
Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-) Vervoer

VIEV – Th. Repkesstraat 18 – 6551 BT Weurt – Postgiro 7533517 – www.viev.nl – Tel 024-3771093 / 024-3230070

College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Nijmegen
Inspraak discussienota Nijmegen Betrouwbaar Bereikbaar
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Nijmegen, 28 september 2009

Betreft: **Zienswijze discussienota Nijmegen Betrouwbaar Bereikbaar**

Bijlagen: geen

Geachte College,

Graag geven wij onze zienswijze op bovengenoemde nota om zodoende een bijdrage te leveren aan het duurzaam, betrouwbaar oplossen van de bereikbaarheidsproblemen waarmee onze stad geconfronteerd zal worden.

Onze reactie is als volgt opgebouwd:

1. Eerste indruk
2. Tram als speerpunt van het Nijmeegse mobiliteitsbeleid
3. Niet verschuilen achter de Stadsregio; maak eigen keuzes in het OV
4. Externe bereikbaarheid: zet in op P&R
5. Externe bereikbaarheid: zet in op reactivering railverbinding Nijmegen-Kleve/Düsseldorf
6. Externe bereikbaarheid: zet in op TramTrein-verbindingen naar Kleve, Weeze, Boxmeer en Tiel
7. Verkeerskundige analyse: voer herkomst-bestemmingsonderzoek uit
8. Strategie autoverkeer: twee kanttekeningen
9. Strategie fietsverkeer: geen hoofddrager van mobiliteit
10. Evalueren en aanpakken

1. Eerste indruk

De discussienota is niet gemakkelijk leesbaar. Dit komt de discussie niet ten goede. De nota is enerzijds een verkeerskundige analyse die als afstudeerscriptie niet zou misstaan. Anderzijds heeft de nota het karakter van een verantwoordingsnota over het gevoerde verkeerskundige beleid tot op heden als aftrap voor de gemeenteraadsverkiezingen.

Daarentegen was de inleiding van verkeerswethouder Jan van der Meer op de LUX-debatavond “De Stadsbrug voorbij” op 15 september jl. wel goed en helder. Op een beknopte wijze werden de knelpunten waarmee de stad wordt geconfronteerd op een rij gezet en geanalyseerd.

Goed punt van deze nota is de erkenning dat railverbindingen de ruggengraat is van het regionale openbaar vervoer en drager is van ruimtelijke ontwikkelingen.

Voornaamste verbeterpunt is het openbaar vervoer. Deze modaliteit krijgt onvoldoende prioriteit in deze discussienota. Er wordt te makkelijk gesteld dat de strategie bij andere instanties ligt zoals de Stadsregio. Hieronder gaan wij daar nader op in.

2. Tram als speerpunt van het Nijmeegse mobiliteitsbeleid

VIEV is blij met de keuze voor de tram als HOV tussen Waalsprong en Campus. In deze discussienota wordt de tram jammer genoeg terloops genoemd als één van de maatregelen voor een betrouwbare bereikbaarheid. Op de LUX-debatavond “De Stadsbrug voorbij” noemde wethouder Van der Meer de tram de slagroom van het mobiliteitsbeleid. VIEV betreurt een dergelijke uitspraak. Nijmegen verdient immers een tram.

De tram is namelijk De Oplossing om de stad betrouwbaar bereikbaar te houden. De tram moet dan ook als speerpunt in deze nota gepresenteerd worden. In nagenoeg alle Franse middelgrote steden (vergelijkbaar met de omvang van Nijmegen) lopen initiatieven voor herinstructie van de tram. De Franse regering, in casu de duurzaamheidsminister Jean Louis Borloo (tevens minister van verkeer en waterstaat) stimuleert dergelijke initiatieven met grote geldsommen (extra bonussen van 20 miljoen euro voor steden die voor 2013 de tram laten rijden). Het komt dus nu aan op een brede coalitie van alle Nijmeegse politieke partijen, de middenstand, industrie & nijverheid en het hoger onderwijs om te lobbyen naar hun vertegenwoordigers in Den Haag. De tram mag geen Groen-Links speeltje worden!

Graag memoreert VIEV aan de uitspraken van Connexxion-directeur Bruno Bruins op de LUX-debatavond “De Stadsbrug voorbij”. Hij was als VVD-wethouder in Den Haag een groot voorstander van uitbreiding van RandstadRail om daarmee Den Haag duurzaam en betrouwbaar bereikbaar te houden. Connexxion ondersteunt daarom ook de Nijmeegse tram-plannen

3. Niet verschuilen achter de Stadsregio; maak eigen keuzes in het OV

Dit punt ligt in het verlengde van het voorgaande. Het openbaar vervoer komt in deze discussienota niet ruim aan bod. Er wordt volstaan met het doorverwijzen naar het beleid van de Stadsregio. Dat is een gemiste kans. Nijmegen kan het zich niet veroorloven zich te verschuilen achter het beleid van de Stadsregio.

Weliswaar erkent VIEV de kwaliteit van het Masterplan Openbaar Vervoer van de Stadsregio. Het is een fraaie nota met een treffende probleemanalyse en gloeiend pleidooi van het OV. VIEV merkt dat de Stadsregio nu echt werk maakt van bereikbaarheid. Echter de Stadsregio is geen vierde bestuurslaag. Het is slechts een samenwerkingsverband van gemeenten.

Daarom roept VIEV de gemeente Nijmegen op haar eigen accenten en keuzes aan te geven in deze nota. Nijmegen kan het zich niet veroorloven haar OV-beleid over te laten aan de gemeentebesturen van Groesbeek en Ubbergen.

Hieronder geeft VIEV enkele suggesties waar Nijmegen zich expliciet voor moet uitspreken.

4. Externe bereikbaarheid: zet in op P&R

VIEV is blij dat deze nota spoorlijnen als ruggengraat van regionale openbaar vervoer erkent (zie blz 15). Maar deze erkenning is onvoldoende uitgewerkt. De nota ontkent het belang van spoorverbindingen voor de externe bereikbaarheid. De nota geeft het primaat hiervoor aan het autoverkeer. Dat is vreemd omdat Nijmegen onbereikbaar wordt voor het autoverkeer. Daarom moet al “ruim” voor de stadsgrenzen automobilisten verleid worden om over te stappen op het openbaar vervoer i.c. de trein. ProRail/NS moeten op stations ruim buiten Nijmegen al investeren in goede P&R. Daarom is het belangrijk dat er ruime P&R komt bij de Stadsregiorailhaltes.

5. Externe bereikbaarheid naar Duitsland: zet in op reactivering railverbinding Nijmegen-Kleve/Düsseldorf

De nota onderkent niet dat Nijmegen deel uitmaakt van de Euregio. Een kwart van ons achterland ligt in het oosten ofwel in Nordrhein-Westfalen (NRW). Daarom is het voor de ontwikkeling van Nijmegen van cruciaal belang dat er goede verbindingen met NRW zijn. Denk aan vliegveld Weeze. Denk aan de omzet van de binnenstadondernemers. Denk aan de vele Nederlanders die wonen in de Kreis Kleve. Denk aan de Duitse studenten die studeren aan HAN en Radboud Universiteit. De toekomst van de β -opleidingen hangt van Duitse studenten af! Denk aan een rechtstreekse verbinding (zonder ICE-toeslag, zonder verplichte reservering) per uur naar Düsseldorf. In een uur en een kwartier op Düsseldorf CS. Via Arnhem duurt de reis minimaal twee uur!

Nijmegen moet zich in deze nota dan ook uitspreken voor reactivering van de railverbinding tussen Nijmegen en Kleve.

Ons inziens bewijst deze discussienota slechts (op blz 27) een lippendienst hieraan door het noemen van een HOV-verbinding naar Kleve. In de Stadsregio-plannen (zie figuur 4.2) is de railverbinding naar Kleve pas klaar in 2028. Zo lang kan niet gewacht worden.

Burgemeester de Graaf (D66) zegde toe in zijn nieuwjaarstoespraak van 2008 zich hiervoor in te zetten. Tot op heden heeft VIEV hier weinig van gemerkt. De burgemeester weigert zelf een gesprek met VIEV. Is dit de wijze waarop de gemeente Nijmegen zich samen maatschappelijke organisaties wil inzetten voor een betere bereikbaarheid (blz 6)?

Het is niet de burgemeester, maar ProRail die met initiatieven komt (Sintropher-studie). VIEV vindt het belangrijk dat deze Sintropher-studie zorgvuldig en transparant wordt uitgevoerd. Nu het project wordt gestart, heeft VIEV op 30 juli jl. de volgende randvoorwaarden voor deze studie geadviseerd aan de Stadsregio:

1. Ga uit van het Kasseler RegioTram-concept;
2. Laat de Niers Express (RE10) uit Düsseldorf doorrijden naar Nijmegen;
3. Leer van succesvolle reactiveringsinitiatieven zoals de “Haller Willem”;
4. Doe een beroep op buitenlandse expertise;
5. Geen systeemconceptdiscussies; kies voor het Duitse treinbeveiligingsconcept;
6. Onderzoek in hoeverre van bestaande railinfra gebruikt kan worden gemaakt;
7. Actualiseer eerder uitgevoerd onderzoek;
8. Neem de bezwaren uit Groesbeek serieus;
9. Zorg voor een enthousiaste projectleiding;
10. Geen rapport, maar een plan.

Voor de complete brief aan de Stadsregio, verwijzen wij u door naar www.view.nl.

6. Externe bereikbaarheid: zet in op TramTrein-verbindingen naar Kleve, Weeze, Boxmeer en Tiel

Voor de externe verbindingen met het oosten (Duitsland Kleve, Weeze) en het zuiden (Boxmeer) moet Nijmegen expliciet pleiten voor TramTrein-verbindingen i.p.v. een HOV-verbinding (blz 27). In dit concept rijden de treinen uit Kleve/Weeze en Boxmeer als tram verder door de binnenstad en de Waalsprong. Een mogelijke doorkoppeling van de Nijmeegse tram op de Betuwelijn naar Tiel moet hier als extra kans genoemd worden. De Nijmeegse tramplannen moeten met hun railinfrastructuur rekening houden met de komst van TramTreinen.



VIEV juicht het initiatief toe voor een studie naar een tram tussen Waalsprong en campus. Maak er dan wel een EuregioTram van! Laat de treintrams vanuit de Waalsprong doorrijden naar Kleve en Boxmeer! De Stadsregio Kassel laat zien hoe dat moet. Daar rijdt de RegioTram als tram uit de stad door als trein naar de regio.

Een Kasseler RegioTram is zojuist binnengekomen op het station van Wolfhagen op een zonnige eerste Pinksterdag (27 mei 2007). RegioTramlijn 4, Kassel Hbf - Wolfhagen is in januari 2007 in bedrijf genomen. Exploitatie van het ongeëlektrificeerde traject geschiedt met dieseltrams. Een dieselaggregaat staat op het dak! Vanaf juli 2007 zullen deze dieseltrams doorrijden tot in de binnenstad van Kassel nadat de tunnel onder het Hauptbahnhof in gebruik is genomen. Met de EuregioTram vanuit Kleve naar de HEMA, het kan echt!

Foto: Joyce Parlevliet (Traffic & Transport, Utrecht)

7. Verkeerskundige analyse: voer herkomst-bestemmingsonderzoek uit

In de verkeerskundige analyse wordt een aspect gemist: een herkomst-bestemmingsonderzoek. Terloops wordt dit genoemd op blz. 11 als onderdeel van de reistijd. De discussienota volstaat met een overzicht van filekansen (figuur 4.4).

Duidelijk moet worden waar verkeersdeelnemers vandaan komen en naar toe gaan. Dan zal ook duidelijk worden dat de campus van Heijendaal de verklaring is van het verkeersinfarct.

8. Strategie autoverkeer: twee kanttekeningen

VIEV onderschrijft de voorgestelde strategie voor het autoverkeer, de ringweg-aanpak. Echter er zijn twee risico's:

- Let op dat de Stadsbrug niet wordt misbruikt voor verkeer van A73 naar Arnhem. Dat betekent dat verkeer met deze bestemming ontmoedigd zal moeten worden.
- Let op dat de autoreistijd naar de campus via Stadsbrug korter is dan de klassieke route over de Heijendaalseweg.

De onbereikbaarheid van de campus is een van de redenen waarom sinds 1998 VIEV pleit voor de tram(trein) van campus naar Waalsprong.

VIEV onderschrijft uw stellingname tegen doortrekken van de A73 over De Waal. De kosten van zo'n oeververbinding kunnen beter geïnvesteerd worden in de tram. Daar hebben de bewoners van de Waalsprong wel baat bij. Ook het investeren in parkeergarages onderschrijft VIEV daarom niet. Sterker nog: parkeergarages dragen bij aan filevorming op de singels in Nijmegen.

9. Strategie fietsverkeer: geen hoofddrager van mobiliteit

VIEV ondersteunt de strategie voor het fietsverkeer. Het fietsverkeer is een belangrijk voor- en natransportmiddel van het openbaar vervoer. Realiseer wel dat het fietsverkeer niet de bereikbaarheidsproblemen van Nijmegen kan oplossen. Het blijft een aanvulling op andere verkeersmodaliteiten.

10. Evalueren en aanpakken

VIEV begrijpt dat de beleidsnota *Mobiliteit in Balans* uit 2001 verouderd is en geactualiseerd moet worden op basis van hedendaagse inzichten. Het ware beter als aftrap voor deze discussienota de toenmalige beleidsnota te evalueren. Wat is na acht jaar bereikt? Nu lijkt het erop dat Nijmegen weer van voren af aan begint. VIEV zit niet te wachten op alweer nieuwe visies en beleidsstukken. Beperk deze discussienota tot een pamflet met een kaart hoe Nijmegen bereikbaar blijft. Er is al genoeg geschreven en geconfereerd. Het komt nu aan op de uitvoering!

Wij danken U voor deze mogelijkheid om onze zienswijze te kunnen geven. Graag zijn wij bereid deze nader toe te lichten.

Hoogachtend,

Drs. Ing. Marcel Walraven
Voorzitter VIEV