

---

# Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-) Vervoer

---

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

Gedeputeerde Staten van Gelderland  
Postbus 9090  
6800 GX ARNHEM

Nijmegen, 8 maart 2005

Betreft: **onze bedenkingen tegen bestemmingsplan Spoorzone 2 van de gemeente Nijmegen**

Geachte College,

Hierbij geven wij onze bedenkingen tegen het bestemmingsplan “Spoorzone 2, aanleg van de busbaan door de spoorkuil en een fietspad langs de spoorkuil” zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Nijmegen bij besluit van 2 februari 2005 en openbaar bekendgemaakt in weekblad De Brug op 23 februari 2005.

VIEV heeft op 18 juli 2004 zijn zienswijze ingediend op bovengenoemd plan, is “gehoord” op de hoorzitting d.d. 25 november 2004 en heeft ingesproken bij de raadscommissie stedelijke gebieden op 10 januari 2005. Desondanks moeten wij vaststellen dat wij niet akkoord kunnen gaan met het vastgestelde bestemmingsplan. 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 het college van B&W achter reactivering staat. Het college bij monde van de wethouder Hirdes zegt garanties te hebben gekregen van ProRail dat reactivering van de treinverbinding naar Kleve mogelijk blijft en dat opkosten van ProRail de aansluiting naar Kleve hersteld zal worden. VIEV wil precies weten welke afspraken met ProRail zijn gemaakt. Mondelinge toezeggingen van de wethouder zijn onvoldoende.

## Toelichting:

Wij hebben destijds in onze zienswijze erop gewezen dat er een wisselstraat 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. De gemeentelijke reactie geeft hierop geen antwoorden. Dat moet ons inziens wel. Dit bestemmingsplan kan schade leveren aan toekomstige plannen. Let wel: de verkeersminister van Nordrhein-Westfalen, Dr. Axel Horstmann, heeft in zijn nota Euregionale Mobilität de stoptreinverbinding vanuit Düsseldorf via Kleve naar Nijmegen te willen herstellen. Eveneens staat de spoorlijn opgenomen in Zielnetz 2015 van het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) en het regionaal structuurplan van het KAN. Inmiddels heeft de gemeenteraad - bijeen op 2 februari 2005 - een motie aangenomen die het College oproept de lijn te behouden.

Op de vraag of met ProRail is afgestemd, komt als antwoord dat dit is gebeurd. Zoals reeds gezegd, is dit onvoldoende. Weet ProRail wel dat een verbinding naar Kleef als expliciet uitgangspunt dient opgenomen te zijn van dit plan? VIEV wil daarom 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! Bovendien hanteren railinfrabeheerders nogal vaak het adagium de beste wissels zijn geen wissels!

## 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!

Toelichting:

VIEV vindt het vreemd dat niet gerekend is aan kostendeckingsgraden, reizigersaantallen etc. Op basis van gevoelsmatige verwachtingen van een groei van 40 tot 50 % kunnen geen investeringsbesluiten als deze genomen worden. De gemeente geeft aan dat thans al 16.000 reizigers per dag van de verbinding campus-Nijmegen CS gebruik maken. Met zulke reizigersaantallen en een prognose voor 24.000 reizigers per dag 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! Waarom wordt niet gewacht op het verkeersonderzoek Centrum-Waalsprong?

Hoogachtend,  
Drs. Ing M.S.A. Walraven,  
Voorzitter VIEV

J.C. de Bruin  
Penningmeester VIEV