze hebben verschillende belangen.
- * 4. Men werkt op basis van verschillende concessies met verschillende opdrachtgevers en uiteenlopende belangen.

1. Dat tram en trein op hetzelfde spoor rijden is op zich lastig maar eventueel wel oplosbaar als alle betrokken partijen willen samenwerken. Voorbeeld is het experiment Rijn Gouwe lijn. Specifieke aandachtspunten betreffen wel de beveiligingssystemen.

2. Een tweede en veel groter probleem dient zich aan wanneer trams deels door de stad rijden en dan moeten invoegen in het bestaande treinsysteem. Problemen kunnen ontstaan in het eigen systeem (tram, trein) en die problemen kunnen doorwerken in het gezamenlijke traject.

Dus wanneer bijvoorbeeld een vrachtwagen het tramspoor in de Oosterstraat blokkeert, kan als gevolg hiervan de tram niet invoegen op het spoor en moet vervolgens mogelijk lang wachten om door de verkeersleiding op het spoor toegelaten te worden. Omgekeerd kan het zich voordoen, dat wanneer het treinverkeer ontregeld is, de tram ook zal moeten wachten.

Uiteindelijk kan dit ertoe leiden, dat wanneer de tram wil invoegen op het bestaande spoor, en wanneer hij net te laat is, de tram mogelijk 10 minuten moet wachten tot de volgende mogelijkheid er is om door te rijden. Volgens de huidige regels van de capaciteitstoedeling op het spoor gaat een trein altijd voor een tram.

3. Een bijkomend organisatorisch probleem is het feit dat het mogelijk toekomstige tramnet onder een andere technische beheerder en verkeersleider valt dan het spoorstelsel (Verkeersleiding en ProRail).

4. Het spoorwegtraject Assen Groningen valt onder het hoofdspoor in Nederland. De concessie op het hoofdspoor heeft NS reizigers alleen voor zichzelf. Arriva kan dus vanwege deze concessie niet rijden tussen Groningen en Assen, laat staan een regiotram. Dat is op dit moment dus twee bruggen te ver. Als het concept al zou werken, dan vooralsnog alleen op het spoor van de Arriva concessie.

Wanneer verwezen wordt naar de proef van de Rijn-Gouwe Lijn in de huidige vorm, wordt aangetekend, dat dit een veel eenvoudiger technisch/bestuurlijk concept is dan de in Groningen voorgestelde regiotram. Lightrail/tram en trein rijden bij de Rijn-Gouwe Lijn op hetzelfde spoor en hebben dezelfde spoorbeheerder en verkeersleiding.

Problemen gaan zich in vergelijkbare vorm als in Groningen aandienen, wanneer de lightrail door de binnenstad van Leiden zou moeten rijden naar Katwijk.

Dit leidt tot de volgende vragen:

1. Zijn er nog specifieke extra te nemen veiligheidsmaatregelen op het spoor rondom Groningen met betrekking tot de huidige plannen en wat kosten deze?.

2. Op dit moment geldt voor het spoor de ATB beveiliging. Op termijn zal ERTMS, European Rail Train Management System ingevoerd gaan worden. Is dat mogelijk bij het door het College beoogde tramsysteem en is daarmee in de begroting rekening gehouden?

3. Klopt het, dat wanneer we een transportsysteem hebben dat beheerd wordt door beheerder A en een transportsysteem hebben dat beheerd wordt door ProRail en een verkeersleiding, zich situaties kunnen voordoen, dat wanneer de tram net iets te laat aankomt, deze moet wachten tot een volgend moment om te kunnen invoegen op het hoofd/regio spoor van ProRail?.

4. Klopt het dat er bij twee beheerders en twee verkeersleidingen (van rails en veiligheidssystemen) sprake is van extra organisatorische problemen en risico's?
5. Bent u zich bewust van de discussies, die kunnen ontstaan wanneer de concessieverlener (de provincie) de vervoerder aanspreekt op vertraging (afrekening op het prestatiecontract)? Prorail zal wijzen naar het trambedrijf, het trambedrijf zal wijzen naar calamiteiten en Prorail. De kosten zijn zoals altijd voor de belastingbetaler.
6. Bent u op de hoogte van de verschillende concessies, die zijn afgesloten met NS en Arriva? Tot hoelang lopen deze?
7. Waarom kiest u niet voor alternatief zoals in het bijgesloten initiatiefvoorstel is aangedragen door de Stadspartij. Die spoorverbinding tussen Euroborg en Zernike is betrekkelijk snel te realiseren.
8. Deelt u onze mening dat een spoorverbinding
- Goedkoper is,
 - Eenvoudiger is
 - betrouwbaarder in exploitatie zal zijn
 - kortere reistijden oplevert
 - organisatorisch en technisch veel beter in te passen is
 - slechts een paar haltes in de binnenstad scheelt
 - niet strijdig is met de concessie van Arriva

Deze vragen zijn niet los te zien van de discussie over de tram in het algemeen. In juni wordt in de Raad over een traject gedebatteerd. Ik zou het op prijs stellen dat de vragen dan beantwoord zijn zodat ze een rol in de discussie kunnen spelen.

Stadspartij

Raadsfractie

Initiatiefvoorstel “Geen tram maar trein naar Zernike”

Nu er steeds nauwkeuriger gekeken wordt naar een tramtracé door de binnenstad van Groningen, worden de nadelen ook steeds zichtbaarder. Voor een middeleeuwse binnenstad is een grote tram ongeschikt. Het is helemaal niet nodig studenten en medewerkers van de universiteit via de binnenstad van het Hoofdstation naar Zernike te brengen. De Grote Markt is al sinds de invoering van het verkeerscirculatieplan niet langer de draaischijf voor alle verkeer in de stad.

In de huidige regiotramplannen vallen twee enorme bezwaren op. Ze zijn in de eerste plaats zeer kostbaar. Een te groot deel van het geld wordt besteed aan dure voorzieningen in de Groninger binnenstad. Dit gaat ten koste van belangrijke verbindingen met de regio. Ten tweede draagt de stadstram niet bij aan het oplossen van de forenzenproblematiek en de files rond de stad Groningen. Daarnaast blijft het een groot vraagteken wanneer en of het concept van de regiotram uitvoerbaar blijkt. Er zijn immers bestuurlijke problemen. Het is bijna onmogelijk om tram en trein op hetzelfde spoor te laten rijden.

De Stadspartij stelt vandaag schriftelijke vragen aan het College. We willen zwart op wit zien dat Interrail, de beheerder van de rails, accoord gaat met trams op het spoornet. Wanneer dat niet zo is heeft het plan van Wethouder Dekker geen toekomst.

Een treinverbinding naar Zernike is betrekkelijk snel te realiseren. Er blijft meer geld over voor de regioverbindingen, die bezoekers naar de stad Groningen zullen brengen en de Rijksuniversiteit Groningen krijgt een eigen station! Het bestuur van de universiteit is gepolst en voelt wel voor een eigen spoorstation.

Om te voorkomen dat er een tunnelvisie ontstaat bij het Trambureau, Provinciale Staten en de Gemeenteraad komt de Stadspartij met een volwaardig spooralternatief naar Zernike.

Dit alternatief:

- Is goedkoper in aanleg
- Is goedkoper in exploitatie en onderhoud
- Is gemakkelijker te realiseren
- Is sneller aan te leggen
- Is veiliger dan een stadstram
- Tast het huidige buslijnennet niet aan

Een studie door ingenieurs liet zien dat dit plan 70 miljoen Euro kost.

Dat is 100 miljoen Euro goedkoper dan het opbreken van de binnenstad.

Het wordt nu de allerhoogste tijd naar serieuze en uitvoerbare spoorweg alternatieven voor de ontsluiting van Zernike te kijken en dit onafhankelijk te laten toetsen. De Stadspartij pleit voor een normale spoorontsluiting van het Zernikecomplex.

Over deze verbinding kan naar keuze een lightrail, een trein, een S-Bahn of een sneltram gaan rijden. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen wat op lange termijn het meest duurzaam is. Er kan voorlopig in ieder geval met de reguliere Arrivatreinen gereden worden.

Fase 1 is betrekkelijk snel en eenvoudig te realiseren. Voorgesteld wordt hier snel mee te beginnen. Buig de spoorlijn naar Delfzijl voor de brug over het Van Starckenborghkanaal dubbelsporig naar links af. De spoorlijn loopt dan achter het Selwerderhof langs naar Zernike. Met de huidige Arriva-treinen kan zo op een eenvoudige wijze de verbinding Europapark-Hoofdstation-Zernike en terug worden gerealiseerd (Lijn S 1).

Fase 2 zou het enkelsporig doortrekken kunnen zijn van de lijn van Zernike langs de Westelijke Ringweg naar de spoorwegovergang Friesetraatweg en daar weer aansluiten op het bestaande spoor. Er is in de buurt van de Pleiadenbrug ruimte voor een halte Paddepoel/Vinkhuizen.

Het plan van de Stadspartij kan gefaseerd uitgevoerd worden.

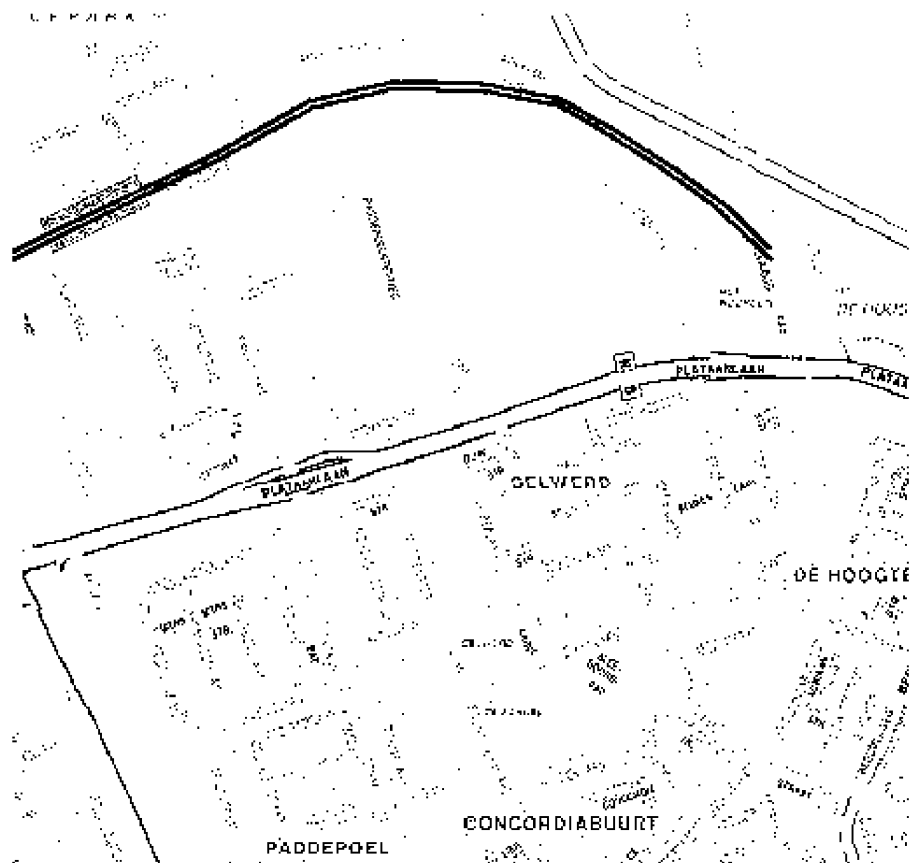
De binnenstad blijft te voet, op de fiets, met citybussen en bussen prima bereikbaar.

De fractie van de Stadspartij,

Robert Prummel (050 5260335)

Een tracéstudie naar een treinverbinding tussen het Hoofdstation Groningen en Zernike.

Een tracéstudie naar een treinverbinding tussen het Hoofdstation Groningen en Zernike.

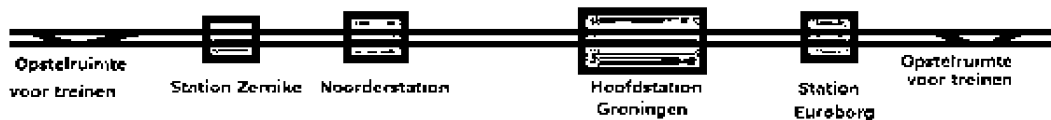


Waarom duizenden studenten met een zware tram door een middeleeuwse binnenstad vervoeren wanneer er vlak bij hun bestemming al een spoorlijn ligt?

In de visie van de Stadspartij is de binnenstad niet geschikt om een zware tram aan te leggen op de schaal die het Groningse College voorstelt. Het is peperduur en het heeft ongewenste effecten op de leefbaarheid en veiligheid. De kosten zullen zeker nog oplopen, zoals bij alle grote infrastructuur projecten het geval is. Wie gaat dat betalen? Omdat onder de tramrails alle riolen moeten worden vervangen zou de hele binnenstad van Groningen moeten worden opgebroken. In het voorliggende tramplan schuilt ook een enorme innerlijke tegenstelling. De winkeliers willen zoveel mogelijk op-en afstapplaatsen. Voor het snelle vervoer van vele duizenden werknemers naar Zernike heen en terug zijn juist snelle trams met weinig haltes vereist. Dat is niet met elkaar te verenigen.

De door de Stadspartij voorgestelde nieuwe spoorverbinding heeft niet veel dure voorzieningen nodig. Er hoeft niets voor te worden afgebroken. Er hoeft niets voor te worden onteigend. Er zijn geen dure spoorbruggen of tunnels voor nodig. Het kopstation Zernike laat de mogelijkheid open om te zijner tijd aansluiting op het regiotram of spoor net naar Friesland en het noorden en oosten van Groningen te realiseren.

De route



Van rechts naar links ziet u eerst het bestaande emplacement ten zuiden van Groningen. Een spoorverbinding kan niet zonder opstelruimte, waar de treinen worden gerangeerd. Het station Europapark bestaat al en wordt verder uitgebouwd. Daar kan men komende vanuit het oosten of het zuiden van de stad op de trein stappen. Het Academisch Ziekenhuis is vanuit de Euroborg te ontsluiten. De Euroborg wordt een knooppunt van fiets-auto-trein en regiotramverkeer. Vanaf station Europapark zullen treinen met een hoge frequentie reizigers naar Zernike heen en terug brengen. De nieuwe lijn volgt eerst bestaand spoor.

Op het Groninger Hoofdstation komen busverkeer, fietsverkeer, autoverkeer en treinnet bij elkaar. De zuidkant van het hoofdstation zal opnieuw worden ingericht. Er is aansluiting op de busbanen naar de transferia.

Na het het Noorderstation komen ter hoogte van het Sportpark Het Noorden wissels. Daar is zoveel ruimte, dat de trein dubbelsporig naar het westen kan afbuigen. Het sportpark zelf blijft intact. Het nieuwe dubbele spoor kan achter het hoogste punt van het Selwerderhof langs worden geleid. Daar is voldoende ruimte. De route kan desgewenst om de ondergrondse resten van Kasteel Selwerd heen worden geleid. De daar gelegen "Huppels" zijn immers een beschermd archeologisch ondergronds rijksmonument onder nummer 45594. Het spoor kruist daarna de hoogspanningsleiding. Daarvoor hoeven geen extra voorzieningen te worden getroffen.

Aan de noordoostelijke kant van het universiteitsterrein is aan de Grouwelerie een klein park aangelegd. Dat zal deels moeten wijken voor de spoorverbinding. Het grote middenterrein van het Zernike complex, aan de Kadijk, is onbebouwd en wordt momenteel gebruikt als parkeerplaats. Het terrein biedt meer dan voldoende ruimte voor een stationsgebouw. Hier is ruimte voor publiekprivate ontwikkeling met winkels en kantoren onder en boven het station. In deze eerste fase gaat de trein via dezelfde route weer terug naar het Noorderstation, het Hoofdstation en naar station Europapark.

In de tweede fase kan gedacht worden aan een enkelsporige verbinding van Zernike langs de westelijk ringweg. Er is ten noorden van de Pleiadenbrug ruimte voor station/halte Paddepoel Vinkhuizen. Het Station/de halte Paddepoel-Vinkhuizen, ter hoogte van de Siersteen- en Pleiadenlaan verbindt bus-en treinverkeer. De duizenden inwoners van het westen van de stad krijgen een eigen station. De nieuwe lijn volgt vanaf de overweg Friesestraatweg weer bestaand spoor naar het Hoofdstation en station Europapark.

Robert Prummel (fractievoorzitter Stadspartij)

Met medewerking van Drs. ing. Gerard Offerman (voorzitter Stadspartij)