

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

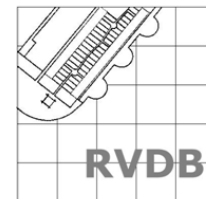
Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Stadsregio Arnhem Nijmegen

Sintropherproject Nijmegen - Kleve

Review afweging en bestuurlijke keuzen



Urban Planning

Datum
Kenmerk
Eerste versie

8 februari 2011
VNA087/Gvb/1533

1 Inleiding

In de afgelopen maanden is door een consortium van adviesbureaus onderzoek gedaan naar een groot aantal technische en vervoerkundige aspecten, die samenhangen met het reactiveren van de grensoverschrijdende railverbinding tussen Nijmegen en Kleve. De resultaten zijn samengevat in het eindrapport 'Alternatieven voor een railverbinding Nijmegen - Kleve - Weeze Airport' (december 2010). Geconstateerd kan worden dat met de uit het onderzoek te halen technische gegevens in beginsel al het materiaal voorhanden is om een bestuurlijke afweging te kunnen maken.

Het maken van deze bestuurlijke afweging vraagt echter om het wegen van deze technische gegevens in een brede maatschappelijke, ruimtelijk-economische en beleidsmatige context. In deze notitie wordt hiervoor een voorstel gedaan. Daarvoor heeft een 'review' plaatsgevonden op de resultaten van het genoemde onderzoek, ten einde de technische aspecten binnen een bredere afweging goed te kunnen wegen. Op basis van deze afweging is een samenhangende strategie geformuleerd. Hierin is nadrukkelijk ook rekening gehouden met een slimme fasering met als doel om op korte termijn met een uitvoerbaar project te kunnen starten. De review bevat ook een handreiking voor de bestuurlijke besluiten, die op basis van het uitgevoerde onderzoek kunnen worden genomen.

2 Nijmegen - Kleve: een kansrijke verbinding

Grensoverschrijdende railverbindingen staan bestuurlijk volop in de belangstelling. De initiatiefnota Koopmans/Kramer (TK 32 351, De grenzen voorbij; grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer) dringt er bij de minister van Verkeer en Waterstaat op aan om het grensoverschrijdend vervoer te verbeteren. Getuige de inzet van het project

Sintropher is ook in Europa de inzet op reactivering van grensoverschrijdende verbindingen hoog. In het recente Regeerakkoord Vrijheid en Verantwoordelijkheid van het kabinet Rutte 1 worden grensoverschrijdende verbindingen expliciet genoemd: ‘Er komt een grensoverschrijdende ontwikkeling van het treinverkeer in grensregio's waaronder aansluiting op buitenlandse hogesnelheidstreinen’.

Gelet op deze bestuurlijke context en het vervoerkundig onderzoek kan worden vastgesteld dat het reactiveren van de verbinding tussen Nijmegen en Kleve een kansrijk project is. De vervoerwaarde is met een aantal reizigers van circa 2.000 reizigers ter hoogte van de grens en 4.000-5.000 per dag tussen Nijmegen en Nijmegen Heijendaal voldoende voor een basisfrequentie van 2x per uur. De omvang van het vervoer is vergelijkbaar met een project als Maastricht - Hasselt (zie bijlage). Ook uit een vergelijking met andere grensoverschrijdende spoorlijnen, zoals deze nu door het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt uitgevoerd, blijkt dat de verbinding tussen Nijmegen en Kleve samen met de regiotramverbinding Maastricht - Hasselt vervoerkundig één van de meest kansrijke is.

verbinding	toekomstige verwachte vervoerwaarde op etmaalbasis
Arnhem - Emmerich	920 (bij frequentie 1x/h)
	580 (bij frequentie 1x/2h)
Hengelo - Bad Bentheim	1.270 (bij doortrekking Rheine - Bad Bentheim tot Hengelo)
	1.200 (bij doortrekking Zupthen - Oldenzaal tot Nordhorn)
	1.190 (NL'se en Duitse treinen rijden tot Bad Bentheim alwaar overgestapt moeten worden)
Groningen - Leer	1.060 (bij sneltrein Groningen - Leer)
	1.170 (bij rechtstreekse treinen Groningen - Bremen)
	1.490 (bij I/C-kwaliteit op Groningen - Bremen)
	1.800 (I/C+ kwaliteit op Groningen - Bremen)
kortom:	toekomstige verwachte vervoerwaarde op etmaalbasis
Arnhem - Emmerich	600-900
Hengelo - Bad Bentheim	1.200-1.300
Groningen - Leer	1.100-1.800

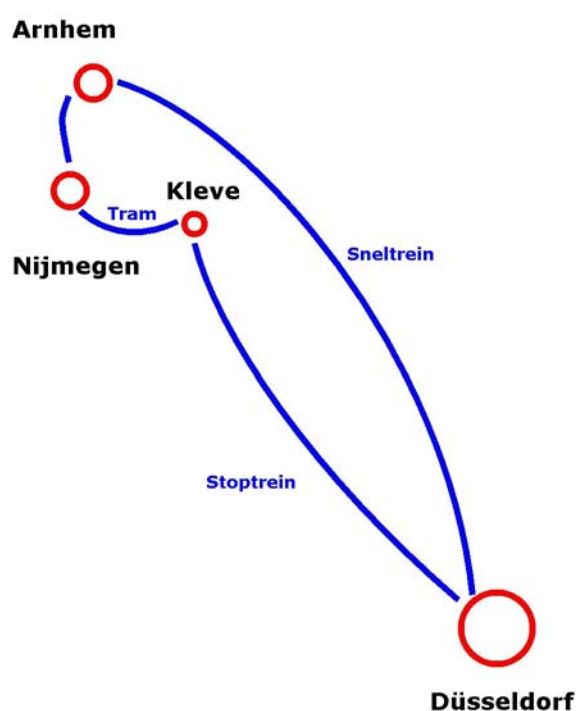
In verband met ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio als geheel, zowel voor Nijmegen als voor Kleve/Kranenburg, die sterk economisch van Nijmegen afhankelijk zijn, is het van groot belang dat de reactivering van het spoor tussen Nijmegen en Kleve als project wordt opgepakt.

3 Toekomstperspectief

De keuze tussen tram of trein is niet alleen afhankelijk van technische en financiële aspecten. Veeleer dient de afweging plaats te vinden in een breder toekomstperspectief van de Stadsregio en Kreis Kleve in het algemeen en de verbindingen tussen Duitsland

en de Stadsregio in het bijzonder. In het uitgevoerde onderzoek door het bureauconsortium is het toekomstperspectief van de verbinding Nijmegen - Kleve niet afzonderlijk beoordeeld. Dit hoofdstuk bevat enkele beschouwingen die in dat opzicht aanvullend zijn ten opzichte van het bestaande onderzoek voor de uitvoering als trein of als regionale tramverbinding.

3.1 Treinverbinding Nijmegen - Kleve



Vanuit een breder perspectief kan worden geconstateerd dat de snelle hart-op-hartverbinding tussen de Stadsregio en het Ruhrgebied via Arnhem loopt (ICE, HSL -Oost). Deze relatie kan verder worden versterkt met het doortrekken van de Regional Express uit de richting Düsseldorf via Oberhausen, Wesel en Sonsfeld naar Arnhem. Op grond hiervan kan worden vastgesteld dat er ook op langere termijn geen doorgroeiperspectief is op de lijn Nijmegen - Kleve als schakel in een interregionale verbinding met Düsseldorf. Het eventueel doortrekken van de Regional Express 10 vanuit de richting Düsseldorf via Kleve naar Nijmegen zou daarmee tevens de eindsituatie zijn op deze spoorverbinding, met andere woorden, altijd beperkt blijven tot een regionale verbinding met Kleve, inclusief een suboptimale bovenregionale verbinding met Düsseldorf.

3.2 Regionale tramverbinding

Nederlandse zijde

Het toekomstperspectief voor een regionale tramverbinding tussen Nijmegen en Kleve ligt duidelijk anders. De Stadsregio heeft immers een HOV-plan Arnhem Nijmegen opgesteld waarin de ambitie is opgenomen om binnen Nijmegen te komen tot de introductie van een tram op de Noord-Zuidverbinding tussen de Waalsprong, de binnenstad en Heyendaal. De tramverbinding Nijmegen - Kleve kan van deze tramverbinding deel gaan uitmaken, waarmee een rechtstreekse verbinding kan worden geboden van Kleve en Kranenburg met het centrum van Nijmegen. Aldus kan een tramexploitatie op de lijn Nijmegen-Kleve worden beschouwd als een eerste fase van een doorgroeiproces. In eerste instantie binnen de agglomeratie van Nijmegen (Heyendaal, Plein 44 etc.), op langer termijn is verlenging richting Bemmel over tracés van het vastgestelde HOV-net van de stadsregio Arnhem Nijmegen denkbaar. In dit verband kan op termijn ook gedacht worden aan vertramming van de spoorlijn tussen Elst en Tiel. De introductie van een tramverbinding op de lijn Nijmegen – Kleve vormt op deze wijze de opening van een ontwikkeling van een regionaal tram- annex HOV-systeem in de regio.

Duitse zijde

Het onderzoek naar vertramming laat duidelijk zien dat het doortrekken van de tram naar Weeze ook op langere termijn geen realistische optie is: de exploitatiekosten en de investeringen wegen niet op tegen de reizigersopbrengsten. In alle gevallen zou dus moeten worden uitgegaan van een tramverbinding tot aan Kleve Hauptbahnhof.

3.3 Afweging toekomstperspectief tram versus trein

Indien zowel de trein- als de tramoptie mogelijk zijn, en financieel vergelijkbaar blijken, verdient omwille van het toekomstperspectief de vertramming van Nijmegen – Kleve de voorkeur. Ook vanuit Duits perspectief kan deze voorkeur worden gerechtvaardigd, omdat de koppeling met het centrum van Nijmegen voor Kleve en Kranenburg een belangrijke meerwaarde biedt. Zo'n directe tramverbinding met het centrum van Nijmegen maakt deze gemeenten als woonplaats aantrekkelijker. Voor deze kernen is het daarmee tevens een belangrijk wapen tegen de dreigende bevolkingskrimp.

4 Beoordeling studieresultaten

Uit het onderzoek komt naar voren dat beide mogelijkheden, doortrekken van de trein of vertramming van Nijmegen – Kleve haalbaar zijn. Qua orde-grootte lijken de vervoerkundige effecten en de investerings- en exploitatiekosten vergelijkbaar. Nadere beschouwing leert dat er toch verschillen zijn.

4.1 Doortrekken Regional Express 10 kent bezwaren

Het doortrekken van de Regional Express 10 lijkt op het eerste gezicht de meest logische optie. De treinverbinding is immers al voorhanden. Nog los van de beperkte doorgroei-mogelijkheden en de geringere betekenis voor ruimtelijke ontwikkeling en beheersing van krimp, die aan deze verbinding kleven, heeft het technische onderzoek naar de doortrekking echter ook een flink aantal bezwaren tegen doortrekking opgeleverd:

- De inpassing in Groesbeek; hier bestaat geen draagvlak voor de reactivering van het spoor. Mitigerende maatregelen zullen noodzakelijk zijn om de steun van de gemeente Groesbeek te verwerven.
- Er is een tekort aan perroncapaciteit in Nijmegen.
- De fysieke ruimte voor een derde spoor op het gedeelte Nijmegen Heijendaal – Nijmegen Centraal ontbreekt. Het zou ten koste gaan van de bestaande busbaan, maar het verplaatsen hiervan is kostbaar. Hetzelfde geldt voor verplaatsing van sporen. Overigens is in het onderzoek dit alleen als PM-post meegenomen, waardoor naar onze overtuiging het realiteitsgehalte van de treinoptie is overschat.
- De capaciteit van het bestaande spoor is ontoereikend om extra treinen tussen Nijmegen en Kleve te kunnen verwerken. Bovendien brengt dit extra materieelinvesteringen ten behoeve van de beveiliging bij het rijden op het Nederlandse spoor met zich mee.
- In de Wiessenstraße in Kleve heeft het oorspronkelijk treintracé plaats gemaakt voor een parkeerterrein. Hier zou dus een nieuwe, mogelijk zelfs ongelijkvloerse spoorbaan moeten worden aangelegd. Ook deze ingreep brengt inpassingsproblemen met zich mee. Voor een gelijkvloerse tramlijn is het huidige tracé veel gemakkelijker bruikbaar. Geconcludeerd kan worden dat indien met elk van bovengenoemde aspecten rekening wordt gehouden de investeringskosten voor doortrekking van de Regional Express nog aanmerkelijk hoger zullen uitvallen dan het bedrag van 60 à 70 miljoen die in het onderzoek is genoemd.

4.2 De regionale tramverbinding kan verder worden geoptimaliseerd

In het onderzoek is een regionale tramverbinding uitgewerkt, maar de mogelijkheden die een tramverbinding biedt zijn nog niet ten volle benut:

- De overstap op de Regional Express in Kleve kan worden geoptimaliseerd; de aansluiting op de treinen in Kleve, alsmede op busdiensten, bijvoorbeeld pendel naar vliegveld Weeze, dient maatgevend te zijn in de dienstregeling voor de tram ('Pulsdienstregeling').
- De omloop van het trammaterieel in de dienstregeling kan nader worden geoptimaliseerd op basis van omlooptijden, aantal halten, tractie en maximale snelheid van het materieel.
- De tramverbinding dient volledig vrijliggend van het spoor te worden gerealiseerd, waarbij onderdelen ter hoogte van Nijmegen, Groesbeek en Kleve niet als spoorweginfrastructuur hoeven te worden vormgegeven, maar als reguliere, in de openbare

ruimte geïntegreerde tramlijn; rijden op zicht is hier een optie, alsmede het openen van een extra halte.

- De realisatie dient zodanig te worden vormgegeven dat doorontwikkeling naar Campus Heijendaal enerzijds en centrum Nijmegen anderzijds mogelijk is.
- De meerwaarde van het doorverbinden van de tram vanuit Kleve en Kranenburg naar het centrum van Nijmegen is onderschat en het effect op het versterken van de regionaal-conomische structuur niet in beeld gebracht.
- De relatie met het onderliggende netwerk dient eenduidig te worden gelegd, maar met minimale consequenties in een eerste fase.
- De infrastructuurkosten moeten worden geminimaliseerd.
- De tractie moet financieel en vervoerkundig worden geoptimaliseerd.

Bij dit laatste punt moet er rekening mee worden gehouden met het feit dat dieselelektrisch materieel erg duur in de aanschaf kan zijn (zoals recentelijk bleek bij aanbesteding van de regio Braunschweig). Mogelijk komt het omslagpunt voor volledige elektrificatie daardoor eerder in beeld dan tot nu toe (impliciet) werd aangenomen.

Conclusie is dat de vervoerwaarde en exploitatie van een regionale tramverbinding tussen Nijmegen en Kleve nog duidelijk kan worden geoptimaliseerd. De verwachting is dat de beoordeling daarmee gunstiger zal uitvallen.

5 Strategie

Op grond van de bovenstaande overwegingen stellen wij de volgende strategie voor:

- Inzetten op de realisatie van een regionale tramverbinding tussen Kleve Hbf (Stationsplein) - Nijmegen Stationsplein - Nijmegen Plein 44. Ten aanzien van de uitvoering in te zetten op realisatie voor 2020.
- Dit project op te pakken als zijnde tegelijkertijd een stand-alone project (de zogenaamde eerste fase), als een te realiseren onderdeel van het gefaseerd uit te voeren HOV-plan van de stadsregio Arnhem Nijmegen.
- De tweede fase van het HOV-plan (periode 2020-2025) te laten bestaan uit aanleg van de tramverbinding Heijendaal - Centrum (Plein 44) met daarbij bijbehorende aanpassingen van het onderliggende openbaar vervoer ten zuiden van de Waal (lijn 10, lijn 5, Rijn WaalSprinter) teneinde paralleliteit te voorkomen. Deze tweede fase dient uiteraard wel afgestemd te worden op de volgende concessieperiode. Het is af te raden de eerste fase al uit te breiden met een tak naar Heijendaal. Hiermee neemt de complexiteit immers enorm toe, zowel ten aanzien van de inpassing als ten aanzien van de vervoerkundige en juridische afstemming met de concessiehouder voor het onderliggende busnetwerk.
- De derde fase (2025-2030) van het HOV-plan betreft dan het doortrekken van de tramverbinding over de Waal naar Bemmelen/Elst met de daarbij behorende reorganisatie van het busnetwerk ten noorden van de Waal.

Het project Kleve - Nijmegen - Plein 44

- Het project zodanig in te steken dat in beginsel geen consequenties voor de nieuwe vervoerconcessie ontstaan.

- Ten aanzien van de investering in het project in te zetten op een zelfstandig realiseerbaar project dat buiten de MIRT-procedure om kan worden gerealiseerd. Om dit te bereiken dient de overheidsbijdrage aan deze verbinding aan een maximum van 60 – 80 miljoen te zijn gebonden. Dit bedrag is zonder MIRT-bijdrage nog realiseerbaar met eenmalige bijdragen en Europese steun.
- Om tegen een dergelijk investeringsbedrag de verbinding te realiseren dient de in-steek gericht te zijn op een voor marktpartijen zo aantrekkelijk mogelijk project en een innovatieve contractvorm, waarbij een privaat consortium bijvoorbeeld aanleg, exploitatie, beheer en onderhoud verzorgt. De precieze contractvorm moet in de volgende onderzoeksfase nader worden vastgesteld. Centraal hierbij staan vragen ten aanzien van het risico van de exploitatie (bij de exploitant of bij de opdrachtgever), het eigendomsvraagstuk voor het materieel en de uitbreidingen in de tweede fase.
- Om een aantrekkelijke uitvraag in de markt te zetten, dient het project zo eenvoudig mogelijk te zijn en dient de scope van het project volledig beheersbaar te zijn. Op basis van verschillende aspecten dient het project daarom in de tweede onderzoeksfase nader te worden uitgewerkt en geoptimaliseerd tot het niveau van voorlopig ontwerp. Het gaat om:
 - bestuurlijke aspecten (besluitvorming, inpassing, draagvlak);
 - vervoerkundige aspecten (vervoerwaarde, snelheid, haltering, tractie);
 - juridische aspecten (bestemmingsplannen, toelatingseisen);
 - exploitatieve aspecten (omlooptijden, materieeleenheden, beheer halten, onderhoud).
- Op basis van het resultaat van de tweede onderzoeksfase verdient het aanbeveling toe te werken naar een Nederlands-Duitse projectorganisatie met een heel heldere bestuursopdracht; namelijk het zorgdragen voor de aanbesteding en realisatie van het project.

6 Bestuurlijke besluiten

Wij stellen voor om op grond van het voorliggende technische en vervoerkundige onderzoek bestuurlijk vast te stellen dat:

- De grensoverschrijdende railverbinding Nijmegen Kleve een kansrijke verbinding is.
- Deze verbinding het meest kansrijk is indien deze als vrijliggende tramverbinding tussen Kleve Hbf en Nijmegen Stationsplein wordt uitgevoerd.
- De verbinding moet worden opgepakt als de eerste fase in het HOV-plan voor de Nijmeegse regio zoals vastgelegd in het HOV-besluit van de gemeente Nijmegen en het HOV-plan van de Stadsregio Arnhem Nijmegen.
- In de volgende onderzoeksfase het project als zodanig nader moet worden uitgewerkt en geoptimaliseerd, waarbij de investerings- en exploitatiekosten moeten worden geminimaliseerd.
- Tevens de meest geschikte aanbestedingsvorm te onderzoeken in relatie tot de aanleg, exploitatie, beheer en onderhoud van de verbinding, mede in het licht van de gewenste uitbreidingen in de volgende fasen.

- De voorbereidingen te starten om te komen tot een grensoverschrijdende projectorganisatie Nijmegen – Kleve die de opdracht moet krijgen zorg te dragen voor de aanbesteding van het project en de realisatie van deze verbinding.

Bijlage 1 Referentieprojecten

A.

Hieronder zijn enkele projecten op een rij gezet, die elk betrekking hebben op (gereactiveerde) grensoverschrijdende railverbindingen.

- Maastricht-Hasselt – Regiotram, project dat voorziet in regionale sneltramlijnen vanuit Hasselt.
- Maastricht-Brussel – Sneltrain, geëxploiteerd door Belgische spoorwegen, via Luik, met aansluiting op HST'n naar Londen en Parijs.
- Heerlen-Aachen – Regiotrein, maakt onderdeel uit van de EuregioBahn, het regionale treinnetwerk in en om Aachen.
- Enschede-Gronau – Regiotrein, is traject waarop treindiensten verder rijden in Duitsland, onder andere Oldenburg.
- Groningen-Leer – Regiotrein, is één van de regionale treindiensten die vanuit de stad Groningen verzorgd worden.
- Saarbrücken-Sarrequemines – Regiotram, uitloper in Frankrijk van regionaal/stedelijke sneltramlijn van Saarbrücken in de Duitse deelstaat Saarland.

B.

Een tweede groep referenties betreffen projecten die voorzien in de exploitatie van (voormalige) spoorlijnen met behulp van Regiotrams, en die op enigerlei wijze de start kunnen vormen van tramdiensten in de stad.

Overigens valt het hierboven genoemde project van Saarbrücken eveneens in deze tweede categorie van referenties.

- Zwolle-Kampen – vertramming van de bestaande spoorlijn (opening gepland voor 2014), optie voor stadstraject.
- Biel – Regiotram-project in Zwitserland, voorziet in doortrekking van regionale spoor dienst als tram in de stad.
- Nantes-Châteaubriant – voormalige spoorlijn, wordt omgebouwd voor exploitatie als regionale tramlijn, opening najaar 2012. Overigens start begin dit jaar tramexploitatie in gemengd verkeer met treinen op de spoorlijn naar Clisson.
- Lyon – diverse regionale spoorlijnen worden geschikt gemaakt voor exploitatie met trams (openingen voorzien vanaf 2014).
- Alicante-Benidorm – regionale spoorlijn omgebouwd tot drager van regionaal tramnet (grotendeels operationeel).
- Overige Spanje – op verschillende plaatsen bestaan serieuze plannen om regionale spoorlijnen met trams te exploiteren. Op termijn is ook doorrijden in stedelijke gebied een optie.
- Bergamo – tramdienst op voormalige spoorlijn, op termijn doorrijden in de stad.
- Sassari – regionaal tramnet in ontwikkeling, eerste fase met straattraject door de stad operationeel.
- Cagliari – stedelijk-regionaal tramnet in ontwikkeling, gebruikmaken van omgebouwde spoorlijn (deels operationeel) en verder uitbouw langs nieuwe tracés (in planning).