
« Definitief besluit over tram na de zomer

Provincie Groningen wijst Translohr af

Door Karrs



Translohr Shanghai

De Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen heeft te kennen gegeven niets te zien in de Translohr als alternatief voor de RegioTram. Dit maakten zij eind mei bekend in een reactie op schriftelijke vragen van de VVD-fractie.

VVD-fractieleden Jan Meesters en Wim Haasken dienden eind april aan de Gedeputeerde Staten van de Provincie Groningen een aantal schriftelijke vragen in. Zij informeerden naar de eventuele mogelijkheden van de Translohr in de regio, als alternatief voor de tram. De VVD wilde weten of de Translohr als alternatief kon worden onderzocht.

Stadstranslohr

GS laat weten dat de Translohr wat hen betreft een alternatief is voor een stadstram en niet voor een regiotram. De bandentram was al voor het uitbrengen van het voorkeursrapport voor lijn 1 afgefallen. Bovendien bleek Provinciale Staten genoeg te hebben genomen met het alternatieve busknooppuntenonderzoek en de uitslag daarvan.

Infrastructuur buiten de Stad

GS koppelt graag de investeringen voor regiotram en het regionale spoor aan elkaar – bij een Translohr is dat niet mogelijk wegens de gescheiden infrastructuur. Er moet dan fors worden geïnvesteerd in vrije banen voor de Translohr. En dat niet alleen. De Translohr is een electrisch aangedreven voertuig, dus moet er ook de bijbehorende bovenleiding worden aangelegd. Dit doet de voorgestelde goedkopere aanlegkosten grotendeels teniet. Een regiotram kan hybride worden uitgevoerd en rijdt met een dieselmotor over het bestaande spoor.

Ook het moeten overstappen van treinreizigers op de Translohr wordt door GS als nadeel aangedragen. Een regiotram kan op stations stoppen en de passagiers vervolgens direct naar hun bestemming in de Stad brengen. De tram kan zelfs de trein vervangen op sommige stopplaatsen. Treinen kunnen dan snellere rijtijden hanteren. Deze voordelen vervallen bij een Translohr. Het station Groningen blijft in dat geval een overstapplaats, wat moeilijk wordt omdat het busplein voor het station nu al overbelast is. Er zouden dan ook nog aparte Translohr-haltes bij moeten.

Aanlegkosten

Volgens GS is het maar de vraag of de Translohr goedkoper is aan te leggen. Voor zover deze kosten bekend zijn, ontlopen zij die van normale tramsystemen nauwelijks tot helemaal niet. Clermont-Ferrand heeft zijn Translohr voor € 20,7 miljoen per kilometer, in Parijs zijn ze zelfs € 24,7 miljoen per kilometer.

Net als wij, vraagt GS zich af of het überhaupt wel waar is dat de Translohr goedkoper is in aanleg en (vooral) exploitatie. De aanlegkosten die Lohr zelf aandraagt, houden geen rekening met de herstructurering van de openbare ruimte en het verleggen van bekabeling, leidingen en riolering. De plannen voor de regiotram hebben deze bedragen wél meegenomen. Voorts is het storten van fundering voor beide systemen nodig en is er geen tot weinig verschil in de kosten die hiermee gemoeid gaan.

Volgens het Dagblad van het Noorden heeft Lohr teleurgesteld gereageerd op de afwijzing. Volgens een woordvoerder heeft GS zich gebaseerd op onjuiste en onvolledige informatie "van internet". Ook noemen zij de regiotram te groot voor in de stad...

Lees [hier](#) (PDF) het volledige antwoord van Gedeputeerde Staten aan de VVD-fractie.

Tags: [gedeputeerde staten](#), [provincie Groningen](#), [Translohr](#), [VVD](#)

Dit bericht is geplaatst op om 18-06-2010 door 14:54 en is geplaatst onder [Tramnieuws](#). You can follow any responses to this entry through the [RSS 2.0](#) feed. Ga naar het einde en laat een bericht achter. Pingen is op dit moment niet toegestaan.

Geef een reactie

Naam (verplicht)

E-mail (will not be published) (verplicht)

Website

Hou me op de hoogte van nieuwe reacties via e-mail.

Houd mij via e-mail op de hoogte van nieuwe berichten.

[Blog op Wordpress.com.](#)

[Berichten \(RSS\)](#) and [Opmerkingen \(RSS\)](#).

»