

Onderwerp
Nota voorkeursbeslissing HOV Nijmegen

Programma / Programmanummer
Mobiliteit / 1072

BW-nummer

Portefeuillehouder
H. Beerten

Samenvatting

Om Nijmegen in de toekomst bereikbaar te houden, zetten we in op Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). HOV is snel en rijdt op vrijliggende infrastructuur. We hebben onderzocht wat het beste tracé is, en of er mogelijkheden zijn voor een tram. Dit onderzoek was technisch van aard, en parallel daaraan liep een intensieve dialoog met inwoners en organisaties. Op basis van alle beschikbare gegevens is het voorkeurstracé bepaald: van de Prins Mauritsingel én de Griffdijk, via de Waalbrug naar de Burchtstraat, Bloemerstraat, Station Nijmegen, spoorkuil, Station Heyendaal en van daaruit in een "rondje" over de Campus. Voor de korte termijn zijn er nu nog te weinig reizigers om te kiezen voor een tram, dit blijft wel onze ambitie. Vanaf 2013 voeren we gefaseerd HOV in, startend met HOV-bus op een infrastructuur die is voorbereid op tram.

Directie/afdeling, ambtenaar, telefoonnr.
OB100 Paul Matthieu, 9299

Datum ambtelijk voorstel
16 februari 2012

Registratienummer
12.0004179

Ter besluitvorming door het college

1. De nota Voorkeursbeslissing HOV Nijmegen, inclusief de bijlagen (1) t/m (18) vast te stellen en akkoord te gaan met de volgende strategische keuzes:

- a) Het voorkeurstracé voor de eerste HOV-lijn in Nijmegen: Bommel/Elst - Prins Mauritsingel én Griffdijk, via de Waalbrug naar de Burchtstraat, Bloemerstraat, Station Nijmegen, spoorkuil, Station Heyendaal en van daaruit in een "rondje" over de Campus
- b) De ontwikkelstrategie waarbij in gefaseerde stappen toe wordt gewerkt naar de realisatie van de tram en daartoe te starten met de modaliteit HOV-bus op hoofdzakelijk vrijliggende infrastructuur voorbereid op tram.
- c). Uitwerken van faseringsstap 1 waarbij de 11 belangrijkste knelpunten worden opgepakt.

Paraaf Datum
akkoord

Bedrijfsvoering

Th. Peters

Leidinggevende
W. Van Hees

Programmamanager
W. van Hees

Programmamanager
S. Ruta

Programmadirecteur
P. Steijn

Zie vervolgbld

Alleen ter besluitvorming door het College

Paraaf Datum
akkoord

Besluit B&W d.d. nummer:

- Conform advies
 Aanhouden
 Anders, nl.

Bestuursagenda

Gemeentesecretaris

Portefeuillehouder

Collegevoorstel

Vervolg beslispunten

- 2.** Opdracht te verstrekken aan de projectorganisatie HOV om een College- en raadsvoorstel voor te bereiden voor de verdere uitwerking van faseringsstap 1 voor zowel de benodigde plankosten als de noodzakelijke investeringen. Op basis van dit raadsvoorstel zal in juni 2012 definitieve besluitvorming over de nota Voorkeursbeslissing HOV Nijmegen als ook het vervolg hoe verder met het HOV in Nijmegen plaatsvinden.
- 3.** Gegeven de ambitie om op termijn een systeemsprong naar de tram te maken te besluiten actief deel te nemen aan de BO MIRT-verkenning waarvan de regie ligt bij de Stadsregio Arnhem Nijmegen.
- 4.** De nota Voorkeursbeslissing inclusief bijlagen tot uiterlijk 10 april 2012 ter inspraak voor te leggen.

1. Probleemstelling

Wat is het beste tracé voor de eerste lijn van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in Nijmegen? Kiezen we voor een HOV-bus of voor de tram? Dat zijn de twee centrale vragen die de projectorganisatie HOV de afgelopen periode door middel van een alternatievenonderzoek grondig heeft verkend en waarover zij rapporteren in de nota Voorkeursbeslissing HOV Nijmegen.

Problemen en kansen

Om te komen tot de juiste scopedefinitie en de opzet van het alternatievenonderzoek, is in de beginfase van het project geprobeerd een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van het kader waarbinnen het HOV geïmplementeerd kan worden. Voorafgaande besluitvorming en beleidsnota's over Mobiliteit en Openbaar Vervoer van de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de gemeente Nijmegen zijn hierin leidend geweest. Op basis van de beschikbare informatie is vervolgens een analyse gemaakt van de meerwaarde die het HOV voor Nijmegen kan hebben. Dit heeft geresulteerd in een beschrijving van de huidige problemen en de kansen voor het openbaar vervoer (zie bijlage: Nut en Noodzaak HOV).

MIRT-eisen

Voordat met het alternatievenonderzoek begonnen kon worden, is gekeken welke eisen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) stelt. Het MIRT is een investeringsprogramma van de Rijksoverheid en financiert projecten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Om in aanmerking te komen voor een rijksbijdrage voor de ontwikkeling van het HOV in de regio zal de initiatiefnemer van de HOV-plannen - stadsregio en gemeente - moeten voldoen aan de eisen die zijn gesteld aan de MIRT-procedure. Dit is relevant als gekozen wordt voor een systeemsporg naar een tram. De belangrijkste eisen van het MIRT zijn:

- a) onderzoek van meerdere tracévarianten voor het HOV
- b) uitwerking van de tracés voor de modaliteiten HOV-bus én tram
- c) in een vroeg stadium uitvoering geven aan interactieve planvorming met de omgeving om draagvlak te verwerven.

Om deze MIRT-eisen maximaal te borgen, heeft de projectorganisatie HOV gekozen voor een werkwijze waarbij keuzes op een expliciete wijze conform de principes van Systems Engineering¹ worden onderbouwd.

Projectscope HOV Nijmegen

De scope voor het project HOV Nijmegen richt zich op de verbindingen tussen Heijendaal (inclusief Campus) – Station Nijmegen – Waalsprong (knoop Lent, knoop Ressen en Elst). Gedurende het onderzoek zijn ook verbindingen richting Bommel, Elst en Kleve overwogen. Uiteindelijk is het HOV uitgewerkt voor het Nijmeegs grondgebied, maar exploitatief zal het HOV altijd een regionale component hebben. De projectscope voor het huidige onderzoek is als volgt gedefinieerd:

'HOV Nijmegen' is het openbaar vervoersysteem in de gemeente Nijmegen dat reizigers vanuit Nijmegen en de regio op een hoogwaardige wijze vervoert tussen de knooppunten Ressen, Lent, Station Nijmegen, station Heijendaal en dat aansluit op een eventuele reactivering van de lijn naar Kleve, inclusief de ruimtelijke inrichting van het HOV-systeem.

¹ Systems Engineering: een werkwijze waarbij afwegingen in het ontwerp expliciet worden vastgelegd en uitwerkingen expliciet worden geverifieerd aan de topeisen.

Vervolgvel

3

Onder hoogwaardig systeem wordt in dit kader verstaan: snel, betrouwbaar, frequent, comfortabel, duidelijk en met uitstraling. Daarbij wordt uitgegaan van vrijliggende infrastructuur voor het HOV.

Onder ruimtelijke inrichting wordt in dit kader verstaan: de ruimtelijke kwaliteit van de knooppunten, overstappunten en in-/uitstappunten en de ruimtelijke kwaliteit tussen de knooppunten.

Binnen de projectscope vallen het schetsontwerp van de vrijliggende infrastructuur, richtinggevend systeemkeuze of modaliteit, inzicht in omgevingseffecten, exploitatiekosten en -opbrengsten, besluitvorming voorkeursbeslissing en inzicht in de optimale fasering voor de invoering van de nieuwe HOV-lijn.

Alternatievenonderzoek

Het alternatievenonderzoek kent verschillende onderdelen. Vooraf een beschrijving van de gehanteerde begrippen:

- a) de gehele lijn van Heijendaal tot en met Waalsprong noemen we 'tracé';
- b) het tracé bestaat uit verschillende trajectdelen, bijvoorbeeld het trajectdeel Traianusplein – Station Nijmegen;
- c) een trajectdeel is onderzocht op meerdere alternatieven, zogeheten tracévarianten, bijvoorbeeld Traianusplein – Keizer Karelplein of Traianusplein – Plein1944;
- d) voor elke tracévariant is een inpassingsontwerp gemaakt voor HOV-bus en tram.

Allereerst zijn alle mogelijke tracé-opties van het HOV op de lijn Heijendaal – Ressen in beeld gebracht. Aan de hand van de HOV-toeisen, kosten en risico's is een selectie gemaakt van haalbare en realistische tracévarianten. Vervolgens is van iedere tracévariant een inpassingsontwerp gemaakt. Dit ontwerp laat zien waar het HOV mogelijk kan worden ingepast (de definitieve ligging van het HOV wordt pas in een volgende fase van het project vastgesteld). Vervolgens zijn deze ontwerpen, voor zowel bus als tram, in het effectenonderzoek kwalitatief gescoord op de vastgestelde criteria. Voor iedere variant zijn ook de ruimtelijke kansen in kaart gebracht, evenals de kostenraming van de realisatie en het onderhoud. Ook zijn de algemene risico's en de aandachtspunten per trajectdeel in kaart gebracht. Op basis van de tracévarianten en de kosten is vervolgens het exploitatieonderzoek uitgevoerd en zijn een business case en een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld.

Parallel aan dit alternatievenonderzoek heeft de projectorganisatie een intensieve dialoog met inwoners en organisaties van de stad gevoerd. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in het participatieverslag, waarop vervolgens een reactie is geschreven. Hierbij is het uitgangspunt gehanteerd dat in de ontwerpen rekening is gehouden met HOV-bus voorbereid op tram. Het HOV-tracé is dus ook geschikt om in de toekomst voor tram geschikt te maken. Bij een eventuele keuze voor de aanleg van vrije infrastructuur voor een HOV-bus voorbereid op tram zullen er in een volgende fase wel aanvullende kosten moeten worden gemaakt voor de ombouw van het tracé van HOV-bus naar tram. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de aanleg van de spoorstaven, de bovenleiding en de inrichting van de trambaan.

Alle resultaten samen zijn meegenomen in de uiteindelijke afweging.

Deze uiteindelijke afweging wordt gemaakt op basis van een analyse van alle criteria die aan het HOV zijn gesteld. Dit leidt tot een uitwerking van drie geoptimaliseerde scenario's voor de invoering van HOV in de periode van 2017 tot 2030 tussen de knooppunten op Nijmeegs grondgebied.

2. Juridische aspecten

Een MER (Milieu Effect Rapportage) is strikt genomen alleen nodig voor de trajectdelen waar sprake is van gevoelig natuurgebied. Het aanleggen van vrijliggende infrastructuur in bestaand bebouwd gebied is niet MER-plichtig. Bestemmingsplannen behoeven in het kader van het HOV-project niet gewijzigd te worden, omdat het tracé – voor zover zij over bestaande wegen gaat - overal reeds een verkeersbestemming heeft. Dit geldt echter niet voor de nieuwe nog aan te leggen Woenderskampseweg in de Waalsprong.

Uit de huidige onderzoeken blijkt voornamelijk dat geen MER- of MER-beoordelingsplicht nodig is, maar zekerheid hieromtrent kan pas bij het definitieve projectbesluit, wanneer alle gevolgen voor het milieu in beeld zijn, worden gegeven. Bij een omvangrijk project als dit, is het uit oogpunt van openbaar bestuur wel wenselijk om een inspraakprocedure te organiseren.

3. Doelstelling

In dit voorstel wordt aan de hand van de nota Voorkeursbeslissing HOV beschreven wat de eindresultaten zijn van het alternatievenonderzoek naar het HOV. Het doel is om het definitieve tracé vast te stellen en antwoord te geven op de keuze voor een modaliteit: HOV-bus of tram. In het voorstel is hiervoor een aantal faseringscenario's beschreven. Na vaststelling van de nota Voorkeursbeslissing HOV en het vrijgeven ervan voor inspraak, gaat de laatste ronde van deze verkenningsfase van het project van start. In deze periode voorafgaande aan de besluitvorming in de raad, kunnen de inwoners en organisaties in Nijmegen reageren op het voorgenomen besluit. Om de ambitie voor tram i.c. de kwalitatieve systeemsprong te onderstrepen, zullen we verder investeren in het MIRT-traject voor het op termijn verwerven van de benodigde financiële middelen van het Rijk.

Ambitie HOV Nijmegen:

- het op schone en duurzame wijze faciliteren van de bereikbaarheid van de stad;
- door betere bereikbaarheid vitaal houden van Nijmegen als centrumstad in de (Eur-)regio op het gebied van wonen, werken, leren en recreëren;
- het versterken van de economische knooppunten *Ressen, Lent, Station Nijmegen, station Heijendaal* en de verblijfsgebieden Centrum en Campus Heijendaal;
- het verbinden van Nijmegen Noord i.c. de Waalsprong en het centrum van Nijmegen: de ongedeelde stad;
- met het HOV uiting geven aan de profilering van Nijmegen als 'duurzame stad'.

Centrale doelstelling HOV Nijmegen:

De HOV-lijn Heyendaal-Waalsprong dient een krachtige noord-zuid verbinding te zijn die:

- de bereikbaarheid van de stad op lange termijn garandeert;
- de Waalsprong bindt aan de bestaande stad;
- kan concurreren met autoverkeer;
- snel, betrouwbaar en comfortabel is.

4. Argumenten

De gemeente Nijmegen heeft de ambitie uitgesproken om op termijn de tram terug te brengen in Nijmegen. De tram als aansprekende vorm voor de introductie van HOV. De ambitie voor HOV is niet alleen gebaseerd op wensbeelden, maar wordt onderbouwd vanuit de nut en noodzaak voor

een kwaliteitssprong van het huidige OV naar HOV in de gemeente Nijmegen en de regio Arnhem Nijmegen.

Waarom HOV?

Met name de bereikbaarheid richting de stad en de doorstroming in de stad vormt een knelpunt in de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de stad. De verdere groei van de mobiliteit naar en in de stad, zal bij ongewijzigde situatie van het OV leiden tot negatieve effecten op de leefbaarheid en duurzaamheid. Terwijl de kansen op verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de stad met name op de verdere ontwikkeling van de knooppunten worden belemmerd. De wens om Nijmegen ook in de verdere toekomst bereikbaar te houden is aanleiding geweest om een onderzoek te starten naar de introductie van het HOV als noodzakelijke kwaliteitssprong en antwoord op deze problematiek. De in oktober 2011 in de raad vastgestelde nota Nijmegen Duurzaam Bereikbaar vormt het beleidskader voor invoering van het HOV. Daarin is aangegeven dat met het HOV, naast de getroffen maatregelen voor auto, fiets en trein, het OV een volwaardig alternatief blijft om ook in de toekomst Nijmegen te kunnen bereiken. Het onderzoek richtte zich in deze fase op een tweetal vragen:

1. Wat is het beste tracé van de eerste lijn van het HOV in Nijmegen?
2. Kiezen we voor een HOV-bus of voor de tram?

In de nota Voorkeursbeslissing HOV Nijmegen geven we antwoord op de twee vragen. Hieronder schetsen wij op hoofdlijnen de opzet en de uitkomsten van de nota.

Algemene bevindingen

De onderzoeksresultaten laten zien, dat het uitwerken van een volledig vrijliggende HOV-baan in de bestaande stad Nijmegen, geen eenvoudige opgave is. Het tracé van de eerste HOV-lijn is 14,2 kilometer lang, in een voornamelijk bebouwde omgeving, die veelal niet is voorbereid op de inpassing van een nieuwe ruimteveragende infrastructuur. In deze omgeving is daardoor de beschikbare ruimte beperkt, en zijn vaak ook andere gebiedsontwikkelingen gaande. De inpassing van HOV is daarmee dus complex, en raakt verschillende aspecten en belangen in de stad.

De onderzoeken die zijn uitgevoerd, hebben een grote hoeveelheid “facts en figures” opgeleverd. Deze vormen de expliciete argumenten voor het maken van keuzes op welke wijze HOV een bijdrage levert aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Nijmegen. Een keuze voor het HOV impliceert ook het maken van keuzes op de overige vervoersstromen en mobiliteit in en naar Nijmegen. Het formuleren van parkeerbeleid, de ontwikkeling van P+R terreinen en de doorstroming van het autoverkeer zijn hier slechts enkele voorbeelden van. De netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer moeten naadloos op elkaar aansluiten en elkaar waar mogelijk versterken. De onderzoeken tonen aan dat het HOV inpassen in de bestaande stad mogelijk is, maar ook een grote opgave.

Bovendien laten de onderzoeken zien dat introductie van HOV een kwaliteitsimpuls betekent op het huidige OV en dan vooral voor de noord-zuid verbinding Ovatonde – Heijendaal. Maar dat met de kwaliteitssprong er ook sprake is van een toename van de exploitatiekosten. Ook de benodigde investering zal zonder bijdrage van overige overheden niet terugverdiend kunnen worden. Realisatie van het HOV is daarmee vergelijkbaar met een infrastructurele opgave als de aanleg van de nieuwe Prins Mauritssingel of de 2^e stadsbrug De Oversteek.

Kansen voor HOV

Ondanks de complicaties van de inpassing van de vrijliggende infrastructuur in de bestaande omgeving, biedt het HOV voldoende kansen. Kansen om de betrouwbare bereikbaarheid van

Nijmegen te verbeteren en te vergroten. Dat is nodig, want door de groei van het inwoneraantal en het aantal bezoekers staat deze betrouwbare bereikbaarheid onder druk. De nieuwe stadsbrug De Oversteek zal de druk van het autoverkeer op de Waalbrug slechts tijdelijk opvangen.

Uiteindelijk zal de situatie op de Waalbrug weer vergelijkbaar zijn met de situatie, zoals we die nu kennen. Het HOV bereidt de stad voor op een toekomstige situatie: waarin er méér mensen in Nijmegen wonen, wetende dat de grenzen aan het leggen van meer 'asfalt' bereikt zijn.

HOV biedt ook kansen op een volwaardig alternatief voor de auto. Een alternatief dat vrijwel net zo snel is en zeer betrouwbaar. Het HOV dat wij voor ogen hebben en waarvoor wij de zogeheten topeisen hebben geformuleerd is weer een kwaliteitsniveau hoger dan de de BrengDirect-bussen die we nu kennen. De huidige Breng Direct lijn 300 (RijnWaalSprinter tussen Arnhem, Huissen, Bommel en Nijmegen) en de Breng Direct lijn 331 die voor 2013 is aangeboden (Arnhem - Elst - Nijmegen), zien wij als belangrijke voorlopers op het HOV. De volledig vrijliggende infrastructuur van het HOV is als eindplaatje essentieel.

Introductie van het HOV maakt onderdeel uit van de totaal-visie op mobiliteit. Daarin hebben de voetganger en het openbaar vervoer in het centrum prioriteit, de fietser in de ringstraten daaromheen, en de auto buiten het centrum. Door middel van het HOV worden de knooppunten in de stad met elkaar verbonden en vormen zij een aanvulling op de huidige vervoersstromen.

Met het HOV bij de knooppunten in de stad ontstaan nieuwe kansen voor ruimtelijke economische ontwikkeling, zoals bijvoorbeeld het station Nijmegen.

Voorkeurstracé: wat is het beste tracé?

1. Trajectdeel Heijendaal. Voorkeur: "rondje" op Heijendaal.

Voor het trajectdeel Heijendaal - Station Nijmegen zijn met name voor Campus Heijendaal de tracévarianten "haakje" en "rondje" Heijendaal voor zowel HOV-bus als tram uitgewerkt en beoordeeld. Bij het "rondje" rijdt het HOV kloksgewijs over de campus, zoals de huidige Heijendaal Shuttle (lijn 10), bij het "haakje" volgt het HOV hetzelfde tracé tot de ingang van UMC St. Radboud ziekenhuis waar een kopstation wordt gerealiseerd. De tram of bus draait in die variant weer om richting Erasmuslaan.

De uitkomst van de multicriteria-analyse MCA is dat er een licht positieve score is voor het "rondje" Heijendaal ten opzichte van het "haakje". Op omgevingseffecten scoort het "haakje" Heijendaal in de effectenanalyse weliswaar beter dan het "rondje" Heijendaal, vooral op gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid en zowel voor HOV-bus als voor tram. De investeringskosten vallen per saldo echter hoger uit. Bij het "rondje" vervoert het HOV meer reizigers dan bij het "haakje" (6%), dit komt voornamelijk doordat de route vanaf halte UMC/Universiteit naar Station CS in het rondje korter is (lagere kosten en meer reizigers) en er bij het "rondje" een halte voor de hoofdingang van de HAN ligt. Een deel van deze reizigers is echter niet nieuw, maar maakt in de variant "haakje" gebruik van onderliggende lijnen 6 en 9 in plaats van het HOV.

Bij de keuze voor dit trajectdeel is het feit dat bij het "haakje" meer ruimte nodig is op de Campus (en daarmee een grotere impact heeft op de groenstructuur) meegenomen in de afweging. Dit komt doordat het "haakje" een tweebaans tracé heeft en het "rondje" een éénbaans tracé.

Naast deze resultaten die gebaseerd zijn op basis van de MCA, blijkt uit gesprekken met het UMC, dat zij de nieuwbouwplannen voor onder andere de hoofdingang van het ziekenhuis, optimaal willen laten aansluiten op het HOV. Het "haakje" biedt hiertoe de beste mogelijkheden, voor het "rondje" kan niet tot vóór de hoofdingang worden gereden.

2. Trajectdeel Heijendaal – Station Nijmegen. Voorkeur: de Spoorkuil

Voor het trajectdeel vanaf de Campus richting Station Nijmegen is gekozen voor de Spoorkuil. De andere tracévarianten die zijn onderzocht, voldoen niet aan de topeisen van het HOV. Daarnaast zou het kapitaalvernietiging zijn om de relatief recent gerealiseerde vrijliggende busbanen niet te gebruiken.

3. Trajectdeel Station Nijmegen- Traianusplein. Voorkeur: Burchtstraat

Voor het trajectdeel Station Nijmegen- Traianusplein zijn met name voor Stadscentrum Nijmegen de tracévarianten Burchtstraat en Singels met als subvariant Singels via de Hertogstraat voor zowel HOV-bus als tram uitgewerkt. Andere tracévarianten, zoals de Waalkade zijn onderzocht en blijken niet te voldoen aan de topeisen van het HOV.

Bij de vergelijking tussen de Burchtstraat en Oranjesingel scoren de varianten op verschillende aspecten positief dan wel negatief. De investeringskosten zijn nagenoeg gelijk, alleen de route via de Hertogstraat valt duidelijk duurder uit en valt daarom af. Op het gebied van omgevingseffecten, kansen voor ruimtelijke kwaliteit en economie scoort de Burchtstraat beduidend beter. De route Singels biedt daarentegen een beperkt snellere route met lagere exploitatiekosten, maar wel grotere loopafstanden tot het kernwinkelgebied.

Bij het vaststellen van de Burchtstraat als uiteindelijke voorkeursvariant heeft met name een rol gespeeld dat in de Singels-variant het winkelkerengebied van het centrum van Nijmegen niet direct bediend wordt, dat de negatieve effecten op de doorstroming van het autoverkeer –uitgaande van gelijkvloerse oplossingen- groot zijn, en dat er – om maximaal het voordeel van reissnelheid te benutten - maar één halte is gesitueerd. Bovendien worden de problemen als gevolg van de inpassing van een vrijliggende baan op het Keizer Karelplein, groter geacht, dan die van de realisatie van een vrijliggende baan bij de overgang van het Traianusplein naar de Burchtstraat. Snelheid is een belangrijke topeis voor het HOV, maar in de afweging wordt deze minder gewaardeerd dan de ongewenste effecten op de aanwezige groenstructuur (verwijderen bomen) en het beschermde stadsgezicht van de Singels.

Voorts dient de gerealiseerde snelheid wel in balans te zijn met het vervoeren van mensen naar hun plaats van bestemming: hierop sluit de Burchtstraat beter aan. Bovendien blijkt uit het onderzoek gehouden onder de gebruikers van de huidige RijnWaalsprinter, dat zij snelheid niet als het belangrijkste aspect ervaren. Betrouwbaarheid van de verbinding (het HOV rijdt op tijd, op vaste frequentie, 7 dagen per week op vaste route) wordt door een groot deel van de respondenten als meest belangrijk ervaren en daar heeft de reiziger tot maximaal 5 minuten extra reistijd voor over.

Dit in tegenstelling tot het toevoegen van een extra overstap op Station Nijmegen (dit zou aan de orde kunnen zijn wanneer gekozen wordt voor een gedeeltelijke vertramming tussen Station Nijmegen en Campus Heijendaal).

Bij de keuze voor dit trajectdeel is het feit dat de wekelijkse **warenmarkt** in de Burchtstraat en de Augustijnenstraat verplaatst dient te worden, meegenomen in de afweging. Met de ondernemers van de markt zullen afspraken worden gemaakt, hoe gelijktijdig met de introductie van het HOV, zij een goede alternatieve locatie (bijvoorbeeld omgeving Plein 1944) zullen worden aangeboden. De alternatieve locatie voor de markt vormt daarmee een cruciale voorwaarde voor de realisatie van het HOV in Nijmegen. Een dienstregeling waarin op zaterdag en maandag een andere route gereden wordt, is namelijk geen optie. Dit zou de betrouwbaarheid van de verbinding ernstig verminderen en uiteindelijk mogelijk het aanleggen van vrijliggende infrastructuur op twee tracévarianten kunnen impliceren, wat erg kostbaar is. Bij de verdere uitwerking zal ook in overleg met betrokkenen worden bepaald hoe zal worden omgegaan met de verschillende **jaarlijkse evenementen** in dit deel van het stadscentrum, denk onder meer aan de Vierdaagse Feesten.

4. Trajectdeel Traianusplein - Knoop Lent, voorkeur: Waalbrug

Voor het trajectdeel Traianusplein - Knoop Lent zijn geen tracévarianten onderzocht. In de Trade-off is het tracé over de nieuwe Stadsbrug (Oversteek) afgefallen, omdat deze routing niet voldoet aan de toepisen van het HOV. Het tracé over de bestaande Waalbrug is mogelijk, maar leidt tot een aanzienlijk inpassingsvraagstuk. Het tracé over de Waalbrug geeft voor tram dusdanige technische problemen dat een korte termijn oplossing niet haalbaar en betaalbaar wordt geacht. Ook geeft een trambaan op de Waalbrug grote problemen voor het verkeer, dat terug zal moeten naar één rijstrook per richting. Een tram kan namelijk niet buiten de bogen. Ook de busvariant geeft richting Lent een complicatie omdat de Prins Mauritsingel in beide richtingen gekruist moet worden. Op de Waalbrug wordt aan de oostzijde van de brug een uitkraging voorgesteld, zodat hier een vrije HOV-busbaan gerealiseerd kan worden, net als de huidige busbaan stadinwaarts. Voor wat betreft de investeringskosten is een tram op de Waalbrug veel duurder dan een HOV-bus. Dit betekent dat het tracé via Lent richting Ressen niet zozeer een afweging tussen tracévarianten is geworden, maar een faseringsvraagstuk. Hier komen we in het vervolg van dit voorstel op terug.

5. Trajectdeel Knoop Lent – Ressen, voorkeur: Prins Mauritsingel en Griftdijk

Het voorkeurstracé bestaat feitelijk uit twee trajectdelen:

- HOV-verbinding vanaf knoop Lent richting Elst;
- HOV-verbinding vanaf knoop Lent richting Bommel.

Uit de vergelijking tussen de gecombineerde HOV-buslijnen via Prins Mauritsingel en Griftdijk versus één tramlijn via de Griftdijk blijkt geen voorkeur voor de één of de ander. Wel is duidelijk dat de investeringskosten voor tram dermate hoger uitvallen dat deze – zonder rijksbijdragen - niet haalbaar lijkt. De route over de Prins Mauritsingel is gelijk aan de huidige busverbinding RijnWaalSprinter (Brenghdirectlijn). Bij de ontwikkeling van Knoop Lent is rekening gehouden met de toekomstige HOV-baan voorbereid op tram via de Graaf Alardsingel richting Griftdijk. Op de Prins Mauritsingel wordt op het splitsingspunt (Knoop Lent) rekening gehouden met een vrijliggende busbaan stadinwaarts. Op de Prins Mauritsingel kan in de toekomst een vrijliggende nieuwe HOV-baan aan de westzijde worden aangelegd tussen de Ovatonde en Knoop Lent. Dit is noodzakelijk bij uitbreiding van de Prins Mauritsingel van 2x2 rijstroken naar 2x3 rijstroken in verband met de aanleg van de nieuwe Stadsbrug. Aan de oostzijde van de Prins Mauritsingel is een vrijliggende busbaan ruimtelijk niet mogelijk.

Daar komt bij dat in de nieuwe dienstregeling van vervoerder Hermes in 2013 een nieuwe Brenghdirectlijn vanaf Arnhem /Elst richting Nijmegen zal gaan rijden: lijn 331. De vervoerder heeft te kennen gegeven deze lijn in de toekomst graag over de Griftdijk te willen exploiteren met vrijliggende infrastructuur. De gewenste route is Knoop Lent - Graaf Alardsingel - Woenderskampseweg - Griftdijk. Uit het exploitatieonderzoek blijkt dat een investering in een tramlijn boven de Waal vanaf 2025 rendabel kan zijn. Dit betekent dat de trajectdelen via Lent richting Ressen niet zozeer een afweging tussen tracévarianten is geworden, maar een faseringsvraagstuk.

De consequentie van de keuze voor het trajectdeel **Griftdijk** is, dat deze weg van karakter zal veranderen. Werd de Griftdijk voorheen getypeerd als cultuur historische drager met lint bebouwing, inmiddels zijn er dermate veel (gebieds-)ontwikkelingen gaande, dat omzetting naar een echte stedelijke ontwikkelingsas in het licht van haar huidige verkeerskundige functie meer recht doet aan de feitelijke situatie. In dat perspectief zal de inpassing van het HOV op de Griftdijk moeten plaatsvinden en zullen gesprekken moeten worden aangegaan met de GEM Waalsprong op welke wijze inpassing van het HOV op de Griftdijk ook synergie kan opleveren voor een

gewijzigde verkaveling van de nieuw te bouwen woonwijk Groot Oosterhout tussen de Parallelroute en de Griftdijk tot de hoogte van de Belvedere en de rand van de Waaijer (voorheen Landschapszone). Het toekomstige HOV zal namelijk niet de gehele Griftdijk benutten, maar alleen het noordelijke deel vanaf de rotonde met de Keizer Hendrik VI singel tot met met de aftakking naar de nieuw aan te leggen Woenderskampseweg.

Een consequentie van de inpassing van het HOV op de Griftdijk en daarmee de ombouw tot stedelijke ontwikkelingsas is, dat er actief gronden van belendende panden zullen moeten worden verworven.

Welke modaliteit: HOV-bus of tram?

De dialoog met de stad over het HOV had als titel: "De tram terug in Nijmegen?". De werktitel die destijds is gekozen, symboliseerde de gewenste systeemsprong om van een bus naar HOV over te stappen. Het afgelopen jaar is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van deze systeemsprong. Hoe reëel is de komst van een tram in Nijmegen?

Een volledige vertramming van het complete tracé is nu nog niet haalbaar. Daarvoor wegen de extra investerings- en exploitatiekosten voor de tram onvoldoende op tegen die van HOV-bus. De belangrijkste reden daarvoor is dat in de noord-zuid verbinding Waalsprong tot en met centrum Nijmegen mede door de vertraging in de woningbouw, nog te weinig reizigers kunnen worden vervoerd. Omdat de noordzijde van het totale tracé niet vertrambaar is, kan de aanleg van een tramtracé aan de zuidzijde ook niet worden gerealiseerd. Hoewel daar wel – met name tussen station Nijmegen en Heijendaal – voldoende reizigers zijn. De aanleg van een tram tussen Heijendaal en station Nijmegen zou leiden tot verlies aan reizigers, doordat zij vaker moeten overstappen. Daarnaast is dit trajectdeel alleen een te geïsoleerd deel van het totale netwerk. We kiezen daarom bij de introductie van het HOV in Nijmegen voor HOV-bus voorbereid op tram (als eerste stap).

Als over een aantal jaren de Waalsprong is afgebouwd, en de bevolkingsgroei in het totale middengebied tussen Arnhem en Nijmegen zich heeft doorgezet, dan is de systeemsprong mogelijk wel een haalbare optie. De Nijmeegse ambitie om uiteindelijk een OV verbinding te realiseren die de hoogst mogelijke kwaliteit heeft – conform de gestelde toepisen HOV - blijft daarom actueel en levend. De toekomst zal uitwijzen welke innovatieve techniek dan het meest geëigend is om de gewenste kwaliteit te realiseren. Mogelijk is dat een tram, maar misschien ook wel andere vormen, die nu nog slechts op de tekentafel bestaan.

Verbetering van de kwaliteit van het OV blijft daarom de ambitie om de bereikbaarheid van de stad Nijmegen te waarborgen. In dat verband heeft recent de Stadsregio als concessiehouder het Bestuurlijk Overleg MIRT opgestart, waarin in samenwerking met Arnhem, de provincie Gelderland, het ministerie van I&M en de gemeente Nijmegen de scope van het HOV netwerk wordt bepaald in de verkenningsfase. Daarnaast zetten we een aantal faseringsstappen, die groeienderwijs het openbaar vervoer in onze stad verbeteren.

We kiezen daarom voor een ontwikkelstrategie waarin gefaseerd wordt toegewerkt naar het gewenste eindbeeld. Daartoe hebben we verschillende faseringsscenario's onderzocht. Bij het opstellen van onderstaande faseringsscenario's is ernaar gestreefd om gegeven de inzichten van het huidige economische tijdsgewricht, met zo min mogelijk financiële middelen, een zo groot mogelijk effect te bereiken. Daarbij heeft de vraag centraal gestaan: hoe bereiken we de optimale balans tussen de kosten en de baten? En aan welke onderdelen van het tracé moet prioriteit worden gegeven voor verbetering van het bereikbaarheidsvraagstuk nu en in de toekomst? Bij het vaststellen van de prioritering zijn de knelpunten meegenomen, die de nieuwe concessiehouder Hermes heeft aangegeven.

Bij het uitwerken van de scenario's is rekening gehouden met HOV-bus, voorbereid op tram. Voorbereid in de zin van dat het gekozen tracé en de daarop gerealiseerde vrijliggende infrastructuur relatief 'eenvoudig' geschikt kan worden gemaakt voor tram door de aanleg van bovenleiding en rails. De letterlijke ruimte om tram in de toekomst te laten rijden is er en het tramstel wordt niet geconfronteerd met haakse bochten of niet begaanbare hellingen. Omdat in deze fase van het project echter nog geen besluit wordt genomen over de daadwerkelijke keuze voor een tram, zal de vrijliggende HOV-baan vooralsnog niet tramproof worden gemaakt. Dat betekent dat anders dan bij een tram niet onder het gehele 14,2 km lange tracé de riolering en bekabeling zal worden verplaatst, waardoor de HOV baan voor dat aspect onderhoudsvrij is. Immers een HOV-bus heeft nog de flexibiliteit in die voorkomende gevallen er om heen te rijden, zonder dat het meteen rigoureuze consequenties heeft op de dienstregeling en/of de betrouwbaarheid. Door op deze pragmatische wijze om te gaan met de noodzakelijke investeringen, kan voor de korte- en middellange termijn op de aanleg van vrijliggende HOV infrastructuur een aanzienlijke besparing – circa 50% - worden gerealiseerd. Het spreekt voor zich dat bij invoering van tram, deze kosten wel gemaakt dienen te worden.

Faseringsscenario's

De topeisen aan het HOV zijn leidend geweest bij het gehele alternatievenonderzoek. De eis van vrijliggende infrastructuur is daarbij cruciaal. Toch is in de eerste faseringsstappen die hierna worden beschreven, niet gekozen voor volledige vrijliggende infrastructuur. Uitgangspunt is: vrijliggend, tenzij de investeringskosten te weinig tot significante verbeteringen op het gebied van snelheid en betrouwbaarheid leiden. Op de korte termijn is het vooral van belang om de belangrijkste knelpunten op het gebied van doorstroming en betrouwbaarheid op te lossen.

Ook voor de introductie van het HOV in Nijmegen geldt dat de economische crisis zich laat gelden en het beperken van financiële risico's voorop staat. Dit betekent dat we alleen die kosten nu willen nemen, die ook noodzakelijkerwijs nu genomen moeten worden. Zo schuiven we het tramproof maken van de vrijliggende HOV baan naar achter in de tijd en is het aan de orde op het moment dat ook de tram daadwerkelijk gaat rijden.

Voorts hebben we te maken met een haperende verkoop en afzet van de nieuwbouw woningen in de Waalsprong, waardoor het reizigerspotentieel later dan was voorzien zich aandient. Wat geldt voor de Waalsprong geldt evenzeer voor de overige woningbouwopgaven in het middengebied van de stadsregio Arnhem – Nijmegen. Daarmee zal de HOV lijn op Nijmeegs grondgebied als onderdeel van het HOV netwerk, ook later dan was voorzien haar regionale functie kunnen waarmaken.

Deze ontwikkelingen samen betekent dat we bij de introductie van het HOV zo pragmatisch mogelijk te werk gaan en zoveel mogelijk zoeken naar de optimale balans tussen kosten en opbrengsten, zonder dogma's. We hanteren daarom een ontwikkelstrategie in fasen, waarin we op geleidelijke wijze toegroeien naar de gewenste eindsituatie.

Faseringsstap 1: minimum HOV-bus (2013 - 2017)

Een eerste stap is het op relatief korte termijn realiseren van hoofdzakelijk vrijliggende infrastructuur voor een nieuwe busverbinding in 2017 die voldoet aan de gedefinieerde HOV-productkwaliteit tussen Heijendaal en Ressen. Deze faseringsstap gaat uit van het oplossen van de knelpunten op het voorkeurstracé en gaat uit van HOV-bus voorbereid op tram (volgens die hierboven geschetste pragmatische condities). Dit betekent dat we investeren in een goede doorstroming van de Breng Direct lijnen 300 en 331, zoals die door Hermes in de nieuwe OV-concessie zijn aangeboden vanaf 2013. Deze Breng Direct lijnen zien wij als voorlopers faseringsstap1: de doorstroming is voldoende gegarandeerd om het predicaat 'Breng Direct' te mogen dragen, maar er is nog geen sprake van volledig vrijliggende infrastructuur. Wel is er

sprake van hoogwaardige bushaltes met goede reisinformatie, wachtgelegenheid en fietsenklemmen. Ook heeft Hermes aangeboden extra luxe bussen in te zetten op deze Breng Direct lijnen.

Eind 2016 zijn onder meer de volgende knelpunten, waar nu de betrouwbaarheid onder druk staat, in het tracé gerealiseerd:

1. Realiseren vrije busbaan aan westzijde van PMS;
2. Realiseren van hoofdzakelijk vrijliggende infrastructuur voor het HOV-bus (voorbereid op tram, maar met uitzondering van het aanpassen van de ondergrondse infrastructuur) op de Graaf Alardsingel, Woenderskampseweg en Griftdijk;
3. Realiseren quick wins op het stationsplein (halteren Heijendaal-lijnen op het voorplein);
4. In deze eerste faseringsstap gaat de HOV-bus 7 dagen per week over de Burchtstraat rijden. Effectuering van deze dienstregeling vindt plaats gelijktijdig met het aanbieden van een goede alternatieve locatie voor de markt richting Plein 1944 en omgeving;
5. Optimaliseren doorstroming bij overige kruispunten;
6. Op Heijendaal Campus het "rondje" Heijendaal behouden, maar wel bekijken hoe de doorstroming op de rotonde Erasmuslaan - Heyendaalseweg en kruispunt Heyendaalseweg - Kapittelweg kunnen verbeteren;
7. Nader uitwerken inpassingsontwerp Bloemerstraat;



Figuur: Overzicht faseringsstap 1

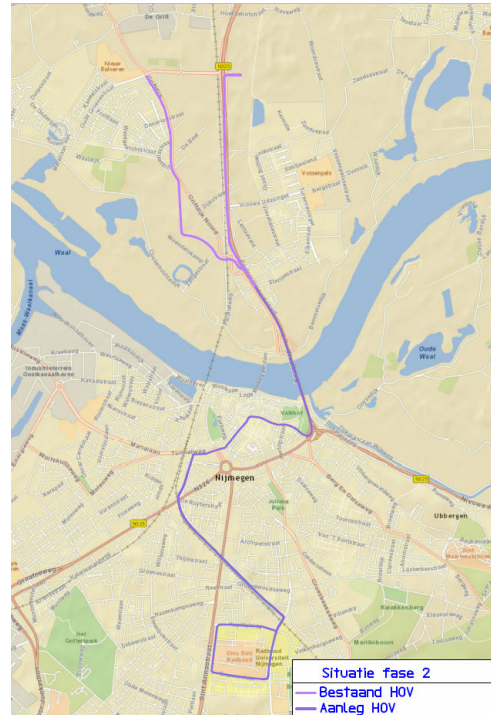
8. Nader onderzoeken trajectdeel Traianusplein. De keuze is om voorlopig geen aanpassingen te doen aan dit traject, voordat de mogelijkheden van de tram op de Waalbrug verder zijn onderzocht;
9. Nader onderzoeken mogelijkheden van HOV op Waalbrug (incl. uitkraging), uitvoering is afhankelijk van planning groot onderhoud van de Waalbrug;
10. Nader onderzoeken inpassing HOV bij entree parkeergarage Kelfkensbos;
11. Nader vast te stellen voor welke jaarlijkse evenementen het HOV bij uitzondering niet volgens de dienstregeling zal rijden.

Faseringsstap 2: uitbouwen tot maximaal HOV-bus (2017 - 2020)

In deze faseringsstap komt de tram ambitie duidelijker in beeld, maar wordt de tram nog niet op korte termijn gerealiseerd. De eindsituatie in 2019 volledig HOV-bus op vrijliggende infrastructuur is gelijk als die bij de eerste faseringsstap HOV-bus, maar is wel gericht op een systeemsporang tram in 2020-2030 voor het gedeelte Heijendaal - Ressen doorgetrokken richting Arnhem en mogelijk Kleve. Dat betekent dat alle infrastructuur (met medegebruik door onderliggende buslijnen) vrijliggend is gerealiseerd en exclusief voor het HOV beschikbaar is.

Vervolgvel
12

1. Realiseren aankraging Waalbrug;
2. Realiseren vrijliggende infrastructuur van Traianusplein naar Station Nijmegen (inclusief o.a. verleggen ingang parkeergarage Kelfkensbos, doorvoeren aanpassingen busstation Plein 1944, ontwikkelen Bloemerstraat (van gevel-tot-gevel), passage Quackmonument);
3. Realiseren vrijliggende infrastructuur van Station Nijmegen tot en met campus Heijendaal;
4. Het uitbouwen van het concept HOV-bus naar een regionaal concept.

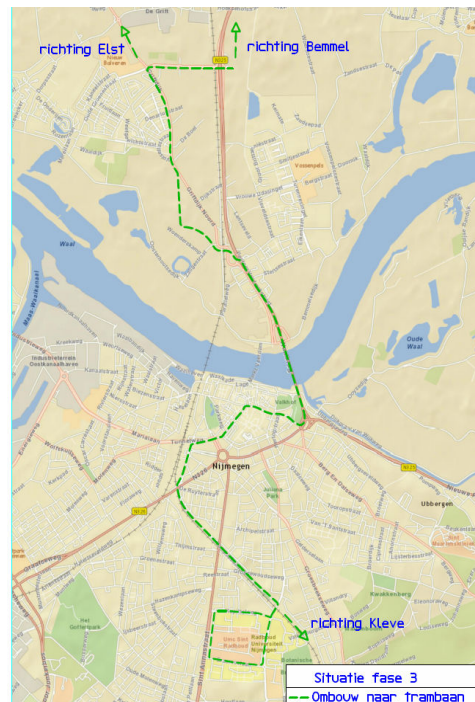


Figuur: Overzicht faseringsstap 2

Faseringsstap 3: Systemsprong van HOV-bus naar tram (2020 - 2030)

In deze stap ontwikkelt en realiseert de gemeente Nijmegen, samen met haar regionale partners de systemsprong van HOV-bus naar tram op het traject Heijendaal - Ressen / Elst. In 2020-2030 ligt er een volledig tramnetwerk en wordt ook voor het aansluitende deel naar Ressen en Elst de overstap naar tram gemaakt. In 2023 gaat een nieuwe OV-concessie in. De systemsprong zal hierin moeten worden opgenomen.

1. Realisatie ombouw bus naar tram trajectdeel Griftdijk
2. Realisatie ombouw bus naar tram trajectdeel Waalbrug
3. Realisatie ombouw bus naar tram trajectdeel Burchtstraat
4. Realisatie ombouw bus naar tram trajectdeel Spoorkuil en "rondje" Heijendaal
5. Tramremise
6. PM: Uitbouwen van tramconcept in regio richting Arnhem en Kleve



Figuur: Overzicht faseringsstap 3 - eindbeeld

5. Klimaat

Het versterken van de positie van duurzame vervoersmiddelen als het HOV, is gunstig voor de ontwikkeling van het klimaat (milieu, luchtkwaliteit, leefbaarheid etc). Niet alleen verleiden we mensen om hun hele reis met het openbaar vervoer af te leggen, maar door de koppeling aan het autowegennet, de combinatie van transferia aan de randen van de stad en parkeergarages direct grenzend aan het stadscentrum, zorgen we er tevens voor dat de automobilititeit vermindert, de uitstoot van schadelijke gassen wordt verlaagd en de leefomgeving een positieve impuls krijgt. Met het steeds schoner worden van het openbaar vervoer wordt het ook een steeds aantrekkelijker alternatief.

Het HOV voldoet aan deze wensen van duurzaamheid. Met de bussen die vanaf 2013 in de nieuwe concessie alle op aardgas zullen rijden wordt reeds een grote stap in de verduurzaming gezet. Het eindbeeld voor het HOV is dat dit volledig emissieloos is, bijvoorbeeld via elektrische aandrijving of waterstof.

6. Financiën

De plankosten van het project HOV tot en met de oplevering van de nota Voorkeursbeslissing – circa € 2 miljoen - zijn tot dusver hoofdzakelijk gefinancierd vanuit het programma Mobiliteit. Investeringskosten zijn pas aan de orde nadat de Raad naar verwachting juni 2012 een Go-besluit neemt voor de volgende fase, te weten de planontwikkelingsfase. Destijds (2009) is door de raad besloten dat de investeringskosten zoveel mogelijk zullen worden gedragen uit het Fonds Strategische Investerings. In het coalitieakkoord 2010-2014 is de status van het project HOV als strategisch project herbevestigd. Op dit moment heeft het fonds € 4,4 mln aan middelen. Verdere groei van het Fonds is afhankelijk van de onderuitputting op de kapitaallasten in de komende jaren.

Op deze wijze wordt - vooruitlopende op definitieve besluitvorming - geprobeerd een deel van de benodigde financiering voor HOV bus voorbereid op HOV tram, te realiseren.

Voor de eerste twee faseringsstappen doen wij voor de cofinanciering een beroep op regionale subsidieverstrekkingen zoals de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de provincie Gelderland. De Stadsregio heeft in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM) € 40 miljoen voor de ontwikkeling van het regionale HOV-netwerk gereserveerd. Ook de provincie Gelderland heeft aangegeven de ontwikkeling van HOV-assen van groot belang te vinden.

Het financiële perspectief en de haalbaarheid van het eindbeeld HOV zal behalve de omvang van het fonds Strategische Investerings ook vooral worden bepaald door het wel/niet verkrijgen van MIRT subsidie, de businesscase externe marktpartijen en de mogelijkheid om de te maken kosten te faseren.

Aankankelijk leek MIRT-financiering in de huidige Kabinetscoalitie niet zeer kansrijk. Tot 2020 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu geen aanvullende gelden beschikbaar. Echter op 7 december 2010 hebben in de 2^e Kamer de fracties van D66, GL, PVDA en Christenunie een motie ingediend om in lijn met de MIRT-spelregels de mogelijkheid te onderzoeken het HOV project Nijmegen voor een Verkenningsfase op te nemen in het MIRT-projectenboek. Deze motie is op 14 december 2010 unaniem door de 2^e Kamer aangenomen.

Inmiddels zijn we een jaar verder en is pas recent het eerste overleg BO MIRT uitgeschreven waarin de Stadsregio Arnhem Nijmegen, het ministerie van I&M, de Provincie en de betrokken gemeenten in het HOV netwerk, waaronder Nijmegen, zijn uitgenodigd voor een eerste bespreking. Duidelijk is dat deze besprekingen de opmaat vormen voor een eventuele besluitvorming over rijksmiddelen die vanaf 2020 weer beschikbaar zijn. Deze planning komt overeen met de wijze waarop de projectorganisatie voorstellen doet voor een gefaseerde invoering van het HOV en de tram in het bijzonder.

Al eerder is in de projectorganisatie de keuze gemaakt om alle HOV-projectactiviteiten en documenten MIRT-proof uit te voeren en op te stellen. Bij een feitelijke plaatsing van het project HOV in de Verkenningsfase van het MIRT, zullen we daarom inzetten op financiële compensatie door het Rijk van de reeds door Nijmegen gemaakte plankosten.

Planning en kostenraming

Inzet is om juni 2012 de Raad een besluit voor te leggen voor gefaseerde introductie van HOV-bus voorbereid op tram, in een pragmatisch Nijmeegse uitwerking op het voorgestelde Voorkeustracé.

De benodigde middelen voor realisatie van het faseringsscenario 1 en de aanpak van de 11 benoemde knelpunten in de periode 2013-2017 ramen wij (met een marge van 30%) als volgt:

Faseringsscenario 1: 2013 – 2017		
1	Realiseren vrije busbaan aan westzijde van PMS	€ 3 mio
2	Realiseren van hoofdzakelijk vrijliggende infrastructuur voor het HOV-bus (voorbereid op tram, maar met uitzondering van het aanpassen van de ondergrondse infrastructuur) op de Graaf Allardsingel, Woenderskampseweg en Griftdijk	€ 12 mio
3	Realiseren quick wins op het stationsplein (halteren Heijendaal-lijnen op het voorplein)	€ 1,2 mio
4	In deze eerste faseringsstap gaat de HOV-bus 7 dagen per week over de Burchtstraat rijden. Effectuering van deze dienstregeling vindt plaats gelijktijdig met het aanbieden van een goede alternatieve locatie voor de markt richting Plein 1944 en omgeving	PM
5	Optimaliseren doorstroming bij overige kruispunten	€ 0,3 mio
6	Op Heijendaal Campus het "rondje" Heijendaal behouden, maar wel bekijken hoe de doorstroming op de rotonde Erasmuslaan - Heyendaalseweg en kruispunt Heyendaalseweg - Kapittelweg kunnen verbeteren	€ 2,3 mio
7	Nader uitwerken inpassingsontwerp Bloemerstraat	€ 0,8 mio
8	Nader onderzoeken trajectdeel Traianusplein. De keuze is om voorlopig geen aanpassingen te doen aan dit traject, voordat de mogelijkheden van de tram op de Waalbrug verder zijn onderzocht	
9	Nader onderzoeken mogelijkheden van HOV op Waalbrug (incl. uitkraging), uitvoering is afhankelijk van planning groot onderhoud van de Waalbrug	
10	Nader onderzoeken inpassing HOV bij entree parkeergarage Kelfkensbos	
11	Nader vast te stellen voor welke jaarlijkse evenementen het HOV bij uitzondering niet volgens de dienstregeling zal rijden	PM
	Totaal	€ 19,6 mio

Faseringscenario 2: 2017 - 2020		
1	Realiseren uitkraging Waalbrug	€ 18,1 mio
2	Realiseren vrijliggende infrastructuur van Traianusplein naar Station Nijmegen (inclusief o.a. verleggen ingang parkeergarage Kelfkensbos, doorvoeren aanpassingen busstation Plein 1944, ontwikkelen Bloemerstraat (van gevel-tot-gevel), passage Quackmonument)	€ 18,7 mio
3	Realiseren vrijliggende infrastructuur van Station Nijmegen tot en met campus Heijendaal	€ 18,5 mio
4	Het uitbouwen van het concept HOV-bus naar een regionaal concept	PM
	Totaal	€ 55,3 mio

Faseringscenario 3: 2020 - 2030		
1	Realisatie ombouw bus naar tram Griftdijk	€ 38,6 mio
2	Realisatie ombouw bus naar tram Waalbrug	€ 16,6 mio
3	Realisatie ombouw bus naar tram Burchtstraat	€ 22,9 mio
4	Realisatie ombouw bus naar tram "rondje" Heijendaal	€ 28,9 mio
5	Tramremise	€ 37,5 mio
	Totaal	€ 144,5 mio

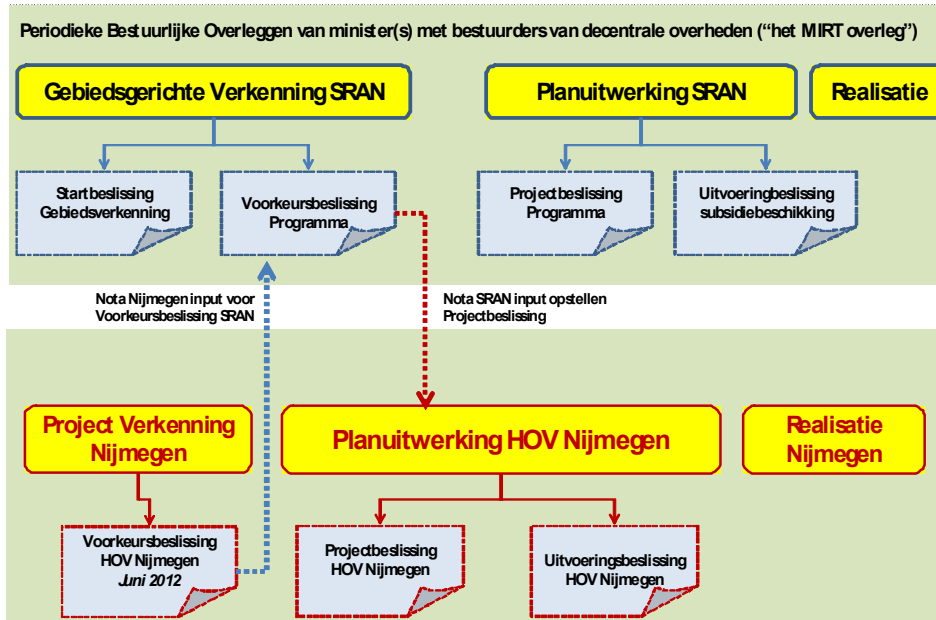
De planning gaat uit van een gefaseerde uitvoering van het HOV in de periode 2014 – 2035. Het eindbeeld van dit project gaat uit van een tram op het 14,2 km lange tracé vanaf Elst / Bommel – Nijmegen CS – Heijendaal.

De kosten voor aanleg van hoofdzakelijk vrijliggende HOV-bus voorbereid op tram zijn voorlopig geraamd op € 19,6 miljoen prijspeil oktober 2011 met een bandbreedte van + of – 30%. De raming betreft alleen de aanleg van de benodigde vrijliggende infrastructuur. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de kosten voor exploitatie, beheer en onderhoud worden gedekt door de bijdrage Brede Doeluitkering (BDU) van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen.

Plan-en organisatiekosten

Onderstaand figuur laat zien op welke wijze de Voorkeursbeslissing kan worden meegenomen in de gebiedsgerichte Verkenning van de stadsregio Arnhem Nijmegen in de MIRT-procedure.

Procesontwerp



Figuur: Procesontwerp HOV Nijmegen en MIRT-procedure

De verkenningfase voor het project HOV Nijmegen heeft geleerd dat samenwerking met de regionale partijen, Provincie Gelderland, Stadsregio Arnhem Nijmegen, omliggende gemeenten Lingewaard, Overbetuwe, Groesbeek en Arnhem noodzakelijk is. Het doel van regionale samenwerking is om binnen de regio, maar ook bij het Rijk steun te verwerven voor het HOV als onderdeel van de regionale OV-plannen. Draagvlak dat nodig is om binnen het MIRT een bijdrage te krijgen van het Rijk voor de voorgestelde HOV-plannen in de regio.

Voor de vervolgfase van het planvormingsproces is het daarom gewenst dat de samenwerkende partijen in de regio Arnhem Nijmegen aangeven dat zij achter het project HOV staan en dat zij willen bijdragen aan een spoedige realisatie hiervan.

Van verkenningfase naar planuitwerkingsfase

De inhoud van de Voorkeursbeslissing kan worden gebruikt voor het opstellen van de Gebiedsgerichte Verkenning (MIRT-procedure), omdat deze nota inzicht geeft in een:

- definitieve erkenning van de problematiek (nut en noodzaak) aan de hand van een onderbouwde analyse van problemen, opgaven en kansen en een nadere bepaling van de scope van het HOV;
- in de omgevingseffecten van het voorkeurs tracé en de onderzochte tracévarianten;
- maatschappelijke kosten en baten en Business case, met daarin opgenomen een indicatief bedrag voor investeringen en exploitatie;
- duidelijke en beredeneerde keuze voor het voorkeurs tracé.

In de Voorkeursbeslissing is een keuze gemaakt voor een HOV-tracé door de stad Nijmegen en via een gefaseerde ontwikkelstrategie toe te werken naar het eindbeeld tram. Deze zal door een Projectbeslissing vanuit de MIRT-procedure moeten worden herbevestigd om voor rijksmiddelen in aanmerking te komen. Om te komen tot een Projectbeslissing zullen keuzes gemaakt moeten

worden ten aanzien van de aspecten vervoerwaarde, exploitatie, de milieueffecten en investeringskosten. De Voorkeursbeslissing legt hiervoor een basis door inzicht te geven in de effecten van de verschillende inpassingsontwerpen.

De activiteiten in de volgende fase in het planvormingsproces hebben betrekking op:

- Inzichtelijk maken van de belangrijkste onderscheidende kwantitatieve effecten van de beschouwde varianten (waaronder kosten en milieueffecten, inclusief doelbereik).
- Vaststellen definitieve ruimtebeslag en de ruimtelijke begrenzing van het project .
- Keuzes maken in vormgeving en in het ontwerp en wijze betrokkenheid omgeving
- Maatregelen nemen in de wijze waarop wordt voldaan aan wettelijke milieu- en veiligheidseisen
- Opstellen van een uitvoeringsplanning van het (deel)project en de uitvoeringsstrategie.
- Vastleggen van een definitieve kostenraming van de aanleg, inclusief kosten van de uitvoeringsorganisatie en kosten instandhouding en/of exploitatie
- Verdeling maken van definitieve kosten- en opbrengstenverdeling betrokken partijen.
- Vaststellen van het taakstellend budget en reservering van menskracht en middelen
- Keuze bepalen en maken ten aanzien van contractvorm en toelichting daarop (bij vroege marktinschakeling).
- Overeenstemming bereiken met partners over taken en verantwoordelijkheden en inbreng van de verschillende partijen.
- Constateren en vastleggen van eventuele verschillen met/afwijkingen van de voorkeurbeslissing.
- Kenschetsen van te doorlopen proces en de bijhorende uitvoeringsstrategie.

De activiteiten in de volgende fase van het project HOV Nijmegen omvatten daarmee zowel de uitwerking van faseringsstap 1 als het organiseren van de besluitvorming om te komen tot een Projectbeslissing in het kader van de MIRT procedure.

Projectorganisatie

Er zal opnieuw een projectorganisatie worden ingericht. De precieze samenstelling daarvan zal nog worden bepaald, één en ander mede afhankelijk van de scope van de volgende fase van het project.

Voorgesteld wordt dat de projectorganisatie HOV Nijmegen een 2 sporenstrategie gaat hanteren, te weten:

- a) Het uitwerken van de in faseringsscenario 1 geïnterpreteerde knelpunten voor realisatie op het voorkeursstracé en wel zodanig dat opschalen naar het regionale MIRT perspectief het eindbeeld blijft
- b) Het participeren in de Gebiedsgerichte Verkenning MIRT Stadsregio Arnhem Nijmegen om te komen tot een Projectbeslissing

Een voorstel voor inrichting van de projectorganisatie HOV en dekking van de plan-en organisatiekosten zal gelijktijdig met de aanbieding aan de Raad in juni 2012 plaatsvinden. Het is reëel om te veronderstellen dat deze kosten grosso modo dezelfde hoogte zullen hebben, als de kosten zoals die in deze planfase afgerond met de Nota Voorkeursbeslissing zijn geweest, te weten € 2 miljoen. Het zullen dan opgeteld de benodigde middelen zijn om uitwerking te geven aan faseringsstap1 en aan de plankosten voor het MIRT-onderzoek.

7. Communicatie

Om tot het beste voorkeursstracé te komen, is al vroeg in het project gekozen voor een interactieve aanpak waarbij gezocht werd naar een brede dialoog met de stad. De gemeente

heeft iedereen in de stad uitgenodigd om actief met de projectorganisatie mee te denken of om eigen ideeën te uiten voor de eerste HOV-lijn in de stad. Veel mensen hebben van deze uitnodiging gebruik gemaakt. Zij namen de moeite genomen om het LUX-debat te bezoeken of om naar een bewonersavond te komen. Ze hebben een reactie achtergelaten op de HOV-website of ze zijn in de pen geklommen en hebben brieven en mails geschreven. Sommigen hebben deelgenomen aan extra werksessies of de klankbordgroep. Inwoners, bezoekers, ondernemers, instellingen, bedrijven en andere partijen uit de stad hebben hun energie in het HOV gestoken, waardoor wij als gemeente gebruik konden maken van hun praktijkervaring en creativiteit. Hierdoor konden in een vroeg stadium alle voors en tegens, plussen en minnen, mitsen en maren over de plannen in kaart worden gebracht.

Nadat het College de Nota Voorkeursbeslissing inclusief bijlagen heeft vastgesteld, zal zij ter inspraak worden vrijgegeven.

De planning tot en met de definitieve besluitvorming in de Raad is als volgt:

- 28 februari: Vaststellen Nota Voorkeursbeslissing incl. bijlagen in B&W
- 29 februari t/m 10 april: 6 weken inspraaktermijn
- 12 maart: Informatie avond voor belangstellenden
- 11 april t/m 25 april: Verwerken zienswijzen in zienswijzennotitie.
- 26 april: Indienen College-en Raadsvoorstel bij BBA
- 8 mei: Vaststellen College- en Raadsvoorstel in B&W
- 23 mei: Presentatie aan Raadsleden in Burgerronde
- 6 juni: Bespreking in Kamerronde
- 20 juni: Definitieve besluitvorming in de Raad

Klankbordgroep HOV

Er is een klankbordgroep HOV opgericht bestaande uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, vervoerders, campus-partners en belangengroeperingen als Rover en Gelderse Milieufederatie. De klankbordgroep heeft de conceptversies van de voortgangsrapportage, het participatieverslag en de reactie op de klanteisen van commentaar voorzien. De samenstelling van deze groep komt grotendeels overeen met die van de klankbordgroep Mobiliteit, zodat er een koppeling gemaakt kon worden met het mobiliteitsbeleid in bredere zin. De klankbordgroepleden committeren zich door hun bijdrage niet aan de uiteindelijke stukken en behouden het recht om een formele inspraakreactie in te dienen.

Participatieverslag

Het interactieve proces met Nijmegen en haar bezoekers heeft een scala aan reacties opgeleverd, die zijn vastgelegd in het participatieverslag. In dit verslag staat een uitgebreide beschrijving van de campagne en een beschrijving van alle reacties (zie bijlage 5).

Inspraak

Na het collegebesluit wordt de pers ingelicht middels bijgaand persbericht. Vervolgens wordt er een informatieavond gepland en een expositie ingericht in het Open Huis, waar de stukken ook ter inzage liggen. De ter inzagelegging wordt gecommuniceerd via de openbare besluitenlijst en er wordt aandacht aan besteed in De Brug en een item op Mijn Nijmegen TV.

De gemeente Nijmegen is niet wettelijk verplicht om voor de Nota Voorkeursbeslissing een inspraakprocedure te organiseren. Dit vanwege het feit dat het HOV-project niet MER-plichtig is. Omdat de gemeente Nijmegen waarde hecht aan een transparant en open proces, waarbij Nijmegenaren en andere betrokkenen tijdig worden geïnformeerd en hun standpunt kenbaar kunnen maken, wordt er toch een inspraaktermijn georganiseerd tot 10 april 2012. Hierbij worden

de richtlijnen gevolgd zoals opgesteld in de gemeentelijke Inspraakverordening. De schriftelijke reacties worden vervolgens van een reactie voorzien en gebundeld in een inspraaknotitie.

8. Uitvoering en evaluatie

In de afgelopen periode heeft de projectorganisatie HOV gefunctioneerd volgens het IPM model en gewerkt met het principe van Systems engineering (SE). Beide zijn relatief nieuwe werkwijzen bij de uitwerking van complexe ruimtelijke projecten voor de ambtelijke organisatie. Door middel van een evaluatie zal worden bepaald of ook in de volgende fase van het project deze opzet wordt gehandhaaft.

9. Risico

Op dit moment doen zich geen concrete financiële risico's voor. Ook worden er nog geen onomkeerbare besluiten genomen of investeringen gedaan, die contraproductief zijn voor het zetten van de opeenvolgende stappen in de gefaseerde ontwikkelstrategie.

In het hierna volgende College- en raadsvoorstel zal naast een raming van de plankosten en benodigde investering voor faseringsstap 1 en de daarbij behorende dekking, ook een risico-paragraaf worden opgenomen.

Bijlagen:	NOTA Voorkeursbeslissing HOV
	1. Nut en Noodzaak HOV
	2. Toeisen HOV
	3. Trade-offrapportage HOV
	4. Afweging statig Lint Griftdijk HOV
	5. Participatieverslag HOV
	6. Reactie op klanteisen HOV
	7. Basisplan HOV
	8. Ontwerp uitgangspunten HOV
	9. Inpassingsontwerpen HOV
	10. Verificatierapport inpassing HOV
	11. Omgevingseffecten HOV
	12. Exploitatie HOV
	13. Raming beheer en investeringen en risicodossier HOV
	14. Ruimtelijke kanskaart HOV
	15. Businesscase en MKBA HOV
	16. Tracéstudie Waalsprong HOV
	17. Trilling en elektromagnetische straling campus HOV