

---

# Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-) Vervoer

---

VIEV – Kronenburgerplaats 44 – 6511 AW Nijmegen – ING bank 533517 – www.viev.eu – Tel. 0314-366852/024-3230070

Gemeente Nijmegen  
t.a.v. Projectteam HOV  
Postbus 9105  
6500 HG Nijmegen

## **Betreft: inspraak Nota voorkeursbeslissing HOV Nijmegen**

Nijmegen, 4 april 2012

Geacht projectteam,

Graag willen wij gebruik maken om in te spreken over bovengenoemde nota. Bijgaand treft u onze zienswijze aan. Onze zienswijze is opgebouwd als volgt:

1. Waardering voor onderzoek, ambitie en doelstellingen;
2. Waardering voor intensieve dialoog met inwoners en organisaties;
3. Faseren ja, uitstellen nee;
4. Validiteit vervoersonderzoek;
5. Lijnvoering naar Bommel;
6. Stop gijzeling van de railverbinding Nijmegen-Kleve-Krefeld/Düsseldorf.

### **1. Waardering voor onderzoek, ambitie, doelstellingen**

VIEV wil haar waardering uitspreken voor het uitgevoerde onderzoek. Het doet ons bijzonder deugd dat de uitkomsten van dit onderzoek geheel overeenkomen met onze eerste schetsen van het “stadstrein-plan” uit 1998. Dit plan voorzag in doortrekking van de trein uit Kleve als stadstram naar Lent. Ook ons tracé liep met een rondje Heijendaal via CS, Centrum naar Lent. Uw voorkeurstracé heeft dan ook onze instemming.

Daarnaast spreken wij onze waardering uit voor het beschreven ambitieniveau en de doelstellingen. HOV, of beter de tram, is geen doel op zich, maar een middel om onze euregio duurzaam bereikbaar te houden. Vooral het euregionale denken doet ons deugd. De gemeente Nijmegen onderkent het belang van goede verbindingen en betrekkingen met ons Duitse achterland.

Zo begroeten wij het uitgangspunt om dit onderzoek en deze nota MIRT-proef te laten zijn. Ofschoon wij wel eens vraagtekens zetten bij het continue uitvoeren van haalbaarheidsonderzoeken, is nu sprake van een stapsgewijze en zorgvuldige opbouw van het dossier dat “Den Haag” moet overtuigen. Ook doet het ons goed dat u in hoofdstuk 5 van de voorkeursbeslissing uitvoerig stil staat bij de relatie tussen OV en ruimtelijke ordening.

### **Waardering voor intensieve dialoog met inwoners en organisaties**

Ook spreken wij onze waardering uit om de dialoog te zoeken met inwoners en maatschappelijke organisaties. Er kan geconcludeerd worden dat de “tram” verinnerlijkt is geworden onder de burgerij. Het is niet meer de vraag of de tram er komt, maar wanneer.

Als VIEV hebben wij deel uit mogen maken van de Klankbordgroep HOV. Daarnaast zijn regelmatig gesprekken gevoerd tussen VIEV en de ambtelijke projectorganisatie. Het deelnemen aan deze bijeenkomsten verliep hartelijk en

constructief. Ook hier spreken wij onze waardering voor uit. Helaas moeten wij – achteraf - wel concluderen dat de mate van participatie beperkt is gebleven. Wij zijn slechts “bijgepraat”. Invloed uitoefenen op de uitgangspunten, voortgang en kwalitatieve inhoud was beperkt. Onderzoekresultaten zijn niet voorgelegd.

Graag memoreren wij onze inspraakreactie op het onderzoeksrapport en collegebesluit HOV Keizerlijn Heijendaal-Waalsprong van 9 augustus 2007 waar VIEV pleitte voor instelling van een maatschappelijke stuurgroep, 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. In het vervolgtraject adviseren wij een dergelijke stuurgroep in te stellen.

## **2. Faseren ja, afstellen nee**

VIEV is teleurgesteld over het uitstel van de introductie van de tram na 2030. Dit uitstel is nooit in de klankbordgroep besproken. Wij begrijpen dat Den Haag in de huidige politieke constellatie en de economische situatie geen prioriteit zal geven aan een HOV-tram in Nijmegen. Maar dat belet de gemeente niet om ambitie en vastberadenheid ten toon te spreiden.

Door nu eerst in te zetten op HOV-bus, en dan pas vertrammen, vrezen wij eerder afstel dan uitstel. Dat is voor ons onacceptabel. Het is niet geloofwaardig om vijf jaar na de bouw van busbanen (2017), te starten met vertrammen.

Het uitvoeren van quick-wins en anticiperen in de ruimtelijke ordening juichen wij daarentegen van harte toe.

## **3. Validiteit vervoersonderzoek**

VIEV leest en interpreteert de exploitatieberekeningen in hoofdstuk 7 van de nota met verbijstering. Hieruit blijkt dat scenario II, de tram, minder reizigers (59.000) trekt, dan de huidige nulvariant (79.000). De HOV-bus scenario III doet het zelfs beter dan de tram met 92.000 reizigers. Kloppen deze gegevens wel? Weet men wel van het succes van tramprojecten in Frankrijk en Duitsland, die alle vervoersprognoses overtreffen? Deze cijfers zijn nooit gepresenteerd in de Klankbordgroep.

VIEV plaatst grote vraagtekens bij de validiteit van het verkeersmodel van Goudappel Coffeng. In hoeverre is dit rekenmodel gevalideerd aan de hand van buitenlandse ervaringen? Wordt wel rekening gehouden met de geografische beperkingen (Waal) tussen Lent en Nijmegen-Heijendaal? Wordt wel rekening gehouden met het kwalitatieve verschil tussen bus en tram dat gelijk staat met Trabant versus Mercedes? Graag memoreren wij dat tien jaar geleden in Utrecht ook al een HOV-bus variant werd aanbevolen (en besloten). Nu tien jaar later heeft men spijt. De HOV-bussen puilen uit. Tegen hoge meerkosten wordt alsnog een tram naar de Uithof gebouwd.

Wij bevelen u van harte aan nieuwe exploitatieberekeningen te laten maken door erkende Franse of Duitse verkeerskundigen die de stadsbesturen hebben geadviseerd van Orleans, Reims, Le Mans, Angers, Valenciennes, Dublin, Dijon, Brest, Le Havre, Saarbruecken, Montpellier, Mulhouse, etc, etc.

## **4. Lijnvoering naar Bommel**

Ofschoon wij kunnen instemmen met het voorkeurstracé blijven wij vraagtekens plaatsen over de gestrekte lijnvoering in de Waalsprong. Het succes van het HOV-tram project staat en valt met de penetratie in het stedelijke Waalsprong-weefsel. De tram moet de woonwijk in! Daar schuilt de kracht van de tram die optimaal ingepast kan worden in de gebouwde omgeving. Dit in tegenstelling tot de HOV-bus waar betonbanen a la de Duitse Autobahn, de leefbaarheid onder druk zetten.

Wij adviseren een vervolgonderzoek naar de tracékeuze richting Bommel. Deze moet niet langs woonwijken lopen, maar erdoor.

## 5. Stop gijzeling van de railverbinding Nijmegen Kleve

Eenzijds zijn wij tevreden over de integrale euregionale aanpak die ook Kleve betreft in de HOV-plannen, anderzijds noopt uitstel van de tramplannen na 2030 ook tot inkeer en bezinning.

VIEV pleit ervoor om de stadstramplannen van Nijmegen en de reactivering van de railverbinding Nijmegen-Kleve te scheiden. Wij vrezen dat door het koppelen van beide projecten de reactivering op de lange baan wordt geschoven. Dat is niet alleen voor ons onacceptabel, ook de "reiziger" is hiervan de dupe. Beide projecten kunnen ook ontkoppeld worden. Pas als Nijmegen werkelijk de tram introduceert, is doorrijden als tramtrein naar Kleve een optie.

Wij zijn ook erg ontstemd en teleurgesteld over het besluit in het bestuurlijke overleg van 11 november 2011 (zie paragraaf 1.5 van de nota) om niet meer in te zetten op doortrekking van de Regional Express (RE10) vanuit Düsseldorf naar Nijmegen. Dit besluit is:

1. Ten eerste niet democratisch gelegitimeerd doordat de gemeenteraden van Kleve, Kranenburg, Groesbeek en Nijmegen-zich buitenspel hebben laten zetten.
2. Ten tweede komt doortrekking van de RE10 als goedkoopste, en qua kostendekkingsgraad beste alternatief uit het Sintropher-onderzoek<sup>1</sup> naar voren.
3. Ten derde hebben zowel Nordrhein-Westfalen (NRW) als het Verkehrsverbund VRR hun voorkeur uitgesproken voor doortrekking van de RE10, en financiële middelen hiervoor toegezegd. Voor de tram daarentegen moeten Kleve en Kranenburg zelf zowel voor de bouw als voor de exploitatiekosten opdraaien. En dat geld hebben zij niet.

Kortom er worden onderzoeken aangekondigd die niet kunnen rekenen op enige financiële haalbaarheid.

Nu Nijmegen besloten heeft dat er pas na 2030 een tram gaat rijden, moet er een keuze gemaakt worden. VIEV is voorstander van zowel trein als tram ofwel de TramTrein. De eerste stap is dan de verbinding als treinverbinding te reactiveren i.p.v. als afzonderlijke tramlijn. Dan kan zowel de RE10 doorrijden als te zijner tijd de Nijmeegse city tram(trein). De treinvariant kan al in 2015 gerealiseerd zijn. Pas als Nijmegen zijn tram heeft, kan het tramspoor aangesloten worden op de treinrails in de spoorkuil. Maak reactivering van de railverbinding Nijmegen-Kleve daarom niet langer afhankelijk van het Nijmeegse HOV-tramproject. De reiziger heeft nu lang genoeg gewacht. Dan is doortrekken van de light rail (=lichte trein) uit Düsseldorf een beter, haalbaar en betaalbaar alternatief. De stapsgewijze reactivering zoals recent voorgesteld door de sociaal-democraten (PvdA en SPD) heeft dan ook onze voorkeur.

Wij danken voor de mogelijkheid om in te spreken.

Namens het VIEV-bestuur,

Drs. Ing. Marcel S.A. Walraven  
voorzitter VIEV

---

<sup>1</sup> Het doortrekken van de trein RE10 komt als beste variant uit de bus in het Sintropher-onderzoek. De trein heeft de hoogste kostendekkingsgraad van 61% (minimale eis is 50%) en de hoogste Standardisierte Bewertung van 2,1 (minimale eis is 1). Per dag maken 7800 reizigers van de trein gebruik tussen Nijmegen en Kleve, waarvan 4300 nieuwe reizigers. De tramvariant scoort lager dan de trein. De cijfers zijn respectievelijk: kostendekkingsgraad 47% en een Standardisierte Bewertung van 1,6. De kostendekkingsgraad is dus (net) te laag. Per dag maken 7500 reizigers gebruik, waarvan 3900 nieuwe reizigers. De trein scoort beter dan de tram omdat er slechts één treinstel extra ingezet moet worden tussen Nijmegen en Düsseldorf. Voor de tram(trein) daarentegen zijn drie (nieuwe) voertuigen nodig inclusief bestuurder. Exploitatie van de tram is daardoor duurder. Dit verklaart de te lage kostendekkingsgraad van de tram.