



Twee tramlijnen RegioTram bij Bloemsingel gekoppeld; eerste tram rijdt in 2016

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 schrijven Burgemeester en wethouder van de gemeente Groningen en Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen, in een toelichting op verder uitgewerkte plannen voor de invoering van de RegioTram, die zij woensdag 15 september 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 vervoerssystemen, 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.

Goedkoper

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.

Deels bestaand, deels nieuw spoor

Na 2025 zijn ook Zuidhorn, Bedum/Winsum, Leek/Roden en Eelde/De Punt in beeld voor een directe tramverbinding met de binnenstad van Groningen. Voor Zuidhorn en Bedum/Winsum kan daarvoor gebruik worden gemaakt van het bestaande spoor. Voor Leek/Roden en Eelde/De Punt moeten nieuwe rails worden aangelegd.

Spoor 1b

Op Hoofdstation Groningen wordt het huidige spoor 1b vóór 2016 geschikt gemaakt voor de tram. Hier staan nu de treinen van en naar Hoogezand-Sappemeer. Het Hoofdstation en het stationsgebied zullen de komende tijd ook op andere plaatsen veranderen. Er komt een nieuwe luchtbrug of tunnel bij de sporen. Dat is nodig om meer passagiers te kunnen verwerken en om treinverbindingen te kunnen koppelen die nu Groningen als begin- en eindpunt hebben. Zo gaan de treinen uit Delfzijl en Roodeschool in de toekomst doorrijden naar Hoogezand-Sappemeer en Veendam.

B&W en GS kiezen voor Koppellingsvariant

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 hoofdwing van het UMCG. Lijn 2 rijdt door de Oosterstraat en over de Grote Markt naar Karding. 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. Daarmee nemen zij een inspraakvoorstel van de Bewonersorganisatie Beljüm over.

Oosterhamrikkade

Tussen de Bloemsingel en Karding 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 Karding en Zernike. Zodoende zijn behalve het UMCG ook andere grote publiekstrekkingen 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.

Ebbingekwartier

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 de CIBOGa. De gemeente beschouwt de komst van de tram als een belangrijke stimulans voor de ontwikkeling van deze nieuwbouwwijk tussen het UMCG-terrein en het Ebbingekwartier.

Extra haltes aan Zonnelaan en bij Kapteynbrug

Inwoners van de wijk Paddepoel krijgen de extra halte waar zij om hebben gevraagd in de inspraak over Lijn 1. Die halte komt aan de Zonnelaan, tussen winkelcentrum Paddepoel en de halte bij de ringweg. Ook bij de Kapteynbrug komt een halte die oorspronkelijk niet was gepland. Van deze halte aan Lijn 2 hebben vooral de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk profijt.

Trams kunnen eerste helft 2016 rijden

B&W en GS hebben hun voorstellen voorgelegd aan respectievelijk de Gemeenteraad en Provinciale Staten. Bij goedkeuring van de voorstellen kan de aanbesteding van het project beginnen. 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.

Aanleg tram geraamd op 307 miljoen euro

De aanleg van de twee lijnen van de RegioTram is geraamd op 307 miljoen euro, prijspeil 2010. Daarmee blijven de geraamde kosten binnen het bedrag dat gemeente en provincie hier eerder voor hadden gereserveerd. De exploitatie van de tram is sluitend. Dat wil zeggen dat de kosten binnen het budget blijven dat nu beschikbaar is voor de buslijnen op de routes waar straks de tram gaat rijden. Voor hetzelfde geld zal de RegioTram veel meer reizigers gaan vervoeren.

Schetsontwerpen

De stuurgroep RegioTram, waarin gemeente en provincie samenwerken, heeft met behulp van externe deskundigen nieuwe ramingen opgesteld, aan

de hand van de laatste ontwerpen. De nieuwe ramingen zijn daardoor veel nauwkeuriger dan eerdere. Die moesten worden gebaseerd op schetsontwerpen, en op voorlopige tracés.

Second opinion over projectrisico's

De ramingen zijn onderworpen aan een "second opinion", waarbij is gekeken naar de complete opzet van het project, en in het bijzonder naar de projectrisico's. Deze second opinion is de afgelopen maanden gedaan door AT Osborne. Dit op verzoek van de gemeente en de provincie Groningen, vanwege de grote omvang en complexiteit van het project, en de omvangrijke investeringen die ermee zijn gemoeid.

Professioneel

B&W en GS hebben de rapportage van AT Osborne betrokken bij hun besluitvorming over de aanleg en exploitatie van de twee tramlijnen. AT Osborne vindt de beschikbare documentatie "degelijk en professioneel." De stuurgroep heeft de risico's goed in kaart gebracht, en adequate maatregelen getroffen om ze te kunnen beheersen, aldus AT Osborne. Volgens AT Osborne kan de aanbesteding op korte termijn beginnen.

Eén geïntegreerde aanbesteding

B&W en GS willen het verdere ontwerp van de tramlijnen, de bouw, het beheer en de exploitatie in één geïntegreerd pakket onderbrengen bij een consortium van bedrijven, voor een periode van maximaal 22,5 jaar, plus de bouwtijd van drie jaar. Dit consortium moet zelf ook in het project investeren. Daardoor wil de stuurgroep voorkomen dat de financiële risico's voor het project uitsluitend voor rekening van de overheid zijn. Risicobeheersing is een belangrijk aandachtspunt bij de aanbesteding. De nieuwe, geïntegreerde manier van aanbesteden wordt de laatste tien jaar steeds vaker gebruikt bij grote projecten van de rijksoverheid. De ervaringen ermee zijn positief.