

Grens bij Groesbeek barrière voor regiotram

De grens vormt al lang geen fysieke belemmering meer. Gewoontes en belangen tussen landen verschillen nog wel. Dat maakt de totstandkoming van een grensoverschrijdende railverbinding als Nijmegen–Kleve complex, maar niet onmogelijk.

GASTAUTEURS COR HARTOGS (STADSREGIO ARNHEM NIJMEGEN) EN GUUS KRUIJSSEN (DHV)

De gemeenten in de grensregio Nijmegen–Kleve raken economisch steeds meer met elkaar verbonden, mede door de migratie van Nederlanders naar Duitsland. De oriëntatie van de regio Kleve verschuift van het Ruhrgebied naar de regio Arnhem–Nijmegen. Zo is een kwart van de inwoners van het Duitse Kranenburg van Nederlandse komaf. Deze gemeente ziet zichzelf niet als achterland van het Ruhrgebied, maar als voorstad van Nijmegen. Studenten volgen hun studie steeds vaker over de grens. Voor de Radboud Universiteit en de Hogeschool Arnhem Nijmegen zijn de Duitse studenten een interessante groep. Langs het historische railtracé Nijmegen–Kleve ontstaat extra mobiliteit door de ontwikkeling van de centra van Nijmegen en Groesbeek, de uitbreiding van campus Heyendaal, een nieuw woongebied in Kranenburg en nieuwbouw van de Hochschule Rijn-Waal in

Kleve. Wat verder weg van Kleve ligt het nog steeds groeiende Airport Weeze. Het vliegveld trok in 2010 ruim 2,5 miljoen passagiers, waarvan ongeveer de helft uit Nederland. Het regionale openbaar vervoer in de regio richt zich op twee polen: Nijmegen en Kleve. Buslijn 58 biedt een uurdienst tussen de twee steden. De reistijd bedraagt ongeveer een uur. Per spoor kan het zeker de helft sneller.

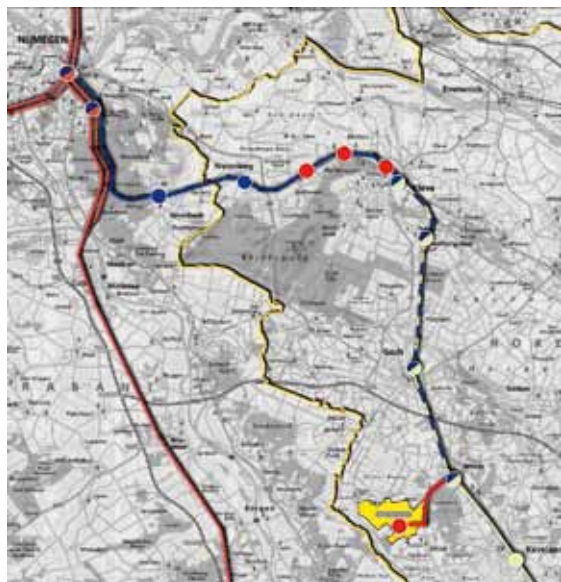
Vervoerwaardestudie

In het kader van het Europese Sintropher-project is onlangs de potentie onderzocht van een railverbinding Nijmegen–Kleve–Weeze. Duitse en Nederlandse onderzoekers gebruiken verschillende methoden om vervoerwaarden te berekenen. Een grensoverschrijdend model bestaat niet. In Nederland gebruiken we bij het berekenen van de vervoerwaarde voor stations

de kringentheorie. Uit cirkels van 500 meter rond het station wordt het aantal inwoners en arbeidsplaatsen afgeleid, en daaruit het aantal ov-reizigers.

In Duitsland ligt de Standardisierte Bewertung ten grondslag aan de subsidieaanvraag voor een regionaal project. Het aantal gebruikers van een railverbinding bepalen de Duitsers door eerst het totale aantal ov-reizigers in de betreffende corridor in kaart te brengen. Zowel voor bus als voor rail. Vervolgens maken ze een procentuele verdeling voor reizen met het ov en met de auto.

In het Sintropher-onderzoek is de Duitse methode de basis voor een prognose van het aantal reizigers en de bezetting op het hele traject. Ter controle zijn volgens de Nederlandse methode twee stations doorgerekend, één in Nederland en één in Duitsland. De uitkomsten weken nauwelijks af van de Duitse berekeningen.



Sintropher

Sintropher is een vijf jaar durend Europees onderzoek. Het doel is versterking van lokaal en regionaal vervoer naar, vanuit en binnen vijf perifere regio's in Noordwest-Europa, waaronder Nijmegen–Kleve. Onderzocht wordt hoe semi-landelijke regio's door middel van regionale tramsystemen verbonden kunnen worden met stedelijke knooppunten. Naast de regio Nijmegen–Kleve maken ook tramprojecten in de regio's Kassel, Blackpool, Valenciennes en West-Vlaanderen deel uit van het onderzoek.

De spoorlijn tussen Nijmegen en Kleve is in 1991 gesloten. In opdracht van de stadsregio is door de combinatie DHV/Spiekermann/StadtUmBau onderzocht of het haalbaar is een tram of trein te laten rijden tussen Nijmegen en Kleve. Een andere optie is een tramtrein die eerst als tram rijdt, van Kleve naar Weeze over bestaand spoor rijdt en vervolgens als tram doorgaat naar Airport Weeze.

Op basis van de vervoerwaarde, kostendekkingsgraad en Nederlandse en Duitse kosten-batenanalyses is een railverbinding tussen Nijmegen en Kleve haalbaar. Tweemaal per uur, voor zowel tram als trein. De vervoerwaarde tussen Weeze en Airport Weeze is beperkt. Een rechtstreekse railverbinding Nijmegen–Airport Weeze is niet haalbaar, aangezien meer dan 95 procent van de passagiers de auto gebruikt en uit diverse richtingen komt.

Binnen de Euregio is het meeste draagvlak voor de regiotram, die het best inpasbaar is in de bebouwde omgeving van Kleve, Groesbeek en Nijmegen. De internationale lijn vormt dan een uitbreiding van het Nijmeegse tramnet.

Ontwerpnormen

Ook de ontwerpvoorschriften voor de infra verschillen aan weerskanten van de grens. Voor de tram gelden in Nederland geen specifieke ontwerpnormen, de Duitse normen zijn vaak maatgevend. Voor de trein gelden in Nederland de ontwerpnormen van ProRail. In Duitsland zijn de normen voor nevenlijnen lichter dan voor de hoofdlijnen. Daardoor zijn de aanlegkosten waarschijnlijk lager.

Verschillen in ontwerpnormen tussen tram en trein zorgen ervoor dat de reactivering van Nijmegen–Kleve verschillende effecten hebben per vervoerssoort. Bij een treinvariant moet een ongelijkvloerse kruising komen in Kleve, die overigens pas enkele jaren geleden is verwijderd. Bij een tram volstaat een gelijkvloerse kruising.

Beveiliging

Nederland en Duitsland hebben van oudsher verschillende beveiligingssystemen. Duitsland werkt met Indusie, Nederland met ATB. Bij de onderzochte treinvarianten was het uitgangspunt verlenging van de verbinding Düsseldorf–Kleve naar Nijmegen. Hiervoor zijn twee mogelijkheden. In de eerste variant krijgt de spoorlijn Duitse beveiliging op het Nederlands grondgebied. Net als op het traject Enschede–Gronau is het Duitse en het Nederlandse spoor dan fysiek gescheiden. Het oude spoor komt weer in gebruik. In de tweede variant gebruiken de treinen een deel van de Maaslijn. De Duitse treinen krijgen de Nederlandse beveiliging aan boord. Dat kost enkele tonnen per treinstel. De kosten voor de infrastructuur zijn in deze variant lager, maar de exploitatiekosten stijgen. Ook nemen de stabiliteit en de betrouwbaarheid van de deels enkelsporige Maaslijn af.

Kosten-batenanalyse

In Duitsland is de Standardisierte Bewertung de basis voor een algemene economische kosten-batenanalyse. In Nederland kennen we de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Economische groei aan de andere kant van de grens zit niet standaard in de berekeningen. Daarom is gekozen voor een regionale kosten-batenanalyse (RKBA), gebaseerd op kengetallen die zowel in Nederland als in Duitsland gelden. Bij een tramsysteem is gerekend met Nederlandse exploitatiekosten voor het hele traject. Voor een treinvariant zijn de Duitse exploitatiekosten aangehouden, ook op Nederlands grondgebied. De infrakosten en de opbrengsten zijn wel per land toegekend. Zowel de tram als de trein tussen Nijmegen en Kleve komen als maatschappelijk acceptabel uit de bus, al scoort de trein wat hoger dan de tram. Ook bij de exploitatieberekening is er verschil tussen de Nederlandse en Duitse werkwijze. Grensoverschrijdende verbindingen zijn niet kostendekkend. In Nederland ontvangt de vervoerder subsidie van de stadsregio. Voor zowel tram als trein eist de stadsregio dat de kostendekkingsgraad hoger is dan 50 procent. De kostendekkingsgraad is echter een typisch Nederlands begrip. De Duitsers maken een Folgenkostenrechnung, die duidelijk maakt wie welke kosten



Regiotram of regionale trein in Groesbeek.

en baten kan verwachten gedurende meerdere jaren. Vervolgens is de vraag of de betrokken partijen de tekorten willen bijpassen.

Ook zijn er verschillen in tarieven en kaartsoorten. Goed nieuws is dat de OV-chipkaart binnenkort ook bruikbaar is in de Duitse bussen van lijn 58.

Competenties

Over de beste railvariant voor de grensregio Nijmegen–Kleve wordt verschillend gedacht. Het Verkeersverbund Rhein-Ruhr ziet het doortrekken van de Regional Express van Kleve naar Nijmegen als de meest kansrijke optie. De gemeente Nijmegen en de stadsregio willen verder onderzoek doen naar uitbreiding van het toekomstige Nijmeegse tramnet naar Kleve. De gemeente Groesbeek is formeel tegen reactivering. De Duitse gemeenten Kleve en Kranenburg voelen het meest voor een regiotram, maar hebben wel zorgen over de financiering van het geheel. Het spoor aan de Nederlandse zijde is eigendom van ProRail. In Duitsland zijn de gemeenten Kranenburg

en Kleve eigenaar van de rails geworden. Aan Nederlandse kant is de stadsregio de opdrachtgever, ongeacht of besloten wordt tot een tram of (tram)trein. Bij het doortrekken van de spoorlijn is in Duitsland het Verkeersverbund Rhein-Ruhr verantwoordelijk; over een tramlijn gaat het Kreis Kleve.

Afstemming kost tijd

Kijkend naar de ruimtelijke belangen, het bepalen van goede verbindingen en de systeemkeuze speelt de grens geen rol. Bij meer technische zaken, zoals vervoerwaardeberekeningen en kosten-batenanalyses, gelden verschillende regels en gebruiken. Die zijn te overbruggen. In de fase van vergunning- en subsidieaanvragen komen weer specifiek Nederlandse en Duitse eisen aan de orde. De extra afstemming kost tijd en kan dus tot vertraging leiden. Een complicatie is ook het grote aantal partijen bij een grensoverschrijdend project. Maar dat hoeft geen beletsel te zijn om een interessante ov-verbinding voor elkaar te krijgen.