
Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-) Vervoer

VIEV – Molenweg 253 – 6543 VD Nijmegen – Postgiro 7533517 – www.viev.nl – Tel 0478-585483 / 024-3230070

Nijmegen, 10 januari 2005

Betreft: raadscommissie stadsontwikkeling, agendapunt bestemmingsplan spoorzone 2

Geachte raadscommissie,

VIEV heeft een bezwaarschrift ingediend op bovengenoemd plan en is “gehoord” op de hoorzitting d.d. 25 november 2004. Desondanks moeten wij vaststellen dat wij niet akkoord kunnen gaan met het raadsvoorstel. Een bestemmingsplan is een afgeleide van een hoger plan. Dat hoger plan behelst: dubbelbaans busbaan, verschuiven van het Kleefse spoor en een kopspoor voor RegioRail KAN. Onze kritiek op dit hogere plan en dus ook het bestemmingplan kent twee ijkpunten:

1. Wat is de impact op reactivering spoorlijn Nijmegen-Kleve?;
2. Wat is de impact op een mogelijke lightrail (tram-trein) ontsluiting met de campus?

Ad 1

Het is goed te constateren dat B&W nog steeds achter reactivering staat. Echter colleges veranderen, het zou fijn zijn als College en Raad zich expliciet uitspreken voor reactivering door middel van een raadsvoorstel.! De huidige gemeentelijke reactie is voor ons onvoldoende garantie dat de lijn behouden blijft.

Wij hebben erop gewezen dat er een wisselstaar moet komen tussen Heijendaal en Panovenlaan t.b.v. aansluiting Groesbeek/Kleve. Wie betaalt dit? Wie reserveert het geld? Wie legt deze wisselstraat aan? Kan dit wel? Wat voor impact heeft dit op de spoorse functionaliteit van de verbinding tussen Panovenlaan en Nijmegen CS? Welke consequenties heeft dit voor een toekomstige dienstregeling? Is een halfuurlijkse dienstregeling naar Groesbeek mogelijk? Door het kopspoor van de RegioRail is er geen sprake meer van drie doorgaande sporen, maar van twee doorgaande sporen. VIEV verwacht dat dit onderbouwd zou worden door minimaal een dienstregelingssimulatie. De gemeentelijke reactie geeft hierop geen antwoorden. Dat moet ons inziens wel. Dit bestemmingsplan kan schade leveren aan toekomstige plannen.

Op de vraag of met ProRail is afgestemd, komt als antwoord dat dit gebeurd is met verwijzing aan een opdrachtverstrekking van Arcadis door ProRail. Dit is geen afstemming. Weet ProRail wel dat een verbinding naar Kleef als expliciet uitgangspunt dient opgenomen te zijn van dit plan? VIEV wil zichtbare afspraken zien tussen Gemeente Nijmegen en ProRail. Er wordt weliswaar gezegd dat ProRail reactivering gegarandeerd heeft. Maar op welke uitgangspunten? Op basis van één nostalgische rit per dag, of van een volwaardige dienstregeling van elk kwartier? Voor ProRail is het Kleefse spoor nu buiten gebruik. Dat is hun uitgangspunt. VIEV wil weten welke dienstregeling mogelijk blijft. **N.B.** ProRail is rentmeester! Overheden moeten aangeven wat ze met het spoor willen!

Ad 2

VIEV wil de bestemming “tram” expliciet opgenomen zien. De gemeentelijke reactie is dat hier nog op gestudeerd wordt. Voor ons is dat juist het argument om wel tram toe te voegen. Anders is straks een bestemmingsplanverandering noodzakelijk. Hou alle opties open!

VIEV vindt het vreemd dat niet gerekend is aan kostendekkingsgraden, reizigersaantallen etc. Op basis van gevoelsmatige verwachtingen van een groei van 40 tot 50 % kunnen geen investeringsbesluiten als deze genomen worden. De reactivering van de spoorlijn Nijmegen – Kleve is door de gemeenteraad (1999) “uitgesteld” vanwege o.a. de kostendekkinggraad die niet hoog genoeg zou zijn.

VIEV is ter ore gekomen dat 20.000 reizigers per dag van de verbinding campus-Nijmegen CS gebruik maken. Dat zijn harde getallen. Met zulke reizigersaantallen is een tram zondermeer een beter en haalbaar alternatief voor de bus. Met doortrekking naar centrum en eventueel Waalsprong wordt een echt hoogwaardige OV-verbinding geschapen die de leefbaarheid in Spoorkuil (geen damwanden omdat tram minder ruimte nodig heeft dan bus), Bloemerstraat, Plein 44, Burchtstraat verhoogt! Kan niet gewacht worden op verkeersonderzoek Centrum-Waalsprong?

Hoogachtend,
Marcel Walraven, voorzitter VIEV

Opmerking:terzijde: Het is vreemd dat Radboud en HAN voor vele miljoenen euro's investeren in gebouwen en werkplekken etc hetgeen een enorme mobiliteitsgroei zal teweegbrengen. Ondertussen moet geld bijeen geschraapt worden voor realisatie van een busbaan. Wie mobiliteit creëert zou ook moeten betalen voor een goede OV-ontsluiting. Deze instanties anticiperen wel: in ... parkeergarages. Kan het onderliggende gemeentelijke wegennet een dergelijke autogroei aan? VIEV vreest van niet.