

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.

2010 – Nr. 40.

VRAGEN van de Stadspartij van de heer R.P. Prummel betreffende tram op het hoofdspoor.
(Binnengekomen: 19 mei 2010.)

De Stadspartij heeft kennis genomen van een artikel in OV magazine over de Rijn Gouwe Lijn. Hierin worden de nadelen van het medegebruik van een tram op het hoofdspoor uitgebreid beschreven:

- “Trams moeten aan toelatingseisen voldoen om op het hoofdspoor te worden toegelaten. Daarvoor geldt inmiddels een Europese norm (EN 15 2227). De toelating van de tram op het spoor is waarschijnlijk net als bij nieuwe treintypes een moeizaam proces;
- De crashnorm leidt tot zwaardere trams;
- Trams, die het spoor op kunnen rijden zijn in aanschaf ruim twee maal zo duur als trams op een eigen baan;
- Bij medegebruik van het spoor is de exploitant afhankelijk van Prorail, die de capaciteit toewijst. Het is dan moeilijker om een kwartierdienst bij gebleken succes te verhogen naar bijvoorbeeld een tien minuten dienst;
- De aanleg van hoofdspoor met alle beveiligingsaanpassingen is kostbaarder dan een dedicated lightrail verbinding. De ervaring leert bovendien dat spoorprojecten bijna altijd duurder worden dan geraamd”

“Tramtreinen zijn door gewijzigde regelgeving een stuk duurder dan op het moment van keuze voor medegebruik”. Dit is een interessant punt voor de Groningse situatie. “Een geheel eigen lijn maakt de exploitatie flexibeler en geschikt om er lichtere en goedkopere trams op te laten rijden. Ook is er geen discussie meer met NS of Prorail over de inpassing van de dienstregeling in slots op de spoorlijn”.
(Bron letterlijke citaten: OV Magazine 2010, nummer 1, 4 februari, blz. 27).

De Stadspartij stelt de volgende vragen.

1. Kent het college het artikel in OV magazine van 4 februari 2010?
2. Is het college het met de strekking van dit artikel eens en zo niet waarom niet?
3. Wanneer is in Groningen het besluit genomen over het medegebruik van de tram op het hoofdspoor?
4. Van wanneer dateert de invoering van de Europese norm EN 15 2227?
5. Zijn alle in het artikel van OV Magazine van 4 februari 2010 genoemde aspecten met betrekking van het laten rijden van een tram op het hoofdspoor meegenomen bij de afwegingen rond en de totale kosten van het tramproject?

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 22 juni 2010.

1. Ja dat artikel is bij het college bekend.
2. Het artikel richt zich op het traject tussen Leiden en Gouda. Dit traject is momenteel een enkelsporig baanvak wat vanwege het medegebruik van de tram zou moeten worden verdubbeld, omdat anders de capaciteit op het baanvak niet afdoende is. Daarnaast geldt dat op dit baanvak niet de juiste veiligheidsmaatregelen zijn ingebouwd (bijvoorbeeld: ATB nieuwe generatie beveiligings-systeem) die het mogelijk maken om trein en tram zonder extra aanpassingen gezamenlijk op het baanvak te laten rijden.
Voor de Groningse situatie is dit anders. In 2020 is het spoor richting Hoogezand al volledig verdubbeld, daarnaast is ATB nieuwe generatie reeds aanwezig op het regionale spoor. Hierdoor zijn de aanpassingen aan de infrastructuur vele malen kleiner. Voor uitbreidingen naar bijvoorbeeld Bedum en Winsum geldt zelfs dat een verdubbeling van het baanvak Groningen Hoofdstation – Groningen Noord niet nodig is omdat een aansluiting kan worden gemaakt tussen de trambaan en de treinbaan bij station Noord. Dat een RegioTram zwaarder is dan een stadstram klopt, echter dat dit tot gevolg heeft dat de RegioTram twee maal zo duur zou zijn is onjuist. Het verschil tussen een zwaardere RegioTram en een qua capaciteit en comfort vergelijkbare stadstram (die minder zwaar is) is veel minder groot: €3,75 mln. per stuk versus €3,0 mln. per stuk.
3. Het Raamwerk RegioRail is op 17 december 2008 ter behandeling voorgelegd aan de raad. Hierin is doorrijden in de regio opgenomen voor de periode tussen 2020 en 2040. Het besluit wanneer de tram de regio in gaat rijden, wordt pas genomen op het moment dat dat aan de orde is. Dit kan stapsgewijs worden opgebouwd. Op het moment dat er extra reizigers zijn die een uitbreiding nodig maken, kan besloten worden om met de tram de regio in te rijden.
4. De norm (NEN-EN 15227) is van februari 2008. Deze was reeds bij ons bekend. Hier is ook rekening mee gehouden bij het ontwerp van de trambaan, investeringsramingen en exploitatieramingen.
5. De genoemde zaken in het artikel waren bij ons bekend en zijn verwerkt bij de uitwerking tot op dit moment. Zowel ten aanzien van de investeringsraming als ook de exploitatieraming wordt hier rekening mee gehouden.

Tot slot: er is een notitie in voorbereiding over doorrijden in de regio. Deze maakt onderdeel uit van het pakket besluitvormingsdocumenten dat aan u zal worden voorgelegd.