



Kort verslag informatiebijeenkomst RegioTram t.b.v. inwoners gemeenten Leek, Zuidhorn, e.o.

Datum: Donderdag 12 maart 2009  
Locatie: dorpshuis Tolbert  
Tijd: 19.30 – 22.00 uur

Aanwezig: 4 bezoekers, gespreksleider Luuk Hajema, wethouder Fellingier van gemeente Leek, en André Buikhuizen en Barbra Lenstra van Project RegioTram.

De bijeenkomst begint met een welkomstwoord door de gespreksleider. Vervolgens een introductie door wethouder Fellingier en een presentatie door André Buikhuizen, projectleider RegioTram, over het pakket maatregelen uit het Raamwerk RegioRail. 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**

Wat is de snelheid van een tram?

- **Antwoord**

De tram zal in een wandelgebied zo'n 15 km per uur rijden. Op het regionale spoor kan een regiotram een maximum van 105 km per uur halen.

- **Vraag**

Het huidige spoor heeft als veiligheidsmechanisme ATB nieuwe generatie. Kan een tram hierover rijden?

- **Antwoord**

Een tram kan over regionaal spoor rijden. Hiervoor worden de ervaringen van de Rijn-Gouwelijn (lijn van Alphen aan de Rijn naar Gouda) gebruikt. Het veiligheidsmechanisme 'ATB nieuwe generatie' is positief voor de tram. In de noordelijke regionale spoorlijnen wordt dit veiligheidssysteem reeds toegepast.

### **Opmerking**

Het streven is om in 2015 de treinen tussen Groningen en Leeuwarden met een hogere frequentie te laten rijden. De spoorlijn Groningen-Heerenveen zal rond 2020 moeten zijn aangelegd. Deze projecten worden getrokken door de provincies Groningen en Fryslân.

Ten aanzien van het voorkeustracé lijn 1:

- **Vraag**

Is er voldoende ruimte voor een P+R bij de entree van het Zernike-complex?

- **Antwoord**

Ja, er is voldoende ruimte. De gemeente Groningen, de Hanzehogeschool en de Rijksuniversiteit Groningen zijn hierover al met elkaar in overleg.



- **Vraag**

In Amsterdam zijn er trams die van dubbelspoor overgaan naar strengelspoor. Is dat in Groningen ook het geval?

- **Antwoord**

Dit is een optie voor enkele knelpunten zoals bijvoorbeeld de hoek Eikenlaan/Kastanjelaan. Strengelspoor heeft echter wel gevolgen voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling en de reistijd en daarmee ook voor de exploitatielasten. In de volgende fase zal ten aanzien van enkele knelpunten worden bekeken of strengelspoor daar een oplossing biedt en mogelijk is, zonder dat de gevolgen voor de dienstregeling te groot zijn. .

- **Vraag**

Waarom is de tracévariant door de Ebbingestraten geen voorkeurstracé geworden?

- **Antwoord**

Daar zijn meerdere redenen voor. Ten eerste is er op het Boterdiep meer ruimte en is daar zelfs een vrije trambaan mogelijk. Daarnaast is het mogelijk om tram en fietser goed van elkaar te scheiden door de tram in het Boterdiep aan te leggen en de fietser een goede positie in de Ebbingestraat te geven, wat op dit moment ook de hoofdfietsroute is. Hoofdfietsroute en tram worden gescheiden waardoor een veilige situatie ontstaat.

- **Vraag**

Wat is de afstand tussen de tramhaltes op het voorkeurstracé?

- **Antwoord**

Op het gehele tracé zijn zo'n 12 haltes. De tracélengte is zo'n 5,8 kilometer. De gemiddelde afstand tussen de haltes is zo'n 500 meter. Dit is afhankelijk van het gebied waarin de tram rijdt. In het centrum zullen de haltes dichter op elkaar liggen dan in het noorden van de stad.

- **Vraag**

Zijn er andere mogelijkheden/alternatieven om het vervoersprobleem in de toekomst op te lossen, bijv. trolleybussen?

- **Antwoord**

Met de tram kiezen we voor een kwaliteitsimpuls voor het openbaarvervoer en voor de stad. Maar het kan natuurlijk ook anders. Een oplossing voor de geschetste problematiek zou kunnen worden gevonden in het om de binnenstad heen leiden van het busverkeer. Echter dan gooien we het spreekwoordelijke kind met het badwater weg. Allereerst bedienen we de binnenstad dan niet optimaal, de binnenstad is voor de busreizigers in de stad de belangrijkste bestemming. Daarnaast zal het busverkeer net zo goed vastlopen op de alternatieve routes rond de binnenstad, en niet alleen het busverkeer, ook het autoverkeer met bestemming binnenstad loopt vast.

Ook het vervangen van de huidige dieselbussen door schone trolleybussen is geen oplossing. Trolleybussen vervuilen weliswaar beduidend minder, maar de vervoercapaciteit is net zo groot als die van gewone bussen. Ook de trolleys kunnen de groei van het openbaarvervoer niet aan en lopen vast in de compacte stad die Groningen is. In opdracht van de Stuurgroep RegioTram wordt nog wel een terugvaloptie met bussen onderzocht.

- **Vraag**

Is er in de rekenmodellen rekening gehouden met een toename van de brandstofprijs in de toekomst en de gevolgen daarvan voor het openbaar vervoer?

- **Antwoord**

In het gebruikte verkeersmodel is hiermee rekening gehouden.

- **Vraag**

Rijdt de tram met dezelfde stroomvoltage als een trein?

- **Antwoord**

De tram heeft een lager voltage dan wat op de bovenleiding van de trein staat. Indien de tram echter op het reguliere spoor gaat rijden waar treinbovenleiding boven hangt, dan is het mogelijk om een 'omvormer van voltage' aan te brengen zodat de tram wel op deze bovenleiding kan rijden.



- **Vraag**

Wordt de tram koppelbaar?

- **Antwoord**

Hierin is nog geen keuze gemaakt. Een voorwaarde is dat de tram zowel in de stad als in de regio moet kunnen rijden. Project RegioTram zal geen voorwaarden stellen aan techniek, wel aan comfort.

- **Vraag**

Wat is de frequentie van een tram?

- **Antwoord**

Bij de huidige te verwachten reizigersaantallen rijdt de tram in de stad zo'n 8 maal per uur per richting. Bij uitbreidingen in de regio zal de frequentie afhankelijk zijn van het aantal te verwachten reizigers.

- **Vraag**

Moet het perron op het Hoofdstation ook worden aangepast voor de tram?

- **Antwoord**

Ja het perron zal moeten worden aangepast. Treinperrons zijn bijvoorbeeld hoger dan tramperrons. Het perron zal derhalve verlaagd dienen te worden om er voor te zorgen dat reizigers van de tram een gelijkvloerse instap krijgen. De hoogte van een tramperron is zo'n 30 cm.

Voor meer informatie raadpleeg onze website: [www.regiotram.nl](http://www.regiotram.nl)