

STADSREGIO
ARNHEM NIJMEGEN

Beslisdocument Nijmegen - Kleve

aan	Kees Luesink – Stadsregio; Henk Beerten – Gemeente Nijmegen; Theo Giesbers – Gemeente Groesbeek; Günter Steins – Gemeente Kranenburg; Jurgens Rauer – Stadt Kleve; Stadsregioraad
van	Martijn Post
datum	29 oktober 2013
aantal pagina's	6
betreft	Beslisdocument Nijmegen - Kleve

1. Introductie

In het Bestuurlijk Overleg (hierna: BO) van 30 augustus is besloten tot het opstellen van een beslisdocument met betrekking tot het dossier Nijmegen – Kleve. In dit document wordt toegewerkt naar een aantal conclusies over de spoorlijn. De conclusies uit het BO worden voorgelegd aan de Stadsregioraad. Daarnaast bestaat de mogelijkheid, indien gewenst, voor de afzonderlijke gemeenten het beslisdocument voor te leggen aan de eigen gemeenteraden. Dit beslisdocument kent als bijlage het opgestelde *position paper*, dat door de direct betrokken bestuurders van de gemeenten Nijmegen, Groesbeek, Kranenburg en Kleve en de Stadsregio Arnhem Nijmegen is besproken.

2. Contextbeschrijving

In 1991 is besloten om te stoppen met het aanbieden van treinverkeer op de railverbinding Nijmegen – Kleve, waarna het traject in onbruik is geraakt. Groesbeek, Kranenburg en de Stadt Kleve hebben in 2007 het baanvak vanaf de landsgrens tot aan Kleve gekocht. Sinds april 2008 wordt de spoorlijn tussen het centrum van Groesbeek en Kleve gebruikt voor een fietslorrieverbinding, de draisine. Belangrijke doelstelling hiervan is het behoud van het baanvak.

Echter, mede als gevolg van de toenemende sociale en economische vervlechting van het grensgebied is, in februari 2011 in het kader van het Europese SINTROPHER-programma, een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar reactivering van de spoorlijn. Deze studie is in nauwe samenwerking met de betrokken partijen tot stand gekomen. De voornaamste conclusies die naar voren zijn gekomen na afronding van deze studie:

- Reactivering is haalbaar in zowel de modaliteit trein als tram;
- Geen gedeelde visie over de toekomst van de spoorlijn;
- Geen zicht op financiering aan zowel Duitse als Nederlandse zijde.

Reactivering bleek haalbaar, maar niet met overtuigende cijfers. Vervolgens is een ruimtelijke quick scan opgesteld om te onderzoeken of reactivering kan bijdragen aan de ruimtelijke ontwikkeling bij de haltes van de spoorlijn. Deze quick scan gezien kan worden als het complement op de haalbaarheidsstudie.

In dit beslisdocument wordt kort ingegaan op de verschillende aspecten - kosten, verwachte vervoerwaarde en inpassing - die van invloed zijn op de mogelijke reactivering van het baanvak. Mede op basis van deze aspecten hebben de betrokken actoren de huidige standpunten bepaald. De huidige standpunten, tezamen met kansen en risico's en de genoemde aspecten, bieden de onderbouwing voor de bestuurlijke beslissing, waarvoor de aanzet is gegeven in dit document.

3. Kosten

Infrastructuurkosten

Het SINTROPHER programma heeft onderstaande infrastructuurkosten gedefinieerd:

	Tram	Trein
Infrastructuurkosten (prijsspeil 2010)*	80mln.	71mln.**

* Onzekerheidsmarge, bandbreedte van 30%.

vervolg

** Inclusief eenvoudige tunnel in Groesbeek en beweegbare brug in Kleve (verplichte eis vanwege Duitse wetgeving).

Bovengenoemde kosten zijn echter nog niet volledig. Het betreft hier de infrastructuurkosten en **niet** de investeringskosten, zo zijn de aanschaf van het materieel, planstudiekosten en toeslagen niet meegenomen. Daarnaast bestaan er nog onopgeloste vragen met betrekking tot:

1. Omvang van de Beheer- en Instandhoudingskosten van de infrastructuur en de vraag welke partijen aan weerszijde van de grens deze kosten dragen;
2. Inpasbaarheid van trein- en tram ter hoogte van de stations Nijmegen en Nijmegen Heyendaal, hetgeen tot extra kosten leidt;

Arcadis heeft in 2011 in het kader van HOV Nijmegen een onderzoek uitgevoerd naar de investeringskosten. Arcadis stelt investeringskosten op 121,3mln (tram) en 116,1 (trein, inclusief tunnel).

Exploitatiesaldo

Voor zowel tram- als treindienst wordt een negatief exploitatiesaldo verwacht, hetgeen overigens niet ongebruikelijk is in het openbaar vervoer. Gezien de typologie van de spoorlijn is het aannemelijk dat regionale overheden dit negatieve exploitatiesaldo moeten dragen. In de huidige tijd van afnemende BDU-middelen kan dit waarschijnlijk niet zonder gevolgen blijven voor andere bestaande concessies, en dus voor het overige openbaar vervoer. Hierin is in het SINTROPHER-rapport al op geanticipeerd, doordat als uitgangspunt is genomen dat de bus frequentie naar Groesbeek wordt teruggebracht tot 2 keer per uur.

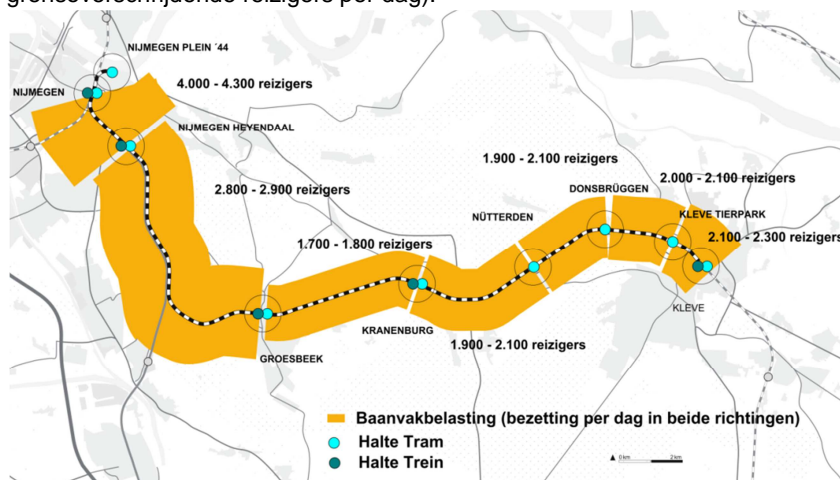
Het negatieve exploitatiesaldo voor Nijmegen – Kleve is echter, ongeacht de gekozen modaliteit, hoger, waardoor verdere ingrepen in concessies aannemelijk zijn.

	Tram	Trein
(Verwacht) exploitatiesaldo	-1,7mln. p/j.	-1,4 mln. p/j.

*Tweede uitgangspunt is dat de vervoerwaarden uit het SINTROPHER rapport behaald worden.

4. Verwachte vervoerwaarde

De exploitatiekosten worden sterk beïnvloed door de vervoerwaarden. Onderstaande afbeelding geeft de verwachte vervoerwaarde weer in aantal reizigers per dag. Verwachting is dat ongeveer 50% afkomstig is uit regionale buslijnen en de overige 50% bestaat uit nieuwe reizigers. De vervoerwaarde van 1.700-1.800 grensoverschrijdende reizigers per dag in beide richtingen samen, waarvan dus ongeveer 850 nieuwe reizigers zijn, is lager in verhouding tot de verwachte vervoerwaarde van de RB35 Arnhem – Düsseldorf (2.000 nieuwe grensoverschrijdende reizigers per dag).



De trein biedt, naast financiële voordelen, ook een aantal vervoerkundige voordelen:

vervolg

1. Realisatie doorgaande verbinding Nijmegen – Düsseldorf, terwijl in het geval van een tram een overstap in Kleve vereist is;
2. Reistijden met de trein zijn lager (hogere snelheid, minder stops). De extra haltes die met de tram toegevoegd leiden nauwelijks tot extra reizigers, terwijl deze zorgen voor extra reistijd voor doorgaande reizigers.

De tram kent als voordeel dat deze eventueel doorgetrokken kan worden naar het centrum van Nijmegen en dat er op termijn mogelijk een integratie kan plaatsvinden met de Nijmeegse stadstram, hoewel deze nog niet zeker is als gevolg van de aangenomen fasering in het HOV-netwerk van Nijmegen (systeemsprong naar tram is een mogelijkheid in fase 3 na 2023).

Ongeacht de modaliteit, toont bovenstaande afbeelding ook dat de grootste mobiliteitsvraag bestaat tussen Groesbeek – Nijmegen Heyendaal – Nijmegen.

5. Inpassing

Ook voor wat betreft de inpassing zijn de tram en trein vergeleken. Op het baanvak bestaan drie concrete inpassingsvraagstukken:

1. Kleve, kruising Wiessenstraße en inpassing Tiergarten;
2. Groesbeek, doorkruising centrum Groesbeek;
3. Nijmegen – Nijmegen Heyendaal, inpassing op het tussenliggende baanvak.

De tram kent in alle gevallen inpassingsvoordelen.

- De kruising met de Wiessenstraße hoeft niet ongelijkvloers te worden uitgevoerd;
- De inpassing in de Tiergarten wordt vergemakkelijkt door de gereden lagere snelheden en inherent daaruit volgende veiligheidsvoorschriften;
- Een betere inpassing in het centrum van Groesbeek is mogelijk, hetgeen ook leefbaarheidsvoordelen met zich meebrengt. Daarnaast is een trein in het centrum, zelfs met een tunnel, voor de gemeente Groesbeek onbespreekbaar;
- Op het baanvak Nijmegen – Nijmegen Heyendaal kan de tram ingepast worden door deze gebruik te laten maken van de busbaan. Wel bestaat er een ontwerptechnisch- en dienstregelingsvraagstuk met betrekking tot het in- en uittakken op de busbaan. Voor de trein is deze combinatie niet mogelijk, terwijl een gecombineerde variant met de Maaslijn om robuust- en betrouwbaarheidsredenen al in een eerder stadium is afgevalen;

Ter hoogte van de stations Nijmegen en Nijmegen – Heyendaal bestaan eveneens inpassingsvraagstukken, ongeacht de modaliteit:

- Op Nijmegen is dit een vraagstuk met betrekking tot de inpassing op respectievelijk het voorplein (tram) als qua perroncapaciteit (trein);
- Op Nijmegen Heyendaal is dit een vraagstuk met betrekking tot de benodigde ruimte voor de inpassing.

6. Kansen en risico's

De bovenstaande aspecten kunnen vertaald worden in een aantal kansen en risico's:

Kansen

- Als gevolg van de toenemende sociale en economische vervlechting van het grensgebied, biedt reactivering sociaal recreatieve kansen;
- Ook kent het toevoegen van een extra railverbinding een mogelijk positief effect op de regio.

Risico's

- De investeringskosten zijn hoog;
- De railverbinding kent een (structureel) negatief exploitatiesaldo;
- Vanwege de omvang van de initiële investering is het noodzakelijk om een lange termijn reservering voor de dekking van het jaarlijkse exploitatietekort te doen.

vervolg

Nadere toelichting: op het moment dat na één concessieperiode blijkt dat de trein of tram geen succes is, is het lastig uit te stappen doordat men voor vele miljoenen euro's in de reactivering heeft geïnvesteerd en het baanvak anders ongebruikt blijft.

- De beheer- en instandhoudingskosten zijn niet gedekt;
- Negatieve gevolgen op andere concessies (terugbrengen busfrequenties);
- Reactivering in de vorm van een trein kan als neveneffect mogelijk goederenvervoer faciliteren;
- Door de onzekerheid over de tram in Nijmegen, is het onduidelijk in hoeverre de potentiële synergievoordelen (doorrijden naar centrum) nog behaald kunnen worden in deze variant.

De ruimtelijke quick scan naar de meerwaarde vanuit een ruimtelijk-economisch perspectief heeft niet geresulteerd in een grote wijziging van bovenstaande inzichten.

7. Standpunten van partijen

Voor de volledigheid worden in onderstaande paragraaf de meest recente (bekende) standpunten van de partijen uiteengezet:

Gemeente Nijmegen

Nijmegen is voorstander van reactivering. Het College van Nijmegen heeft in het verleden de voorkeur voor de tram uitgesproken vanwege de inpassing en de integratie met het gewenste tramsysteem in Nijmegen. De gemeenteraad van Nijmegen heeft in juni 2012 besloten om niet meer vast te houden aan de koppeling met de Nijmeegse tram en dat Nijmegen samen met de betrokken partijen de haalbaarheid van reactivering verder moet onderzoeken. Bij nadere analyse blijkt de inpassing van een trein voor de gemeente Nijmegen zoveel inpassingsproblemen te veroorzaken:

- op het baanvak Nijmegen Heyendaal – Nijmegen CS;
- op station Nijmegen CS;
- een bedreiging vormt voor de busbaan (Campusbaan);
- een bedreiging vormt voor de gewenste kwaliteitsverbetering op de Maaslijn;

dat voor Nijmegen de tram als enig acceptabele modaliteit overblijft.

Gemeente Groesbeek

Groesbeek is voorstander van reactivering, mits aan de voorwaarden voldaan wordt zoals benoemd in het amendement van 4 oktober 2012. Een trein is voor Groesbeek, zelfs in een tunnel door het centrum, onbespreekbaar. Groesbeek wil niet bijdragen in de investering en/of exploitatiekosten.

Stadt Kleve

Stadt Kleve is voorstander van reactivering. Vanuit inpassingsoogpunt (en het veiligheidsregime) heeft de Stadt Kleve een voorkeur voor de tram, echter men beseft dat trein gemakkelijker te financieren is. Vanuit de Stadt Kleve moet niet gerekend worden op een grote bijdrage.

Gemeinde Kranenburg

Kranenburg is voorstander van reactivering. Op 28 maart 2013 heeft de Gemeinde Kranenburg het project aangemeld voor het Bundesverkehrswegeplan 2015. Kranenburg wil niet bijdragen in de investering en/of exploitatiekosten, heeft geen voorkeur voor een specifieke modaliteit, maar respecteert de wensen van de overige partners.

Kreis Kleve

Kreis Kleve is de aangewezen partij voor financiering in geval voor een (regio)tram gekozen wordt. De bijdrage voor het OV komen van de individuele gemeenten. De Kreis heeft niet geparticipeerd in de voorfase en is passief over de eigen bijdrage voor het vervolg.

vervolg

Land Nordrhein-Westfalen (NRW)

Het land NRW is alleen voorstander van reactivering in de vorm van een trein. NRW heeft aangegeven dat indien wordt gekozen voor de tram, het Kreis Kleve verantwoordelijk is voor de financiering van de infrastructuur en de jaarlijkse exploitatietekorten. NRW verwacht dat dit een probleem zal vormen en de gemeenten Kranenburg en Kleve krijgen dan ook het advies om in te zetten op doortrekking van de trein.

VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr)

Het VRR is voorstander van reactivering in de vorm van een trein. Mocht voor een (regio)tram variant gekozen worden, dan verwijzen zij naar de Kreis Kleve. Het VRR heeft, evenals het land NRW, aangegeven alleen in geval van een treinverbinding te willen bijdragen aan de exploitatie op het Duitse deeltraject.

Stadsregio Arnhem Nijmegen

De Stadsregio Arnhem Nijmegen wil graag duidelijkheid op dit dossier. De financiering lijkt, ongeacht de te kiezen modaliteit, de komende periode (10 jaar) in ieder geval niet mogelijk. Daarnaast is sprake van afnemende BDU-middelen. Voorkeur van de stadsregio is in te stemmen met onderstaande geformuleerde beslissing.

8. Conclusie en voorgestelde besluit

Deze standpunten, gecombineerd met de eerder genoemde aspecten – kosten, vervoerwaarde, inpassing – , risico's en kansen hebben de aanleiding gevormd om te concluderen dat:

- Consensus bestaat over reactivering van een spoorverbinding tussen Nijmegen en Kleve;
- Deze reactivering niet is ingegeven door een urgent mobiliteitsprobleem, maar vooral kansen biedt voor de versterking van de Euregionale samenwerking, vervlechting en ontwikkeling;
- De regiogemeenten Kleve, Groesbeek en Nijmegen vanuit inpassingsoogpunt een voorkeur hebben voor een tram;
- De financieringsmogelijkheden het grootste zijn indien sprake is van een trein;
- Dit dilemma er al lange tijd voor zorgt dat er weinig tot geen voortgang wordt geboekt;
- Er op korte termijn geen zicht is op financiering van de investering noch de exploitatie, noch de beheer- en instandhoudingskosten en dat reactivering van de spoorlijn tot 2020 niet haalbaar is;
- *Er met diverse partners aan zowel Duitse als Nederlandse zijde gesproken moet worden over:*
 - *de mogelijkheden tot financiering;*
 - *en de voorwaarden voor financiering;**op de (middel)lange termijn.*

Hierbij dienen tram en innovatieve vervoerssystemen - bijvoorbeeld:

lightrail/treintram, een systeem dat zich kan gedragen als een trein op Duits grondgebied en als een tram in de openbare ruimte in de centra van Kleve, Kranenburg, Groesbeek en Nijmegen - die voldoen aan de uitgangspunten van zowel de regiogemeenten als de financieringspartners, als mogelijke modaliteiten te worden meegenomen. Hierbij speelt het beschikbare budget bij de regiogemeenten en de Stadsregio tevens een rol vanwege de cofinanciering.

Deze conclusies leiden tot de volgende besluiten:

1. Reactivering van de spoorlijn Nijmegen – Kleve blijft een bestuurlijke ambitie;
2. We stellen vast dat er op korte termijn (tot 2020) geen financiële mogelijkheden bestaan voor deze reactivering, een reactivering wordt nagestreefd op de (middel)lange termijn;

vervolg

3. De betrokken partijen gaan een inspanningsverplichting aan om de mogelijkheden tot en de voorwaarden voor financiering bij potentiële financieringspartners te verkennen bij hogere overheden, waarbij de inspanningsverplichting bestaat uit:
 - a) Gemeinde Kranenburg en Stadt Kleve plannen een gesprek met de staatssecretaris van NRW;
 - b) De Stadsregio neemt de reactivering mee in het 'Gebiedsgericht MIRT Onderzoek Bereikbaarheid regio Arnhem Nijmegen';
 - c) Nederlandse en Duitse partijen onderzoeken samen de mogelijkheden om Europese en Euregionale gelden aan te wenden als mogelijke financieringsbron.
4. De planontwikkeling wordt weer opgepakt indien er consensus wordt bereikt over de toekomst van de lijn en er zicht is op financiering van een reactivering;
5. Gemeenten behouden het tracé met toeristisch-recreatieve invullingen, zodat toekomstige reactivering niet onmogelijk wordt gemaakt;
6. Tot het moment van een reactivering zetten betrokken partijen zich in voor een verbetering van de grensoverschrijdende busverbinding;
7. Partijen onderzoeken de mogelijkheden voor de oprichting van een 'Euregionaal Projectbureau', zoals voorgesteld door de Stadt Kleve, om de eventuele gezamenlijke lobby te coördineren. Het initiatief hiervoor ligt bij de Stadt Kleve.