
Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-) Vervoer

VIEV – Th. Rupkesstraat 18 – 6551 BT Weurt – Postgiro 7533517 – www.viev.nl – Tel 0314-366852 / 024-3230070

College van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Nijmegen, 10 augustus 2007

Betreft: inspraakreactie onderzoeksrapport en collegebesluit HOV Keizerlijn Heijendaal- Waalsprong

Geacht College,

Graag willen wij reageren op het bovengenoemde onderzoeksrapport en het corresponderende collegevoorstel met registratienummer 07.0015172 d.d. 29 mei 2007.

VIEV is erg verheugd met het bovenstaande onderzoeksrapport en met het collegevoorstel. Onze vereniging pleit sinds 1998 voor een tramtrein systeem in onze regio waar treinen uit Kleve en Boxmeer als tram verder rijden op de genoemde corridor naar de Waalsprong. De kracht van de (trein)tram is dat deze de binnenstad bereikbaar maakt zonder fileleed en parkeerstress. VIEV juicht doortrekking naar Bemmelen dan ook van harte toe. Dit collegevoorstel getuigt van ambitie en is volgens ons nog de enige oplossing om onze regio duurzaam bereikbaar te houden. VIEV wil graag met u meewerken om deze ambitie waar te maken. Toch willen wij graag nog enkele opmerkingen en kanttekeningen maken.

Met de EuregioTram naar de HEMA

VIEV pleit voor een treintram i.p.v. een tram. Graag vragen wij u uw vervolgstudies naar HOV niet te beperken tot de interne bereikbaarheid van Nijmegen, maar deze tramlijn als onderdeel te zien van een EuregioTram systeem met aftakkingen naar Kleve en Boxmeer.

Bij besluitpunt 1 van het collegevoorstel moet als uitgangspunt toegevoegd worden dat gestreefd wordt naar een koppeling tussen tram en trein zodat een euregionaal regiotram netwerk ontstaat. De HOV-tram rijdt verder als trein over de railverbindingen naar het oosten (Kleve) en het zuiden (Boxmeer). Volgens VIEV komt deze integratie tussen tram en trein ook de rentabiliteit van de HOV-tram ten goede omdat een groter reizigerspotentieel wordt ontsloten.

Het onderzoeksrapport mist node een overzicht/inventarisatie van actuele tram(trein)-projecten. Een dergelijke inventarisatie is van belang voor een goede beeld- en besluitvorming. Met name de tramprojecten in Valenciennes (Noord-Frankrijk) en Kassel (Midden-Duitsland) zijn van belang. Valenciennes laat zien hoe een gedegradeerde stadsregio met hoge werkloosheid (sluiting van de mijnen) en verpauperde binnenstad zich herprofileert als schone, duurzame en kennisintensieve stad. De tram kan als de motor beschouwd worden van deze herprofilering. Kassel laat met haar RegioTram zien hoe regionale spoorlijnen “vertramd” kunnen worden tegen geringe kosten.



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 19 augustus 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)

De (trein)tram is niet alleen een kostenpost

Het stoort VIEV dat de financiële onderbouwing alleen uitgaat van kosten. Zelfs de zogenaamde inkomstenderving van de markt wordt als kostenpost gezien. De baten worden echter niet in geld uitgedrukt.

De HOV-(trein)tram spaart ook geld uit. De stad hoeft namelijk geen dure ondergrondse parkeergarages meer te bouwen. Men parkeert de auto bij transferia buiten de binnenstad en rijdt met de treintram verder door naar de binnenstad. Dergelijke besparingen worden niet meegenomen in de financiële onderbouwing van het onderzoeksrapport. VIEV pleit dan ook voor een heroverweging van de bouw van parkeergarage zoals onder de Van Schaeck Mathonsingel. Investeer de vrijkomende middelen in de tram! VIEV stelt voor een heroverweging van de bouw van parkeergarages toe te voegen aan beslispunt 4 van dit collegevoorstel.

Het rapport erkent dat de HOV-(trein)tram ruimtelijke ontwikkelingen versterkt. Voorbeelden in het buitenland laten zien dat huizen, winkels, kantoren in waarde stijgen. Projectontwikkelaars zijn dan ook graag bereid te investeren in locaties langs het tramtracé. Neem in de financiële paragraaf deze baten, de waarde vermeerdering van onroerend goed, dan ook op.

Laat de projectontwikkelaars van KoersWest, Plein 1944, de Waalsprong en de Radboud campus dan ook meebetalen aan een betere bereikbaarheid. VIEV vindt het vreemd dat Nijmegen de GEM moet betalen, het zou andersom moeten. VIEV vindt het ook vreemd dat de Radboud Universiteit en het UMC honderden miljoenen investeren in hun campus, maar niet meebetalen aan de mobiliteitsproblemen die zij daardoor veroorzaken. VIEV stelt voor het collegebesluit uit te breiden met het zoeken naar projectpartners die belang hebben bij een goede ontsluiting van hun (bouw)projecten.

De HOV-(trein)tram zorgt voor hogere bestedingen in de binnenstad. In het onderzoeksrapport wordt uitvoerig stilgestaan in hoeverre OV-reizigers meer of minder besteden dan automobilisten. Voor VIEV is dit een tenenkrommende analyse. De gemeente dient zich te realiseren dat de tram andere, kapitaalkrachtige doelgroepen zal aantrekken dan de huidige OV-reizigers. De bestedingen in de binnenstad zullen dan ook stijgen. Een koppeling tussen spoor en tram ofwel een EuregioTram vanuit Kleve zal ook Duitsers verleiden in de Keizer Karelstad te shoppen. De kracht van de (trein)tram is immers dat deze de binnenstad bereikbaar maakt zonder fileleed en parkeerstress.

Markt versus tram: geen goede keuze

Beslispunt 2 beperkt zich tot de keuze tussen alleen HOV-tram en de markt. VIEV is bevreesd dat de stadsregionale belangen voor een goede bereikbaarheid van de Waalsprong en Nijmegen ondergeschikt raken aan de kleine individuele zakenbelangen van de ambulante handel en horecaondernemers. VIEV stelt dan ook voor de verplaatsing van de markt als een onvoorwaardelijk uitgangspunt te anvaarden. De Burchtstraat moet bereikbaar blijven voor het

regionale niet-HOV, waarbij opgemerkt moet worden dat VIEV geen voorstander is van een HOV-bustracé door de Burchtstraat gelet op de ervaringen in Utrecht.

Het verplaatsen van de markt moet als ruimtelijke orderingsopdracht meegegeven worden aan de stadsontwikkelaars. Breidt de plannen voor Plein 1944 uit door creatie van extra marktruimte. Wellicht kan de Scheidemakershof samengevoegd worden met Plein 1944 zodat V&D als HEMA alsnog de markt weer voor hun voordeur hebben!

Routering

Alhoewel de tracering van het HOV niet ter besluitvorming voorligt, wil VIEV haar standpunt memoreren niet akkoord te zijn met de routering van de twee Keizerlijnen naar Dukenburg (zie onderzoeksrapport blz 42). Deze Keizerlijnen lopen namelijk evenwijdig aan de StadsregioRail. Ons inziens moeten deze lijnen haaks komen te staan op de StadsregioRail (visgraatmodel) met een goede overstap tussen HOV en StadsRegioRail. VIEV pleit dan ook voor een Keizerlijn tussen de campus en Dukenburg. Zo zijn de wijk Hatert en het CWZ-ziekenhuis optimaal ontsloten met het OV. Deze Keizerlijn vormt dan de opmaat voor een ringlijn die eventueel naar Beuningen doorgetrokken kan worden.

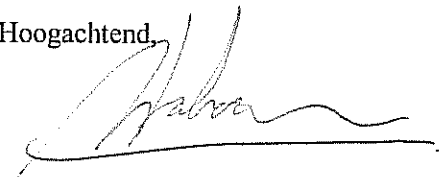
VIEV is nog niet geheel overtuigd van het HOV-tracé door Lent. Ons inziens loopt deze teveel parallel aan de spoorlijn Nijmegen-Arnhem zonder de centra te verbinden waar mensen wonen, winkelen en werken. Graag attendeert VIEV dat tramlijnen ook in het gras aangelegd kunnen worden zodat deze stedenbouwkundig optimaal ingepast kunnen worden. Gelet op de ruimte opzet van de Waalsprong moet nagegaan worden in hoeverre de routering van de HOV-tram geoptimaliseerd kan worden. Een tramlijn die dwars door woongebieden rijdt is immers aantrekkelijker voor bewoners dan een tram die om de wijk heen rijdt.

Stel een maatschappelijke stuurgroep in

Het onderzoeksrapport en het collegevoorstel zijn een vorm van bevestiging van onze standpunten die VIEV, maar ook onze partners als Milieudefensie, GMF en Rover, destijds te berde hebben gebracht bij projecten als de kabelbaan, de busbaan door de spoorkuil, de stadsbrug en de HOV-bandentram. Wij hopen van harte dat u als gemeentebestuur dan ook maatschappelijke organisaties echt serieus neemt bij uw toekomstige planvorming. Het is natuurlijk te gek voor woorden dat uw dure adviseurs als Goudappel Coffeng vorig jaar nog een lichte systeemsprong adviseerden, terwijl nu (eindelijk) ons standpunt wordt erkend dat dit nergens ter wereld succesvol is ingevoerd. Het "stadhuis" moet gebruik maken van de aanwezige kennis en ervaring in de stad in plaats van dure consultants van buiten in te huren! VIEV stelt dan ook voor een stuurgroep in te stellen, bestaande uit vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties met bewezen kennis en ervaring op het gebied van mobiliteitsbeleid, die het HOV-vervolgtraject bewaakt en zonodig correctief stuurt.

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

Hoogachtend,



Drs. Ing. Marcel Walraven
Voorzitter VIEV