

Stadspartij draagt 19 punten aan tegen Regiotram

By Karrs

GroningerTram.com blijft over het algemeen buiten de politieke discussie over de Regiotram. Onze voornaamste doelstelling is voorlichting, op onze site laten zien waarom Groningen veel baat kan hebben bij de tram. Zo heel af en toe komen er vanuit de lokale politiek ook geluiden over de Regiotram en voornamelijk van de tegenstand. Op 6 februari 2010 plaatste Robert Prummel, lijsttrekker van de Stadspartij, een weblog getiteld "Het grote bedrog of negentien redenen om niet in de valkuil van de Regiotram te vallen".

In het artikel probeert hij Karin Dekker en haar boze tramplannen te ontmaskeren, maar hij draagt argumenten aan waar wij onze vraagtekens bij zetten.

Hieronder staan Prummels negentien argumenten tegen de tram, die volgens eigen zeggen zijn samengesteld met behulp van twee ingenieurs der Nederlandse Spoorwegen.

1. Hij is peperduur, het kost minstens 700 miljoen

De plannen voor de Regiotram kosten geen 700 miljoen euro. Dat is het totaalbedrag dat beschikbaar is voor verbeteringen van het openbaar vervoer. 400 miljoen daarvan wordt gestoken in betere treinverbindingen met onder meer Leeuwarden en Zwolle en het doorkoppelen van de regionale treinen. Het is zeer opmerkelijk dat Prummel het totaalbedrag van 700 miljoen noemt, tenzij hij gelooft dat de beraamde kosten tot dat bedrag zullen uitgroeien. Dat is echter pure speculatie.

2. Of er ooit een derde of vierde lijn komt is ongewis

Dit argument staat los van de vraag of de lijnen 1 en 2 al dan niet moeten worden aangelegd. Maar juist met de Stadspartij wordt de komst van een derde en vierde tramlijn bepaald niet bespoedigd. Zij zijn immers tegen. In de plannen voor de regiotram staat vermeld dat op de langere termijn ook tramlijnen naar het Martiniziekenhuis, Eelde en Meerstad zijn voorzien. Een argument tegen de huidige tramplannen lijkt dit dan ook niet te zijn.

3. De rails zijn gevaarlijk voor fietsers

Daar hoort een grote "als" bij: rails zijn gevaarlijk als fietsers op dezelfde baan rijden als de tram. En juist daarom worden de banen van tram en fietser gescheiden. In principe zullen fietsers de rails alleen haaks kruisen, waardoor het risico op banden in de rails wordt geminimaliseerd. Het komt raar over dat de heer Prummel blijft wijzen op het gevaar voor fietsers, aangezien hij de plannen kent en dus ook weet van het "scheidingsbeleid" wat in de plannen gevoerd wordt voor fietsers en trams.

4. De halve binnenstad moet worden opengebroken want de zware Regiotram kan niet boven de bestaande riolen rijden

De aanleg van een tramlijn gaat weliswaar inderdaad gepaard met het opbreken van de straten, maar de suggestie dat dit komt doordat de regiotram een zwaar voertuig is, is niet terecht. Ook als zou zijn gekozen voor een (lichtere) stadstram of een Translohr moet een fundering worden aangebracht. Ook dan moeten riolering en leidingen worden verplaatst. Je moet immers voorkomen dat je ooit weer onder de baan moet zijn voor (bijvoorbeeld) het vervangen van riolering. Waarom Prummel in dit verband aangeeft wél voor een lichte Translohr te zijn is onduidelijk, aangezien ook dan de straten open moeten.

5. De exploitatie is afhankelijk van het voortbestaan van de OV Jaarkaart

Dat juist de Stadspartij het voortbestaan van de ov-jaarkaart noemt in deze kwestie is opmerkelijk te noemen. De Stadspartij heeft namelijk het plan gelanceerd om een aparte spoorlijn vanaf de spoorlijn Groningen-Sauwerd, achter begraafplaats Selwerderhof, naar Zernike te leggen. Een zeer dure spoorlijn die alleen interessant is voor reizigers van het Hoofdstation naar Zernike. De rest van de bezoekers aan de stad heeft er niets aan. Maar wat moet er van die spoorlijn terechtkomen, mocht onverhoopt de studenten-ov-jaarkaart wegvallen? Dan ligt daar een duur stuk infrastructuur waar niemand gebruik van maakt.

Gelukkig bieden de huidige plannen voor de tram wel een oplossing, mocht de ov-kaart voor studenten toch vervallen. Door het tracé van Lijn 1 is de tram ook interessant voor reizigers naar bijvoorbeeld de binnenstad, het Noorderstation, Selwerd of Paddepoel. Mocht het aantal studenten al afnemen als hun ov-jaarkaart zou verdwijnen dan zijn er dus nog voldoende andere reizigers voor de tram. Dat is niet het geval bij de spoorlijn van de Stadspartij. Overigens is er momenteel niets dat er op duidt dat de ov-studentenkaart gaat verdwijnen. Mocht dat wel gebeuren, dan zijn er nog voldoende studenten die alsnog met de tram naar Zernike zullen reizen. Want voor veel studenten is op kamers gaan in de stad veel te duur en is een auto onbetaalbaar. Zij blijven dus aangewezen op openbaar vervoer.

6. De voor milieu en economie schadelijke files rond Groningen worden er niet mee opgelost

Nee, maar je kunt in Groningens geval geen beter begin maken dan met een regiotram. De eerste twee tramlijnen zullen daar inderdaad een beperkte bijdrage aan leveren. Wat echt helpt om mensen uit de auto te krijgen is de realisatie van een goed, robuust en aantrekkelijk ov-netwerk. Dus met een Regiotram die plaats in de regio een goede verbinding geeft met de stad waardoor forensen de auto laten staan. Maar zo'n netwerk bouw je niet in een paar jaar; dat moet groeien. De tramlijnen 1 en 2 vormen het begin van dat netwerk. Maar als nooit wordt begonnen met het begin van zo'n netwerk, dan zullen de doorstroming en het milieu het alleen maar zwaarder krijgen. De lijnen 1 en 2 kunnen in ieder geval helpen de grote opstoppingen door het grote aantal bussen in de binnenstad te verminderen.

7. Hij is te groot voor een Grote Markt die nu net wordt verkleind

Een tram is weliswaar langer dan een bus, maar niet langer dan 2 bussen achter elkaar. Momenteel gebeurt het geregeld dat meerdere bussen achter elkaar over de Grote Markt rijden. Die nemen nu dus al meer ruimte in dan de tram straks zal doen. Met een tram over de Grote Markt zal het aantal voertuigen van het openbaar vervoer dus flink afnemen.

De tram zelf neemt op de Grote Markt minder ruimte in dan bussen nu doen, maar de trambaan ook. De brede geasfalteerde vierbaansweg(!) op de Grote Markt wordt vervangen door twee tramsporen. Door de tramsporen op een mooie manier in te passen en de weg langs het terras van De Drie Gezusters te laten vervallen wordt de Grote Markt straks een schitterend plein. Geen plein waar om de minuut een bus voorbij komt, maar waar per uur 16 trams langzaam voorbij rijden.

Ook hier is overigens sprake van het (al lang ontkrachte) argument dat de regiotram zo groot en zwaar is als een trein.

8. De exploitatie is gebaseerd op "latente vraag", een ander woord voor natte vingerwerk

Hoe komt de heer Prummel erbij dat dit nattevingerwerk is? De verwachting van 25.000

reizigers per dag op lijn 1 is gebaseerd op het huidige aantal reizigers, in combinatie met cijfers over de verwachte groei van het aantal ov-reizigers. Die cijfers zijn beslist niet onrealistisch. Op de buslijnen 11 en 15 reizen momenteel 18.000 mensen per dag. Met de groei van het aantal studenten en de bevolking als geheel is het logisch dat dit groeit.

9. De Oosterstraat wordt onbereikbaar voor fietsers en ontoegankelijk voor leveranciers, vraag VERA maar eens naar de tram

Dat fietsers de Oosterstraat niet meer in mogen is inderdaad een nadeel, maar wel één die gecompenseerd worden door een paar voordelen. De Oosterstraat wordt straks een stuk aantrekkelijker voor voetgangers. Niet meer tientallen bussen en honderden fietsers per uur die het wandelen onveilig maken. Slechts 16 trams rijden straks per uur door de Oosterstraat. Als ook lijn 2 door de Oosterstraat gaat rijden, worden dat er 32. In Amsterdam rijden er door de Leidsestraat meer dan 60! Bovendien wordt de Oosterstraat een straat die straks een tramhalte krijgt waardoor deze ook vanuit het noorden goed met het openbaar vervoer te bereiken is. Ook zonder fietsers kan een winkelstraat succesvol zijn, kijk maar naar de Heerestraat en Zwanestraat. Bovendien blijkt in andere tramsteden dat een tramlijn vaak een zeer goede impuls is voor een winkelstraat.

Voor wat betreft de leveranciers, dit is nog niet duidelijk, omdat er nog geen definitieve keuze is gemaakt voor een strengelspoorvariant. (*Zie ook 'De Oosterstraatvarianten'*). Ook hier is de Leidsestraat in Amsterdam een mooi voorbeeld.

10. De belofte dat de regiotrams tussen de treinen gebruik kunnen maken van het bestaande spoor is een leugen.

Er rijden al regiotrams over treinsporen tussen personen- en goederentreinen door. Zelfs hier in Nederland (de Rijn-Gouwelijn). Het werkt dus al en is dus absoluut geen leugen.

De Nederlandse wetten en regelgevingen zijn stringent en om het Regiotram-plan te realiseren moet nog wel het één en ander gebeuren. Het is echter verre van onmogelijk.

11. Wanneer er ergens een tram stilstaat staat de tram daarachter ook stil, en die daarachter, en die daarachter...

De projecten in Montpellier, Grenoble, Le Mans, Bilbao, Saarbrücken, Toulouse, Nottingham en alle andere nieuwe tramsteden zijn een doorslaand succes en hebben hier geen reële last van.

Het komt tegenwoordig zelden voor dat trams uitvallen. In andere steden blijkt dat trams vaak minder storingen hebben dan bussen. Maar mocht een tram eens uitvallen, dan is dat inderdaad hinderlijk. In veel gevallen zou de tram via een wissel de defecte tram kunnen passeren.

12. De bochten van de Regiotram zijn te groot voor onze compact gebouwde stad. We zullen moeten slopen.

Er is slechts 1 gebouw dat om deze reden gedeeltelijk gesloopt moet worden en dat is een deel van een flatgebouw aan de Eikenlaan. Voor de betrokken bewoners is dit heel vervelend, maar al met al hoeft er niet veel gesloopt te worden. Glaudé stond al op de nominatie om tegen de vlakke te gaan.

13. Het kruispunt Hereweg-Stationsweg-Zuiderpark wordt overbelast. Het is er al vreselijk druk.

Of het aantal bewegingen van het openbaar vervoer op dit kruispunt door de tram zal toenemen is maar zeer de vraag. De komst van de tram zorgt ervoor dat een groot aantal bussen niet meer over dit kruispunt zal rijden. Daar tegenover staat dat de tram over het kruispunt zal rijden. Een druk kruispunt zal het altijd blijven. Wel biedt de komst van de tram een mooie gelegenheid de constructie van dit kruispunt nog eens goed onder de loep te nemen.

14. De Zonnelaan wordt volledig in tweeën gedeeld en overal verdwijnen tuinen en parkeerplaatsen.

Dit is een reëel nadeel. Er zullen inderdaad parkeerplaatsen verdwijnen en mogelijk worden tuinen kleiner. Of de Zonnelaan daadwerkelijk in tweeën zal worden gedeeld zal binnenkort blijken, als het Voorlopig Ontwerp voor Lijn 1 wordt gepresenteerd. Mocht dit het geval zijn dan is dat lastig en vervelend voor de bewoners van de Zonnelaan. Maar hoe vervelend het ook is, het is op zichzelf natuurlijk geen reden om het project af te blazen.

15. Een dure snelle tram zal voor ouderen geen verbetering zijn, deze steeds groter wordende groep mensen is afhankelijk van bussen die grote lussen door de wijken rijden. Zij hebben weinig of niets aan die snelle tram Zernike-Hoofdstation.

De tram stopt ook op locaties waar nu al veel ouderen in- en uitstappen. Denk aan het station, het Zuiderdiep, de Grote Markt, of de winkelcentra Paddepoel en Selwerd. Ouderen gaan er zelfs op vooruit door de tram! Dankzij de gelijkvloerse instap kunnen zij straks heel comfortabel in- en uitstappen of zelfs -rijden. Een rollator of boodschappenwagentje meenemen gaat straks veel gemakkelijker dan met de huidige bussen. Waar de tram niet komt zullen bussen blijven rijden. Zo blijven alle delen van de stad goed door het openbaar vervoer ontsloten.

16. Het Academisch Ziekenhuis heeft liever een andere oplossing zoals een gondelbaan
Het UMCG is een grote voorstander van de tram, dus dit lijkt een raar argument te zijn. Zo ziet het ziekenhuis graag een tram rijden langs de hoofdingang. Een kabelbaan ziet het UMCG ook wel zitten, maar niet in de plaats van de tramplannen.

17. De Universiteit heeft graag een spooraansluiting op Zernike zelf met een treinrails achter Selwerderhof

Het is de Stadspartij zelf die dat graag wil. De Universiteit is maar wat blij met de plannen voor de tram. Een spooraansluiting zoals de Stadspartij graag wil is een zeer ongewenst plan, want daar profiteren alleen de reizigers naar Zernike van. De binnenstad wordt daardoor niet beter bereikbaar. Er zullen mensen zijn die een directe spoorverbinding met de rest van het land wel zien zitten, maar de baten van de spoorlijn wegen niet tegen de kosten op. Zie overigens ook argument #5.

18. Achter de tramplan schuilt óf een denkfout òf een misleiding, u mag zelf kiezen. Een snelle tram naar Zernike maakt weinig stops en een tram die de binnenstad ontsluit stopt net zo vaak als onze huidige bussen.

Deze uitspraak kunnen wij niet plaatsen – er was al bekend dat over het traject van lijn 1 minder haltes zullen zijn dan een vergelijkbare busroute. Waar de heer Prummel deze uitspraak vandaan heeft, is ons onbekend.

19. Een binnenstad van een bij één kilometer heeft geen tram nodig.

De tram is er niet alleen voor de binnenstad. Het Hoofdstation, het Zuiderdiep, de Oosterstraat, de Grote Markt, het Boterdiep, het Noorderstation, de wijken Selwerd,

Paddepoel en het Zernikecomplex zijn gebaat bij de tram. Bovendien is het grote pro-tram argument dat de tram die binnenstad bereikbaar houdt.

Conclusie

Fractievoorzitter Robert Prummel komt met veel argumenten waarvan je kan zeggen dat ze onzorgvuldig zijn of niet op feiten zijn gebaseerd. Hij noemt weliswaar een paar serieuze nadelen van de tram (zoals de argumenten 4, 9, 12 en 14), maar de rest van de argumenten zijn onwaar, onzorgvuldig of zelfs niet van toepassing.

De heer Prummel wil vanzelfsprekend stemmen scoren voor de verkiezingen en daar is natuurlijk niets mis mee. Hij heeft er alleen geen goede argumenten bij bedacht.

(Link naar het artikel "[Het grote bedrog of negentien redenen om niet in de valkuil van de Regiotram te vallen](#)")

Dit is een herziene versie van de blog van 8 februari. We hebben in overleg besloten dat de toonzetting in het originele stuk niet bij onze site en onze bezoekers paste.