

Onderwerp
Ter inzagelegging uitwerking HOV

Programma / Programmanummer
Mobiliteit / 9710

BW-nummer

Portefeuillehouder
J. van der Meer

Samenvatting

Als gevolg van een aantal nieuwe inzichten en ontwikkelingen bestond behoefte aan een nadere beschouwing van het raadsbesluit over HOV van februari 2006. De nadere beschouwing is uitgevoerd samen met de stadsregio en haar concessiehouder Novio / Connexxion. Conclusie is dat, in tegenstelling tot vorig jaar, een tram op de verbinding Waalsprong - Heijendaal een haalbare en aantrekkelijke optie lijkt. Samen met externe partners moet deze optie verder worden uitgewerkt. Als gekozen wordt voor een tram, moet deze door de Burchtstraat rijden. De markt wordt dan verplaatst. Voor de Burchtstraat streven we ernaar om op den duur geen ongeleide systemen van openbaar vervoer meer toe te staan vanwege het verblijfsklimaat en de veiligheid. Om het HOV mogelijk te maken, onafhankelijk van het gekozen systeem, is een aantal maatregelen op korte termijn noodzakelijk.

Directie/afdeling, ambtenaar, telefoonnr.
G520, Klaas-Jan Gräfe, 2831
G720, Tjerk Bouwman

Datum ambtelijk voorstel
29 mei 2007

Registratienummer
07.0015172

Ter besluitvorming door het college

1. We streven naar een tramverbinding tussen Waalsprong, centrum en Heijendaal, die het centrum bedient via de Burchtstraat;
2. We streven ernaar dat de Burchtstraat en de Augustijnenstraat op termijn alleen beschikbaar zijn voor openbaar vervoer als sprake is van een railgebonden openbaar-vervoersysteem. Niet-railgebonden openbaar vervoer maakt dan slechts gebruik van de Waalkade en van de Singels;
3. Indien daadwerkelijk gekozen wordt voor HOV door de Burchtstraat, kiezen we als nieuwe marktlocatie Plein 1944, Molenstraat en Kelfkensbos, en werken dat verder uit;
4. We zetten nu een aantal zaken in gang die op korte termijn noodzakelijk zijn om het HOV mogelijk te maken:
 - gezamenlijk onderzoek met de Stadsregio naar ruimtelijke en financiële consequenties van beslispunten 1 en 2, de voorwaarden voor vertramming en de gevolgen voor het overige openbaar vervoer en de ov-concessie;
 - ruimtereservering Waalsprong;
 - onderzoek Rijkswaterstaat naar infrastructuur Waalbrug;
 - herprofilering Waalkade opnemen in Projecten Waalkade / Ooijpoort, editie 1.
5. Om budget voor deze vervolgwerkzaamheden vrij te maken, herprioriteren we binnen het programma Mobiliteit in de begroting van 2008, waarvoor op een later tijdstip een voorstel wordt ingediend.
6. We geven dit voorgenomen besluit vrij voor inspraak.

Paraaf Datum
akkoord

Leidinggevende
A. de Ligt, G520

Leidinggevende
C. Boogers, G720

Programmamanager
J. Nieuwkoop

Programmadirecteur
B. Drummen

Paraaf Datum
akkoord

Bestuursagenda

- Alleen ter besluitvorming door het College
 Actief informeren van de Raad (uiterlijk 20 juni)

Gemeentesecretaris

Besluit B&W d.d. nummer:

- Conform advies
 Aanhouden
 Anders, nl.

Portefeuillehouder

1 Probleemstelling

In februari 2006 heeft de Nijmeegse gemeenteraad gekozen voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en heeft ons college opdracht gegeven om de lijn Waalsprong - centrum - Heijendaal als eerste uit te werken. Die uitwerking heeft plaatsgevonden. Als gevolg van een aantal nieuwe ontwikkelingen en inzichten is op een aantal punten afgeweken van het raadsbesluit.

Belangrijkste verschil is dat nu gestreefd wordt naar een tramverbinding en dat deze mogelijkheid nader wordt onderzocht. Dit blijkt de beste manier te zijn om Nijmegen ook in de toekomst aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor ondernemers, werknemers, bezoekers en bewoners. Deze visie wordt gedeeld door de Stadsregio Arnhem Nijmegen, die in haar concept Masterplan OV al schrijft:

“Als we doorgaan op dezelfde manier als we nu doen, dan zullen ondanks alle inspanningen, de files op de weg alleen maar toenemen in onze regio. Gooien we er een schepje bovenop, tweede scenario, dan zijn we op zijn best in staat de huidige problemen niet verder te vergroten. Wat we nodig hebben is een derde scenario. Met de aanpak die daarbij hoort zijn we in staat in een periode van 10 jaar de files te laten verminderen. Dat is nodig om een aantrekkelijke, bereikbare en concurrerende regio in Nederland en Europa te blijven. We zijn ervan overtuigd dat alleen zo’n grote slag ons uit de brand kan helpen.”

In de uitwerking zijn vele aspecten meegenomen, zoals routevoering in de Waalsprong, routevoering in de binnenstad, systeemkeuze, inpassing in het Masterplan OV, locatie voor de markt, economische effecten en ruimtelijke kansen. In bijlage-rapport staan deze aspecten uitgebreid beschreven. In dit voorstel zijn de hoofdlijnen opgenomen.

2 Juridische aspecten

Om het HOV mogelijk te maken, moet alvast een aantal zaken worden geregeld. Zo moet de ruimtereservering voor de infrastructuur (vooral in de Waalsprong) worden vastgelegd in bijvoorbeeld bestemmingsplannen. Ook moet met de GEM een overeenkomst worden gesloten over de noodzakelijke ruimtereservering.

Verder moeten overeenkomsten worden gesloten met de Stadsregio en de vervoerder over de ontwikkeling van het HOV-systeem. Daarnaast zullen we met de Stadsregio ervoor moeten zorgen dat de plannen worden vastgelegd in de nieuwe concessie die per 2010 zal ingaan. Ook met Rijkswaterstaat is een overeenkomst nodig vanwege de aanpassingen aan de Waalbrug.

3 Doelstelling

Met dit besluit wil ons college in samenwerking met de Stadsregio een beleidskeuze maken voor het HOV ten aanzien van de route(s) en het systeem, zodat er een toekomstvast besluit kan worden genomen. Ook worden de eerste acties in gang gezet die nu noodzakelijk zijn om deze beleidskeuze in gang te kunnen zetten.

Omdat dit besluit een gewijzigde beleidslijn inzet ten opzichte van februari 2006, leggen we het stuk opnieuw voor aan belanghebbenden tijdens een inspraakronde, zodat alle inzichten en standpunten kunnen worden meegenomen in de besluitvormingsronde in de gemeenteraad.

4 Argumenten

Per beslispunt wordt toegelicht welke argumenten daaraan ten grondslag liggen.

Beslispunt 1: een tram tussen Waalsprong en Heijendaal via Burchtstraat

In februari 2006 leek een tram geen haalbaar perspectief. Vooral vanwege het netwerkperspectief en de geringere vervoerswaarde in de Waalsprong is toen gekozen voor een lichtere systeemsprong. Er zijn echter nieuwe ontwikkelingen en inzichten waardoor de tram nu toch een reële en aantrekkelijke optie is geworden.

In het kader van de 'branding' van het HOV, is het niet noodzakelijk om de drie Keizerlijnen als het zelfde systeem uit te voeren. Zolang kleurstelling en uitstraling, reisinformatie, haltes, frequenties en betrouwbaarheid overeenkomen, is het goed mogelijk om één tramlijn en twee HOV-buslijnen in de markt te zetten.

Een belangrijke nieuwe ontwikkeling is het regionale perspectief dat vanuit de Stadsregio is aangedragen in het nu voor inspraak voorliggende rapport 'Op weg naar het Masterplan OV'. Door de lijn Heijendaal - centrum - Waalsprong - Ressen bijvoorbeeld door te trekken naar Bommel, Huissen en Arnhem ontstaat veel meer vulling voor de lijn, waardoor het traject in de Waalsprong rendabeler wordt. Deze verbinding past binnen het beleid van de Stadsregio, die graag een tweede (railgebonden) verbinding tussen Arnhem en Nijmegen wil realiseren, naast het StadsegoRail, om zo het tussengebied beter te bedienen. Ook de Provincie Gelderland lijkt dit een aantrekkelijke optie te vinden. Eventueel kan later doortrekking naar Groesbeek overwogen worden.

Het voordeel van een dergelijke doortrekking is voorts dat het aantrekkelijk kan zijn voor private partijen om in de ontwikkeling en exploitatie van de lijn mede te investeren, in ruil voor bijvoorbeeld een langdurige concessie en/of ontwikkelingsrechten. Op dit moment wordt de mogelijkheid van een Publiek Private Samenwerking (PPS) in samenwerking met de Stadsregio onderzocht. Daarnaast bestaat de verwachting dat ook vanuit diverse publieke bronnen forse financiële bijdragen kunnen worden verwacht, bijvoorbeeld vanuit de Stadsregio, de Provincie Gelderland, het Rijk en Europa. De totale investering kan op die manier een combinatie worden tussen publieke en private middelen.

Met deze nieuwe inzichten, gaat ook de voorkeur van ons college uit naar een tram, omdat deze een aantal belangrijke extra voordelen biedt ten opzichte van HOV-bus:

- structurerende werking voor stadscentra en knooppunten;
- macro-economische effecten;
- positieve sociale effecten en een bindend karakter;
- aantrekkingskracht op reizigers;
- goede bijdrage aan de verbetering van het verblijfsklimaat van de binnenstad.

De Waalkaderroute is fysiek ongeschikt voor vertramming vanwege hoogteverschillen, boogstralen, beschikbare breedtes en de kans op hoogwater. De enige denkbare en geschikte centrumroute voor een tram is door de Burchtstraat en Augustijnenstraat.

Vanwege slechte ervaringen met geleide bussystemen in het zeer recente verleden, is een lichte systeemsprong, zoals in het raadsbesluit van februari 2006 is vastgelegd, niet aan te bevelen. Het is beter om te kiezen voor een tram of voor een HOV-bus.

Zoals aangegeven is het nu zeer opportuun om met de Stadsregio en haar concessiehouder het streven naar een tram verder uit te werken, onder meer op financiële aspecten, ruimtelijke inpasbaarheid en natuurlijk de positieve gevolgen voor de reizigers. Op basis van dat onderzoek wordt een definitief besluit over het systeem genomen.

Beslispunt 2: door de Burchtstraat alleen een railgebonden OV-systeem, niet-railgebonden OV via Waalkade en Singels.

In de binnenstad worden steeds meer functies samengebundeld: winkelen, werken, wonen, recreëren, evenementen, bevoorrading, verkeer en dergelijke. Die functies conflicteren in een aantal gevallen.

Ons college wil graag het verblijfs- en winkelklimaat in het centrum verbeteren. Voor de verbetering van de luchtkwaliteit en het geluid, zijn zowel HOV-bus als tram geschikt. Uitgangspunt voor HOV-bus is namelijk dat deze diesel- en benzinevrij is, en dus gebruik gemaakt wordt van aardgas, waterstof of electriciteit.

Echter: een belangrijk ander punt is (het gevoel van) veiligheid. De Burchtstraat en Augustijnenstraat behoren tot het voetgangersgebied en het kan voor een deel van de wandelaars bedreigend zijn als er ineens een bus nadert. Vooral als deze onverwachts van achteren komt. Bij een railgebonden systeem is het duidelijk waar het voertuig precies rijdt. Het 'OV-bewustzijn' is groter en een tram heeft een soort natuurlijk overwicht. Dit geldt ook voor de doorstroming. Laden en lossen gebeurt niet op een trambaan. Deze wordt veel beter geaccepteerd in een stedelijke omgeving.

Om deze reden streven we ernaar om niet-railgebonden openbaar vervoer gebruik te laten maken van de Waalkade en de Singels. De consequenties hiervan voor de reizigers en voor de financiën, zijn onderwerp van het nadere onderzoek met Stadsregio en haar concessiehouder. Voorwaarde van de Singelsroute is dat deze minimaal één centrumhalte bedient, in dit geval Kelfkensbos. Dit vanwege het feit dat de streeklijnen 32 en 33 al eens volledig over de singels hebben gereden en binnen een jaar 15% minder reizigers vervoerder. Deze keuze betekent ook dat de normale stadslijnen niet meer door de Burchtstraat rijden, zowel in de variant met tram door de Burchtstraat als met HOV-bus over de Waalkade. Dit heeft tot gevolg dat reizigers op de normale stadslijnen in beide varianten niet meer zonder overstap tot het hart van de stad kunnen komen.

Dat betekent dus ook dat de Keizerlijn Dukenburg - centrum - Waalsprong idealiter gebruik maakt van de Waalkade, omdat deze wordt uitgevoerd als HOV-bus. Het betekent ook dat als de betrokken partijen het niet eens kunnen worden over een tram en Waalsprong - Heijendaal toch wordt uitgevoerd als HOV-bus, deze volgens ons streven tevens gebruikmaakt van de Waalkade. De Burchtstraat wordt in dat geval geheel vrij van openbaar vervoer. Het zou het HOV afzwakken als deze over de Waalkade zou rijden, en de overige bussen wél vijf dagen per week door de Burchtstraat.

Beslispunt 3: markt verplaatsen naar Plein 1944, Molenstraat en Kelfkensbos

Voor de Augustijnenstraat - Grote Markt - Burchtstraat is een combinatie met het HOV nader uitgewerkt en voorgelegd aan de Verkeerscommissie. De Verkeerscommissie heeft hierop negatief geadviseerd. Dit betrof met name het aspect veiligheid.

Het marktwezen wenst bij voorkeur te blijven staan op de huidige locatie. Omdat het HOV zeven dagen per week beschikbaar moet zijn en altijd dezelfde route moet rijden, zal de markt verplaatst moeten worden.

De voorkeur geniet in dat geval Kelfkensbos, Plein 1944, Ziekerstraat en Molenstraat waarbij aandacht moet worden besteed aan de aantrekkelijkheid op Plein 1944 en het deel Molenpoortpassage – kop Molenstraat. Het marktwezen vindt dit bij verplaatsing het beste alternatief.

Naast het ruimtelijk-economisch aspect van de markt door wisselwerking met winkels en horeca kent de markt ook steeds meer een recreatief / evenement karakter. Dit past goed bij stadscentra. Beide functies van de markt zullen bij een verplaatsing bijzondere aandacht vergen, maar ook kansen bieden. Verplaatsing van de markt biedt de mogelijkheid om te professionaliseren en specialiseren. Dit kan branchering van deelmarkten versterken. Daarnaast sluiten de locaties van de markt naadloos aan op de haltes van het HOV, waardoor het HOV ook weer kansen biedt voor de markt, omdat meer mensen vrijwel op de markt uistappen.

Omdat klanten na verplaatsing van de markt enige tijd nodig hebben om hun favoriete marktkramen weer te vinden, wordt rekening gehouden met aanloopverliezen. Ook zal voor enkele ondernemers (winkels en horeca) de omzet op marktdagen dalen omdat er op die locaties geen grote wisselwerking meer is tussen markt en de omgeving. Voor ondernemers en horeca is de Molenstraat en rondom Plein 1944 biedt het echter weer kansen. Voor de binnenstad als totaal is de balans positief, omdat het HOV zeven dagen per week extra klanten naar de binnenstad brengt.

Beslispunt 4: maatregelen voor de korte termijn

Het definitieve besluit over een tram wordt een gezamenlijk besluit met de Stadsregio, in overleg met haar concessiehouder, waarvoor nog nadere studie noodzakelijk is. Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft hiervoor de primaire verantwoordelijkheid. Vooruitlopend op dat besluit moet echter al een aantal maatregelen worden getroffen om het HOV mogelijk te maken en tevens moet een aantal risico's worden beperkt. De maatregelen zijn op korte termijn nodig om de gewenste 100% implementatie van het HOV in 2013 / 2014 niet in gevaar te brengen, en zijn onafhankelijk van de systeemkeuze. Ze zijn zowel nodig voor een tram of voor een HOV-bus. Daarmee zijn ze toekomstvast.

Gezamenlijk onderzoek ruimtelijke en financiële consequenties tram, randvoorwaarden voor vertramming en gevolgen voor overig openbaar vervoer en de ov-concessie

Uit de eerste blijken er reële kansen te liggen voor een tram tussen Heijendaal en Waalsprong. mogelijk, met name als deze verder wordt doorgetrokken richting Bommel (en Huissen / Arnhem). Samen met de betrokken partners is nader onderzoek nodig naar de consequenties van dit streven. Wegen de extra investeringskosten op tegen de hogere inkomsten en ruimtelijke voordelen? Welke consequenties heeft deze keuze voor het overige openbaar vervoer? Hoe ontwikkelen zich de exploitatiekosten? Zijn er voldoende dekkingsbronnen voor de investeringen? Is een PPS-constructie haalbaar?

Daarnaast moeten in de studie de randvoorwaarden worden benoemd. Is een tram nu al haalbaar? Moet er een extra zwaar ontwikkelingsprogramma rond Ressen worden

gepland? Moet de Stadsregio insteken op een regionaal systeem voor rekeningrijden? Op die manier wordt duidelijk hoe de optie van de tram zo interessant mogelijk kan worden.

Het streven om alleen geleide systemen door de Burchtstraat te laten rijden, heeft gevolgen voor de concessie. De kortste en voor het OV-bedrijf de meest gunstige route vervalt voor de meeste lijnen en er blijven langere routes over. Dit kan consequenties hebben voor de dienstregeling. Zo zal een aantal belangrijke stadslijnen niet meer door het centrum kunnen rijden. Met de Stadsregio zullen we de consequenties daarvan moeten bespreken.

Ruimtereservering in de Waalsprong

Voor de Waalsprong kiezen we duidelijk voor een over het gehele traject vrijliggende bus- / trambaan om te kunnen concurreren met het autoverkeer en op lange termijn, ook na 2020, de stad bereikbaar te houden. Dit is de meest toekomstvaste oplossing. Een sterke koppeling van de Citadel en de Waalsprong aan de bestaande stad is daarbij een voorwaarde. Vanwege de snelle ontwikkelingen binnen de Waalsprong, is het noodzakelijk deze ruimtereservering nu te doen, omdat daar straks geen mogelijkheid meer voor bestaat.

Onderzoek Rijkswaterstaat naar mogelijkheden Waalbrug

Vertramming maakt een uitbreiding van de huidige Waalbrug noodzakelijk. We geven Rijkswaterstaat opdracht om uit te zoeken welke mogelijkheden daarvoor bestaan en welke gevolgen dat heeft.

Aanpassingen Waalkade meenemen in Projectenboek Waalkade

Vanwege de keuze om geen bussen meer over de Burchtstraat te laten rijden, zal het aantal voertuigen over de Waalkade toenemen. Het huidige profiel is daarvoor niet geschikt, omdat elkaar passerende bussen nu over de fietsstroken moeten rijden. Bij hogere frequenties wordt dit te gevaarlijk voor fietsers, dus moet het profiel verbreed worden. Dit kan worden meegenomen in het Projectenboek Waalkade.

Beslispunt 5: budget voor aantal werkzaamheden

De genoemde werkzaamheden moeten in gang gezet worden: onderzoeken moeten worden opgestart, de gesprekken met de GEM moeten worden gestart en het ontwerp voor de Waalkade moeten worden meegenomen in het Projectenboek Waalkade. Dit kost geld. Later dit jaar zal een voorstel worden ingediend voor de dekking hiervan, die gezocht gaat worden binnen het Programma Mobiliteit 2008.

Beslispunt 6: vrijgeven voor inspraak

Omdat de keuze voor een tram een nieuw beleidsuitgangspunt is ten opzichte van het raadsbesluit van februari 2006, bieden we opnieuw de mogelijkheid voor inspraak om zo een goed afgewogen voorstel aan de raad te kunnen voorleggen.

5 Financiën

Voor de nadere uitwerking van de beslispunten, is budget nodig voor planvoorbereiding. Dit wordt gezocht in de begroting van het programma Mobiliteit voor 2008. Indien wordt gekozen voor uitvoering, is dekking nodig voor de investeringen. Hieronder wordt aangegeven om welke bedragen het volgens een ruwe schatting gaat en waar gezocht kan worden naar financiën.

Maatregel	Indicatie bedrag (in miljoenen)	Mogelijke dekking
Ruimtereservering Waalsprong	€ 4,0	Maakt onderdeel uit van wensenpakket verkeersstructuur Waalsprong (5,8 miljoen Euro), maar daar moet de dekking nog voor worden gezocht.
Aanpassen profiel Waalkade	€ 1,5	Meeliften met Projecten uit voorstel 'Stand van zaken Waalkade', voortgangsrapportage Projecten Waalkade / Ooijpoort, editie 1, subsidies vanuit Stadsregio, Provincie en Europa. Indien noodzakelijk opvoeren in de Perspectiefnota 2009.
HOV-bus: Aanleg busbanen Waalsprong en ontwikkeling knooppunten Ressen, Lent en Joris Ivensplein	ca. € 20,0	Voor een deel van deze werkzaamheden is de gemeente zelf verantwoordelijk, maar een groot deel van de kosten zal vanuit subsidies moeten binnenkomen. Geschat wordt dat de gemeente zelf ongeveer 30 – 40% van dit bedrag zal moeten bijdragen. Omdat deze investeringen plaatsvinden na 2010, moeten deze worden opgenomen in de dan op te stellen Perspectiefnota.
HOV-tram: infrastructuur tram (bovenleiding, rails) en ontwikkeling knooppunten + remise	ca. € 85,0	Hiervoor zal te zijner tijd een apart dekkingsvoorstel worden ingediend, dat zal bestaan uit diverse publieke dekkingsbronnen en mogelijk een PPS-constructie. Uit de financiering van Rondje Heijendaal blijkt dat voor dergelijke projecten veel partijen bereid zijn om mee te werken.

Of nu uiteindelijk wordt gekozen voor een tram of een HOV-bus: € 4 miljoen voor ruimtereservering in de Waalsprong en € 1,5 miljoen voor aanpassing van de Waalkade is altijd nodig.

Indien volledig sprake is van HOV-bus (dus zowel Heijendaal - Waalsprong als Dukenburg - Waalsprong over de Waalkade), is een investering van circa € 20 miljoen nodig. Dit is vooral voor aanleg van busbanen in de Waalsprong en de inrichting van de knooppunten. In deze variant is geen sprake van een extra strook aan de oostzijde van de Waalbrug.

Indien sprake is van HOV-tram over de Burchtstraat, is een investering van circa € 85 miljoen nodig. In dit bedrag zit net als bij HOV-bus een bedrag voor inrichting van de knooppunten (Ressen, Lent en Joris Ivensplein). In deze variant is wél uitgegaan van een extra strook aan de oostzijde van de Waalbrug, ingeschat op ongeveer € 10 miljoen. In geval van een tram kunnen de tramrails in nieuw gebied worden ingepast in een groene strook, zodat minder asfalt nodig is. Bij een keuze voor HOV-bus zijn de kosten dus ca

Vervolgvel

7

€ 20 miljoen, bij een keuze voor tram is dit nog ca € 65 miljoen extra, namelijk ca € 85 miljoen.

Naast deze investeringen, dient rekening te worden gehouden met andere mogelijke kosten. Extra reistijd via de Waalkade, resulterend in exploitatieverlies, kan wellicht worden verwerkt in de voorwaarden voor de nieuwe concessie per 2010. Onderzocht moet worden of dit ten koste van de bediening op andere lijnen. Dit zijn structurele kosten.

Verwacht wordt dat bij een verplaatsing van de markt, rekening gehouden moet worden met aanloopverliezen. De hoogte van dit bedrag is nog niet bekend. Dit zijn tijdelijke kosten.

Nieuwe infrastructuur betekent ook extra onderhoudskosten. Hiervoor zal in overleg worden getreden met de Stadsregio. Zij zal als vervoersautoriteit aan moeten geven hoe deze kosten gedekt gaan worden.

6 Communicatie

Het plan wordt ter inzage gelegd in de periode 20 juni tot en met 14 augustus. Dit is een extra lange periode vanwege de zomervakantie.

Op 20 juni worden de uitgangspunten van het HOV tevens besproken met de raadskamer, om daar de eerste gevoelens te peilen. Tevens wordt daaraan gekoppeld een presentatie van de Stadsregio Arnhem Nijmegen over hun Masterplan Openbaar Vervoer en onze concept-reactie op dat plan.

7 Uitvoering en evaluatie

Na besluitvorming worden gesprekken opgestart met de Stadsregio en andere externe partijen, zoals de concessiehouder, Rijkswaterstaat en de provincie Gelderland. Het onderzoek naar de haalbaarheid van de tram wordt opgestart en aan Rijkswaterstaat wordt gevraagd om inzicht te geven in de mogelijkheden voor de Waalbrug.

Met het Project Damwand wordt afstemming aanpassing Waalkade gerealiseerd en in de planvorming van de Waalsprong wordt de ruimte gereserveerd.

Uiterlijk medio 2008 moet er een definitief besluit vallen over het systeem: wordt het een tram, of uiteindelijk toch een HOV-bus?

De planning voor de uitvoering van het HOV is mede afhankelijk van de planning van andere projecten, waarmee wordt meegelift. Uitgaande van de huidige planning lijkt oplevering van HOV mogelijk vanaf 2013 / 2014.

Bijlage(n): 1: Onderzoeksrapport HOV Keizerlijn Heijendaal - Waalsprong
2: Brief aan de raad

Vervolgvel

8

8 Risico's

Er bestaat nog een aantal risico's:

- onzekerheid over financieringsmogelijkheden vertraming;
- gevolgen van de (langere route) over de Waalkade;
- onzekerheid over de exacte kosten van marktverplaatsing;
- onzekerheid over de werkelijke reizigersaantallen (risico vervoerder!);
- mogelijkheden en kosten uitbreiding Waalbrug;
- vertragingen en onzekerheden in projecten die door het HOV doorsneden worden (Plein 1944, Waalkade, Traianusplein, Waalbrug, Waalsprong e.d.).