- Verkeersveiligheid
- Parkeren
- OV
- Verkeersmanagement
- Mobiliteitsmanagement
- Educatie
- Duurzaam
- Fiets
- Mobiliteit/infra

RegioTram goedkoper dan bus of bandentram

15 september 2010 | OV | 295 keer bekeken, 234 keer vandaag Stuur door | Print

De RegioTram levert de grootste bijdrage aan de verbetering van het openbaar vervoer in de regio Groningen – Assen en de bereikbaarheid van de stad Groningen. Dat stellen B&W van Groningen en GS van de provincie Groningen, in een toelichting op verder uitgewerkte plannen voor de invoering van de RegioTram, die zij hebben gepresenteerd. Gemeente en provincie baseren zich daarbij onder meer op onderzoek van Goudappel Coffeng. Bureau Goudappel Coffeng heeft berekend dat de exploitatie van de RegioTram in het gebruik goedkoper is dan alternatieve vervoersystemen, zoals de bandentram, of (dubbel) gelede bussen. Die zijn in aanleg goedkoper, maar duurder in gebruik, en trekken minder reizigers. Daardoor remmen ze de groei van het autoverkeer minder af. Bussen zijn bovendien aangewezen op het overbelaste wegennet, rond de stad Groningen, en in de Groninger binnenstad. Naast de geplande en deels al gerealiseerde verbeteringen aan de ringwegen is het project RegioTram noodzakelijk om een dreigend verkeersinfarct te voorkomen, zo stellen gemeente en provincie.

Doorrijden in de regio
Hoogezand-Sappemeer is de eerste plaats in de regio die geschikt is voor een tramverbinding met de stad. Door de RegioTram over bestaand spoor te laten doorrijden naar Hoogezand-Sappemeer zal het openbaar vervoer tussen die gemeente en de stad Groningen sterk toenemen. De RegioTram trekt volgens vervoersprognoses per dag ruim 3500 reizigers meer dan de trein, ook als er meer treinen zouden rijden. Dat komt doordat de tram in de gemeente Hoogezand-Sappemeer meer haltes krijgt, en rechtstreeks gaat doorrijden naar grote werkgevers en publieksbestemmingen in de stad Groningen.
Doortrekken van de RegioTram naar Hoogezand-Sappemeer is mogelijk tussen 2020 en 2025. Dat vergt een eenmalige extra investering van zes tot tien miljoen euro. Dat bedrag is nodig om het spoor en de stations geschikt te maken voor de tramvoertuigen. Daar staat tegenover dat de exploitatie van de tram jaarlijks aanzienlijk euro goedkoper is dan die van extra treinen.

Na 2025 zijn ook Zuidhorn, Bedum/Winsum, Leek/Roden en Eelde/De Punt in beeld voor een directe tramverbinding met de binnenstad van Groningen

Koppelingsvariant
Tot 2020 rijden de trams alleen in de gemeente Groningen. Hoofdstation Groningen is in die periode het begin- en eindpunt van de trams. Tramlijn 1, naar Zernike, gaat langs de hoofdingang van het UMCG. Lijn 2 rijdt door de Oosterstraat en over de Grote Markt naar Kardinge. B&W en GS willen de eerste twee tramlijnen in de stad Groningen aan elkaar koppelen via een gezamenlijke halte aan de
Bloemsingel, ter hoogte van de nieuwe noordingang van het UMCG en de nieuwbouwwijk Ciboga. Tussen de Bloemsingel en Kardinge rijdt Lijn 2 over de Oosterhamrikkade. B&W en GS kiezen die variant boven een tracé door de Vinkenstraat, dat de voorkeur had van de gemeente, maar uiteindelijk te duur bleek te zijn.

Meer reizigers, gunstiger exploitatie
Door beide tramlijnen te koppelen bij de Bloemsingel ontstaat een derde tramverbinding, tussen Kardinge en Zernike. Zodoende zijn behalve het UMCG ook andere grote publiekstrekkers in de stad straks per tram goed te bereiken, vanuit verschillende windrichtingen. Zowel voor reizigers uit de regio, als voor inwoners van de stad is dat aantrekkelijk: volgens vervoersprognoses nemen de reizigersaantallen hierdoor toe, wat de exploitatie van de tram goedkoper maakt. De nieuwe tracés zijn ook eenvoudiger in te passen: de tram gaat niet meer met een bocht over de Maagdenbrug naar de Turfsingel en het Boterdiep, maar bereikt het Boterdiep via de WA Scholtenstraat en CiBoGa/

De bouw start naar verwachting in 2013. Drie jaar later, in de eerste helft van 2016, zijn beide tramlijnen in gebruik. Ze zullen dagelijks naar schatting gemiddeld zo'n 50.000 reizigers vervoeren. De aanleg van de twee lijnen van de RegioTram is geraamd op 307 miljoen euro.

ecomobiel
De vakbeurs voor groene mobiliteit
21 & 22 september 2010
Van Nelle Ontwerpfabriek Rotterdam

Laatste berichten in rubriek OV

- **20% dalkorting in de bus**
- **Ingrid Thijssen benoemd tot directievoorzitter NS Reizigers**
- **Start proef 'Elke tien minuten een trein' Amsterdam-Eindhoven**

Gerelateerde berichten

- **Tram goedkoper dan een bus**
  Invoering van de RegioTram trekt meer reizigers naar het openbaar vervoer van en naar de stad Groningen dan een verbeterd busnetwerk. De RegioTram heeft ten opzichte van de onderzochte busalternatieven voordelen voor de bereikbaarheid, de economie, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.....
- **Regiotram rijdt in 2012 tussen Zwolle en Kampen**
  Op de Kamperlijn, de treinverbinding tussen Zwolle en Kampen, rijdt in 2012 een elektrische Regiotram. Dat willen de provincie Overijssel, de gemeenten Zwolle en Kampen en Prorail. De Regiotram moet ieder kwartier gaan rijden tussen Zwolle en

Kampen. Naast de stations in beide gemeenten kunnen reizigers ook in- en uitstappen bij de nieuw te realiseren [...].....

- **Tramlijn 1 in Groningen door binnenstad en Oosterstraat**
  De lijn naar Zernike blijft zoals gepland door de binnenstad van Groningen lopen, in twee richtingen door de Oosterstraat, over de Grote Markt en het Boterdiep. In het meest noordelijke deel van de Oosterstraat komt strengel- in plaats van dubbelspoor te liggen. Halverwege de straat komt een halte. De aanleg van de 2e lijn, naar het UMCG en Kardinge, wordt versneld.....

Download de brochure Meld u aan

Reageer