

Datum raadsvergadering / Nummer raadsvoorstel
12 december 2007 / 277/2007

Fatale termijn: besluitvorming vóór:

Onderwerp
Besluitvorming hoogwaardig openbaar vervoer

Programma / Programmanummer
Mobiliteit / 9710

Portefeuillehouder
J. van der Meer

Voorstel van het College van Burgemeester en Wethouders d.d.
20 november 2007

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. Om het HOV mogelijk te maken, onafhankelijk van het gekozen systeem, is een aantal maatregelen op korte termijn noodzakelijk.

Voorstel om te besluiten

1. Te streven naar een tramverbinding tussen Waalsprong, centrum en Heijendaal, die het centrum bedient via de Burchtstraat;
2. Indien daadwerkelijk gekozen wordt voor HOV door de Burchtstraat, Plein 1944, Molenstraat en Kelfkensbos te kiezen als nieuwe marktlocatie, en dat verder uit te werken;
3. Samen met de Stadsregio dit besluit verder uit te werken op ruimtelijke en financiële consequenties, de voorwaarden voor vertramming, de gevolgen voor het overige openbaar vervoer en voor de ov-concessie;
4. Ruimte te reserveren in de Waalsprong voor vrijliggende infrastructuur voor het HOV, binnen de daarvoor bestemde 45% voor openbare ruimte, om zodoende de hoogste kwaliteit en een toekomstvaste oplossing te bieden;
5. Rijkswaterstaat te vragen om onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor HOV-infrastructuur op de Waalbrug;
6. De herprofilering van de Waalkade op te nemen in Projecten Waalkade / Ooijpoort, editie 1.

Aan de Raad van de gemeente Nijmegen

1 Inleiding

In februari 2006 heeft uw raad gekozen voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en heeft u 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 het bijlage-rapport dat u in juni 2007 heeft ontvangen, bij de terinzagelegging van het plan, staan deze aspecten uitgebreid beschreven. In dit voorstel zijn de hoofdlijnen opgenomen.

1.1 Wettelijk- of beleidskader

Al eerder heeft de Nijmeegse raad besloten om een HOV-netwerk te ontwikkelen. De omslag naar een mogelijk tramsysteem is een nieuw element, maar past prima in het mobiliteits- en ruimtelijke beleid van de gemeente.

De gemeente Nijmegen is echter niet verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. De Stadsregio Arnhem Nijmegen is concessieverlener en daarmee ook opdrachtgever voor het vervoerbedrijf. Daarom is het van belang dat het vervolgonderzoek samen met de Stadsregio wordt uitgevoerd.

1.2 Relatie met programma

In het programma Mobiliteit wordt gestreefd naar een betere bereikbaarheid van Nijmegen en de regio. Daarnaast wordt in dat programma gestreefd naar de verbetering van duurzame vervoersmiddelen zoals het openbaar vervoer en de fiets. De ontwikkeling van een HOV-netwerk past daar prima in.

Daarnaast heeft dit besluit sterke raakvlakken met de programma’s Economie en Ruimte & Bouwen vanwege de impuls die het geeft aan de economische ontwikkeling van knooppunten als de binnenstad en Heijendaal, en de structurerende werking die een tram heeft op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Tot slot is er een belangrijke link met

Vervolgvel

2

milieu en klimaat. Het HOV kan een belangrijke bijdrage leveren aan verbetering van de luchtkwaliteit en CO₂-reductie, omdat de tram, beter dan de bus, in staat is om mensen te laten overstappen van de auto naar het openbaar vervoer.

2 Doelstelling

Met dit besluit maakt Nijmegen in samenwerking met de Stadsregio een beleidskeuze voor het HOV ten aanzien van de route(s) en het systeem, zodat er een toekomstvaste visie ligt. Ook worden de eerste acties in gang gezet die nu noodzakelijk zijn om deze beleidskeuze te implementeren.

Omdat dit besluit een gewijzigde beleidslijn inzet ten opzichte van februari 2006, heeft ons college het stuk opnieuw vrijgegeven voor inspraak, zodat alle inzichten en standpunten kunnen worden meegenomen in de besluitvormingsronde in de gemeenteraad.

3 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 één vervoerstechniek te introduceren op alle drie de Keizerlijnen. 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 en mogelijk verder naar 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 StadsregioRail, 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 knooppunten. 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.

Vervolgvel

3

Met deze nieuwe inzichten, gaat de voorkeur voor het traject Waalsprong - Heijendaal 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 Waalkaderoute 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. Belangrijke aandachtspunten zijn het winkel- en verblijfsklimaat en (het gevoel van) veiligheid.

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 en niet voor een systeem daartussenin.

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 (kosten en dekking), ruimtelijke inpasbaarheid en natuurlijk de positieve gevolgen voor de reizigers. Op basis van dat onderzoek wordt een definitief besluit over het systeem genomen.

Een belangrijk aandachtspunt is de inpassing in de Burchtstraat en Augustijnenstraat. In de binnenstad worden steeds meer functies samengebundeld: winkelen, werken, wonen, recreëren, evenementen, bevoorrading, verkeer en dergelijke. Die functies conflicteren in een aantal gevallen. Er zijn meer claims dan ruimte. Een tram zorgt ervoor dat het openbaar vervoer zichtbaar aanwezig is, ook zonder dat er een voertuig rijdt. Daardoor zijn mensen zich bewuster van de aanwezigheid van openbaar vervoer en worden minder 'verrast' door een voertuig. Dat levert meer veiligheid op. In het projectteam van de Stadsregio zal daarom uitgezocht moeten worden wat gedaan wordt met de overige buslijnen, zowel in de situatie met een tram als wanneer de tram onverhoopt toch niet doorgaat. Ook moeten daarvan de consequenties worden onderzocht.

Beslispunt 2: markt verplaatsen naar Plein 1944, Molenstraat en Kelfkensbos

Voor de Augustijnenstraat - Grote Markt - Burchtstraat is een combinatie van zowel de markt als het HOV nader uitgewerkt en voorgelegd aan de Verkeerscommissie. De Verkeerscommissie heeft hierop negatief geadviseerd. Dit betrof met name het aspect veiligheid. Er moet dus een duidelijke keuze worden gemaakt: als de tram komt, kan deze alleen door de Burchtstraat rijden en wordt de markt verplaatst.

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 uitstappen.

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 in 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 3: verdere uitwerking met de Stadsregio

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.

Uit de eerste verkenning blijken er reële kansen te liggen voor een tram tussen Heijendaal en Waalsprong, met name als deze verder wordt doorgetrokken richting Bemmelen en mogelijk naar Huissen en Arnhem. Samen met de betrokken partners is nader onderzoek nodig naar de consequenties van dit streven. Wegen de hogere inkomsten en ruimtelijke voordelen op tegen de extra investeringskosten? 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.

Samen met de Stadsregio zullen we tevens de consequenties voor de overige openbaarvervoerlijnen in kaart brengen.

Beslispunt 4: Ruimtereservering in de Waalsprong

Voor de Waalsprong kiezen we 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 ontwikkelingen binnen de Waalsprong, is het noodzakelijk deze ruimtereservering nu te doen, binnen de daarvoor bestemde 45% voor openbare ruimte, omdat daar straks geen mogelijkheid meer voor bestaat omdat dan de bestemmingsplannen al zijn vastgesteld.

Beslispunt 5: 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. Ook brengen we het HOV in in het programma van eisen voor de dijkteruglegging.

Beslispunt 6: Aanpassingen Waalkade meenemen in Projecten Waalkade / Ooijpoort, editie 1

Vanwege de keuze voor de tram door de Burchtstraat, zal het aantal voertuigen over de Waalkade toenemen o.a. met de HOV-lijn Dukenburg-Waalsprong. 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 de Projecten Waalkade / Ooijpoort, editie 1; het pakket aan maatregelen om de Waalkade aan te pakken.

Recent is gestart met het vernieuwen en verhogen van de waterkering. Dit is gepland van 2007 tot begin 2009. Deze werkzaamheden moeten eerst afgerond zijn voordat de aanpassing van de Waalkade ten behoeve van het HOV mogelijk zijn. Het wegprofiel en de terrassen moeten namelijk heringedeeld worden, project 1 uit voortgangsrapportage Waalkade / Ooijpoort. Vervolgens kan het werk gecombineerd worden met de andere projecten Waalkade / Ooijpoort, te weten:

- versmallen rijweg westelijke Waalkade (project 5)
- vervanging damwand door multifunctionele kade (project 8)
- promenade langs het water (project 9)
- bestrating en bewegwijzering rolstoelroute (project 12)
- herinrichting evenementenplein (project 16)
- herinrichting oostelijke Waalkade (project 18)

Het grootste deel van de projecten zal niet eerder dan 2010 worden uitgevoerd en van de projecten 5, 9, 16 en 18 is de haalbaarheid nog onbekend. De realisatie voor OV over de Waalkade zal derhalve waarschijnlijk in 2009 of 2010 ter hand genomen worden. Het project wordt dan zoveel mogelijk gecombineerd met bovenstaande projecten.

4 Risico's

Er bestaat nog een aantal risico's:

- onzekerheid over financieringsmogelijkheden vertramming;
- gevolgen van de (langere route) over de Waalkade;
- onzekerheid over de exacte kosten van marktverplaatsing;
- onzekerheid over de werkelijke reizigersaantallen (risico vervoerder!);

Vervolgvel
6

- mogelijkheden en kosten uitbreiding Waalbrug;
- vertragingen en onzekerheden in projecten die door het HOV doorsneden worden (Plein 1944, Waalkade, Traianusplein, Waalbrug, Waalsprong e.d.).

Dit zijn risico's die tijdens de verdere uitwerking nauwkeurig in kaart gebracht moeten worden.

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 wenspakket verkeersstructuur Waalsprong (5,8 miljoen Euro), maar daar moet de dekking nog voor worden gezocht. De daadwerkelijke kosten voor de ruimtereservering hangen af van de totale claim op de openbare ruimte in de Waalsprong.
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 worden gedekt. 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 het dan op te stellen meerjareninvesteringsplan.
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.

Vervolgvel

7

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, 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. Inclusief de ruimtereservering en de Waalkade, komt de investering dus uit op circa € 25 miljoen.

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 en de infra beter past in de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Deze kosten zijn exclusief de aanschaf van materieel. Inclusief de ruimtereservering en de Waalkade, komt de investering dus uit op circa € 90 miljoen.

De meerkosten van een tram ten opzichte van HOV-bus bedragen derhalve ongeveer € 65 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 gaat 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 extra onderhoudskosten. Normaal gesproken is de gemeente als wegbeheerder verantwoordelijk voor het onderhoud van wegen en busbanen. Traminfrastructuur heeft echter hogere onderhoudskosten dan een busbaan. Daarom zal in overleg worden getreden met de Stadsregio over de dekking van dit onderhoud. Een mogelijkheid is om het onderhoud op te nemen als onderdeel van de nieuw te verlenen concessie voor het openbaar vervoer. Ook kan bij de minister van verkeer en waterstaat worden aangedrongen op een hogere bijdrage vanuit de Brede Doeluitkering (BDU) voor de exploitatie en onderhoud van de tram.

6 Communicatie

Omdat sprake is van een gewijzigde beleidslijn ten opzichte van het raadsbesluit van februari 2006, heeft er een nieuwe inspraakronde plaatsgevonden. Daarop is een aantal reacties binnengekomen. De marktkeoplieden hebben een eigen actie opgezet, waarvan de reacties weliswaar officieel buiten de inspraaktermijn zijn binnengekomen, maar uiteraard wel zijn meegenomen.

Vervolgvel

8

De inspraakreacties zijn opgenomen in de inspraaknota, met daarbij het antwoord van ons college. Over het algemeen zijn de meningen over de tram positief. Wel vragen mensen om extra maatregelen of een spoedige doortrekking naar de regio. Ook is niet iedereen het eens met ons eerdere uitgangspunt om in de toekomst alleen nog maar railgebonden openbaar vervoer door de Burchtstraat te laten rijden. De marktcoopliden zijn tegen verplaatsing, vooral vanwege de vrees voor omzetting en het niet meer aaneengesloten staan van de markt. Ook vraagt een aantal sprekers om ook in het vervolgtraject betrokken te worden. Dit moet via de Stadsregio, die het vervolg zal trekken, worden gegarandeerd.

Het besluit over wel of geen lijngebonden openbaar vervoer door de Burchtstraat wordt uitgesteld totdat de Stadsregio gereed is met de verdere uitwerking. Verder hebben de inspraakreacties niet geleid tot verdere aanpassingen van het voorstel. Voor het goed kunnen blijven functioneren van onze economische ontwikkeling en woongebieden is het van groot belang om een flinke sprong in de kwaliteit van het openbaar vervoer te maken. De tram maakt deze kwaliteitssprong op een toekomstvaste manier mogelijk.

7 Uitvoering en evaluatie

Na besluitvorming door de raad komt de trekkersrol bij de Stadsregio Arnhem Nijmegen te liggen, die verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer. Uiteraard krijgt Nijmegen daarin een prominente rol.

Samen met de Stadsregio wordt een Projectbureau opgestart dat de introductie van de tram verder zal uitwerken, in nauw overleg met externe partijen, zoals de concessiehouder, Rijkswaterstaat, de provincie Gelderland, ondernemers en bewoners. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in een aantal fasen, waarbij de eerste fase zich zal richten op een zo spoedig mogelijke realisatie van een tram op het traject Heijendaal - Centraal Station - Plein 1944.

Ook worden de benodigde maatregelen voor de korte termijn in gang gezet: het opnemen van de verbreding van het profiel op de Waalkade in de 'Projecten Waalkade / Ooijpoort, editie 1', de ruimtereservering in de Waalsprong en het onderzoek door Rijkswaterstaat naar de mogelijkheden voor infrastructuur op de Waalbrug.

Ongeveer medio 2008 moet er een definitief besluit vallen over het systeem: wordt het een tram, of uiteindelijk toch een HOV-bus? En hoe gaan we om met de verschillende binnenstadsroutes?

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 het gehele HOV mogelijk vanaf 2013 / 2014.

Bijlage(n):

Voorstel aan de Raad

Vervolgvel
9

College van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

De Secretaris,

mr. Th.C. de Graaf

P. Eringa

Bijlage(n): 1: Reactienota HOV Heijendaal - Waalsprong