



Geen toekomstrapport zonder tram

Bij de verkiezingen in de stad Groningen speelt de komst van de tram een belangrijke rol. Die moet voorkomen dat de stad dichtslibt met forensenverkeer. De bestuursregio Groningen Assen en de provincies Groningen en Drenthe detacheerden in 2007 een groep medewerkers bij het projectbureau Regiotram. Eén route is inmiddels uitgewerkt, voor de tweede tramlijn ligt een voorkeurstracé op tafel. Beide trambanen worden voor 2016 aangelegd, zo is de bedoeling. Het besluit wordt voor de zomer verwacht.

Door Frits Poelman

Door de discussies over bomen en parkeerplaatsen die verdwijnen, hoe het moet met de bruggen en het (succesvolle) protest tegen het dubbele spoor voor de winkels in de Oosterstraat, lijkt de tram vooral een stad-Gronings verhaal. Dat is het volgens de initiatiefnemers echter helemaal niet. Ze hameren er bij voortduring op dat driekwart van de tramreizigers afkomstig zal zijn van buiten de stad waar steeds meer banen en voorzieningen verdwijnen.

Het idee om Groningen zijn tram terug te geven (er reed eerder een tram van 1910 tot 1949) stamt uit begin jaren negentig. De toenmalige winkeliersvereniging leek zo'n tram heel wat prettiger dan al die bussen op de Grote Markt. Sindsdien verschijnt er geen toekomtrapport zonder tramlijn.

Groningen is blij met iedereen die komt werken, winkelen, uitgaan of studeren. Maar de rij auto's en bussen waarmee zij door de stad moeten zien te komen, wordt steeds langer. Zeker voor de Grote Markt is groei van het aantal bussen geen optie. In trams passen meer

mensen, dus heb je er minder nodig. De tram kan ook met minder ruimte toe. De rails ligt bovendien in dezelfde bestrating als de rest van de straat, wat er een stuk mooier uitziet dan een busbaan van asfalt. De aanleg, zo werd meteen gezegd, duurt een paar jaar en geeft veel overlast. Bijna alle Stadjes raken hun rechtstreekse (bus)verbinding met de Grote Markt kwijt.

Stad en regio besloten in 2007 een tramlijn tussen het Hoofdstation en Zernike, de campus van universiteit en hogeschool aan de noordkant van de stad, aan te leggen. De eerste lijn moet raak zijn, heet het rapport dat aan het trambesluit ten grondslag ligt. De eerste tram moet over de Grote Markt gaan, de populairste bestemming in de stad. Het lijkt er dan nog op dat lijn 2, van het station langs het ziekenhuis UMCG naar Kardingne, een paar jaar later volgt. Inmiddels is die aanleg vervroegd.

Zonder dat iets bekend is over routes of andere details, besloten stad en regio in 2007 ook dat de tramlijn vanaf 2020 over bestaand spoor doorrijdt naar omliggende plaatsen. Winsum, Hoogezand, Zuidhorn en Leek (als de spoorlijn naar Heerenveen er komt) worden genoemd als eindhaltes. De tram moet als dieseltram tussen treinen rijden en elektrisch door de stad. Daar is een groot model tram voor nodig, in vaktermen een tramtrein. De trambanen in de stad moeten daarop berekend zijn.

Tegenstanders mochten in 2007 een referendum aanvragen, maar niemand reageerde. Het trambureau richt zich op de tramtrein. Andere vervoermiddelen, van de gewone stadstram tot speciale bussen, vallen af. In het alternatieve busplan dat vorig jaar alsnog werd gemaakt op verzoek van de provincie, is geen rekening gehouden met het bestaan van speciale (de superschone waterstofbus komt eraan) of dubbel gelede bussen waar bijna net zoveel passagiers in kunnen als in een tram.

Stedenbouwkundige en OV-specialist Rob van der Bijl is helemaal wild van de plannen. Zijn bedrijf RVDB/Lightrail is al jaren adviseur van gemeenten en hielp Groningen in 2006 een excursie naar het Franse Valenciennes te organiseren. "Daar viel het kwartje, maar het is slechts een van de vele goede voorbeelden. De opmars begon rond 1983 en gaat maar door. Een hele reeks steden, ook kleinere, krijgt of heeft inmiddels een tram. In Duitsland zijn ook prachtige voorbeelden: ga maar eens kijken in Kassel. Spanje heeft acht nieuwe tramsteden, Italië is bezig, Zweden en Engeland doen mee."

Dat Groningen zo ver is met de tram komt volgens Van der Bijl door de politieke slagkracht in de regio. "Over de Rijn Gouwe Lijn tussen Gouda, Alphen, Leiden en Katwijk wordt al veel langer gepraat. Daar zijn we ook vaak geweest, maar dan om te leren hoe het niet moet. Het is echt opmerkelijk hoe goed de overheden in Groningen en Noord-Drenthe met elkaar samenwerken. Andere regio's kunnen daar heel wat van leren."

Volgens Van der Bijl worstelen alle steden met hun openbaar vervoer. "Dat is opmerkelijk, want in de wereld draait alles om de economie en de sociale kracht

van steden. Als je economisch en sociaal goed wilt presenteren, is goed openbaar vervoer een absolute voorwaarde. Maar als je Nederland spiegelt aan Frankrijk, Duitsland en Scandinavië, is het toch wel een beetje pijnlijk hoe veel Nederland in de auto investeert en hoe weinig in het openbaar vervoer. Groot Parijs investeert per miljoen inwoners een half miljard euro in openbaar vervoer, de Randstad blijft maar praten over de verbinding Almere-Amsterdam. Dat is dramatisch, want openbaar vervoer kost een schijntje van wat nodig is om personenauto's te laten rijden. Alleen worden die kosten, bijvoorbeeld voor beheer en parkeren, weggestopt."

Groningen is een uitzondering in Nederland, zegt Van der Bijl. "De stad heeft als eerste een verkeerscirculatie plan, is koploper met P+R terreinen en betaalt nu zelf mee aan de tram. Dat is even uniek als verstandig. Met een tram kun je vervoerwaarden realiseren die met een bus onmogelijk zijn. Orléans bewijst dat een tram prima in een historische binnenstad past. Een tram is comfortabel en milieuvriendelijk. En overal zie je dat automobilisten wel in een tram willen zitten, terwijl ze niet overstappen in een bus. Dat levert minstens 10 procent extra passagiers op in het openbaar vervoer. In Frankrijk zijn steden met 50 tot zelfs 100 procent meer reizigers zodra er een tram ging rijden. Dat noemen we de railbonus."

Buitenlandse steden zijn niet met een fietsstad als Groningen te vergelijken, zeggen mensen die de tram niet zien zitten. Ze wijzen vooral op de kosten. Onzin, zegt Van der Bijl. "Veel trambedrijven zijn financieel gezond en dat gaat ook gebeuren met de tram in Groningen." Als de stad zich maar niet op innovatieve vervoermiddelen gaat richten. "Lokale overheden met weinig geld moeten dat niet doen. Groningen profileert zich straks genoeg door de tram een cruciale schakel te geven in het ov-netwerk en de regionale mobiliteit."

Het idee is om de trams de bestaande treinstations tot circa 15 kilometer buiten de stad te laten bedienen zodat de treinen die stations voorbij kunnen rijden. Wat er precies bij dat idee komt kijken, is nog niet bekend. Niet erg, vindt Van der Bijl. "In de ideale wereld weet je alles van tevoren, maar als je pas begint als je alles weet, heb je geen project. Het fenomeen regiotram is in een volwassen stadium en heeft allerlei gedaantes in de wereld. Daarom moet je de stadlijnen meteen zo aanleggen dat de tram later kan doorrijden. Het gaat er bij mij niet in dat de tram een mondiaal succes is als een bus goedkoper zou zijn."

De werkelijke kosten van het plan worden pas bekend na de aanbesteding. In mei wordt duidelijk of de aanleg van de baan en de aanschaf van de trams volgens de initiatiefnemers binnen de 300 miljoen euro mogelijk is. Over een marge van 10 procent zal niemand moeilijk doen, maar veel duurder mag het niet worden. Nu worden de kosten nog geraamd op ergens tussen 270 en 370 miljoen euro. Of de tram voor dat bedrag draadloos over de Grote Markt kan, is zeer de vraag. Er moet ook nog een raming van het doorrijden komen

voordat gemeenteraad en provinciale staten in juni en juli het sein op groen of rood zetten. Het vorig jaar nog berekende tekort van 2,1 miljoen euro is inmiddels als sneeuw voor de zon verdwenen.

OV-kenner en publicist in vakbladen Harry Hondius deelt het optimisme van Groninger wethouder Karin Dekker (GroenLinks) niet. "Ik begrijp niet hoe die zuinige en nuchtere Groningers zich dit alles aandoen", zegt Hondius. Waar Dekker zegt dat je 10.000 reizigers met een bus vervoert, 20.000 met een tram en 35.000 met een metro, weet Hondius dat elders uit kostenoverwegingen met heel andere getallen wordt gewerkt. De Zwitserse organisatie Litra zegt dat 30.000 reizigers – dat haalt Groningen voor 2020 niet – met gelede bussen of kleine trams (circa 94 mensen) kunnen worden vervoerd. Het Franse Certu weet dat de grens tussen bus en tram zelfs op 50.000 mensen per lijn per dag ligt.

Hondius signaleert dat de tram in Amsterdam (zonder conducteur) tweemaal zo duur is als een bus. Volgens hem gaat het bij een openbaar vervoersysteem vooral om de vrije baan, niet om het middel tram of bus. Doorrijden op bestaand spoor ziet hij niet zitten. "Sneller en comfortabeler dan in de mooie treinen van Arriva kun je mensen niet naar Groningen brengen."

In de stad ziet Hondius de dubbel gelede trolleybus als goed alternatief. Hij zou het niet vreemd vinden als Groningen doet zoals bij de zuidtangent rond Schiphol. Zijn de bussen succesvol, dan kan er altijd nog een tram komen. Maar Hondius is bang dat Groningen in de val van de Amsterdamse Noord Zuid metrolijn trapt. Hij citeert de Delftse professor Hennes de Ridder, onlangs in *NRC Handelsblad* over de metrolijn in Amsterdam. "In plaats van burgers die de overlast moeten verduren en leveranciers met verstand van zaken, zijn er spelers aan zet die weinig verstand hebben van de inhoud. Ze gaan af op adviseurs die vrijblijvend aan het project werken en er belang bij hebben dat het zo groot mogelijk wordt." Zijn advies voor Amsterdam: stel een budget vast, kijk wat je ervoor kunt krijgen, denk groot en doe klein.

In de gemeenteraad van Groningen barstte deze week de discussie los of de tram eigenlijk wel tussen treinen door mag rijden op bestaand spoor. De verantwoordelijke inspectie verkeer en waterstaat kan daar volgens een woordvoerder pas wat over zeggen als bekend is welke tram er gaat rijden. Die moet voldoen aan dezelfde veiligheidseisen als de treinen die hij tegenkomt. Vanwege onvergelykbare kreukelzones kreeg Randstadrail bij Den Haag het alleenrecht op een voormalige treinspoor. Treinen rijden er niet meer. Maar bij Gouda is wel een proef gedaan en Kassel kreeg ook toestemming om trams en treinen achter elkaar aan te laten rijden. Dat geeft Groningen hoop. De Franse fabrikant van de populaire Citadis tram, Alstom, is ook optimistisch. "De tram voldoet misschien niet aan dezelfde fysieke veiligheidseisen die de gevolgen van een ongeluk moeten beperken. Door met slimme technieken ongelukken te voorkomen, kunnen we wel dezelfde veiligheidsstandaard bereiken", zegt een directielid van Alstom.

Voor de zomer besluit over de tram in Groningen