



Kort verslag informatiebijeenkomst RegioTram voor inwoners gemeenten Hoogezand-Sappemeer, Slochteren en Haren

Datum: Donderdag 5 maart 2009
Locatie: Gemeentehuis Hoogezand
Tijd: 19.30 – 22.00 uur

Aanwezig: 11 bezoekers, wethouder Luijckx van Hoogezand-Sappemeer, gespreksleider Hans Broekhuizen, Barbra Lenstra en André Buikhuizen van Project RegioTram

De bijeenkomst begint met een welkomstwoord door de gespreksleider Hans Broekhuizen. Vervolgens een introductie door wethouder Luijckx en een presentatie door André Buikhuizen, projectleider RegioTram. Na de presentatie volgt een vragen- en discussieronde. Hieronder volgt een kort verslag waarin vragen en opmerkingen van bezoekers en antwoorden van projectmedewerkers zijn opgenomen.

- **Vraag**

Kun je niet beter en goedkoper de bus(-lijnen) optimaliseren?

- **Antwoord**

Nee, hiermee los je het vervoersprobleem in de regio en stad niet op. Je wilt een groei in gebruikers van het openbaar vervoer omdat het autoverkeer vastloopt aan de rand van de stad. De binnenstad kan de verwachte groei van het aantal bussen niet aan, zeker niet bij de geplande reconstructie van de Grote Markt. De oplossing is de introductie van de tram. Hierdoor zijn de helft minder vervoerbewegingen nodig dan met bussen. De tram wordt ook beter gewaardeerd door de reiziger waardoor ook mensen die niet in een bus willen zitten wel de overstap maken naar het openbaar vervoer via trein en tram.

- **Vraag**

Is het niet goedkoper om de tram ook met een bovenleiding in de regio te laten rijden in plaats van op diesel-electrisch materieel aan te schaffen?

- **Antwoord**

Aangezien de tram in de regio tussen de treinen door moet rijden, moeten we sowieso regiotrams gebruiken en dan is het verschil in aanschafprijs tussen een volledig elektrische regiotram en een diesel-electrische regiotram niet zo groot meer. Het aanleggen van bovenleiding in de regio is echter wel een zeer kostbare zaak. Er is onderzoek naar gedaan en geconcludeerd is dat hybride rijden (dus diesel in de regio) een goed werkend systeem is.

- **Vraag**

Waar komen de reizigers vandaan die Zernike als einddoel hebben?

- **Antwoord**

75% van de reizigers op de tramlijn komt vanuit de regio. Ongeveer iets meer dan de helft van de reizigers op de tramlijn heeft als einddoel Zernike (studenten en werknemers). De andere helft heeft een andere bestemming op de tramlijn.

- **Vraag**

Wie gaat met de tram van het Hoofdstation naar Grote Markt? Men loopt dit stukje toch? En degenen die met de bus vanuit de regio komen, zullen toch liever zonder overstap op het Hoofdstation willen doorrijden naar de Grote Markt?

- **Antwoord**

Grote aantallen reizigers vinden het stuk tussen het Hoofdstation en de Grote Markt te ver lopen. Op dit moment gaan er namelijk ook veel mensen met de bus vanaf het Hoofdstation naar het centrum. Wanneer de tram rijdt, zullen ook meer autoreizigers uit de regio de overstap naar het openbaar vervoer maken omdat zij de trein en tram wel genoeg comfort vinden bieden maar een bus niet.



Een overstap wordt inderdaad niet als comfortabel beschouwd. Echter de bussen vanuit de regio lopen net als het autoverkeer vast rond en in de stad. De trein, de tram en later de regiotram hebben hun eigen baan en kunnen daardoor makkelijker doorrijden. Hierdoor neemt de betrouwbaarheid van de reis toe en zijn meer mensen bereid de overstap van auto naar trein en tram te maken.

- **Vraag**

Waar komt de P&R in Hoogezand-Sappemeer?

- **Antwoord**

Gedacht wordt aan Martenshoek en op termijn Kropswolde.

- **Vraag**

Als je trein en regiotram over hetzelfde spoor laat rijden, kun je dan twee concurrerende partijen op één spoor krijgen?

- **Antwoord**

Dit zou kunnen, mits dit in de aanbestedingsfase juridisch op de juiste wijze wordt omschreven.

- **Vraag**

Rijdt er een personentrein Groningen – Veendam in 2010?

- **Antwoord**

Er moet nog het een en ander aangepast worden op gebied van infra en beveiliging, maar de verwachting is dat die trein dan inderdaad rijdt.

- **Vraag**

Gaan tram en trein de hele dag door 4 x per uur rijden wanneer de trams de regio in gaan?

- **Antwoord**

Dit is afhankelijk van het aantal reizigers op een traject, maar gedacht kan worden om naast de 4 treinen per uur overdag op wekdagen ook nog daar tussendoor 4 trams per uur te laten rijden. In avonduren en weekenden zal de frequentie lager liggen omdat de vraag naar vervoer op die momenten lager ligt.

- **Vraag**

Wat verandert er voor de streekbus met de komst van de regiotram?

- **Antwoord**

Er zullen overstappen komen op bijvoorbeeld Kardingse of station Groningen Noord. Ondanks dat de busreizigers een overstap moeten maken is de verwachting op basis van onze vervoersmodellen en ervaringen uit het buitenland dat ook het aantal reizigers op die buslijnen zullen groeien.

- **Vraag**

Gaat de bus verdwijnen uit het buitengebied?

- **Antwoord**

Nee, als gevolg van de tram zullen geen bussen uit het buitengebied verdwijnen. Wel zal bijvoorbeeld de Q-liner naar Veendam komen te vervallen op het moment dat de treinverbinding met Veendam wordt gerealiseerd. Het OV-bureau onderzoekt de mogelijkheid om de bereikbaarheid van de kleine kernen te handhaven door inzet van servicebussen. De servicebus zou kunnen rijden door Kiel Windeweer en Borgercompagnie en als eindpunt station Hoogezand-Sappemeer hebben.

- **Vraag**

Waarom krijgt station Europapark niet de rol die nu is bedacht voor het Hoofdstation?

- **Antwoord**

Deze optie is onderzocht. Het bleek echter dat het aantal reizigers dan minder zou groeien dan bij een aansluiting van de tram op het Hoofdstation. Dit heeft ook alles te maken met de bussen die nog op het Hoofdstation aankomen en er ook busreizigers zijn die op de tram, een trein of een andere bus willen overstappen. Op het Hoofdstation dienen sowieso al maatregelen te worden getroffen omdat de uitbreiding van treinen dit nodig maken. Alle treinen blijven via het Hoofdstation gaan. Daarnaast is het verplaatsen van het complete busstation naar station Europapark een zeer kostbare zaak, zowel qua investeringen als exploitatie.



- **Vraag**

Waarom hebben relatief weinig OV-reizigers Europapark als reisdoel?

- **Antwoord**

Het gebied rondom Europapark is vrij uitgestrekt. In deze gebieden zijn ook voorzieningen zoals bijvoorbeeld de Ikea en enkele bouwmarkten. De klanten van deze voorzieningen zullen niet snel geneigd zijn met het openbaar vervoer te komen wanneer zij spullen willen kopen.

- **Vraag**

Zou je in de Oosterstraat strengelspoor kunnen leggen zoals dit ook in Amsterdam wordt gebruikt?

- **Antwoord**

Strengelspoor is overal op het traject mogelijk, ook in de Oosterstraat. Het aanleggen van strengelspoor heeft echter nog al wat consequenties voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling en daarmee op de rijtijd van de tram en de exploitatiekosten. De jaarlijkse exploitatiekosten zullen toenemen. Wanneer in de Oosterstraat strengelspoor zou worden aangelegd, betekent dit bijvoorbeeld dat er een extra tramvoertuig aangekocht moet worden om met dezelfde frequentie te kunnen rijden.

- **Vraag**

Is het zo dat Groningen gewoon graag een tram wil en daar nu argumenten bij zoekt?

- **Antwoord**

Nee, dat is niet het geval. Al in de periode 2000 – 2002 is geconcludeerd dat optimalisatie van de buslijnen geen goede oplossing biedt voor de groei van het vervoer naar de stad (toen werd gesproken over het vervoerconcept Kolibri). In 2005 kon uit de netwerkanalyse van de Regio Groningen - Assen dezelfde conclusie worden getrokken. Hieruit kwam de RegioTram als beste oplossing naar voren. Op basis daarvan is ook het Project RegioTram opgericht. Het Project RegioTram heeft nogmaals geconcludeerd dat de tram de beste oplossing voor het vervoersprobleem is. Om naast de reguliere groei van het openbaar vervoer ook een deel van de groei van de automobiliteit op te kunnen vangen, moet een kwalitatief hoogwaardig regionaal openbaar vervoersnetwerk worden ontwikkeld met tram en trein.