

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2009 – Nr. 31.

VRAGEN van de Stadspartij van de heer R.P. Prummel betreffende Tram en trein in Groningen.

(Binnengekomen: 25 mei 2009)

Omdat de mogelijkheid om tram en trein op hetzelfde spoor te laten rijden belangrijk is voor de regiotramplannen van de gemeente Groningen, heeft mijn fractie eens nauwkeuriger gekeken naar de problemen van een dergelijk dubbel gebruik van het spoor en de zich daarbij mogelijk voordoende problemen.

Zo leerde ik dat “interoperabiliteit”, het technische begrip voor het rijden van verschillende verkeerssystemen op hetzelfde spoor door experts als een ingewikkeld en lastig dossier wordt beschouwd. Bij Prorail bestaan grote aarzelingen, waar het de combinatie van tram en trein op “hun” spoor betreft. Daarom moet in Groningen op voorhand duidelijk zijn dat Prorail voor het regionale en het hoofdspoor akkoord gaat met het door de gemeente gewenste dubbele gebruik van het spoor. Daarover moet mijns inziens zekerheid bestaan voordat we nog meer geld in het regiotramproject steken.

De Stadspartij verzoekt het College om een akkoordverklaring van Prorail en de verkeersleiding te overleggen inzake de toestemming van deze organisaties, dat zij tramsystemen op het regionaal en hoofdspoor zullen toelaten met de daarbij door Prorail en de verkeersleiding gestelde eisen. De Stadspartij vraagt het College deze verklaring nog voor het debat in de raadsvergadering van juni aan de Raad te overleggen.

De Stadspartij ziet vier problemen:

- * 1. Het rijden van trein en tram op hetzelfde spoor;
- * 2. De tram rijdt deels door de stad en moet dan op het bestaande spoorwegsysteem aantakken;
- * 3. Er is sprake van meerdere organisaties, (spoorbeheerders en verkeersleiding) en deze hebben verschillende belangen.
- * 4. Men werkt op basis van verschillende concessies met verschillende opdrachtgevers en uiteenlopende belangen.

1. Dat tram en trein op hetzelfde spoor rijden is op zich lastig maar eventueel wel oplosbaar als alle betrokken partijen willen samenwerken. Voorbeeld is het experiment Rijn Gouwe lijn. Specifieke aandachtspunten betreffen wel de beveiligingssystemen.

2. Een tweede en veel groter probleem dient zich aan wanneer trams deels door de stad rijden en dan moeten invoegen in het bestaande treinsysteem. Problemen kunnen ontstaan in het eigen systeem (tram, trein) en die problemen kunnen doorwerken in het gezamenlijke traject.

Dus wanneer bijvoorbeeld een vrachtwagen het tramspoor in de Oosterstraat blokkeert, kan als gevolg hiervan de tram niet invoegen op het spoor en moet vervolgens mogelijk lang wachten om door de verkeersleiding op het spoor toegelaten te worden. Omgekeerd kan het zich voordoen, dat wanneer het treinverkeer ontregeld is, de tram ook zal moeten wachten.

Uiteindelijk kan dit ertoe leiden, dat wanneer de tram wil invoegen op het bestaande spoor, en wanneer hij net te laat is, de tram mogelijk 10 minuten moet wachten tot de volgende mogelijkheid er is om door te rijden. Volgens de huidige regels van de capaciteitstoedeling op het spoor gaat een trein altijd voor een tram.

3. Een bijkomend organisatorisch probleem is het feit dat het mogelijk toekomstige tramnet onder een andere technische beheerder en verkeersleider valt dan het spoorstelsel (Verkeersleiding en ProRail).

4. Het spoorwegtraject Assen Groningen valt onder het hoofdspoor in Nederland. De concessie op het hoofdspoor heeft NS reizigers alleen voor zichzelf. Arriva kan dus vanwege deze concessie niet rijden tussen Groningen en Assen, laat staan een regiotram. Dat is op dit moment dus twee bruggen te ver. Als het concept al zou werken, dan vooralsnog alleen op het spoor van de Arriva concessie.

Wanneer verwezen wordt naar de proef van de Rijn-Gouwe Lijn in de huidige vorm, wordt aangetekend, dat dit een veel eenvoudiger technisch/bestuurlijk concept is dan de in Groningen voorgestelde regiotram. Lightrail/tram en trein rijden bij de Rijn-Gouwe Lijn op hetzelfde spoor en hebben dezelfde spoorbeheerder en verkeersleiding.

Problemen gaan zich in vergelijkbare vorm als in Groningen aandienen, wanneer de lightrail door de binnenstad van Leiden zou moeten rijden naar Katwijk.

Dit leidt tot de volgende vragen:

1. Zijn er nog specifieke extra te nemen veiligheidsmaatregelen op het spoor rondom Groningen met betrekking tot de huidige plannen en wat kosten deze?.

2. Op dit moment geldt voor het spoor de ATB beveiliging. Op termijn zal ERTMS, European Rail Train Management System ingevoerd gaan worden. Is dat mogelijk bij het door het College beoogde tramsysteem en is daarmee in de begroting rekening gehouden?

3. Klopt het, dat wanneer we een transportsysteem hebben dat beheerd wordt door beheerder A en een transportsysteem hebben dat beheerd wordt door ProRail en een verkeersleiding, zich situaties kunnen voordoen, dat wanneer de tram net iets te laat aankomt, deze moet wachten tot een volgend moment om te kunnen invoegen op het hoofd/regio spoor van ProRail?.

4. Klopt het dat er bij twee beheerders en twee verkeersleidingen (van rails en veiligheidssystemen) sprake is van extra organisatorische problemen en risico's?
5. Bent u zich bewust van de discussies, die kunnen ontstaan wanneer de concessieverlener (de provincie) de vervoerder aanspreekt op vertraging (afrekening op het prestatiecontract)? Prorail zal wijzen naar het trambedrijf, het trambedrijf zal wijzen naar calamiteiten en Prorail. De kosten zijn zoals altijd voor de belastingbetaler.
6. Bent u op de hoogte van de verschillende concessies, die zijn afgesloten met NS en Arriva? Tot hoelang lopen deze?
7. Waarom kiest u niet voor alternatief zoals in het bijgesloten initiatiefvoorstel is aangedragen door de Stadspartij. Die spoorverbinding tussen Euroborg en Zernike is betrekkelijk snel te realiseren.
8. Deelt u onze mening dat een spoorverbinding
- Goedkoper is,
 - Eenvoudiger is
 - betrouwbaarder in exploitatie zal zijn
 - kortere reistijden oplevert
 - organisatorisch en technisch veel beter in te passen is
 - slechts een paar haltes in de binnenstad scheelt
 - niet strijdig is met de concessie van Arriva

Deze vragen zijn niet los te zien van de discussie over de tram in het algemeen. In juni wordt in de Raad over een traject gedebatteerd. Ik zou het op prijs stellen dat de vragen dan beantwoord zijn zodat ze een rol in de discussie kunnen spelen.

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 9 juni 2009.

1. Voor het programma tot 2020 wordt uitgegaan van een tramlijn van het hoofdstation naar Zernike en een tram van het hoofdstation naar Kardinge. Deze twee tramlijnen hebben beide hun begin-/eindhalte op het Hoofdstation alwaar een koppeling met het regionale spoor plaatsvindt. Voor de 1^e fase, wanneer de tram nog niet direct de regio inrijdt, kunnen beide systemen, tram en treinen, fysiek van elkaar worden gescheiden. Van dit laatste is uitgegaan in de begroting van de 1^e en 2^e tramlijn.
2. In het programma voor de periode tot en met 2020 is nog geen doorkoppeling van de tram de regio in voorzien. In de begroting tot 2020 is dus nog geen rekening gehouden met ERTMS. Wanneer het regionale spoor wordt voorzien van ERTMA betekent dit dat de trams een extra "kastje" ingebouwd moeten krijgen om door het ERTMS herkend te worden. Het betekent niet dat dit systeem ook in de stad in de infrastructuur ingebouwd hoeft te worden.

3.

Indien vertragingen ontstaan, tussen treinen en treinen of tussen treinen en trams, zal dit gevolgen hebben voor de dienstregeling van de overige ritten. Als een tram veel te laat is, zal deze inderdaad moeten wachten op een vrij pad. Indien de tram net te laat is, zou deze net als een trein met vertraging kunnen vertrekken in hetzelfde pad. Daarnaast is het verstandig om in de rijtijd van de tram uit de stad naar het station een kleine marge in de rijtijd in te bouwen om daarmee de kans dat iets mis mocht gaan, te minimaliseren.

4.

Afstemming tussen twee partijen kan lastiger zijn dan bij één partij. Echter, zoals aangegeven wordt de tram via een soort detectielus in de buurt van het hoofdstation ingemeld in het veiligheidssysteem/verkeersleiding van het treinnetwerk en valt deze op dat moment daaronder. De tram maakt op dat moment dan ook gewoon onderdeel uit van het treinnetwerk.

5.

Dergelijke discussies vinden nu ook al plaats tussen ProRail en vervoerders wanneer het om treinen gaat. ProRail zorgt namelijk voor de beschikbaarheid van het spoor. Wanneer dit niet beschikbaar is en de vervoerders daardoor niet op tijd kunnen rijden, kan een vervoerder daarop niet worden aangesproken maar dient de beheerder van het spoor daarop te worden aangesproken. Ditzelfde geldt ook voor de trambaan. De discussie tussen het trambedrijf en ProRail kan relatief eenvoudig worden opgelost door het trambedrijf te beoordelen op het tijdstip dat hij zich inmeldt op het veiligheidssysteem/verkeersleiding van het regionale spoor. Indien de tram zich daar te laat inmeldt dan is het trambedrijf de veroorzaker en kan die hierop worden aangesproken. Indien de tram zich op tijd inmeldt, maar er iets mis is op het spoor, kan de beheerder van het spoor daarop worden aangesproken.

6.

Ja. Hiermee hebben wij rekening gehouden bij de keuze voor het programma tot en met 2020. De concessie van Arriva op het regionale spoor loopt namelijk tot en met december 2020. De trams gaan pas vanaf 2020 doorrijden de regio in. Hierdoor kan in de nieuw te houden aanbesteding voor het regionale spoor rekening worden gehouden met het "delen" van het vervoer van tram en trein. De concessie van de NS op de spoorlijn Groningen – Assen – Zwolle loopt af in 2015. In het programma tot en met 2020 is ook rekening gehouden met de maatregelen op het spoor op deze lijn. Over de frequentieverhogingen die op deze spoorlijn in het Raamwerk RegioRail zijn opgenomen, kunnen in de komende jaren met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat afspraken worden gemaakt. Die afspraken kunnen dan worden verwoord in de nieuw door het Rijk af te geven concessie voor de lijn Groningen – Assen – Zwolle. Voor deze lijn geldt overigens dat ook in de visie voor de periode na 2020 geen regiotram op deze lijn is voorzien.

7 en 8.

De door u voorgestelde spoorverbinding komt voor een groot deel overeen met het door ons onderzochte "Weststrandtracé". Dit tracé is onderdeel geweest van de onderzochte tracés; de voor- en nadelen staan uitvoerig beschreven in het document "Voorkeustracé 1^e lijn". Bij de keuze van het tracé van de tramlijn naar Zernike heeft een analyse plaatsgevonden naar de herkomst en bestemmingsrelaties in Noord-Nederland en in het bijzonder naar de relaties van en naar de stad Groningen. Uit deze analyse kon geconcludeerd worden dat de meeste mensen vanuit de regio in het centrum van de stad Groningen moeten zijn. Uit zowel Nederlandse steden als buitenlandse steden blijkt dat meer automobilisten de overstap in de regio en in de

stad naar openbaar vervoer maken, wanneer hen een hoogwaardig kwalitatief product wordt geboden. Uit onze vervoerprognoses blijkt ook juist dat het grootste deel van de extra groei ten opzichte van de natuurlijke groei bij inzet van bussen afkomstig is uit die groep automobilisten. Voor deze groep is de tramlijn niet een doorvoerlijn maar juist een lijn die hen naar hun bestemming brengt, namelijk het centrum. Verder verbindt de tramlijn zoals dat nu ook met buslijn 11 gebeurt, de wijken Paddepoel en Selwerd met het Ebbingekwartier, de Grote Markt en het hoofdstation. Het nog aan te leggen transferium bij de Noordelijke Ringweg bij Zernike en de parkeergarage bij CiBoGa krijgen verbinding met de Grote Markt.

Daarnaast is er nog een groep van ongeveer 50% die eindbestemming Zernike heeft (studenten en werknemers Zernike). Voor een deel zullen deze reizigers door de stad heen reizen om naar Zernike te gaan, maar ook een groot deel zal ervoor kiezen om bij station Noord in de tram te stappen. Door de doorkoppeling van de treindiensten van Hoogezand en verder naar Sauwerd en verder en door deze doorgekoppelde treindiensten in een kwartierdienst uit te voeren wordt dit aantrekkelijker. Dit betekent dat treinreizigers die van de noordkant en de oostkant komen en naar het Zernike moeten, zullen kiezen voor een overstap bij station Noord op de tram. Voor hen is het namelijk sneller om met de trein door te reizen dan wel eerder uit te stappen. Mensen die van de oostkant komen, kunnen dan een tram eerder pakken dan zij op het hoofdstation zouden kunnen doen. De doorkoppeling van de regionale treindiensten zorgt daarmee voor een grote ontlasting van de binnenstad met doorgaande reizigers.

Daarnaast is het zo dat er bij dit traject via het bestaande spoor veel minder voordelen tegenover staan, die de investering mogelijk maken. Het is weliswaar een snelle vervoerslijn, maar niet meer dan dat. De verwachte sociale en economische voordelen, die een tram door de binnenstad oplevert, blijven op dit tracé uit. Er zijn op het gedeelte over het bestaande spoor nauwelijks halteplaatsen, waar ontwikkeling plaatsvindt. Ook is langs de lijn geen sprake van herinrichting van straten en een kwaliteitsimpuls zoals in de binnenstad. De aanleg van een extra spoor betekent eerder een nog grotere barrière in de stad omdat het spoor als volledig treinspoor met afscherming, op hoogte e.d. moet worden aangelegd. Kortom, er is onvoldoende meerwaarde.

Dat dit tracé goedkoper zou zijn is niet het geval. Op het moment dat een regiotram zich op het regionale/nationale treinspoor bevindt, dient deze te voldoen aan de eisen die gelden voor een trein. Dit laatste is technisch mogelijk. De tram kan dan tussen het treinverkeer door rijden. Op het moment dat de regiotram op het "trein" spoor rijdt, wordt deze ook als zodanig beschouwd. Dat betekent dus dat hierdoor de frequentie van de treinen op een baanvak omhoog gaat. Een frequentieverhoging heeft gevolgen voor de hoeveelheid infrastructuur die nodig is en ook voor de spoorwegveiligheid. Voor het deel Groningen Hoofdstation – Station Noord geldt dat op dit moment een groot deel hiervan slechts een enkelsporig baanvak is. Indien de frequentie op dit baanvak boven de 4 treinen per uur per richting uitkomt, betekent dat dat dit enkelsporige deel verdubbeld dient te worden. Dit is minder eenvoudig en snel te realiseren dan wordt gedacht. Daarnaast geldt dat dan kruisingen ongelijkvloers dienen te worden gemaakt. Naast de Paterswoldseweg en de Peizerweg, vanwege de spoorlijnen Groningen – Heerenveen en Groningen – Leeuwarden, zullen ook maatregelen dienen te worden getroffen op de andere kruisingen met bijvoorbeeld de Friesestraatweg en het Hoendiep. Daarnaast dient ook de spoorbrug over het Reitdiep

te worden verbreed. Overigens levert een frequentie van 12 keer heen en 12 keer terug over deze brug ook nog problemen omdat dit een lage brug over de Staandemastroute is. En daar waar voor een tram op tramspoor in de stad geldt dat deze wel een keer kan wachten op een open brug, kan dat niet voor een trein op het hoofdspoor. Op dat moment zou de brug daarom eigenlijk ook nog verhoogd moeten worden. ProRail heeft eerder aangegeven dat het realiseren van het "Weststrandtracé" minder gemakkelijk is dan op voorhand gedacht. Ook is deze variant duurder.

De door u aangedragen spoorverbinding maakt overigens tevens inbreuk op de huidige concessie die aan Arriva is verleend. Arriva heeft namelijk het alleenrecht voor het vervoer van personen over het hoofdspoor tussen Groningen en Groningen-Noord. Dit zou op te lossen zijn door de concessie van deze lijn ook aan Arriva te gunnen maar dan is er geen concurrentie mogelijk tussen verschillende vervoerders.