




NIJMEGEN – GROESBEEK – KRANENBURG



KEIZERLIJN
Missing link in de Euregio Rijn-Waal

12 maart 2014, geactualiseerd 11 april 2015

auteur:

M. Niesten

Voorzitter Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer (VIEV)

INHOUDSOPGAVE	blz.
1. INTRODUCTIE	4
2. CONTEXT PROJECT	4
3. REACTIVERING IS HAALBAAR ALS TRAM	5
4. GEMEENSCHAPPELIJKE VISIE OP TOEKOMST SPOORLIJN	6
5. ZICHT OP FINANCIERING	7
6. REACTIVERING IS HAALBAAR MET DUIDELIJKE CIJFERS	7
7. NAAM KEIZERLIJN	8
8. CONCESSIEHOUDER BRENG ALS PREFERRED SUPPLIER	8
9. PRORAIL	8
10. MATERIAAL EN INPASSING	9
11. CONCLUSIE	10
GEBRUIKTE BRONNEN	11

De Keizerlijn is een beoogde tramverbinding tussen Kranenburg en Nijmegen over de voormalige spoorlijn Nijmegen – Kleve. Gestart wordt vanaf station Kranenburg (spoor 1) richting station Groesbeek (beoogd op plek van het voormalige draisinestation in Groesbeek) en de spoorlijn na een tussenstop te Malden Zweefvliegveld (net na de overweg ter hoogte van de Groesbeekseweg), Nijmegen Panovenlaan en Nijmegen Heyendaal met een wissel aansluit op de Maaslijn ter hoogte van de huidige ongebruikte wissel aftakking Kleve. Deze HOV-verbinding kan voor 20 miljoen euro gerealiseerd worden.

1. INTRODUCTIE

In de stadsregioraad van 19 december 2013 zijn op basis van het beslisdocument Nijmegen – Kleve conclusies overgenomen en ingestemd met het voorgestelde besluit dat reactivering van de spoorlijn Nijmegen – Kleve een bestuurlijke ambitie blijft en wordt er vastgesteld dat er op korte termijn (tot 2020) geen financiële mogelijkheden bestaan voor deze reactivering. Een reactivering wordt nagestreefd op de (middel)lange termijn. 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 (o.a.) dat de Stadsregio de reactivering meeneemt in het 'Gebiedsgericht MIRT Onderzoek Bereikbaarheid regio Arnhem Nijmegen'.

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. Gemeenten behouden het tracé met toeristisch-recreatieve invullingen, zodat toekomstige reactivering niet onmogelijk wordt gemaakt en tot het moment van een reactivering zetten betrokken partijen zich in voor een verbetering van de grensoverschrijdende busverbinding.

Naar aanleiding van bovenstaande punten ontstond het idee voor het project Keizerlijn, dat ons inziens aan alle geformuleerde punten voldoet en relatief snel en goedkoop in te voeren is. Dit project bouwt voort op de Sintropher studie van 2011 en de door Arcadis uitgevoerde Quick Scan kostenraming in opdracht van de gemeente Nijmegen. Daarnaast respecteert het project de besluiten zoals genomen conform raadsvoorstel behandeld in de Stadsregioraad van 19 december 2013.

In dit memorandum worden cijfers van voorliggende onderzoeken niet in twijfel getrokken, maar wordt slechts een andere invulling gegeven aan het plan. Voornaamste afwijkingen waardoor dit voorstel bedrijfseconomisch haalbaar is, is het inkorten van het traject tot aan Kranenburg (door het grensoverschrijdende karakter komt het project in aanmerking voor Interreg IV subsidies) en het invullen van de vervoersvraag middels modaliteit tram. Totale kosten van het traject Nijmegen – Groesbeek worden door Sintropher geraamd op 12,8 miljoen euro en door Arcadis op 17,1 miljoen. Verlenging tot aan Kranenburg zou tussen de 5 tot 6 miljoen euro kosten.

2. CONTEXT PROJECT

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 Kleef 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:

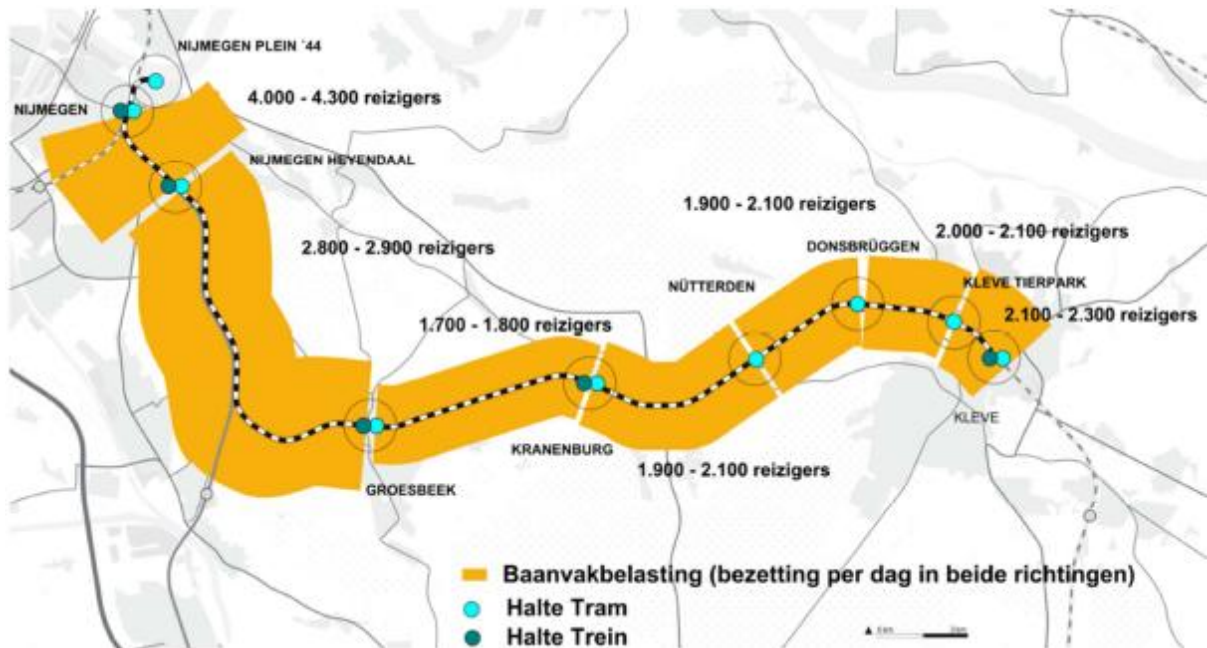
- Reactivering is haalbaar in zowel de modaliteit trein als tram;
- Geen gedeelde visie over de toekomst van de spoorlijn;
- Geen zicht op financiering aan zowel Duitse als Nederlandse zijde.
- Reactivering bleek haalbaar, maar niet met overtuigende cijfers.

Grensoverschrijdende (rail)verbindingen zijn lastig, gezien de vele belangen van de diverse betrokken partijen en hoe langer het traject, des te langer besluitvorming wordt inzake reactivering. Echter, door het traject op te splitsen door te gaan voor de Keizerlijn komt algehele reactivering dichterbij dan men denkt. In onze optiek zou op korte termijn (2018 - 2020) de Keizerlijn ingericht als tram kunnen rijden tussen Nijmegen en Kranenburg (als hard eindpunt), waarna men kan overstappen op de gereedstaande Niers Express naar Düsseldorf op spoor 2. Momenteel wordt door initiatiefnemer tevens een voorstel uitgewerkt waarbij RE10 wordt doorgetrokken van Kleef naar Kranenburg zodat de spoorlijn 2610 Keulen - Kranenburg (ook wel Linksniederrheinische Strecke genoemd) weer volledig hersteld is. Zoals bekend is Kranenburg enorm gegroeid sinds de sluiting van de lijn in 1991 en zijn

de rails van Kranenburg naar Kleve nog volledig in tact m.u.v. 150 meter parkeerplaats. Dat het doortrekken van een verbinding naar een grensplaats zoals Kranenburg haalbaar is, blijkt uit de onlangs geopende verbinding Neerpelt – Hamont (België). Hamont is qua inwoneraantal vergelijkbaar met Kranenburg en de succesvolle reactivering wordt als voorbeeld gebruikt naar betreffende gemeenten om de RE10 op korte termijn door te laten rijden naar Kranenburg.

3. REACTIVERING IS HAALBAAR ALS TRAM

Los van de ontwikkelingen aan Duitse zijde is uitvoering van het project Keizerlijn aanzienlijk eenvoudiger dan reactivering van totale spoorlijn Nijmegen – Kleve. Zoals hierboven opgemerkt wordt in beide onderzoeken aangetoond dat reactivering haalbaar is in modaliteit tram.



Uit bovenstaand kaartje (bron: beslisdokument Nijmegen – Kleve) blijkt dat de vervoersmobiliteit tussen Groesbeek en Nijmegen aanzienlijk hoger ligt dan op de rest van het traject. Nu gaat het kaartje uit van aanlevering van stations eerder op de lijn, maar deze reizigers kunnen m.i. nog steeds 'aangeleverd' worden door busverbindingen te verbeteren (punt 6 uit besluit Stadsregio). Hierdoor kunnen reizigers dan vanuit Duitsland naar Kranenburg reizen en daar opstappen en ook uit Groesbeek en omliggende dorpen met de bus naar Groesbeek centrum reizen en daar overstappen op de tram naar Nijmegen. Hierdoor krijgt Groesbeek naast de tram tevens een beter, fijnmaziger busnetwerk welke complementair aan de tramverbinding is en bereikt tevens de stroom welke een tramverbinding rechtvaardigt een dikkere massa.

Hermes, als uitvoerder van de busverbindingen in de stadsregio Arnhem – Nijmegen onder de noemer Breng, heeft in een reactie op het project Keizerlijn de reizigersaantallen doorgerekend en komt tot de volgende berekening/onderbouwing. Op dit moment vervoeren lijn 5 en 25 op de doorsnede Nijmegen, Panovenlaan ca. 2500 reizigers. Als lijn 5 wordt gehalveerd in frequentie en net als de tram 2x per uur gaat rijden zal naar verwachting ca. 75% van alle reizigers overstappen op de tram. Daarmee kent de tram op het "interlokale" deel een bezetting van ca. 1.875 reizigers per dag. Op het traject tussen Heyendaal en CS reizen op dit moment meer dan 15.000 reizigers per dag verdeeld over de diverse stads- en streeklijnen, met name uiteraard lijn 10, de Heyendaal shuttle. De tram kan hier een in spelen maar is uitsluitend een vervanger voor reizigers naar de haltes Heyendaal, HAN en Huygens. De andere haltes worden beter bediend met de bus, wederom met name lijn 10. Die 3 haltes genereren samen ca. 60% van de reizigersvraag naar Heyendaal ofwel circa 9.000 reizigers. Een tram die 2x per uur rijdt is een goede aanvulling gegeven de huidige dienstregeling waarbij in de spits ruim 30 bussen per uur (waarvan de helft geleed) naar Heyendaal rijden.

Hermes stelt in haar conclusie dat introductie van de Keizerlijn mogelijk een belemmering is voor reactivering van de lijn Nijmegen - Kleef. Vervoerkundig zijn er volgens haar te weinig reizigers tussen Groesbeek en Nijmegen en teveel reizigers tussen Nijmegen CS en Heyendaal om een tram met een frequentie van 2x per uur te

introduceren. Een hogere frequentie betekent naar onze mening hogere kosten die vooralsnog onvoldoende worden gedekt door opbrengsten.

Met dank aan Hermes hebben wij nu wel een deskundige *second opinion* inzake de reizigers, waarbij gesteld kan worden dat er sowieso minimaal 1.875 reizigers tussen Groesbeek en Nijmegen – Heyendaal van de verbinding gebruik zullen maken. Echter, uit verschillende studies blijkt dat het fenomeen 'trambonus' bestaat, wat wil zeggen dat op basis van de nutfunctie is te concluderen dat er gemiddeld genomen een preferentie voor de tram bestaat bij de reiziger. Een tram krijgt dan ook meer reizigers in vergelijking met de bus, wanneer een buslijn wordt omgezet naar de tram. Juist op basis van de te verwachten nieuwe (extra) reizigers kan de Keizerlijn wel degelijk een hogere bezettingsgraad realiseren waardoor deze (nagenoeg) kostendekkend geëxploiteerd kan worden. De tram rijdt tussen Heyendaal als aanvulling op de reeds bestaande bussen (Brenj) en treinen (Veolia) waardoor de stroom reizigers (voornamelijk studenten) meer keuze heeft. Onderzoek heeft uitgewezen dat zij vooral voor het eerst beschikbare alternatief gaan. Staat de Veolia trein gereed, dan nemen zij deze. Komt er net een Keizerlijn tram aangereden, dan zal deze gekozen worden. Worden zowel de trein als tram net gemist, dan wordt de eerste bus genomen. Rentabiliteit van de Keizerlijn staat eigenlijk buiten kijf, eventuele tekorten op Kranenburg - Groesbeek – Nijmegen Heyendaal worden gecompenseerd door reizigers op Nijmegen Heyendaal – Nijmegen. Dit zal niet in een hogere frequentie dan 2x per uur zijn, omdat wij inderdaad de conclusie delen dat een hogere frequentie onvoldoende gedekt wordt door de additionele opbrengsten. Met 2 tramstellen is deze Keizerlijn goed te bedienen.

De conclusie van Hermes dat de Keizerlijn een mogelijke belemmering is voor reactivering Nijmegen – Kleve is onjuist. Door voor de Keizerlijn te kiezen, wordt juist invulling gegeven aan de spoorlijn Nijmegen – Kleve. Een echte belemmering voor reactivering is dat in de treinvariant (onwenselijk voor gemeente Groesbeek) er een tunnel onder Groesbeek moet komen welke ervoor zorgt dat de totale kosten voor de treinvariant een factor 10 bedragen ten opzichte van de Keizerlijnvariant. Voor een plan van 120 miljoen euro zal geen enkele bestuurder van deze regio tekenen, aangezien dit niet rendabel te exploiteren is. Technisch is het trouwens mogelijk om de RE10 over de Keizerlijn te laten rijden, waardoor er feitelijk railtechnisch geen belemmering hoeft te zijn.

4. GEMEENSCHAPPELIJKE VISIE OP TOEKOMST SPOORLIJN

Uit het beslisdocument blijkt dat de gemeente Nijmegen voorstander is 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, (i) op het baanvak Nijmegen Heyendaal – Nijmegen CS; (ii) op station Nijmegen CS; (iii) een bedreiging vormt voor de busbaan (Campusbaan); (iv) een bedreiging vormt voor de gewenste kwaliteitsverbetering op de Maaslijn; dat voor Nijmegen de tram als enig acceptabele modaliteit overblijft.

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. De Keizerlijn komt aan alle voorwaarden tegemoet, namelijk a) In de kern Groesbeek wordt minimaal één station / halte gerealiseerd; b) Goederenvervoer op de spoorlijn wordt uitgesloten (technisch niet mogelijk op een trambaan), c) Buslijn 5 (De Horst / Breedeweg – Groesbeek – Nijmegen) blijft behouden in een frequentie van minimaal 2x per uur (en zal meer reizigers richting Groesbeek opleveren gezien gunstige en snelle overstap); d) Een verdiepte en overdekte passage van het centrum van Groesbeek wordt gerealiseerd indien de spoorlijn in de modaliteit trein wordt gereactiveerd (niet van toepassing aangezien het geen trein wordt en verbinding in Kranenburg eindigt. De tram eindigt in Kranenburg op een ander spoor volgens Nederlands systeem dan waar de aansluitende Niers Express staat te wachten; e) Na de vervolgstudie wordt door de partijen gezamenlijk een financieringsparagraaf opgesteld met realistisch tijdsplan, waarbij e1) De exploitatietekorten niet ten laste worden gebracht van de gemeente Groesbeek en e2) De gemeente Groesbeek niet bijdraagt in de investeringskosten. Hierbij wordt door initiatiefnemer de kanttekening geplaatst dat binnen gemeente Groesbeek, nu als eindpunt van de lijn waardoor lokale economie kan meeprofiteren van meer reizigers richting Groesbeek en het feit dat men nu voor relatief geringe kosten definitief kan uitsluiten dat er ooit nog doorgaand treinverkeer komt, nu bereidheid bestaat dit project gedeeltelijk mee te financieren.

Gemeente Kranenburg is voorstander van reactivering, ongeacht welke modaliteit, zolang het geen geld van de gemeenschap vergt.

5. ZICHT OP FINANCIERING

Staatssecretaris Wilma Mansveld van Infrastructuur en Milieu heeft onlangs nog tientallen miljoenen euro's uitgetrokken voor het openbaar vervoer op vier regionale spoorlijnen en een grensoverschrijdende spoorlijn. Het geld wordt onder meer geïnvesteerd in spoorverdubbeling en elektrificatie. Ook de regionale overheden investeren zelf en werken nu samen met ProRail en het ministerie de plannen verder uit. Zo gaat er tien miljoen euro naar de lijn Arnhem-Winterswijk voor de spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam. Met een bijdrage van 7,5 miljoen euro zorgt het ministerie er samen met de regio voor dat de doorgaande trein tussen Tiel en Arnhem kan blijven rijden. De provincie Gelderland krijgt een miljoen euro om de plannen uit te werken voor extra vervoer op de Valleilijn. Daarbij loopt een verkenning naar spooruitbreiding op de lijn Ede-Wageningen-Amersfoort om ieder kwartier te kunnen rijden tussen Amersfoort en Ede. **Voor deze regio is derhalve voldoende aanwezig, zolang men maar een gerichte lobby inzet en men het heeft over realistische bedragen. De Keizerlijn zou zich perfect als trambroertje (c.q. -zusje) van de Valleilijn kunnen manifesteren. Provincie Gelderland heeft zoals bekend ruime reserves als gevolg van verkoop van energieaandelen en zou mede kunnen bijdragen aan de Gelderse Keizerlijn..**

De spoorlijn Nijmegen – Nijmegen grens (richting Kranenburg) valt, net als de spoorlijn Maastricht - Maastricht grens (richting Lanaken), Santpoort Noord - IJmuiden en Roermond - Vlodrop grens (richting Dalheim) nog steeds onder het regime van de Spoorwegwet 1875 aangezien deze niet in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen genoemde spoorwegen zijn. Dit zijn dan spoorwegen die nog wel in het terrein aanwezig zijn maar niet zijn bestemd als lokaalspoorweg. Zij vallen onder de oude Spoorwegwet 1875 en eveneens onder het beheer van ProRail. In alle vier de gevallen gaat het om spoorwegen, waarvan ten tijde van de aanwijzingsbesluiten van hoofd- en lokaalspoorwegen nog niet duidelijk was wat hun toekomst zou zijn.

In de basis komt het erop neer dat zodra de Minister van Verkeer en Waterstaat toestemming verleent om met een tram (of trein) tussen Nijmegen – Groesbeek en Kranenburg (of verder) te reizen, is volgens deze Spoorwegwet 1875 het Rijk zelf verplicht om de kosten van reactivering te dragen, welke kosten overigens aanzienlijk lager zijn dan de in de krant genoemde 120 miljoen euro. De Keizerlijn zou al voor een bedrag van zo'n 20 miljoen euro kunnen rijden.

Daarnaast heeft de Europese Unie plannen om een fonds van 21 miljard euro op te zetten, waarmee de risico's bij nieuwe projecten kunnen worden gedeeld met private investeerders. Met behulp van dit fonds moet de komende drie jaar 300 miljard euro aan extra investeringen in de Europese economie worden vrijgemaakt. Het fonds wordt ondergebracht bij de Europese Investeringsbank (EIB). Door garant te staan voor risico's of leningen te verstrekken hoopt de commissie vooral bij projecten die maar niet van de grond komen private investeerders over de streep te trekken. Het fonds moet gefinancierd worden uit bestaande middelen en er zouden geen nieuwe bijdragen van lidstaten nodig zijn.

6. REACTIVERING IS HAALBAAR MET DUIDELIJKE CIJFERS

Bij een (vaste) geconstateerde vervoersvraag geldt dat hoe hoger de investering wordt, hoe lager het rendement op die investering is. Bij een investering van meer dan honderd miljoen euro zoals berekend door Arcadis zal menig bestuurder zich achter de spreekwoordelijke oren krabben alvorens te tekenen, met het recente Fyra debacle in het geheugen en zich bewust zijnde van de publieke opinie inzake forse kostenoverschrijdingen zoals bij de Noord-Zuid lijn, HSL-Zuid en de Betuweroute.

Het project Keizerlijn kenmerkt zich door relatief *lage* kosten. Totale kosten van het traject Nijmegen – Groesbeek worden door Sintropher geraamd op 12,8 miljoen euro en door Arcadis op 17,1 miljoen. In die laatste 17,1 miljoen zit echter een opslag van 6 miljoen voor onderdoorgangen bij d'Almarasweg (4 miljoen) en Sionsweg (2 miljoen), aangezien het onder de huidige regelgeving van IBW niet is toegestaan driesporige overwegen aan te leggen.

Door echter te kiezen om bij de Sionsweg een enkele en een dubbele spoorweg (bestaand) aan te leggen worden extra kosten voorkomen. Bij de d'Almarasweg is al sprake van een driesporige overweg waarbij de bomen niet verplaatst hoeven te worden. Dit hoeft alleen technisch aangesloten te worden, maar leidt niet tot onveilige situaties aangezien de over te steken lengte niet vergroot wordt. Ofwel, men hoeft hier geen dure variant van bijvoorbeeld ondertunneling van het wegverkeer te realiseren.

Daarnaast bereikt men door een tram te kiezen, welke tussen Nijmegen en Kranenburg rijdt, een dure (door niemand gewenste) tunnelvariant (tunnelbakvariant wordt door Arcadis geraamd op EUR 17,5 miljoen) voorkomen wordt. Een tram past stedenbouwkundig perfect in het centrumplan van Groesbeek, waarbij de tram stapvoets rijdt richting Nijmegen tot aan het Binnenveld, waarna de tram optrekt tot 80 kilometer per uur. Men kan dan gras tussen de rails aanleggen, zoals dat bijvoorbeeld in Rotterdam en Den Haag op diverse plekken te zien is en de trambaan wordt met een natuurlijke afrastering (heg) gescheiden gehouden van de wandelende recreant.

Voor een project van 20 miljoen euro een hoogwaardige openbaar vervoer modaliteit inrichten, het kan met zeer



duidelijke cijfers. Om te benadrukken hoe 'groen' het spoor kan zijn, is bijgaand het voorbeeld toegevoegd waarbij graszoden het geheel groen afkleden. Een groene trambaan leidt in veel gevallen tot een fijne afwisseling met het grijs in de directe omgeving. Zo zou gemeente Groesbeek de trambaan tussen de Houtlaan en de Dorpsstraat geheel in gras moeten aanleggen. Daaraan is wel de voorwaarde verbonden dat het gras ongestoord kan blijven liggen. Een vertrapte of stuk gereden grasmat, waarin kale plekken en sporen van auto's het beeld overheersen, draagt immers niet bij tot het gewenste beeld. Aangezien deze omgeving (steeds meer) autoluw wordt aangelegd, zal aan deze voorwaarde voldaan gaan worden en worden de rails minder zichtbaar dan dat zij de afgelopen twintig jaar waren.

7. NAAM KEIZERLIJN

Door de jarenlange discussies over reactivering of niet is het begrip "spoorlijn Nijmegen-Kleve" wat bezoedeld geraakt. Ons inziens heeft het nieuwe project een krachtige nieuwe naam nodig met uitstraling: de Keizerlijn. Zowel Groesbeek als Nijmegen delen een verleden waarin keizers in de Karolingische en Ottoonse tijd verbleven op de palts in Nijmegen. Dat verblijf werd vaak gecombineerd met jachtpartijen in de bosgebieden rond Groesbeek wat tevens eigendom van de keizer was. Door de Keizerlijn juist op de markt te zetten kan dit een sterk merk worden, zoals ook de Valleilijn de voorheen gebruikte naam Kippenlijn heeft doen verdwijnen (of in ieder geval verminderen).

Nijmegen is tevens wederom genomineerd als groene hoofdstad van Europa 2017 (European Green Capital). Gaan voor een tramlijn tot Kranenburg en welke volledig van elektriciteit voorzien wordt door regionaal opgewekte (wind)energie past volledig in die ambitie.

8. CONCESSIEHOUDER BRENG ALS PREFERRED SUPPLIER

Breng is de merknaam waaronder het openbaar vervoer in de Stadsregio Arnhem Nijmegen wordt uitgevoerd. De huidige exploitant is de Connexion-dochteronderneming Hermes welke een concessie heeft tot 2022. Initiatiefnemer stelt voor de exploitatie van de Keizerlijn onderhands te gunnen aan Hermes, waarbij opgemerkt wordt dat onder de naam Breng thans zowel bussen, trolleybussen als een trein (Arnhem – Doetinchem) geëxploiteerd wordt. Het toevoegen van een tram aan dit pallet zal door Breng als een positieve stimulans worden ervaren om het openbaar vervoer in het Rijk van Nijmegen een stap hoger te brengen. Bovendien blijkt uit onderzoek van HTM dat buschauffeurs prima ingezet kunnen worden op de tram en dit als een waardevolle toevoeging van hun taakpakket ervaren. Het spreekt voor zich dat de tram tevens in uniforme stijl conform Breng concept gespoten zal worden. Voor de exploitatie van de Keizerlijn is gezien de korte afstand twee trams benodigd, waarvoor wij de namen Mariken en Moenen hebben bedacht naar analogie van het Nijmeegse stadsverhaal en deze tramstellen zullen soms samengekoppeld rijden, soms op elkaar moeten wachten en samen in ieder geval samen een nieuw (verbindings-)verhaal zullen gaan schrijven in de Nijmeegse geschiedenis.

Door de tram net als de bussen uit te rusten met chipkaartapparatuur worden kaartautomaten op de stations (haltes) vermeden, wat scheelt in investeringskosten. Daarnaast is het aantal reizigers op de Keizerlijn zo goed te meten / registreren en wordt direct bij Breng afgerekend (ook op het stuk Nijmegen Heyendaal – Nijmegen station). Het succes van de lijn wordt zo direct zichtbaar.

9. PRORAIL

Prorail is de aangewezen partij om de Keizerlijn te vitaliseren. Zij hebben o.a. recentelijk de lijn Maastricht – Lanaken gereactiveerd waarbij de lijn wordt omgebouwd tot tramlijn. Daarnaast hebben zij velen jaren de tramlijn Utrecht – Nieuwegein onder beheer gehad en zo mede veel expertise opgebouwd om treinrails te exploiteren voor tramgebruik. Aangezien in dit plan de Keizerlijn ter hoogte van de wissel Kleve tussen Nijmegen en Nijmegen - Heyendaal zal aanhaken op de Maaslijn is de expertise van Prorail onontbeerlijk. Om de trams vanuit Kranenburg naadloos te laten insluiten op de treinen van Veolia op de Maaslijn is coördinatie onontbeerlijk. Prorail heeft aangegeven het initiatief te steunen en wacht de politiek besluitvorming over dit dossier af.

10. MATERIAAL EN INPASSING

Het Sintropher rapport geeft een uitstekende opsomming van kwalificerend materiaal dat op de Keizerlijn zou kunnen rijden (pagina 63). Hoewel de definitieve keuze bij de exploitant ligt (Breng), doen wij hier de suggestie voor een Regiocitadis Hybride zoals deze rijden in Kassel. Deze rijden zowel als diesel- als elektrische variant.



Het betreft hier een bewezen succes: in Kassel wordt al jaren met de hybride variant (diesel en elektrisch) gereden en ook in Nederland is de Regiocitadis geen onbekende aangezien deze al enige tijd als Randstadrail actief is tussen Den Haag en Zoetermeer. Voor exploitatie op de Keizerlijn dienen twee exemplaren te worden aangeschaft. Geadviseerd wordt om hier tevens te onderzoeken in welke mate lease een uitkomst kan bieden om de initiële investeringskosten zo laag mogelijk te houden.

Qua inpassing levert het traject van Kranenburg tot aan de Sionsweg geen onoverkomelijke problemen op. Het traject tot aan de Sionsweg ligt vrij en is zelfs al grotendeels van hekwerk voorzien om spoorlopers te voorkomen. Dit hekwerk dient vanaf Groesbeek (bos) tot aan Malden Zweefvliegveld te worden verlengd, waarbij eventueel een fietspad naast de trambaan kan worden aangelegd (deze extra

kosten dienen los van het project Keizerlijn gezien te worden en is een wens van gemeente Groesbeek). In Groesbeek centrum kan worden gekozen om de 'grasbaan' aan weerszijden van groene heggetjes te voorzien en kan beduidend minder hoog zijn dan het hekwerk aangezien de tram hier maximaal 20 kilometer per uur en op zicht rijdt.



De foto links (situatie december 2013) toont de plek waar de station Nijmegen Panovenlaan komt te liggen, namelijk tussen spoor 2 en 3.

Aangezien robuustheid van de Maaslijn een absolute voorwaarde is, kan gekozen worden om de overweg op de Sionsweg alternatief in te richten, zijnde (i) de huidige situatie handhaven (overwegbomen pal naast de tweesporige Maaslijn), (ii) inrichting van station Panovenlaan haaks op en direct grenzend aan de Sionsweg (op de foto links welke is genomen vanaf de Sionsweg loopt men dan direct het station op) en (iii) enkelvoudige overweg voor spoor 3. Op deze wijze voorkomt men een ondertunneling, daarnaast is de situatie van een enkelvoudige overweg gevolgd door een tweesporige overweg niet uniek in Nederland (bijvoorbeeld in Venlo waar de tweesporige overweg van

de spoorlijn richting Duitsland vrijwel direct gevolgd wordt door een enkelsporige overweg van de Maaslijn, net na station Venlo richting Tegelen).

Voor de d'Almarasweg dient ontheffing te worden aangevraagd om deze driesporig te kunnen activeren, zoals tot 1991 het geval was, en ondertunneling te voorkomen. Hiervoor hoeven de overwegbomen niet verplaatst te worden, deze staan al op de benodigde afstand van drie sporen. De veiligheidssituatie verslechterd dus niet. Technisch- en volautomatisch een driesporige overweg activeren is mogelijk. Dat ontheffing verleend kan worden in uitzonderlijke gevallen blijkt onder andere uit het feit dat bij de opening van station Mook-Molenhoek (tevens een voorbeeld van een succesverhaal van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen) ondertunneling is voorkomen en een extra overweg tussen beide perrons is aangelegd.

Hierdoor kan de tram vrij rijden tot aan station Nijmegen Heyendaal. Een tram heeft een significant lager omgrenzingsprofiel dan een trein, waardoor het derde spoor vanaf Nijmegen Heyendaal tot aan de nog liggende wissel (aftakking Kleve) kan worden aangelegd tussen de busbaan (Campusbaan) en de Maaslijn. Metingen hebben uitgewezen dat de bruggen Groenewoudseweg en Sint Annastraat voldoende ruimte hebben om tramrails aan te leggen naast de bestaande rails van de Maaslijn doordat het eerder genoemde omgrenzingsprofiel van de tram zoveel minder is dan van een trein. Hiermee ontstaat een robuuste corridor

Nijmegen Panovenlaan – Nijmegen Heyendaal – Nijmegen (3-sporig met aparte busbaan). De kosten zullen dan voor het gehele stuk wissel Kleef (tussen Nijmegen en Nijmegen Heyendaal) – Kranenburg ongeveer 20 miljoen euro bedragen, wat relatief erg laag is voor een HOV-verbinding.

Het laatste stukje “wissel Kleef” tot station Nijmegen wordt op bestaande en gebruikte infrastructuur gereden, gedeeld met de Veoliatreinen van de Maaslijn en NS-treinen vanaf de opstelsporen. Hier dient goede afstemming plaats te vinden met de dienstleiding, zoals thans ook al het geval is tussen Veolia en NS.

Nijmegen krijgt binnen enkele jaren een nieuw perron erbij uit hoofde van het programma Hoogfrequent Spoor, waardoor een eigen vertrekspoor voor de Keizerlijn kan worden gecreëerd. Tot die tijd bieden perron 1 en 35 voldoende ruimte om de tram van Breng en de treinen van Veolia om en om te laten halteren op station Nijmegen. Buiten de spits gebruikt Veolia spoor 35 niet, waardoor deze dan sowieso door Breng kan worden gebruikt. In de spitsuren vertrekt na binnenkomst op (bijvoorbeeld) spoor 1 direct de trein van spoor 35 waardoor deze vrij komt. Met het interval van 7 tot 8 minuten kan dan optimaal gebruik worden gemaakt van beide sporen door beide vervoerders. Incidenteel kan gezien de lengte van het perron tijdens spitsuren de tram achter de Veoliatrein halteren welke later vertrekt dan de tram, zoals bijvoorbeeld in Groningen gebruikelijk was voor de internationale trein naar Leer welke vanaf hetzelfde perron vertrok als de trein naar Nieuweschans. Deze treinen stonden direct achter elkaar opgesteld (met een meter tussenruimte) en vertrokken vrijwel direct achter elkaar.

CONCLUSIE

De Keizerlijn is een financieel haalbaar project dat invulling geeft aan de bestuurlijke ambities zoals uitgesproken door de stadsregioraad van 19 december 2013. Door te kiezen voor de tram in plaats van de trein is hier in de Nederlandse gemeente Nijmegen en Groesbeek draagvlak voor en nog belangrijker, consensus. Haalbaarheid is al aangetoond door de Sintropher studie van 2011 en de door Arcadis uitgevoerde Quick Scan kostenraming in opdracht van de gemeente Nijmegen.

Met het onderhands gunnen van de concessie aan Breng en het uitvoeren van baanvakvernieuwing (inclusief plaatsen van overwegen en seinen) door Prorail wordt gekozen voor Nederlandse partijen die reeds jarenlang ervaring hebben op dit vakgebied. Hiermee worden risico's zoveel mogelijk ingeperkt. Daarnaast zijn de risico's gezien de relatief korte lengte van het te reactiveren stuk sowieso een stuk lager (en dus beheersbaar) ten opzichte van de plannen waarmee gerekend werd in de Sintropher studie.

Door te kiezen voor de Keizerlijn toont de regio aan ambitie te hebben en wordt de reizigers tussen Duitsland / Groesbeek en Nijmegen een hoogwaardig alternatief geboden. De Keizerlijn creëert tevens kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen, zoals het perfect inpasbaar zijn in de centrumplannen in Groesbeek, en de groene ambities van gemeente Nijmegen.

Na jarenlange stilstand en vele onderzoeken is het nu tijd om te kiezen voor vooruitgang en de provincie Gelderland zichzelf en haar inwoners te voorzien in een goede tramverbinding naar Duitsland!

GEBRUIKTE BRONNEN

Sintropher, 2011, Duurzaam vervoer voor perifeer Noord-West-Europa. Alternatieven voor de verbinding Nijmegen – Kleve – Weeze – Airport | Eindrapport.

Arcadis, 2011, Second opinion 'Quick Scan Kostenraming Sintropher' deelopdracht 02 bij Raamcontract Ingenieursdiensten HOV Nijmegen

Stadsregio Arnhem – Nijmegen, 2013, Beslisdocument Nijmegen – Kleve

Stadsregio Arnhem – Nijmegen, 2013, Voorstel aan Stadsregioraad nr. 2013.016 | Spoorlijn Nijmegen – Kleve

Prof. Dr. P.P. Tordoir, 2006, Deltalijn Randstad Rijn-Ruhr. Missing link in de Eurodelta, Positionpaper in opdracht van de provincie Gelderland en de gemeente Arnhem

Buck Consultants International, IVV, Movaris, 2008. Rapport Euregionale Mobiliteit

Intentieverklaring Tram Vlaanderen – Maastricht, 30 juni 2008

OV-magazine, 10-05-2012, Nieuw perspectief voor Koningslijn Apeldoorn – Dieren

OV-magazine, 22-11-2012, Stilstand in Overijssel, succes in Rhône-Alpes. Plannen voor tramtreinverbinding gelijktijdig begonnen

Goudappel Coffeng, 2012, Tram of Bus: Bestaat de Trambonus? Tim Bunschoten, bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk te Amsterdam

Projectbureau ViA 15, 2011, Deelrapport TN/MER verkeer. Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem – Nijmegen

TU Delft, 2013, De 'vergeten' baten van light rail, dr. Ir. Niels van Oort, Dag van de Light rail, maart 2013

