

Praat mee over het HOV, debat LUX d.d. 14 juni 2011

Welkom en introductie door Piet Hein Peeters

Het debat wordt gevoerd aan de hand van twee thema's: enerzijds de economische potentie van het HOV en anderzijds de verbetering van de mobiliteit in het verlengde van de duurzaamheid.

Ter introductie van het onderwerp een korte film.

Met welke verwachtingen bent u naar het debat gekomen?

Leon Leferink: Ik werk bij Haskoning en heb het een en ander aan verkeer gedaan voor de gemeente Nijmegen en ik ben benieuwd naar de toon van het debat. De eerste vraag die bij mij opkomt, is: 'Wanneer'? Ik vind het een goed plan, omdat de bereikbaarheid van de stad er aanzienlijk mee verbeterd kan worden.

Marijn: Ik ben als burger hierheen gekomen. Ik ben benieuwd, afwachtend.

Publiek: Ik ben geïnteresseerd in goed openbaar vervoer want het is belangrijk. Het is er nu te weinig, zeker met het oog op de uitbreiding van de stad. Het filmpje roept wel vragen op, want mensen gaan met de fiets met de roltrap naar boven. Het moet verantwoord gebeuren.

Nico Wehl: Ik ben gekomen in de hoop hier wat wijzer te worden. Ik hoop op samenwerking tussen de gemeenten en dat is met name het hoogwaardig openbaar vervoer. Ik wil verder, naar Arnhem, in samenwerking en ik hoop mijn inbreng te hebben op provinciaal niveau. Ik vind dat het van de provincie moet uitgaan en door de provincie geleid moet worden zodat we één openbaar vervoer krijgen, en niet hier een bus, daar een tram, daar een trolley.

Het plan gaat over het lokale gebied en dat is een stap vooruit maar we moeten verder.

Gesprek met Henk Beerten, wethouder Mobiliteit van de gemeente Nijmegen

Waarom deze vorm van stadsvervoer van de ovatonde tot Heijendaal? En waarom dit plan nu?

Wethouder **Beerten:** Op lijn 10 is de vervoerscapaciteit enorm groot en we kunnen nauwelijks nog bussen toevoegen om een nog grotere vervoerscapaciteit te realiseren. Daardoor rijst de vraag wat er nog gedaan kan worden om de kwaliteitssprong te maken en dan is de tram de eerstvolgende mogelijkheid. Daarvoor is een systeem nodig dat niet alleen het centrum van de stad verbindt met de campus maar ook de grote nieuwe stadswijk in Nijmegen Noord verbindt met het centrum. Goed openbaar vervoer is hierin een belangrijke factor.

Het is dus in feite een binnenstedelijk mobiliteitsvraagstuk. Vanaf het transferium in Nijmegen Noord gaat men niet alleen naar het centrum maar vooral ook naar de campus. De campus, waar het grootste aantal studenten zijn en het grootste aantal mensen dat werkt in de stad, ligt midden in de stad. Dit vraagt om een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer want we kunnen het niet allemaal met de auto bedienen.

Wat is het cruciale verschil tussen openbaar vervoer en 'de tram' als hoogwaardig openbaar vervoer?

Wethouder **Beerten:** Het belangrijkste verschil is de kwaliteitssprong. De tram is een openbaar vervoermiddel voor iedereen, terwijl heel veel mensen die in pak met aktetas naar hun werk gaan, nauwelijks de bus zullen nemen en eerder geneigd zijn de auto te pakken. Om een grotere groep mensen aan te trekken moet men naar een kwalitatief hoogwaardiger vervoersmiddel dan de bus. Daarnaast is het met hoogwaardig openbaar vervoer mogelijk om meer mensen in één keer te vervoeren. Het is dus duurzamer, maar ook stiller en betrouwbaarder en daarmee effectiever.

Is er al iets bekend over het tracé van de tram van de ovatonde naar Heijendaal?

Wethouder **Beerten:** Met de Rijn-Waal sprinter is het rondje Heijendaal gemaakt. Hij begint in Arnhem en gaat via Bommel langs de ovatonde en Prins Mauritssingel de huidige Waalbrug over en gaat naar het centrum via Kelfkensbos, Plein '44 naar het station of door de Hertogstraat via de Heijendaalseweg naar de campus. Dat is de hoofdlijn.

Het gedeelte tussen het Centraal Station en Heijendaal heeft nu al een zodanige vervoerscapaciteit dat een tram daar al exploitabel is. Omdat dit maar een kleine stukje is, wordt er meteen ook gekeken waar nog winst te halen is, bijvoorbeeld door de verbinding te maken naar Plein '44 door de tram niet op station Heijendaal te laten stoppen maar om hem de kuil uit te laten gaan en hem het rondje Heijendaal over de campus te laten maken zodat ook het ziekenhuis goed bediend wordt.

Is het de bedoeling dat de tram ook voor langs het stadhuis gaat rijden?

Wethouder **Beerten**: Dit is de opmaat naar de discussie met de stad over waar de tram door de stad moet gaan lopen. De discussie over de markt is bekend. Als de markt daar op maandag en zaterdag is, kan de tram er niet rijden; het is een lastig probleem. Er moet dus ook gekeken worden naar de alternatieve tracés door of om het centrum. Het meest logische lijkt een tracé door de Burchtstraat maar het is nog geen uitgemaakte zaak.

Ook Kleef komt ter sprake als een mogelijke uitbreiding en het lijkt erop dat er een keuze gemaakt moet worden tussen een tram- of een treinverbinding tussen Nijmegen en het Duitse achterland.

Wethouder **Beerten**: Een HOV-verbinding met Duitsland is heel interessant. Uit gesprekken met stakeholders op de campus blijkt dat er steeds meer mensen zijn die in Duitsland wonen en op de campus werken en er zijn ook steeds meer studenten die van die kant naar het universiteitsterrein komen. De files 's ochtends op de weg vanaf Beek zijn enorm; de druk van die kant is groot. Dus een openbaar vervoerverbinding zou een goede oplossing zijn om die kant van de stad te ontsluiten.

Vervolgens is het de vraag of het een trein of een tram moet zijn. In wezen zou het niet zoveel uitmaken, als het maar een goede openbaar vervoerverbinding is. In de discussie gaat het over: Wat zou sneller kunnen? Welke kansen liggen er? Dat wordt in de volgende fase onderzocht.

Stel dat de trein heel snel zou kunnen maar de tram gelijktijdig en men zou de tram op Heijendaal laten aankomen, dan moeten de passagiers daar overstappen en hebben zij geen rechtstreekse verbinding vanuit het centrum naar bijvoorbeeld Groesbeek. Ik heb er dan ook een voorkeur voor dat het één systeem is, maar de discussie is wat mij betreft nog niet afgerond. Als men echter stappen wil maken, moeten er op een gegeven moment keuzes worden gemaakt. Daarvoor is de stadsregio de aangewezen partij, omdat de stadsregio in het kader van het Sintropher het onderzoek leidt naar de railverbinding van Nijmegen naar Kleef.

Waarom wordt de vervoersproblematiek vanuit Nijmegen Noord in eerste instantie met bussen aangepakt?

Wethouder **Beerten**: In Nijmegen Noord wordt eerst de dijkteruglegging gedaan. De eerste activiteiten beginnen medio 2012 en het project is in 2015, 2016 afgerond. Deze werkzaamheden belemmeren een goed functionerend hoogwaardig openbaar vervoer (dus vrije infrastructuur). Ik kijk naar wat op korte termijn het meest realistische is en waar er slagen gemaakt kunnen worden. Dat is op het gedeelte Centrum-Heijendaal met rondje Heijendaal en als het mogelijk is, in verbinding met de verbinding naar Kleef. Daarna volgt de volgende stap naar het noorden toe.

Wat zijn eigenlijk 'hoogwaardige bussen'?

Wethouder **Beerten**: Het zijn bussen met een grotere capaciteit, met een lage instap, waarin passagiers comfortabel zitten en goede informatie krijgen en bussen die een comfortabele route rijden. Het materieel kan beter en de route kan beter.

Wat kost het? En hoe kan het gefinancierd worden?

Wethouder **Beerten**: Afhankelijk van wat er allemaal bij gerekend wordt, lopen de bedragen van € 60 tot € 125 miljoen.

De Rijksoverheid heeft middelen voor investeringen in infrastructuur en transport. Bij de coalitiebesprekingen van het huidige college heeft de provincie aangegeven dat ze binnenstedelijk openbaar vervoer ook in Nijmegen van groot belang vinden. Verder heeft ook de stadsregio een belangrijke rol in het realiseren van openbaar vervoer en ik sluit niet uit dat er ook Europese middelen te krijgen zijn voor de verbinding naar Kleef, als deze mogelijk blijkt te zijn. Ook de landelijke overheid heeft daarvan gezegd dat grensoverschrijdend openbaar vervoer prioriteit heeft.

Hoe wordt het plan verder uitgerold?

Wethouder **Beerten**: We starten nu de publiekscampagne, waarin veel mensen meepraten en ideeën leveren en die tot ongeveer de herfstvakantie duurt. Met de stappen die we nu aan het maken zijn, proberen we vervolgens tot een definitief tracé te komen. Dit is ook voor de GEM in Nijmegen Noord belangrijk om weten zodat zij daar bij de ontwikkeling van het gebied rekening mee kunnen houden. In het voorjaar 2012 verwacht het college een voorstel aan de raad te kunnen voorleggen en mijn streven daarbij is om op dat moment ook een idee te hebben van de hoeveelheid geld die ervoor nodig is en waar dit eventueel vandaan kan komen.

En als het plan gewoon wordt afgeblazen, wat verliest de stad dan?

Wethouder **Beerten**: Dan kunnen we geen volwaardig alternatief bieden voor de automobilist die van het noorden naar het centrum wil. We zullen niet de mobiliteitsproblematiek oplossen tussen het Centraal Station en Heijendaal hetgeen waarschijnlijk ook een belemmering zal vormen voor de verdere ontwikkeling van de campus. Bovendien, als het niet lukt om de verbinding richting Duitsland voor elkaar te krijgen, missen we ook de stedelijke ontwikkeling van Groesbeek en de verbinding naar Duitsland toe. We laten echt veel liggen.

VRAGEN NAAR AANLEIDING VAN HET GESPREK MET WETHOUDER BEERTEN

Dhr **Utberg**: Als burger ben ik erg geïnteresseerd in openbaar vervoer. Er wordt gezegd dat de verbinding van het Centraal Station naar de campus helemaal vol zit, maar ik heb er nog nooit een dubbelgelede bus zien rijden.

Wethouder **Beerten**: We jagen al een half jaar achter dubbelgelede bussen aan, maar ze zijn nergens te krijgen, omdat ze overal al worden ingezet. Het zegt iets over de behoefte aan openbaar vervoer. Zolang de tram er niet is, zullen we proberen de capaciteit op dat traject te verhogen. Het is echter geen definitieve oplossing, omdat de bussen een zodanige capaciteit hebben dat ze onvoldoende gebruik kunnen maken van het tracé.

Hans Verwer: Ik zit in de belangenvereniging voor de haalbaarheid van het Duitse traject (voorbij Groesbeek tot aan Kleef). Als het voor de Duitsers financieel lastig is om er een tram te laten rijden, zou de zaak opgesplitst kunnen worden: de tram tot aan Kranenburg en daarna de trein. De financiering van de tram is een kwestie van de betreffende gemeenten Kranenburg en Kleef en de financiering van de trein is een kwestie van de Bundesrat. De haalbaarheid voor de tram is daardoor wat moeizamer. De trein heeft in Duitsland wat meer kansen dan de tram.

Wethouder **Beerten**: Het is inderdaad een complicerende factor. Ons standpunt is dat dit de eerste fase is en dat we eerst maar het gesprek met elkaar moeten aangaan. Bovendien is het ook een kwestie van naam: tram of trein. In Nederland kun je het een tram noemen en in Duitsland een trein. Kijkend naar het westen van het land, is light rail buiten de bebouwde kom een trein en in de stad een tram. Vooralsnog heb ik niet het gevoel om die discussie maar niet aan te gaan.

Is het binnenstedelijk plan van de gemeente Nijmegen van belang voor de regio?

Reindert Augustijn, sectorhoofd Mobiliteit Stadsregio: Een opmerking vooraf: de stadsregio is verlengd lokaal bestuur, geen tussenlaag. De stadsregio is van de gemeenten dus wij houden rekening met alles wat een gemeente wenst.

Zowel in Arnhem als in Nijmegen speelt het probleem van het binnenstedelijke vervoer. De uitstraling van de tram is belangrijk. Een tram is beschaving en geeft cachet aan een stad. Dit is van belang voor de economische motoren van Gelderland.

Het lijkt een binnenstedelijk, lokaal project te zijn. Wat is dan de rol van de stadsregio bij dit proces?

Reindert Augustijn: Wij zijn vervoersautoriteit en regelen samen met de regiogemeenten het openbaar vervoer. We zullen in ieder geval de exploitatiekosten gedeeltelijk voor onze rekening moeten nemen en dit zullen we in afstemming met de gemeenten en de provincie doen. Op dit moment voorziet het budget er niet in dat we de exploitatie van een tram op ons kunnen nemen, hoewel het huidige aantal van 20.000 reizigers per dag tussen Heijendaal en het stadscentrum een tram bijna rechtvaardigt. Een tram is echter altijd duurder.

Is de stadsregio het er dan nog niet helemaal mee eens dat Nijmegen een tram wil laten rijden?

Reindert Augustijn: Het is nog niet uitgezocht wat er in een breder kader mogelijk is en wat we kunnen financieren. We gaan eerst alle mogelijkheden bekijken. Er is zeker oog voor de uitstraling van de stad, maar dan moet het ook gekoppeld worden aan ruimtelijke ordening. Het aantal reizigers naar Heijendaal is niet goed verdeeld over de dag, over de week en over het jaar. Omdat dit allemaal heel ongunstig is, moet er heel veel gedaan worden aan ruimtelijke ordening rond de tram. Het moet hand in hand gaan met stadsvernieuwing en ruimtelijke ordening, omdat er anders te weinig vervoersvraag is op bepaalde momenten. Dit is een soort randvoorwaarde. Voor de rest zullen de gemeenten gezamenlijk moeten kijken of ze het een verstandige investering vinden; de stadsregio is nu aan het onderzoeken wat de regiogemeenten ervan vinden.

Gerard Tertoolen, verkeers- en vervoerspsycholoog bij XTNT: Er wordt gezegd dat er voldoende vervoersvraag is op dit ene traject. Is het bekend welke mensen van de tram gebruik gaan maken? Zijn het de mensen die nu op de fiets zitten of mensen die nu van het openbaar vervoer gebruik maken? Het moeten er meer zijn want anders zou de tram geen aantrekkende werking hebben. Zitten er ook automobilisten bij?

Wethouder **Beerten:** De onderzoeken die gedaan worden om uit te zoeken hoeveel mensen er van de tram gebruik gaan maken, zijn gebaseerd op modellen. Deze modellen gaan uit van het aantal mensen dat in de regio woont en hoeveel er dan normaal gesproken gebruik zullen maken van de tram. De ervaring leert dat daar waar de tram wordt ingevoerd, gemiddeld ca. 30% meer mensen gebruik maken van de tram nadat hij is ingevoerd dan bij de berekeningen gedacht wordt. Op het gedeelte van het Centraal Station naar Heijendaal zal het gaan om een groot gedeelte van de mensen die met de trein aankomen en anders de bus zouden nemen. Het zal een deel zijn voor mensen die anders met de fiets gaan. Als alleen dit gedeelte wordt aangelegd, zullen minder automobilisten uit Nijmegen Noord er gebruik van maken. Daarom zou de verbinding van hoogwaardige openbaar vervoer naar de ovatonde van groot belang zijn, zodat mensen er een goed alternatief hebben voor de auto om dan de tram en in eerste instantie de hoogwaardige bus te pakken.

Maar de stadsregio staat wat op de rem.

Wethouder **Beerten:** De stadsregio heeft een andere positie. Ik ben wethouder van Nijmegen en ik heb te maken met Nijmegen. Nijmegen is natuurlijk op een bepaalde manier een onderdeel van het stadsregionale gebied, maar de stadsregio is een andere eenheid. Het betekent dat er in dat geheel ook steun moet zijn om zoveel geld in Nijmegen te investeren. Men dient zich daarbij wel te realiseren dat Nijmegen en Arnhem de economische motoren van Gelderland zijn. Dit zijn de plekken die ook benoemd zijn, niet alleen door het provinciale bestuur maar ook door de rijksoverheid als plaatsen die te maken hebben met binnenstedelijke openbaar vervoerproblemen die aangepakt moeten worden.

Gesprek met Arnoud Lagendijk, universitair hoofddocent Economische Geografie, Planologie en Milieu aan de Radboud Universiteit

Wat doe je precies?

Arnoud Lagendijk: Het begint met de locatie van bedrijven en de geografie van de arbeidsmarkt en het eindigt met zaken als de identiteit van gebieden, internationale stromen en wat er allemaal achter zit aan instituties.

Ik heb samen met 2 collega's gekeken naar openbaar vervoerssystemen, vooral light railsystemen, in de hele wereld. Over de hele wereld zijn er 400 van dit soort systemen ontwikkeld, waarbij het voornamelijk gaat om trams. De term 'light rail' staat voor trams met nieuwe technologie en vooral ook vervoerstechnologie en met verkeersmanagement.

Wat blijkt uit het onderzoek over de economische potentie en economische betekenis van light rail?

Arnoud Lagendijk: In het algemeen kan men stellen dat het voorwaarden-scheppend is. Het is als een snelle lift in een wolkenkrabber: men wil geen langzame lift en men wil zeker niet met de trap. De lift moet er zijn en moet goed werken. De tram is een horizontale lift die ons snel brengt bij de campus, het stadscentrum, het station en dat is het. Het is niet het Mercatorterrein, het is niet NXP, het is niet

het winkelhart van Nijmegen waar economische waarde wordt gegenereerd. Hoogwaardig openbaar vervoer heb je gewoon nodig als voorwaarde om er in ieder geval voor te zorgen dat de economie niet achteruit gaat, ook in concurrentie met andere steden om Nijmegen heen.

In Houston, de stad met het hoogste autogebruik van de wereld, heeft men ook light rail aangelegd en daar heeft het geleid tot minder dan de 30% méér reizigers dan men aanvankelijk had verwacht. In Australië is light rail wel een doorslaand succes, terwijl het ook een land is waar heel veel met de auto wordt gereden. Het is een succes omdat het een horizontale lift is: mensen gaan er met de auto heen maar weten dat ze, als ze instappen, binnen een bepaald aantal minuten daar zijn waar ze willen zijn. Mensen worden ook verleid om van de tram gebruik te maken. In Australië wordt de tram ingezet als onderdeel om de aantrekkelijkheid van de knooppunten te versterken. Waar het niet zozeer onderdeel is van een groter regionaal vervoersverhaal, zoals in Nijmegen, maar waar nauwelijks ander openbaar vervoer is, zie je dat het helemaal vanuit die paar knooppunten wordt gestuurd.

Bij het openbaar vervoer denkt Nederland wel heel erg sterk vanuit de kostenpost gedachte. Het valt ons lastig om de economische potentie te verzilveren in het vervoer. Dit is in zijn algemeenheid lastig vanwege de concurrentie met de auto en dit zal ook altijd een strijd blijven, maar wat men heel helder ziet is dat die gebieden die door hoogwaardig openbaar vervoer worden ontsloten, stijging van de vastgoedwaarde kennen en soms ook stijging van de omzet. Het zijn zaken op basis waarvan mechanismes ontwikkeld kunnen worden om dit te verzilveren.

Dus voor de financiering is het ook belangrijk om te kijken naar partijen die er profijt van hebben: lokaal bedrijfsleven, lokale kennisinstellingen, etc.?

Arnoud Lagendijk: Ja, maar ook de internationale vervoerders. Veolia heeft heel veel light rail netwerken, heeft er heel veel ervaring in en investeert deels ook zelf in die netwerken. Arriva doet hetzelfde, maar iets meer op het gebied van treinen. Ze zijn erg bereid om mee te denken en hebben daar natuurlijk duidelijk een financieel belang bij.

In Nederland hebben we het concessiesysteem. Zo verleent de stadsregio voor tien jaar een concessie, maar alleen maar richting de exploitatie. De wet staat het toe om er ook een ontwikkelingscomponent in te doen, maar daar is nog maar weinig ervaring mee opgedaan. Ik zou het liefst zien dat dit gaat gebeuren en dat Veolia of Arriva wordt gevraagd om met de partijen in de stad en met ING te gaan praten en met een voorstel te komen. Het zijn lastige processen maar het betekent dat de economische potentie verzilverd kan worden.

Het probleem bij het Nederlandse vervoer is vaak dat de reiziger erg ver weg is. De vraag is hoe men de reiziger kan verleiden en wat de reiziger zelf wil. Wij zien alleen maar vervoerswaardes en die worden met allerlei modellen berekend.

Dus de kwaliteitsverbetering die de wethouder voorstaat, met comfortabele bussen, goede informatievoorziening en goede routing ligt in deze lijn?

Arnoud Lagendijk: Ja, maar ik zou het ook echt aan de internationaal deskundigen willen vragen. In dit geval vindt er ook waardevermeerdering plaats en dit dient er ook bij betrokken te worden. Het zou misschien kunnen leiden tot een verzilvering van de economische potentie.

Wat laten de andere hoogwaardige vervoerssystemen zien qua gebruikersbewegingen? Gaan de mensen de auto of de bus uit en de tram in?

Arnoud Lagendijk: Wij hebben niet echt naar dit aspect gekeken, wel naar het economische succes en naar de verhouding tussen privaat en publiek, maar eigenlijk interesseert het mij als econoom ook niet zo. Deze verbinding is een horizontale lift die mensen de stad in trekt. Daar zullen mensen bij zitten die vroeger fietsten of een andere busverbinding of de auto gebruikten, maar over het algemeen zie je dat het enorme groeicijfers creëert.

Gerard Tertoolen: Als belangrijk argument wordt nu gezegd dat het te maken heeft met het bereikbaar maken en/of houden van de binnenstad. Als je het onder dat mom brengt, moet dat ook je doelstelling zijn. Je hebt het dan wel degelijk over mensen die nu met de auto komen en die je in het hoogwaardig openbaar vervoer wil vangen.

Verder de term 'horizontale lift'. Arnoud Lagendijk brengt dit als iets positiefs, maar een lift die op elke verdieping stopt, is een hel als je naar boven moet. Het leuke van openbaar vervoer is dat, als je er niet in zit, wil je zoveel mogelijk haltes om overal te kunnen opstappen; als je er eenmaal in zit, wil je

zo weinig mogelijk haltes omdat je niet overal wil stoppen. Het hoogwaardig openbaar vervoer kenmerkt zich echt door snelheid en dus ook door weinig haltes. Je moet haast een onderliggend vervoersysteem gaan maken om de tussenliggende gebieden te bedienen. Het is echt een belangrijk punt van aandacht om de snelheid erin te houden.

Arnoud Lagendijk: Iedere metafoor heeft zijn gebreken. Het ging mij niet zozeer om de afstand tot de verdiepingen en de verhouding van de afstand tot de hoogte. Het is wel een goed punt.

Het succes van hoogwaardig openbaar vervoer in het buitenland is vaak in combinatie met P+R. Van de Europese landen heeft Frankrijk de meeste tramsystemen aangelegd ten bate van stadsharten en naar buiten toe wordt gewerkt met P+R. Het betekent dat de toevoer naar die lijn niet perse via OV moet. Uiteindelijk moet je er een goede vorm voor vinden en dit moet de discussie zijn tussen de gemeente en stadsregio. Vanuit de economie gezien, moet het echt ontwikkeld worden vanuit economische potentie, dus ten bate van de bereikbaarheid van winkelhart en met name de universiteit. Dan is het niet zo erg belangrijk wat het verder voor het vervoersysteem betekent.

Dus de focus die de gemeente aanbrengt op het binnenstedelijk traject, is de juiste?

Arnoud Lagendijk: Ja. En de verbinding naar Kleef is minder boeiend, want als het gaat om economische potentie, ligt dit vooral in het zorgen voor een goede bereikbaarheid van universiteit en stadscentrum vanuit het noorden. Daar ligt de grootste vervoersvraag en daar kun je de grootste verleiding creëren etc.

Wat de vraag over de verbinding met Duitsland betreft, het is een verlenging van de lijn vanuit Düsseldorf en ik zou die ook op die manier insteken. Ik zou het model kiezen dat ook op allerlei andere punten is gedaan waar grensoverschrijdend railvervoer is gerealiseerd, namelijk het doortrekken van de treinen uit Duitsland.

De studenten die universiteit en hogeschool aantrekken, hebben zich voor een deel langs de grens gehuisvest. Deze kunnen specifiek worden bediend met een tramverbinding met meerdere haltes. Als men het hele Duitse achterland wil bedienen, kan men denken aan de situatie in Enschede waar ieder uur een trein aankomt vanuit Dortmund en Münster. Het is voor Duitse studenten zeer interessant, terwijl die trein niet eens bij de universiteit stopt.

VRAGEN NAAR AANLEIDING VAN HET GESPREK MET ARNOUD LAGENDIJK

Wim Berg: Ik heb 22 jaar bij het gemeentelijk vervoerbedrijf gewerkt. Een keiharde voorwaarde voor een goede railverbinding is dikke vervoerstromen aan het begin die naar een bepaald punt moeten. Een tram die door het centrum rijdt, kan wel allerlei mensen opladen maar die moeten op het station weer overstappen op allerlei buslijnen. Het betekent alleen maar extra overstappen.

Mijn advies is om te beginnen vanaf het Centraal Station naar Heijendaal en voorlopig niet verder te denken, want de vervoerstromen vanuit het centrum via het station naar Heijendaal zijn helemaal niet zo groot. Ze verspreiden zich over de hele stad en dat krijg je niet in de tram.

Arnoud Lagendijk: Er is een aantal aspecten. Het eerste, de kosten van de tram zijn in Nederland erg duur in vergelijking met andere Europese landen. Er zijn landen waar het openbaar vervoer veel goedkoper is en dan wordt het onmiddellijk rendabeler om lijnen door te trekken. Van de andere kant, ik kan mij bijna niet voorstellen dat de lijn tussen het centrum en de Waalsprong qua exploitatie niet rendabel te krijgen is, als de extra kostenpost van de dure verbinding over de Waal buiten beschouwing wordt gelaten. Ik kan het mij niet voorstellen, als men ziet welke lijnen Veolia in de wereld rendabel exploiteert in rurale gebieden met kwartierdiensten.

Marcel Walraven, voorzitter Vereniging voor Innovatief Euregionaal Railvervoer: De vereniging heeft in '98 het plan gelanceerd om de trein uit Kleef te laten doorrijden als tram voor de binnenstad. In Frankrijk wordt de tram ook geïntroduceerd in 'verlepte' steden als Orléans en Valenciennes, waar nauwelijks meer mensen in de binnenstad wonen. In alle Franse projecten loopt de lijn van ergens naar ergens en het klopt wat Wim Berg zegt over de dikke vervoerstromen. In die zin vraag ik me af of de ovatonde een logisch eindpunt is, want eigenlijk moet daar een grote megatrekker zijn, een groot ziekenhuis of het verplaatste Goffertstation.

Arnoud Lagendijk: Er zijn ook Franse steden zoals Montpellier waar de lijn ook gewoon naar de P+R aan de rand van de stad gaat. Het zal wel zo zijn dat er in het eindstuk door de Waalsprong naar de ovatonde minder mensen zitten dan in het beginstuk, maar ik kan me niet voorstellen dat dit het hele

project onrendabel maakt. Ik kan me wél voorstellen dat er op een gegeven moment problemen ontstaan als de lijn verder naar het platteland doorgetrokken wordt.

Maurits Niesten: Ik woon in Duitsland en werk in Nederland. Ik zie zeker de potentie om vanaf de ovatonde naar de stad te gaan, maar de economische benadering is altijd hoe je voor zo laag mogelijke kosten kunt beginnen. Vanaf de ovatonde tot aan het centrum moet alles nog worden berekend en moet nog bekeken worden of het überhaupt over de Waalbrug heen kan, terwijl er richting Duitsland al een lijn ligt en ook al een studie is verricht waaruit blijkt dat het haalbaar is. De enige discussie daar is nog met welk middel men over de lijn gaat rijden: trein of tram. De vraag is waarom niet op die lijn als eerste wordt gefocust, terwijl dit veel meer een quick win is.

Arnoud Lagendijk: Heel veel van dit soort systemen gaat de rivier over. Er zit een enorm voordeel in het feit dat je met trein of tram altijd de rivier over kan, terwijl de auto's op de bruggen over die rivier altijd te maken hebben met congestie. Het gaat momenteel om 60.000 auto's per dag en met de uitbreiding naar het noorden wordt die druk alleen maar groter. Het heeft ook te maken met de ontwikkeling van Nijmegen als stad. Het zou tamelijk onevenwichtig zijn om een lijn van het centrum naar Kleef te plannen en in het ongewisse te laten wat er met het andere stuk gaat gebeuren.

Het aantal mensen dat dagelijks van en naar Duitsland gaat is maar een heel klein deel van wat er ten noorden van de rivier is.

Geert, chauffeur Breng: Als er vanaf 2017 een begin wordt gemaakt met de tram die uiteindelijk in 2025 moet gaan rijden, zit dit tussen twee concessieperioden in. Om te voorkomen dat dit een probleem wordt, zou het wellicht beter zijn om bij de concessie die in 2013 gaat lopen, de partij die de concessie wint de stimulans te bieden dat deze een aantal jaren extra kan rijden.

Arnoud Lagendijk: Even verder dromend, ik zou willen dat Nijmegen dit zelf zou doen en van de deelconcessie een langdurende stevige ontwikkelconcessie maakt, want eigenlijk is tien jaar tekort. Een vervoerder als Arriva wil een concessie voor 25 jaar. De gemeente zou zo veel mogelijk moeten kapitaliseren op de economische potentie die erin zit zoals het stijgen van vastgoedwaarden en zou de echte kennispartijen (de internationale vervoerders) erbij moeten betrekken en zou dit zo snel mogelijk moeten doen in een ontwikkelconcessie. Als dit het dagdroomscenario is, wordt het een gesprek tussen de stadsregio en de gemeente hoe ze dit samen gaan regelen. Het is een heel complex bestuurlijk vraagstuk.

Fré Bos, vertegenwoordiger studentenvakbond Accu en het ROCOV: Hebben we eigenlijk niet al een horizontale lift met lijn 10 en is het probleem niet dat wij niet meer in de lift kunnen? Zo ja, lost een tram dit probleem dan op?

Arnoud Lagendijk: Een tram kan veel meer dan 180 passagiers vervoeren. Het voordeel van de tram is dat je echt een schaa sprong kunt maken. Zes jaar geleden toen lijn 10 nog niet bestond, was de vervoersvraag ongeveer 6.000 mensen; toen lijn 10 eenmaal begon te rijden, nam de vervoersvraag beduidend méér toe dan men vooraf had geraamd. Het is deels heel nuttig om lijn 10 te vertrammen, omdat het plafond van de capaciteit is bereikt. Het is ook voor de campus fijn om een tram te krijgen in plaats van al die bussen; een tram is veel aangenamer in die groene omgeving. Hetzelfde geldt overigens ook voor de binnenstad en het is een heel belangrijke reden om te kiezen voor een tram. Het algemene beeld is dat bussen met de huidige capaciteit in winkelcentra niet worden geaccepteerd.

Gerard Tertoolen: De Phileas in Eindhoven is wel iets meer dan een bus en is volledig uitstootvrij in het stedelijk gebied, maar het is een heel dure bus met heel dure geleidingssystemen.

Hoe staat de belangenorganisatie voor de binnenstadondernemers tegenover dit initiatief?

Teddy Vrijmoet, Huis van de Binnenstad: Wij hebben weliswaar veel vraagtekens, maar we willen er graag over meedenken. In principe zou het een gemiste kans zijn om er niet op aan te haken. Los van het woon-werkverkeer kan de gemeente, ook toeristisch gezien, een heel mooie slag maken naar Kleef toe. Wij staan er positief tegenover.

Hoe moet het met de markt in de Burchtstraat? Is dit een belangrijk punt?

Arnoud Lagendijk: Een groep van mijn studenten heeft gekeken naar de markt versus de tram. Het lijkt mij dat de tram over de Burchtstraat moet gaan rijden en als dit zo is, moet de markt daar weg.

Dhr **Van de Heuvel**, lid bewonersraad binnenstad: Wat zijn de gevolgen voor aanwonenden aan deze lijn, vooral in de binnenstad? Op het ogenblik rijden er in de spitsuren 110 bussen door de straat en op andere uren ongeveer 80 à 90 bussen. Voor ondernemers en bewoners is daarmee het einde bereikt. Ik ben heel bang dat, als de gemeente met de plannen aan de gang gaat, de bewoners wéér pas aan het woord komen, als alle plannen al vastliggen, want dat is de ervaring die wij hebben. Ik wil liever dat de bewoners ook kunnen meepraten over onze voorzieningen.

Wethouder **Beerten**: Een tramstel kan veel meer mensen tegelijk vervoeren dan een bus. Als je de tram laat rijden, zullen er minder bussen op dit tracé rijden. Er moet nog een discussie gevoerd worden of er een doorgaande bus zal zijn voor mensen die naar Beek of Millingen gaan, want het kan zijn dat zij een keer moeten overstappen.

De gemeente start vandaag de publiekscampagne. De discussie is nog lang niet afgerond. De gemeente heeft al aparte gesprekken gevoerd met stakeholders in de afgelopen periode en er komen ook bewonersavonden om over verwachte knelpunten te spreken. We moeten dan ook duidelijk kunnen laten zien wat de effecten zijn.

Wat vindt u van de reactie van de wetenschapper Arnoud Lagendijk?

Wethouder **Beerten**: Ik vind het interessant dat hij aanraadt om in een vroeg stadium marktpartijen te betrekken bij de ontwikkeling van het project. In het projectteam is hierover gesproken, want er zitten wel wat haken en ogen aan. Omdat er een aanbestedingsverplichting is, moet heel goed gekeken worden op welk moment marktpartijen betrokken kunnen worden, want men mag niet één partij bevoordelen. Ik zie wel dat daar een mogelijkheid ligt dat een partij wil investeren als hij de zekerheid heeft dat hij de lijn voor 25 jaar kan exploiteren en het vervoer kan realiseren. Dit zou dan los van de concessie moeten.

Zullen ook maatschappelijke partijen, ondernemers, kennisinstellingen een bijdrage gaan leveren?

Wethouder **Beerten**: ING is de projectontwikkelaar voor Plein '44. Als we zo'n marktpartij vinden die op deze manier betrokken is bij dit project, heb ik er geen enkele probleem mee maar we hebben die tot nu toe nog niet gevonden. Belangrijke stakeholders als universiteit, hogeschool en ROC en UMV zitten niet te springen om te investeren in een dergelijk project, maar de bereikbaarheid van hun instellingen wordt vele malen groter, zeker als we ook nog de regionaal realiseren tussen Zevenaar en Wijchen met elk kwartier een metro-achtig systeem. De bereikbaarheid van de ziekenhuizen wordt op deze manier nog veel groter en dus is er ook geld te verdienen, maar het is niet op voorhand een gelopen race.

Is het echt zo'n fraai verhaal rondom de economische waarde van de tram of zijn er kanttekeningen?

Gerard Tertoolen: Ik ben er voorstander van om de positieve kanten te bekijken en in dit stadium moet je het verhaal wel op deze manier vertellen. Ik hoor van veel kanten een positief verhaal, zij het onder voorwaarden. Ik denk dat er wel kansen liggen, maar ik vind het ook wat griezelig hoe alles wordt verteld 'met grote halen snel thuis'. Kijkend naar de potentie van het vervoerssysteem wordt Nijmegen vergeleken met wereldsteden; ik vind dat appels met peren vergelijken. Ook de mentaliteit van Nederlanders is heel anders dan die van Amerikanen. Ik ben er absoluut voorstander van om goed te kijken wat er te koop is in de wereld, maar het is goed uitkijken met dit soort vergelijkingen.

Wethouder **Beerten**: Het Sinthrover project van de stadsregio om de grensoverschrijdende verbinding voor elkaar te krijgen is een Europees project met Blackpool, Vincennes, Kassel. Het zijn steden waar men met vergelijkbare grootheden te maken heeft en daar is het wél realiseerbaar. We hebben het afgelopen jaar grote stappen gezet en het zal zeker nog ingewikkelder worden dan het nu al is en zeer lastig om het geld bij elkaar te krijgen maar ik geloof er wel in.

Intermezzo met stadsdichter **Dennis Gaens**

Dennis Gaens: Ik heb gereageerd op een limerick van Maurice Evan Hare die niet daadwerkelijk over een tram gaat maar waarin de tram er wel wat bekaaid vanaf komt. De mensen die tegen de tram zijn, kunnen zich vertegenwoordigd voelen door zijn gedicht:

*There once was a man who said,
'Damn! It is borne in upon me I am
An engine that moves
In predestinate grooves,
I'm not even a bus, I'm a tram.*

Ik wil het opnemen voor de tram en heb het gedicht 'I'm not merely a bus, I'm a tram' geschreven:

*Het is goed om eens in de zoveel tijd
een rit uit te zitten over de sporen van
mensen voor ons, over een weg die zelf weet
waar naartoe. Met een bel die betekent:
wij zijn de wagen die, al zouden we het willen,
niet wijken kan en we komen eraan, gaan recht-
door, dus ga aan de kant. Want pas als de route
zichzelf rijdt, kunnen wij echt op reis.*

Gesprek met Rob van der Heijden, hoogleraar Planologie, in het bijzonder het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid, aan de Radboud Universiteit

In de voorbespreking van de avond vertelde u heel enthousiast over München.

Rob van der Heijden: Afgezien van het feit dat München als stad erg leuk is, heeft München in ongeveer dertig jaar een systeem van openbaar vervoer opgebouwd met zes metrolijnen, daaroverheen een S-systeem en daarnaast een bussysteem. Het is een gelaagd systeem met allerlei overstappunten. De schaal van München is anders dan die van Nijmegen, maar ook in Duitsland zijn er wel andere voorbeelden, zoals Freiburg.

Freiburg is qua schaal en omvang vergelijkbaar met Nijmegen. Het is de stad met de laagste autobeschikbaarheid: ongeveer 430 motorvoertuigen per 1.000 inwoners. Als gevolg van de invoering van het hoogwaardige openbaar vervoersysteem op een zeer consistente manier in relatie met de ruimtelijke ordening is men erin geslaagd om een aandeel openbaar vervoer te realiseren van tussen 35 en 40 procent en het autoaandeel in het stadsvervoer in de afgelopen twintig jaar terug te laten lopen van 40 naar circa 30 procent

Gaat het plan van de wethouder tot hetzelfde resultaat leiden?

Rob van der Heijden: Men moet de tram zien als onderdeel van een systeem van hoogwaardig openbaar vervoer. Ik hecht eraan erop te wijzen dat een tramlijn van A naar B op zich weinig betekenis heeft. Het moet ingepast worden in een concept voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer van de stad met zijn omliggende kernen. Het is van belang om er een soort gelaagdheid in aan te brengen, want alle succesverhalen zijn erop gebaseerd dat het gaat van het treinsysteem, het tramstelsel, het bussysteem en het fietsen, want de fiets is in Nijmegen ook een belangrijk vervoermiddel. Die gelaagdheid moet erin bestaan dat gekeken wordt wat de goede plek is om een tramverbinding aan te leggen, wat de belangrijke overstappunten zijn en hoe deze kunnen functioneren in relatie met Beuningen, Malden of Groesbeek. Er moet goed gekeken worden waar de fiets past, waar de bus past, waar de tram past en waar ook het treinsysteem past.

Het klinkt eenvoudig wat er moet gedaan worden, maar is het eigenlijk niet heel ingewikkeld?

Rob van der Heijden: Nee, dat denk ik niet. Ik heb het idee dat er bij de stadsregio en bij de gemeente goed naar gekeken wordt en dat het besef ook aanwezig is dat er op deze manier tegen aan gekeken moet worden. Als men zich internationaal oriënteert en naar de goede voorbeelden in het buitenland kijkt, ziet men dat die knooppunten niet alleen als overstappunten functioneren maar dat het vaak ook plekken worden voor heel nieuwe economische activiteiten. In Nijmegen kan dat de Winkelsteeg zijn maar ook Heijendaal is een plek waar de afgelopen tien jaar enorm veel nieuwe activiteiten zijn ontwikkeld. Het kan ook in de Waalsprong rondom de ovatonde zijn.

Dus u voorspelt dat er in 2017 ook werkelijk substitutie zal zijn en dat veel automobilisten van de tramverbinding gebruik zullen gaan maken?

Rob van der Heijden: Het is een illusie om te veronderstellen dat alle automobilisten er gevoelig voor zijn, maar de praktijk wijst uit dat er bij een goed alternatief wel degelijk sprake zal zijn van een overstap van P+R-faciliteiten op het aansluitende openbaar vervoersysteem.

Over welk percentage praat u dan?

Rob van der Heijden: Dat is lastig. Enkele jaren geleden is er iemand bij mij gepromoveerd op een P+R-model dat onder andere ook gemaakt is voor Nijmegen. Daarbij blijkt dat een belangrijke succesfactor van overstappen is het aansluitende openbaar vervoer, dus de kwaliteit van dienstverlening (de betrouwbaarheid, de gegarandeerde zitplaats, de sociale veiligheid) én de perceptie die men heeft of men, als men doorrijdt, een parkeerplaats vindt, wat dit gaat kosten in geld en in reistijd, etc. Met die afweging, die balans, kan men spelen. Men kan een goed openbaar vervoer aanbieden vanuit de richting van Lent en men kan ook sleutelen aan het parkeerbeleid in Nijmegen. Die twee zaken moeten elkaar wel aanvullen.

De wethouder heeft in het gesprek vooraf verteld dat het project Slimmer prijzen dat in deze regio is gedaan, ertoe heeft geleid dat 1% van de automobilisten slimmer is gaan rijden.

Rob van der Heijden: Zij hebben de file vermeden. Uit de cijfers van het proefschrift bleek dat het percentage nadrukkelijk hoger ligt en dat circa 10% à 15% van de automobilisten die nu Nijmegen inrijden, gebruik gaan maken van de tram. Het is een groot aantal mensen.

Waar zit op het traject van de ovatonde naar Heijendaal de grootste winst?

Rob van der Heijden: De schaa sprong die met de tram gemaakt wordt, heeft te maken met de capaciteit. Men zit nu tegen het plafond van de capaciteit aan en met de tram wordt capaciteitswinst geboekt. Het moderne materieel zijn zeer stabiele systemen die heel snel kunnen optrekken en halteren. Ook al zijn er nogal wat haltes, dit zal niet leiden tot verlies aan snelheid maar wel tot capaciteitswinst, betrouwbaarheid én het gevoel van comfort dat reizigers zeer waarderen zoals blijkt uit heel veel dragsonderzoek in de mobiliteit.

Hoe kijkt u aan tegen het doortrekken van de lijn naar Kleef?

Rob van der Heijden: Het is heel verstandig om de lijn over de brug naar de ovatonde door te trekken, als eenmaal de dijkteruglegging afgerond is. Dit is verstandiger dan de lijn naar Kleef door te trekken. Toen ik een aantal jaren geleden met een aantal cursisten van de Delftse Toptech opleiding Railsystems naar de lijn Nijmegen-Kleef keek, kwam er helemaal niet uit dat het alleen maar zou gaan om de vraag of er voldoende vervoersvraag is en om de exploitatie. Uit die analyse kwam naar voren dat er allereerst al een bedrag van rond € 30 miljoen in het spoor geïnvesteerd moet worden om enkel het spoor weer veilig en kwalitatief goed te krijgen. Dan moet er nog een trein aangeschaft worden en dan komt de vraag of er voldoende vervoersvolume aanwezig is om de trein met een frequentie van een keer in het kwartier te kunnen laten rijden vanuit Groesbeek en een keer in het half uur vanuit Kleef. Ik heb sterk het vermoeden dat de kosten-baten balans van dat traject vooralsnog zeer ongunstig uitvalt.

Marcel Walraven: Ik moet professor Van der Heijden hierop corrigeren, want het is in het Sintropher onderzoek keihard aangetoond. De kosten zijn inderdaad nog buitengewoon hoog, maar de € 30 miljoen is een mooie richtwaarde om het spoor Nijmegen – Kleef voor op te knappen. Sintropher laat ook zien dat er maar één extra trein bij hoeft te komen en dan kan de trein uit Düsseldorf gewoon doorrijden. Het grote vraagstuk is waar je je kaarten op inzet.

Maar professor Van der Heijden vindt het traject ovatonde – Heijendaal belangrijker dan het traject Nijmegen – Kleef.

Marcel Walraven: Nijmegen - Kleef is als trein het snelst te realiseren, maar dit laat onverlet dat het tramsysteem voor de stedelijke bereikbaarheid essentieel is en ook voor het oppimpen van de stad. Het moet én én en het liefst moeten spoor en tram aan elkaar worden gekoppeld zodat men met tramtreinen kan gaan rijden en de tram ook de regio in kan rijden als trein. Dan is er een stadsgewestelijk

vervoerssysteem gerealiseerd, maar de dialoog met de stadsregio en de gemeente Nijmegen gaat over de vraag waar je als eerste op inzet.

Rob van der Heijden: Ik ben geen principieel tegenstander van het doortrekken van een lijn op die manier, want het past in mijn beeld dat je een regionaal systeem van openbaar vervoer op die manier opbouwt met verschillende vormen van vervoer. Ik zeg alleen dat, als het zoveel gaat kosten, ik me kan voorstellen dat er andere prioriteiten zijn in deze regio waarbij ik bijvoorbeeld denk aan de verbinding richting Beuningen of Malden en Mook. Daar is zeker winst te boeken als het gaat om het aanleggen van een hoogwaardig openbaar vervoer en dit kan door het aanleggen van een vrije busbaan.

Naast de adviezen van collega Lagendijk, wat is nog een valkuil in het proces?

Rob van der Heijden: Het is belangrijk dat je in staat bent om een hoge kwaliteit te bieden in de dienstverlening. Het zit uiteindelijk niet zozeer aan de kant van de infrastructuur maar het ligt vooral aan de kant van de dienstverlening. Er moet ook in de perceptie van de reiziger een schaa sprong gemaakt worden. Er moet kwaliteit geboden worden die de reiziger eerder niet had. De eisen die de gemeente op dit punt stelt, moeten in het spel van de concessieverlening nadrukkelijk aan de orde zijn, want uiteindelijk moet de vervoerder de exploitatie risicodekkend op zich nemen en krijgt daarvoor een bepaald bedrag.

Het klassieke probleem met de concessieverlening is de vraag waar de reiziger in het hele verhaal is. De concessieverlening is een spel tussen vervoerders en overheid; voor de vervoerder is de overheid de klant, want de vervoerder moet de overheid met zijn pakket aan eisen bedienen. Het is inmiddels wel enigszins veranderd, omdat er in de concessieverlening meer prikkels worden uitgedeeld om naar de reiziger te kijken en de klanttevredenheid te meten en op in te spelen. Je moet erbovenop zitten.

Weer een positief verhaal?

Gerard Tertoolen: Positieve verhalen moeten wel wáár zijn. Ik zie nog niet zo dat de klant meer in beeld is in het concessieverleningsverhaal. Er zijn nog steeds veel ingewikkelde regels waardoor de klant door de vervoerder soms als lastig wordt gezien. Op dit punt kan nog veel verbeterd worden.

Dus het is nog maar zeer de vraag of de kwaliteit waarover beide professoren spreken, echt gerealiseerd kan worden in de onderhandelingen?

Gerard Tertoolen: Het is in ieder geval niet bij voorbaat zeker, maar het voordeel van het werken met een concessiesysteem is dat je eisen kunt formuleren en dat je de andere partij erop kan afrekenen.

Hebben overheden dit spel tot nu toe niet altijd scherp genoeg gespeeld dan?

Gerard Tertoolen: Ik denk dat de reiziger op dit moment nog geen fundamentele plaats heeft in het geheel. Het is nog steeds een spel dat tussen overheden en vervoerders wordt gespeeld. Daarna komen de reizigers en de bewoners en zij kunnen veel meer in het proces betrokken kunnen worden. Ook concessies kunnen zo worden ingericht dat er echt daadwerkelijk naar reizigers gekeken wordt.

Reindert Augustijn, sectorhoofd Mobiliteit Stadsregio: Ik wil hier graag op reageren want de stadsregio is de concessieverlenende instantie. Met een kostendekkingsgraad van 50% moet er wel degelijk rekening gehouden worden met de reiziger. Daarnaast wordt er met het ROCOV gesproken en is er heel veel inspraak geweest om zo hoog mogelijke eisen te stellen. Wij zetten een heel grote concessie in de markt en we hebben van alles geprobeerd om er een economische component in te lassen; we hebben een heel grote sprong gemaakt. Ik bestrijd dat de reiziger niet centraal zou staan. Heel veel mensen die hierin de zaal zitten, hebben ingesproken en hebben meegewerkt aan een heel goed bestek dat de stadsregio nu in de markt zet.

Kunt u er als regionale overheid met de lokale overheden voor zorgen dat de tram geen Aldi maar een Albert Heijn wordt?

Reindert Augustijn: Ja, die eis kunnen wij stellen, maar we moeten er wel de financiën voor hebben. We moeten zorgen dat wat we neerzetten, goed is. Met wat we nu neerzetten aan bus en stadsregio-rail, waarbij er een soort metrossysteem tussen Wijchen en Zevenaar komt, maken we de eerste stappen, ook al zijn we er nog niet.

Deelt u de analyse van Gerard Tertoolen dat de reiziger nog veel te weinig aan tafel zit?

Arjen Kruit, ROVER: Ja, en dit wordt gedeeld met de vervoerbedrijven. Ook de directies van Connexion, Arriva en Veolia zeggen dat de bedrijven als eerste naar de opdrachtverlenende overheid kijken en niet naar de reiziger. Het systeem is helaas zo ingericht maar het is wel aan het veranderen. Ook bestuurders en ambtenaren die te maken hebben met de concessieverlening, begrijpen dat men het niet zonder de reiziger kan doen, maar het is vaak maar één moment, het moment van de concessieverlening en vervolgens gebeurt er jarenlang niets.

Wat zou er dan moeten gebeuren?

Arjen Kruit: Er zijn concessies verleend aan bedrijven die het tussendoor niet goed doen. Ook als reiziger zou men een inspraak moeten hebben en moeten kunnen vragen wat eraan gedaan wordt. Waar we als reizigers nog helemaal geen grip op hebben, is het fenomeen ProRail, de eigenaar van het Nederlandse spoorwagennet. Bij ProRail zit er nu na twintig jaar eindelijk een directie die heeft begrepen dat het om reizigers gaat en niet om vervoerders. Het is een doorbraak, maar het zal nog heel veel druk van reizigers en van overheden kosten voordat ProRail een vriendelijk bedrijf wordt.

De bestuurders zeggen dat zij de kwaliteit van de tram gaan borgen en regelen in de concessies. Heeft u daar vertrouwen in?

Arjen Kruit: Ja, ik heb er vertrouwen in maar het moet niet alleen in de stad Nijmegen gebeuren. Ik ben ervan overtuigd dat een concessie voor openbaar vervoer groter is dan een gemeente. Hier moet je regionaal en provinciaal denken en samenwerken; anders gaat het niet werken. Het is één systeem en van Arnhem naar Nijmegen gaat het door twee concessies heen. Men moet ervoor zorgen dat het groot is.

Overigens, de overheid heeft nog een andere belangrijke taak. Rond de stations van hoogwaardig openbaar vervoer ontstaan er knooppunten van economische activiteit en de overheid kan dit bevorderen met haar ruimtelijke ordening. Dan gaat zo een systeem veel beter werken. Dat is de macht van de wethouder die ruimtelijke ordening in zijn portefeuille heeft.

Maurits Niesten: Laten we ons als regio vooral ook niet te klein inschalen. Naast de Randstad en de Brabantse stedenrij zijn wij met Arnhem, Nijmegen, Kleef, Wijchen, Beuningen etc. de derde regio van Nederland.

Rob van der Heijden: Er wonen 720.000 mensen in de regio. Het is niet niks.

Marcel Ruisendaal: Er is een totaal andere vervoersvraag tussen de omgeving en het traject transferium-centrum-universiteit. Het is enige wat daar van belang is, wil het goed aansluiten op het hele netwerk met een geringere maaswijdte, is dat er alleen maar een hoogfrequent systeem komt. Een tram is traag, log en zwaar en is heel irritant in de stad; het doet alle huizen trillen. Waarom wordt er niet gedacht aan andere soorten van 'people movers' met alleen maar een hoge frequentie?

Naar Kleef kunnen we ooit nog een keer een oude bus op wielen heen en weer laten rijden.

Rob van der Heijden: Het huidige materieel is werkelijk aanzienlijk beter dan het beeld dat wordt opgeroepen. De mensen in Burchtstraat hebben meer last van de trillingen van de 120 bussen per uur dan wanneer er een beperkter aantal trams doorheen zouden rijden.

Rob Jetten, fractievoorzitter D66: Samen met de VVD heeft de D66 vorig jaar een motie ingediend over het busvervoer in Nijmegen en de routing van de bussen. Wat gebeurt er met het busvervoer, als de tram er straks komt? Het is van groot belang voor het hele openbaar vervoerssysteem van de stad.

Rob van der Heijden: Een dergelijk gedetailleerd beeld heb ik niet, maar ik vermoed dat het zo ingericht kan worden dat men op bepaalde plekken kan overstappen op dwarsliggende buslijnen. Men moet inderdaad goed kijken hoe het ruimtelijke gebied gedekt wordt met het openbaar vervoer.

Andreas Maier, woonachtig in Kranenburg: In Kranenburg is er een burgerinitiatief om de verbindingen te verbeteren. Het is een interessante discussie waar ik ook verdrietig van word, omdat de grens er nog is in de hoofden van de mensen waardoor zij niet kijken naar de andere kant van de grens. Primair moet er een commitment zijn om te zeggen dat de regio groter is dan waar het in Millingen ophoudt. Dit hoor ik niet bij de mensen die politiek verantwoordelijk zijn. Ik verwacht in ieder geval van

de stadsregio waar Kleef, Kranenburg en Emmerich aan geassocieerd zijn, dat men een concept bedenkt waardoor men met tram en/of trein gezamenlijk aan een regio bouw. Ik mis dit.

Rob van der Heijden: Ik ben het met de heer Maier eens. Als men het systeem gaat realiseren, is het heel verstandig om het te beginnen op te bouwen vanaf het punt waar de grootste vervoerswaarde zit, want het moet te exploiteren en financieel te verantwoorden zijn. Op een zeker moment vindt er dan een extensie plaats van een aantal lijnen naar de periferie toe, want dan ontstaat er zoveel massa op plekken in de periferie of er ontstaan op nieuwe knooppunten zoveel economische activiteiten dat het lonend is om de tramlijn door te trekken. Je moet dit gedurende decennia vasthouden en wij zijn daar in het algemeen in Nederland niet goed in geweest.

Dhr **Utberg:** De legitimatie voor het tramsysteem zou zijn dat lijn 10 vol zit. Je krijgt dan de discussie over wel of niet dubbelgelede bussen en een grotere capaciteit van trams, maar de busbaan zit nooit vol. Ik moet er niet aan denken dat er een spoorbaan op de busbaan wordt gelegd, want waar ga je het materieel op het eindpunt laten?

Als de capaciteit op lijn 10 dan zo'n groot probleem is, waarom kijkt men dan niet hoe het vanuit het zuiden is opgelost met een treinhalte in Molenhoek? Ik begrijp niet waarom mensen uit Malden met de auto in de file gaan staan naar Nijmegen, terwijl zij in Molenhoek op de trein kunnen stappen naar Heijendaal.

Verder vraag ik me af of het transferium niet op de verkeerde plek ligt. Waarom ligt die niet gewoon bij station Elst?

Rob van der Heijden: Ik ga ervan uit dat, als het systeem wordt ontwikkeld, er ook opstelplaatsen aan gekoppeld worden. Ik heb ook het vermoeden dat er op het emplacement bij het Centraal Station van Nijmegen voldoende ruimte is om enkele trein- of tramstellen neer te zetten. Het grote voordeel is dat er minder voertuigen met een grotere capaciteit nodig zijn.

Rob van der Heijden: Het transferium bij de ovatonde sluit het meest direct aan bij het verkeer op de snelweg van Arnhem naar Nijmegen. Bij het station van Elst is dit niet het geval, want men moet eerst een heel eind van de snelweg af. Als het HOV langs de snelweg gelegd wordt, kan men daar eventueel ook nog plekken realiseren; het is een kwestie van goed uit detailleren.

Publiek: Aanvankelijk stond men sceptisch tegenover de realisatie van de lijn Enschede – Gronau rond 2000, maar het is een groot succes geworden. Het regionaal verkeer is belangrijk maar het grensoverschrijdend verkeer is zeker ook belangrijk.

Rob van der Heijden: Het is een bekend voorbeeld, maar voor zover ik weet is de ruimtelijke situatie daar op een aantal punten behoorlijk anders dan tussen Nijmegen en Kleef. Men moet er goed naar kijken. Misschien kan men er een ontwikkelprogramma op zetten om in Groesbeek en Kranenburg méér vervoersvolume te creëren dan nu het geval is, maar het is wel de voorwaarde.

Waar moet heel goed op gelet worden? Wat wordt heel belangrijk de komende jaren?

Arnoud Lagendijk: Er zijn 5 elementen die de waarde van iets bepalen. 1. De kenmerken van het product. Is het een goed product? Heeft het mij iets te bieden? Brengt het mij waar ik zijn moet en duurt het niet veel te lang? Heeft het de kwaliteiten die de reiziger wil hebben?

2. Het proces. Het hangt samen met de samenwerking tussen de partijen die erbij betrokken zijn. Het is ook voor de reiziger heel belangrijk, want het moet voor de reiziger echt één systeem zijn waarbij ook informatievoorziening erg belangrijk is.

3. Emotie. Iets als een tram heeft emotie. Het moet iets positiefs oproepen maar tegelijkertijd zit daar ook een enorm afbreukrisico als het allemaal niet zo mooi is als voorspeld. Een aandachtspunt is ook het feit dat men begint met een bus en dat de tram dan later wel komt. Als men eenmaal dingen heeft neergezet en men krijgt de publieke opinie of de media tegen, moet men helemaal opnieuw beginnen.

4. Geld. Het is een belangrijk aspect, niet alleen om het systeem op poten te zetten maar ook wat het voor de reiziger gaat kosten.

5. Moeite of gemak. Levert het de reiziger echt iets op waar hij moeiteloos in kan stappen? Met de trams, bussen, treinen en overstappen klinkt het niet direct als iets heel gemakkelijks waar de reiziger moeiteloos doorheen gaat. Het systeem staat of valt met de reiziger die het zonder nadenken kan gebruiken, net als de auto, want men moet concurreren met het beeld dat men met de auto zonder nadenken van deur tot deur kan gaan.

Ter afronding?

Wethouder **Beerten**: Vanavond is de eerste aftrap om met een breder kader over het onderwerp te spreken. Er komen heel waardevolle zaken naar voren waar nog een antwoord op gevonden moet worden. Het is niet zomaar vanzelfsprekend dat eerst dit en dan dat moet maar het kan niet allemaal in één keer. Kijkend naar de grensoverschrijdende verbinding hebben we te maken met wet- en regelgeving in Duitsland. Alleen al het spoor oppoetsen kost € 30 miljoen maar we hebben ook nog te maken met een viaduct en een beweegbare brug over het kanaal in Kleef.

Professor Van der Heijden geeft aan dat er een gelaagdheid in moet zitten en dat is precies wat we aan het doen zijn. Net als hij ben ook ik erg gecharmeerd van het openbaar vervoer in München. Ik zou graag een kaartje willen waarop staat aangegeven hoe trein, bus en tram straks met elkaar verbonden zijn en met de transferia erop. Wij zijn aan het zoeken naar mogelijkheden om parkeergeld te betalen met de OV-chipkaart. Verder moeten we bij het parkeerbeleid nadenken over de vraag hoe zich dit verhoudt tot de vraag naar hoogwaardig openbaar vervoer. Hoe meer parkeerplekken er zijn in de stad, hoe meer mensen geneigd zijn om in de stad te parkeren. Van de andere kant moeten er voldoende parkeerplekken zijn om de binnenstad goed te bedienen. Al dit soort belangen zijn we tegen elkaar aan het afwegen.

Dit geldt ook voor het onderliggende busnet. In Groesbeek wordt de vraag ook gesteld wat er gebeurt met de goede busverbindingen als er tram of trein komt.

Als de regiorail er komt van Zevenaar West naar Wijchen, zal er vier keer per uur een trein stoppen op station Goffert. Het betekent een enorme sprong in de bereikbaarheid van dat deel van de stad en men moet erover nadenken hoe mensen daar met de bus kunnen komen. Het stelt vragen bij het buslijnnet. Men heeft zich daar nog niet mee beziggehouden, omdat men met de concessieaanbesteding bezig is en de vraag hoe het beter kan, niet past in de huidige fase van de aanbesteding. Het komt na juli onmiddellijk aan de orde, ook in dit verband.

Het Centraal Station is een knooppunt van belang. Er komen elke dag 40.000 mensen aan en dit aantal neemt ieder jaar toe. Een flink deel ervan gaat ook naar het centrum. Het betekent dat het knooppunt bekeken moet worden. De hoogwaardige openbaar vervoerverbinding naar Beuningen moet daar aanlanden, bijvoorbeeld in de tunnel met de mogelijkheid om daar direct het station in en uit te gaan.

Er worden snelfietsroutes aangelegd. Er gaat er één via de snelbinder naar de ovatonde en we zijn bezig om er een te krijgen van Beuningen naar de stad. We zijn in Malden bezig om een snelbusroute van Malden naar het centrum van Nijmegen te krijgen. Het zijn allemaal knooppunten die we ontwikkelen. Station Goffert is straks een knooppunt, Heijendaal is een knooppunt, het Centraal Station is een knooppunt en ook station Lent is een knooppunt. Door de verschillende modaliteiten gelijkwaardig met elkaar te verbinden, kan de tram er een belangrijke bijdrage in leveren.

Hoe gaat dit verder?

Wethouder **Beerten**: Ik hoop dat veel mensen de debatten via internet (www.nijmegen.nl/hov), Twitter en Facebook mee zullen voeren zodat we veel goede ideeën krijgen. Er komen bijeenkomsten met bewoners in verschillende delen van de stad. Ondertussen wordt doorgewerkt aan het ontwikkelen van het tracé, met name in Nijmegen Noord zodat daar dingen kunnen worden vastgelegd waar rekening mee gehouden kan worden bij de verdere ontwikkeling van Nijmegen Noord. Met de stadsregio is er overleg over het Sintropher project. Dit najaar komt de volgende fase en hopelijk kan in het eerste kwartaal 2012 aan de raad een zodanig pakket worden voorgelegd dat duidelijk maakt over welk tracé het gaat, hoe de verbinding is met het Sintropher project, of het financieerbaar is en wat er eventueel nog voor gedaan moet worden.

Piet Hein Peeters dankt de aanwezigen voor hun aanwezigheid en bijdrage aan het debat en sluit de bijeenkomst om 22.05 uur.