

GEMEENTE



Nijmegen

Reactienota

Collegebesluit Uitwerking HOV Heijendaal - Waalsprong

d.d. 12 juni 2007

Inspraakreacties van 20 juni tot en met 21 augustus 2007

aangevuld met reacties marktcoopliden van 1 september t/m 7 september 2007



Inleiding	3
De Vragen	4
Thema - Regionale functie	4
Thema - Routing & Systeem	5
Thema - Veiligheid / Leefklimaat	8
Thema - Marktverplaatsing	10
Thema - Flankerend beleid.....	11
Thema - Financiën.....	12
Thema - Communicatie	13
Bijlagen	14

Inleiding

Het Collegebesluit d.d. 12 juni 2007 betreffende uitwerking HOV Heijendaal-Waalsprong is over het algemeen zeer positief ontvangen bij belangengroeperingen en bevolking. Het marktwezen is tegen de gevolgen van de tram, te weten het verplaatsen van de markt. De herintroductie van de tram heeft de nodige aandacht gekregen in de pers en is niet onopgemerkt gebleven. Het streven naar een tramverbinding op de HOV-lijn Heijendaal-Waalsprong staat volop in de belangstelling.

Vanwege de afwijking op het raadsbesluit van februari 2006, te weten het streven naar een tramverbinding op deze Keizerlijn en het mogelijke alternatief via de Waalkade voor HOV-buslijnen, is dit besluit wederom ter inspraak gelegd in de periode van 20 juni tot en met 21 augustus.

Het oorspronkelijke HOV-plan had in 2005 al ter inspraak gelegen. Inspraakreacties zijn er voornamelijk geweest van belangengroeperingen. De verwachting bestaat dat bewoners en individuele ondernemers pas zullen inspreken wanneer het definitieve besluit in 2008 wordt genomen.

De marktondernemers hebben buiten de gestelde termijn gereageerd door middel van een gestandaardiseerde brief. Gezien de impact voor het marktwezen zijn deze reacties als gebundelde inspraak, van de Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel, opgenomen in deze reactienota.

In de inspraakreacties zijn ook diverse zienswijzen opgenomen. Het is van belang de belanghebbenden en hun zienswijzen te betrekken in de uitwerking van het realisatieplan tram. Het marktwezen verdient daarbij bijzondere aandacht.

Leeswijzer

In deze reactienota vindt u de inspraakreacties op het Collegebesluit d.d. 12 juni 2007 betreffende uitwerking HOV Heijendaal-Waalsprong.

In deze reactienota krijgt elke inspraakreactie een antwoord.

In de bijlagen bij deze reactienota vindt u de brieven en notities met de inspraakreacties. Elke vraag heeft een nummer dat correspondeert met de betreffende inspreker en is voorzien van een antwoord.

We hebben de inspraakreacties en de antwoorden daarop geordend in de volgende thema's:

- Regionale functie
- Routing & Systeem
- Veiligheid / Leefklimaat
- Marktverplaatsing
- Flankerend beleid
- Financiën
- Communicatie

De Vragen

Thema - Regionale functie

H4.1 : Verzoek treintram mee te nemen in vervolgstudie HOV. Kijk hierbij naar voorbeeldprojecten Valenciennes en Kassel.

H4.2 : Kan doortrekking Kleve en Boxmeer in het vervolgonderzoek worden opgenomen.

H5.5 : De ontwikkeling van StadsregioRail op het bestaande spoor moet doorgezet worden met internationale aansluiting van/naar Groesbeek / Kleve.

Antwoord: Het huidige tramplan biedt goede mogelijkheden voor een regionale uitbreiding waaronder doortrekkingen naar Groesbeek, Kleve en/of Boxmeer aan de zuidzijde en doortrekking naar Bommel, Huissen en/of Arnhem aan de noordzijde.

De Stadsregio Arnhem Nijmegen is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer en zal trekker worden van het tramplan. In het ontwerp- en realisatietraject zal worden bekeken of en hoe de tramlijn (eventueel treintram) kan aantakken op de huidige railinfrastructuur en de exploitatie van StadsregioRail. Deze regionale uitbreiding is iets voor de langere termijn. Voor de korte termijn moeten we keuzes maken waardoor die ontwikkeling niet onmogelijk wordt gemaakt.

Binnen de gemeentegrenzen zal de gemeente Nijmegen hier haar bijdrage aan leveren.

Thema - Routing & System

- H4.8 : Kunnen de overige twee HOV-lijnen anders gesitueerd worden. I.p.v. parallel ligging aan het spoor. VIEV pleit voor lijn campus - Dukenburg met ontsluiting CWZ en Hatert.
- Antwoord: De HOV-lijnen Dukenburg - Waalsprong en Beuningen - Heijendaal zijn, anders dan voor het centrum, nog niet nader uitgewerkt. De lijn Beuningen - Heijendaal wordt als zeer kansrijk gezien, mede gezien de huidige ontwikkeling van het aantal reizigers, de verdere ontwikkeling van het Waalfront en het ontbreken van een spoorlijn. Dukenburg - Waalsprong zal nader onderzocht moeten worden waarbij een andere routing tot de mogelijkheden behoort om de haalbaarheid te verbeteren en parallelliteit met het spoor te voorkomen. Het raadsbesluit van februari 2006 betreft echter als eerste de uitwerking van de lijn Heijendaal - Waalsprong die nu ter inspraak heeft gelegen.
- H4.9 : Kan het HOV tracé door Lent geoptimaliseerd worden door routing door woonwijken en inpassing in het groen
- Antwoord: Voor het deel westelijk van de Pr. Mauritssingel (A325) loopt de route al door de woonwijken gesitueerd in een groene middenberm. Het deel oostelijk van de Pr. Mauritssingel (A325) vormt onderdeel van de nog nader uit te werken route Dukenburg - Waalsprong / of normale buslijn. De haalbaarheid van het HOV, oostelijk door Lent, is nog onduidelijk.
- H2.1 : Aan welke eisen dient een HOV-systeem te voldoen en op welke plaatsen dient ruimte gereserveerd te worden t.b.v. een dergelijk systeem
- Antwoord: De eisen staan verwoord in het rapport HOV Keizerlijn Heijendaal - Waalsprong d.d. 21 mei 2007. Wanneer de raad in november 2007 besluit in de Waalsprong te kiezen voor een inpassing HOV zal dit van invloed kunnen zijn op uw beschikbare ruimte voor woningbouwexploitatie maar ook op de waardevermindering van deze bouwgrond / exploitatie. Hierover zal met uw organisatie overleg gevoerd worden. Voorafgaand hieraan zal met uw organisatie de inpassing van het HOV (dwarsprofielen) worden uitgewerkt (reeds opgestart) om zodoende een goede indruk te krijgen van de wederzijdse verwachtingen en gevolgen. Het uitgangspunt hierbij is een wederzijds acceptabele inpassing en geen verstoring van de marsroute voor de bestemmingsplannen.
- H1.1 : Zijn de redenen uit het verleden voor opheffing tram niet meer relevant
- Antwoord: De tram reed in het verleden naar de "rijkere" wijken. De auto werd als vervoersmiddel steeds populairder en dan het eerst in deze "rijkere" wijken. Daarmee verdween de behoefte aan de tram. Het samenvallen van dit feit met de noodzaak van groot onderhoud aan de tramlijn en de opkomst van de bus, die meer flexibel was dan de tram, heeft geresulteerd in het opheffen van het tramlijnen netwerk. Deze argumenten liggen nu sterk anders. De lijn loopt door de gehele stad en voorziet in een vervoersvraag die door de reguliere bus niet optimaal kan worden afgedekt. Hierbij wordt aangesloten op gebieden waar het gebruik van de auto geen goed alternatief meer is (concurrentiepositie) te weten het

Universiteitsterrein (studenten), Centraal Station (treinreizigers), Centrum (autovrij) en Waalsprong / Bemmelerwaard (files Waalbrug, Woningbouw). De vervoersvraag is hier zo intensief dat ingrijpen noodzakelijk is. Een tramlijn kan op dit traject rendabel zijn, inclusief onderhoud.

- H7.1 : Is er sprake van een conventionele tram ? Maakt die dan onderdeel uit van de “licht systeemsprong” of wordt die nu afgezworen ?
- H3.1 : Wat is het uitgangspunt geweest om de “lichte systeemsprong” los te laten en behoort een HOV-bus verbinding nog steeds tot de opties ?
- H3.2 : Hoe heeft het Masterplan OV van de Stadsregio de doorslag gegeven tot een veranderd inzicht in het HOV-systeem ?
- H6.2 : Waarom is een tram nu wel mogelijk terwijl deze in 2006 nog onmogelijk was.
- Antwoord: Ja, er is sprake van een conventionele, maar wel moderne, tram en maakt als zodanig onderdeel uit van een “zware” systeemsprong. Een zware systeemsprong is alleen rendabel bij voldoende reizigersaanbod. Een reizigersaanbod dat nu haalbaar is op de lijn Heijendaal - Waalsprong door de tram in een regionaal perspectief te plaatsen (bijv. doortrekking naar Bemmelerwaard en verder). Bewegredenen hiertoe is tevens de beschikbare capaciteit voor StadsregioRail op het bestaande net (max. 4 x per uur terwijl minimaal 6 x per uur wenselijk is voor een zware stedelijk lijn) waardoor behoefte ontstond aan een tweede railgebonden lijn.
- In 2006 was het uitgangspunt dat alle drie Keizerlijnen eenzelfde systeem zouden hebben om het HOV als één systeem in de markt te kunnen zetten. Voortschrijdend inzicht maakte duidelijk dat dat ook kan met één tramlijn en twee HOV-buslijnen, zolang sprake is van dezelfde uitstraling, informatievoorziening, kleurstelling, haltes e.d.
- Bij de “lichte” systeemsprong in de vorm van een voertuig dat zowel geleid als ongeleid kan rijden zijn de kinderziekten van enkele jaren geleden chronisch gebleken. Ons college kiest nu voor een duidelijke keuze: een tram of een HOV-bus en geen combinatie daarvan. De voorwaarden en rouwemogelijkheden zijn per keuze verschillend. Voor de tram blijkt alleen de route via de Burchtstraat en Augustijnenstraat geschikt te zijn. Bij een HOV-bus komt ook de Waalkaderoute in beeld. Tot slot lijken ook de mogelijkheden van een publiek-private financiering vergroot ten opzichte van het vorige besluit. Vanwege bovenstaande argumenten is uiteindelijk gekozen voor een tram, in afwijking van het raadsbesluit van februari 2006.
- H3.4 : Gaat het in de Waalsprong om een HOV-bus of HOV-tram verbinding ? En geldt dan voor het gehele traject Heijendaal-Waalsprong hetzelfde systeem ?
- Antwoord: De voorkeur van ons college gaat uit naar een tramverbinding op de totale lijn Heijendaal-centrum-Waalsprong. Met die tram verbinden we een aantal belangrijke economische locaties en woongebieden met elkaar. Dit tramplan wordt door de Stadsregio Arnhem Nijmegen verder uitgewerkt. Medio 2008 maken we een definitieve keuze.

Wel kan op andere HOV-lijnen een ander systeem worden ingezet.
Bijvoorbeeld tram op Heijendaal-Waalsprong en HOV-bus op Dukenburg-
Waalsprong of op Beuningen-Heijendaal.

H5.3 : Kunnen er al in een eerder stadium (voor 2012) waaloverschrijdende HOV-lijnen ingezet worden o.a. ter voorkomen aanschaf 2^e auto, invulling vervoersvraag bij onderhoud Waalbrug, en verbetering aantrekkelijkheid vestiging Waalsprong ?

Antwoord: Dit is als uitgangspunt opgenomen bij Fasering en Planning in het rapport “HOV Keizerlijn Heijendaal-Waalsprong” d.d. 21 mei 2007. Op de lijn Heijendaal - Waalsprong kan eerst gereden worden met HOV-bus. Uitgangspunt van de werkzaamheden op de Waalbrug is dat deze altijd beschikbaar moet zijn voor fietsers, calamiteitsvervoer en OV. Na groot onderhoud van de Waalbrug kan dan de tram gaan rijden. De HOV- bussen kunnen dan, bij implementatie tram, ingezet worden op de andere HOV-lijnen. Hierover zullen we met Rijkswaterstaat in onderhandeling gaan om inpassing mogelijk te maken.

H5.4 : De halte Stadhuis is, ook bij het niet doorgaan van de tram, noodzakelijk. Deze zou dan door regulier OV door de Burchtstraat moeten worden bediend. Het veiligheidsargument wordt onterecht gevonden, gezien het stapvoets rijden.

Antwoord: Als de tram definitief doorgaat, dan ligt het voor de hand om de halte Burchtstraat te bedienen. Weliswaar worden bij HOV grotere halteafstanden gehanteerd, maar bij belangrijke bestemmingen zoals het centrum mag de afstand tussen de haltes korter zijn. Mocht de tram onverhoopt niet doorgaan, dan volgt een discussie over de route van HOV-bus. Ons eerdere besluit om in de Burchtstraat op termijn alleen nog maar railgebonden openbaar vervoer toe te staan, hebben we uit het voorstel gehaald. We laten deze discussie onderdeel zijn van de uitwerking door het Projectbureau Tempo Team Tram. Medio 2008, wanneer er een definitief besluit volgt, wordt ook een besluit genomen over de busroutes. Belangrijk aandachtspunt is het leefklimaat en de veiligheid in de Burchtstraat. Ook van belang is dat HOV zeven dagen per week dezelfde route rijdt.

Thema - Veiligheid / Leefklimaat

H1.2 : Is de tram t.o.v. bus in de Burchtstraat niet nadelig door stagnatie / geen uitwijkmogelijkheid bij calamiteiten (bijv. brand)

H3.3 : Hoe verhoudt een HOV-tram zich tot de gegeven adviezen van de Verkeerscommissie ?

Antwoord: Fysieke tramrails heeft als voordeel dat duidelijk is dat hier niet geparkeerd kan en mag worden hetgeen de doorstroming ten goede komt. Mensen blijken een natuurlijk ontzag te hebben voor de tram, juist omdat deze niet kan uitwijken. Tevens komt het de veiligheid ten goede omdat rails de verwachting scheppen dat een voertuig kan passeren en precies waar. Een bus moet de benodigde ruimte vaak delen met andere gebruikers vanuit de verwachting dat deze wel uit kan wijken. Dit resulteert voor de bus per saldo in meer stremming / vertraging.

Daarnaast is in het HOV-ontwerp rekening gehouden met een calamiteitenstrook voor hulpdiensten waardoor stremming van de tram door hulpdiensten tot een minimum wordt beperkt. Nadeel is wel dat als er een complete stremming is de tram niet kan omrijden, maar dit nadeel weegt niet op tegen de voordelen.

Conform het raadsbesluit van februari 2006 is het tracé Augustijnenstraat - Burchtstraat verder ontworpen met mogelijke locaties voor marktkramen in combinatie met het HOV.

Op deze combinatie met de markt is door de Verkeerscommissie negatief geadviseerd aangaande veiligheid voor alle gebruikers. Dit vanwege het zichtbelemmerende en publiektrekkende karakter van een markt. Wanneer de markt wordt verplaatst is dit advies niet negatief. Ook wordt de kans op stremming van het HOV, door marktverplaatsing, verminderd.

Het Collegebesluit is dan ook te streven naar een tram via de Burchtstraat en de markt te verplaatsen en de verkeerscommissie adviseert daar positief over.

H1.3 : Wordt het leefklimaat Waalkade niet negatief beïnvloed door intensivering busverkeer t.g.v. busvrijmaken Burchtstraat

H5.1 : Hoe wordt gelijktijdige inzet op HOV en schone bussen gewaarborgd.

H5.2 : Worden er bij de volgende aanbestedingsronde nieuwe concessie voldoende eisen gesteld om medewerking te verlenen aan plannen voor tramverbinding en HOV-buslijnen alswel te investeren in zo schoon mogelijke motoren en brandstof ?

Antwoord: Naast de inzet op HOV wordt ook gelijktijdig ingezet op schonere motoren en brandstoffen. Voor het HOV is dit al als eis geformuleerd. De tram voldoet hier aan. In het vast te stellen Programma van Eisen voor de nieuwe concessie is het streven van de Stadsregio Arnhem Nijmegen, als opdrachtgever voor het OV: een diesel- en benzineloos wagenpark met minimaal EEV-norm (zie Masterplan OV).

Met de implementatie van HOV zal nog beter gekeken worden naar een goede 'mix aan mogelijkheden'. Dat betekent dat er waarschijnlijk meer bussen over de Waalkade en Singels gaan rijden. Met de mix aan mogelijkheden worden de voor- en nadelen van het openbaar vervoer verspreid over een aantal routes. Bij intensivering van de Waalkaderoute wordt de Waalkade beter bereikbaar per openbaar vervoer. Voor het leefklimaat betekent dit per saldo meer vervoersbewegingen maar dan wel met schonere bussen en schoon HOV.

H1 : Mevr. Stegeman
H2 : Grondexploitatie Maatschappij Waalsprong
H3 : Kamer van Koophandel
H4 : Vereniging Innovatief Euregionaal Vervoer
H5 : Gelderse Milieufederatie
H6 : Koninklijke Horeca Nederland
H7 : Vereniging Binnenstad Ondernemers
H8 : Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel

Om de veiligheid te garanderen zal het wegprofiel op de Waalkade moeten worden aangepast. Uitwerking en afstemming van lijnvoering regulier OV op het HOV vormt onderdeel van de uitwerking van het realisatieplan tram. Overigens heeft ons college de keuze over bussen in de Burchtstraat (in geval van een tram of wanneer de tram niet doorgaat) uitgesteld tot na de nadere uitwerking door het projectteam van de Stadsregio.

Thema - Marktverplaatsing

H4.6 : Kan de verplaatsing van de markt als onvoorwaardelijk uitgangspunt gehanteerd worden en worden meegegeven als ruimtelijke ordeningsopdracht aan stadsontwikkelaars

Antwoord: De markt wordt alleen verplaatst als er gekozen wordt voor de tram. Bij keuze voor HOV-bus via de Waalkade blijft de huidige marktlocatie gehandhaafd. De verplaatsing van de markt is daarom voorwaardelijk. In de uitwerking van het realisatieplan tram is verplaatsing van de markt vanzelfsprekend een onderdeel van structurering en ordening voor stadsontwikkeling voor de bestaande stad. In het plan voor Plein 1944 is deze mogelijkheid meegenomen in het ontwerp.

H4.7 : Is de Scheidmakershof een mogelijke marktlocatie

Antwoord: De Scheidmakershof is om een aantal redenen niet als alternatieve marktlocatie aangeduid. De voornaamste redenen zijn:
- dat er binnen het project Plein 1944 er op deze locatie hofwoningen gepland zijn;
- de toegang / bereikbaarheid matig is waardoor een afgesloten markt zou ontstaan.
Scheidmakershof is daarom geen alternatieve marktlocatie.

H7.4 : De marktverplaatsing heeft geen draagvlak bij HEMA, V&D en horeca-ondernemers aan de Grote Markt.

H8.1 : De marktondernemers zijn tegen een marktverplaatsing

Antwoord: We realiseren ons dat met de verplaatsing van de markt een nieuwe situatie ontstaat met mogelijke aanloopverliezen. Echter: verplaatsing naar het nieuwe Plein 1944 en de Molenstraat (en handhaving Kelfkensbos) biedt ook weer nieuwe kansen.
Voor de bereikbaarheid van de stad is het van groot belang dat er zeven dagen per week een goed, betrouwbaar, snel en herkenbaar alternatief is in de vorm van een tram. Alle horeca, winkels, voorzieningen en woningen profiteren daar de gehele week door van. Het economisch functioneren van het totale centrum wordt ermee verbeterd. De halteplaatsen Plein 1944 en Kelfkensbos zorgen daarbij voor een goede bereikbaarheid van de nieuwe locatie voor de markt in het centrum.

Thema - Flankerend beleid

H4.3 : De bouw van parkeergarages in heroverweging te nemen en de vrijkomende middelen in tram te investeren.

Antwoord: Intensivering van de bestaande stad heeft tot gevolg dat meer woningen en bedrijven worden gerealiseerd met als gevolg meer autoverkeer en autobezit. Daarnaast vervalt de parkeergarage Hezelstraat. Om het leefklimaat in de stad minimaal van een gelijkblijvend karakter te laten blijven is behoefte aan nieuwe parkeergarages. De Van Schaeck Mathonsingel is nodig vanuit intensivering Centrum en Hezelpoort vanuit Koers West. Het betreft daarom de afdekking van de basisbehoefte en geen afdekking van groei. Daarnaast kan straatparkeren voor een deel worden vervangen om zo het woon- en verblijfsklimaat in het centrum te verbeteren. Het HOV kan een deel van de mobiliteitsvraag bedienen, maar een goede bereikbaarheid per auto is tevens van belang voor het centrum. De capaciteit van het autosysteem is echter bijna bereikt: de toegangswegen van Nijmegen kunnen niet veel meer auto's afwikkelen. Het HOV maakt daarom een verdere groei en ontwikkeling van het centrum mogelijk en biedt altijd een betrouwbare verbinding. De bouw van parkeergarages zal dan ook niet in heroverweging genomen worden. Wel is flankerend beleid ten behoeve van de HOV-route denkbaar.

Thema - Financiën

H4.4 : In de financiële paragraaf de waardevermeerdering van onroerend goed op te nemen en projectontwikkelaars (GEM / Universiteit / Plein 1944) te laten bijdragen als projectpartners.

H2.2 : Wordt eventueel extra benodigd ruimtebeslag ten koste van woningbouw vergoed bij overschrijding van de verdeling woningbouw - openbaar gebied zijnde 55%-45%. GEM hanteert dit gegeven als uitgangspunt.

Antwoord: De Gemeente Nijmegen voelt zich verantwoordelijk voor een goede bereikbaarheid van haar stad en goed functionerende economische centra. De bereikbaarheid verhoogt de aantrekkelijkheid wat kan resulteren in positieve economische effecten voor de stad zoals werkgelegenheid, meer bezoekers / toerisme e.d. Ook waardevermeerdering van onroerend goed of van grond ligt voor de hand, gemiddeld zo'n 5%.
Onderdeel van de uitwerking van het realisatieplan tram van de Stadsregio Arnhem Nijmegen is een verkenning van de mogelijkheden van (deels) private investeringen. Daarbij worden grote partijen als Universiteit, GEM en investeerders op Plein 1944 betrokken. In deze gesprekken met private partijen zal ook worden gesproken over de positieve effecten van een tram voor de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Compensatie van eventueel extra ruimtebeslag in de Waalsprong is tevens een discussiepunt in de nadere uitwerking, maar is niet vanzelfsprekend.

H4.5 : In de financiële paragraaf de stijgende bestedingen door implementatie van tram op te nemen

H7.2 : Worden, alvorens in 2008 een definitieve keuze wordt gemaakt, de ruimtelijke en economische effecten van inpassing tram Burchtstraat / Augustijnenstraat gedegen onderzocht?

Antwoord: Dit zal in de uitwerking van het realisatieplan tram worden opgenomen. Overigens is het altijd lastig om dergelijke effecten goed te berekenen. Er komen meer bestedingen als gevolg van de komst van de tram, maar mogelijk weer wat minder bestedingen als gevolg van de verplaatsing van de markt. Het functioneren van het centrum (en Waalsprong en Heijendaal) als geheel is gebaat bij de realisatie van de tram. Het zijn aspecten die al eerder zijn opgenomen, maar moeilijk met zekerheid te kwantificeren zijn.

H1 : Mevr. Stegeman
H2 : Grondexploitatie Maatschappij Waalsprong
H3 : Kamer van Koophandel
H4 : Vereniging Innovatief Euregionaal Vervoer
H5 : Gelderse Milieufederatie
H6 : Koninklijke Horeca Nederland
H7 : Vereniging Binnenstad Ondernemers
H8 : Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel

Thema - Communicatie

- H4.10 : Kan er een stuurgroep worden ingesteld, bestaande uit vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties, die het HOV-vervolgtraject bewaakt en zonodig correctief stuurt
- H6.1 : Wordt de KHN tevens in het vervolgtraject betrokken ?
- H3.5 : Worden de belangengroeperingen ook in het vervolgtraject geraadpleegd zodat zij voldoende hun belangen kunnen verwoorden ?
- H7.3 : Wordt in het vervolgtraject van de uitwerking van marktverplaatsing zorgvuldig overleg gepleegd ten einde de levende bezwaren weg te nemen ? Er is immers een gemeenschappelijk belang bij het “succes” van een marktverplaatsing
- H8.2 : Graag wil de CVAH meedenken en zoeken naar alternatieven. Bij een eventuele marktverplaatsing wordt gevraagd de belangen van de betreffende groep marktondernemers daar in mee te nemen.

Antwoord: De Gemeente Nijmegen wil de goede band met de belanghebbende partijen, die is opgebouwd gedurende de uitwerking van de HOV-lijn Heijendaal-Waalsprong en eerdere studies, graag voortzetten gedurende de uitwerking van het realisatieplan tram. Uw mening en bijdrage wordt daarin zeer op prijs gesteld.
U zal hier, nadat we met de Stadsregio Arnhem Nijmegen overeenstemming hebben bereikt over het vervolgtraject en na het raadsbesluit in november 2007, nader over worden geïnformeerd en voor worden uitgenodigd.

Bijlagen

Nr	Afzender	Datum
H1	Mevr. J. Stegeman	31 juli 2007
H2	Grondexploitatie Maatschappij Waalsprong	1 augustus 2007
H3	Kamer van Koophandel	1 augustus 2007
H4	Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-)Vervoer	10 augustus 2007
H5	Gelderse milieufederatie	13 augustus 2007
H6	Koninklijke Horeca Nederland	13 augustus 2007
H7	Vereniging Binnenstad Ondernemers	15 augustus 2007
H8	Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel	
-	D.P.G. Albers, Nijmegen	7 september 2007
-	L.J. Albers, Nijmegen	7 september 2007
-	H.A. Phan, Nijmegen	6 september 2007
-	Bakkerij 't Stoepje / G.ter Beek, Amersfoort	5 september 2007
-	N.G. Uyen, Millingen a/d Rijn	5 september 2007
-	De Notenkraker / E. Fuchten, Millingen a/d Rijn	5 september 2007
-	W.G.Th. Jansen, Duiven	3 september 2007
-	E.A.J. Bender, Nijmegen	3 september 2007
-	VOF HACO / P.de Kluis, Beuningen	2 september 2007
-	D.S. Sidhu, Eindhoven	2 september 2007
-	R.J.P. de Kluis, Weurt	1 september 2007

ANSTREEVING
VERZONDEN

H1

Sieben, Lineke G710

Van: Bouwman, Tjerk G720
Verzonden: dinsdag 31 juli 2007 12:10
Aan: Sieben, Lineke G710
Onderwerp: FW: tramlijn

reg.nr.: 07.0022123
 procesverantw.: G720

Bewaren als zijnde inspraak

INGEKOMEN
 06 AUG 2007
 GEMEENTE NIJMEGEN

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: Stegeman [mailto:jstegeman01@hetnet.nl]
Verzonden: dinsdag 31 juli 2007 11:44
Aan: Bouwman, Tjerk G720
Onderwerp: tramlijn

class.nr.: 1.811.21
 afgedaan:

Geachte Heer Bouwman,
 Over een eventuele tramlijn door de Burchtstraat wil ik, als 80-jarige burger van Nijmegen, graag enkele opmerkingen maken:

Vele jaren geleden liep er een tram door de Burchtstraat. Er zullen goede redenen zijn geweest om deze tramlijn op te heffen. Zijn deze redenen nu niet meer relevant?

H1.1

Een tramlijn heeft als nadeel dat de route van de tram niet gewijzigd kan worden. Veronderstel dat er eens brand uitbreekt in een pand aan de Burchtstraat en de brandweer daar met groot materieel aanwezig is. De doorgang voor de tram kan dan geblokkeerd zijn! Bij een buslijn door deze straat bestaat dat probleem niet, omdat een bus tijdelijk een andere route kan volgen.

H1.2

Als ik het goed begrepen heb, zouden -bij een tramlijn door de Burchtstraat- **alle bussen** over de Waalkade gaan rijden. De Waalkade is een van de mooiste plekken in onze stad, waar je kunt genieten van het uitzicht op de rivier. Wat jammer als daar frequent bussen zullen passeren!

H1.3

Na aldus gebruik te hebben gemaakt van de mogelijkheid tot inspraak, verblijf ik,

met vriendelijke groet en hoogachting,

mw.J Stegeman
 Dingostraat 14
 6531 PB Nijmegen
 e-mail: jstegeman01@hetnet.nl

<< WERKEXEMPLAAR >>

Indien dit een formeel e-mailbericht is, dan dient het voor registratie doorgestu



Grondexploitatie Maatschappij
Waalsprong

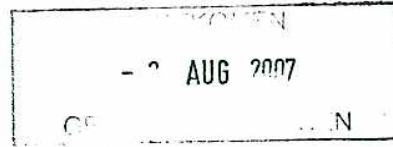
GECONTROLEERD 16 AUG. 2007

Postbus 1179

6501 BD Nijmegen
Oranjesingel 72
6511 NZ Nijmegen
T 024 329 87 00
F 024 329 69 93
KvK 10044981

reg.nr.: 07.0021856

procesverantw.: ~~Q270~~ / d



class.nr.: - 1.731

afgedaan:

G720
Tjerk Bauwman.



Gemeente Nijmegen
College van burgemeester en wethouders
T.a.v. wethouder J. van der Meer
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Datum
Nijmegen, 1 augustus 2007

Kenmerk
124/HN/NM

Onderwerp
Reactie op nota van HOV

Doorkiesnummer
024 329 8706

E-mailadres
h.nieuwenhuis@gemwaalsprong.nl

H2.1

H2.2

Geachte wethouder Van der Meer,

Onlangs hebben wij kennis kunnen nemen van de nota "HOV, Keizerlijn Heyendaal-Waalsprong". In deze nota geeft u een overzicht van de mogelijkheden en wenselijkheden van de aanleg van een HOV systeem in de nieuw aan te leggen woonwijken van de Waalsprong.

Met u onderkennen wij de noodzaak tot het realiseren van een goed openbaar vervoerssysteem tussen de Waalsprong en de bestaande stad.

Gezien de stand van zaken van de planvorming voor de onderhavige woongebieden, verzoeken wij u echter op zeer korte termijn duidelijk te maken aan welke eisen een dergelijk systeem dient te voldoen en op welke plaatsen ruimte voor dit systeem dient te worden gereserveerd. De planvorming van deze gebieden (in het bijzonder Groot Oosterhout) is door de vele onzekerheden al zodanig vertraagd dat de woningproductie in de Waalsprong hierdoor ernstig vertraagd is.

Ten aanzien van de opmerkingen in uw nota - zie o.a. pagina 35 - dat ruimteverlies zoveel mogelijk beperkt dient te worden, delen wij u mede dat wij veronderstellen dat de vastgelegde verdeling tussen woningbouw en openbaar gebied (55%-45%) gehandhaafd zal blijven. Dat betekent dat eventuele extra ruimte voor deze openbare voorziening gevonden zal moeten worden binnen de 45% openbare ruimte (wegen, straten, groenvoorzieningen, wadi's etc)

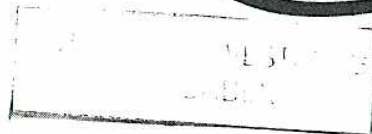
Mocht dit niet mogelijk blijken te zijn, dan zal er ruimte vrij moeten worden gemaakt ten koste van de woningbouw, waarmee een forse financiële aanslag op de grondexploitatie van de GEM Waalsprong zal ontstaan.

Wij gaan er van uit dat deze aanslag door u zal worden vergoed.

Met vriendelijke groet,

Grondexploitatie maatschappij Waalsprong CV
voor deze,

H. J. Nieuwenhuis
Directeur GEM Waalsprong Beheer BV

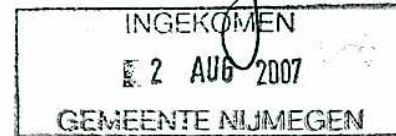


reg.nr.

07-0021820

procesverantw.:

0520 (y) Grafe 31816



class.nr.: -1.811.2

afgedaan:

e-mail

vcoolen@arnhem.kvk.nl

telefoon

026-3538940

fax

026-3538953

onderwerp

Inspiraakreactie op rapport HOV
Keizerlijn Heijendaal - Waalsprong

referentie

Stirec/VC/CB/20070186

datum

1 augustus 2007

Geacht College,

Met deze brief reageren wij op het rapport HOV Keizerlijn Heijendaal – Waalsprong d.d. 21 mei 2007 en het bijbehorende Collegevoorstel uitwerking HOV van 29 mei 2007.

HOV: lichte versus zware systemsprong

Allereerst willen we aangeven dat het rapport HOV Keizerlijn Heijendaal - Waalsprong bij ons qua opbouw niet geheel duidelijk overkomt. Het rapport vormt een uitwerking van het raadsbesluit van februari 2006 over HOV. Naast een HOV-bus wordt nu ook een HOV-tram gepresenteerd. Hoewel wij niet op voorhand tegen een tram zijn, vinden wij de veranderde inzichten enigszins verwarrend. Waar in de vorige collegeperiode de lichte systemsprong nog als enig haalbare en succesvolle optie naar voren werd geschoven, bestaan er nu opeens twijfels over de lichte systemsprong. In de vorige collegeperiode werd het voorbeeld van HOV gebruik in Nancy nog als hét succesvoorbeeld aangegeven, maar het project blijkt daar nu toch nimmer naar behoren gefunctioneerd te hebben. Onze vraag is wat het uitgangspunt is? Begrijpen wij nu goed dat het College na het raadsbesluit van 2006 om een HOV-busverbinding verder uit te werken, nu tot vernieuwde inzichten is gekomen? Of moeten we het zo zien dat, daar er nog steeds over een busverbinding gesproken wordt, de HOV-busverbinding nog wel tot de opties behoort?

In het Collegevoorstel staat beschreven dat het Masterplan OV van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen de doorslag voor het veranderend inzicht geeft. Onlangs hebben wij het Masterplan OV van de Stadsregio bestudeerd en hierop ingesproken, maar hebben hierin niets over HOV in Nijmegen kunnen lezen. We kunnen de stand van zaken hieromtrent dus niet helemaal volgen en vragen hierover meer duidelijkheid te verschaffen.

HOV-bus via het centrum

Een HOV verbinding via een bus door het centrum vindt het College, naar aanleiding van het advies van de Verkeerscommissie, geen optie. Wij hebben als Kamer in onze eerdere inspraakreacties op het HOV van oktober 2005 ook al aangegeven dat wij het rijden van een HOV-bus door de Burchstraat, een drukke winkelstraat in het centrum van Nijmegen, een slechte optie vinden. Een HOV-bus in combinatie met winkelend publiek kan problemen in veiligheid opleveren en verslechtert de bereikbaarheid van de betrokken ondernemers voor datzelfde winkelend publiek. Wij onderstrepen het advies van de Verkeerscommissie en de keuze van het College om van het idee af te zien om de HOV-verbinding via

H3.1

H3.2

H3.3

de Burchtstraat door het centrum te laten lopen. Op pag. 12 worden plaatjes geschetst van de Burchtstraat als wandelgebied waar geen verkeer en dus ook geen HOV doorheen komt. Wanneer er, zoals de plannen op dit moment luiden, na verder onderzoek voor een tram wordt gekozen, hebben wij begrepen dat deze dan wel door de Burchtstraat moet rijden. Wij vragen ons af hoe dit zich verhoudt tot eerder gegeven adviezen van de Verkeerscommissie die doorsnijding van het winkelgebied door een HOV-bus vindt leiden tot een verkeersonveilige situatie? Het verschil tussen doorsnijding door een HOV-bus of HOV-tram zien wij niet goed. Naar onze mening verschillen de verkeersonveilige situaties die HOV-bus of HOV-tram met zich meebrengen daarmee namelijk niet erg van elkaar.

Bereikbaarheid Nijmegen

Op pag. 6 staat dat er snel een besluit moet worden genomen over realisatie van een HOV-verbinding tussen Heijendaal en de Waalsprong om tijdige realisatie te garanderen voordat "de algehele bereikbaarheid van Nijmegen onbeheersbaar is geworden". Wij zijn blij dat de gemeente Nijmegen de ernst van de bereikbaarheidssituatie van Nijmegen inziet. De komende jaren zal er nog veel op de stad afkomen aan bereikbaarheidsknelpunten. De Kamer van Koophandel is al lange tijd voorstander van het zoeken naar échte oplossingen voor het bereikbaarheidsprobleem van Nijmegen. Cijfers uit de onderzoeken die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd, geven aan dat een aantal toekomstige maatregelen de bereikbaarheidsproblemen van de toekomst niet zullen oplossen. Wij adviseren u als College om in de aanvullende onderzoeken waarover gesproken wordt, te laten doorrekenen in hoeverre het HOV-systeem van een tramverbinding, die u nu voorstelt, zal bijdragen aan de oplossing van de "onbeheersbare bereikbaarheid van Nijmegen". Wij zijn benieuwd naar deze uitkomsten.

HOV in de Waalsprong

Wanneer het gaat over doorkruising van de toekomstige HOV-route door de Waalsprong staat op pag. 35 van het rapport genoemd dat er kansen voor het HOV zijn in de Waalsprong. Deze kansen worden door ons onderstreept. Maar hier willen we wel de vraag herhalen waar we het op dit traject over hebben? Gaat het hier nu over een HOV-busverbinding of HOV-tramverbinding? En geldt dan voor het hele traject Heijendaal-Waalsprong hetzelfde systeem? Het openbaar vervoersnetwerk is op dit moment nog niet optimaal georganiseerd in de Waalsprong. In een stadsdeel waar in totaliteit 12.000 woningen moeten komen, is dit nu nog een gemis. Een goed, betrouwbaar, frequent en betaalbaar openbaar vervoerssysteem zal in de Waalsprong en het gebied rond de A325 wellicht enige verlichting van de grote fileproblematiek kunnen bieden. De Kamer adviseert het effect daarvan in het vervolgonderzoek duidelijk naar voren te brengen. Realisatie van een eventueel aan te leggen vrije openbaar vervoersbaan mag echter niet ten koste gaan van de bestaande en nog geplande wegen in de Waalsprong. Uit alle studies tot nu toe is gekomen dat deze wegen hard nodig zijn. Het ruimteverlies voor woningbouw ziet de Kamer van Koophandel niet in de eerste plaats als zorgpunt. Het heeft meer prioriteit het verkeer goed te regelen, dan om perse noodzakelijk ruimteverlies voor woningbouw te beperken. Dit temeer daar ons inziens het woningbouwprogramma te omvangrijk zal blijken te zijn.

Om succes te krijgen in de Waalsprong lijkt het ons, als er besloten wordt een HOV-verbinding in de Waalsprong aan te leggen, van essentieel belang om met een toekomstig HOV netwerk in de Waalsprong het hele Waalspronggebied goed te ontsluiten. Het openbaar vervoer door Lent (door de nieuwe wijken) laat op dit moment bijvoorbeeld echt nog te wensen over. Om de nieuwe bewoners van een nieuw systeem gebruik te laten maken, moeten de voorwaarden voor gebruik natuurlijk wel optimaal aanwezig zijn.

H3.4

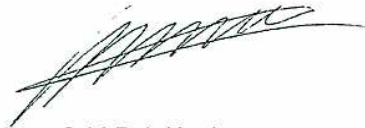
H3.5

Aandacht voor ondernemers

In het rapport over HOV komt naar voren dat er vanuit de gemeente gesprekken hebben plaatsgevonden met vertegenwoordigers van ondernemersgroepen zoals de horeca, binnenstadondernemers en de ambulante handel. Omdat deze groepen verschillende belangen hebben in het verhaal is het opportuun dat zij ook in het vervolgtraject betrokken blijven om op die manier aandacht voor hun belang te kunnen blijven aangeven. Wij vragen u hiermee rekening te houden en de diverse belangen zo goed mogelijk mee te nemen in het vervolgtraject.

Wij hopen dat u bovenstaande punten zult meenemen in verdere verwerking van uw plannen. Wanneer u een nadere toelichting wenst op bovenstaande punten, zijn wij graag bereid deze te geven.

Met vriendelijke groet,



Drs. G.M.P.J. Keulen
Voorzitter



R.P.A. Migo
Algemeen directeur

Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-) Vervoer

VIEV – Th. Rupkesstraat 18 – 6551 BT Weurt – Postgiro 7533517 – www.viev.nl – Tel 0314-366852 / 024-3230070

reg.nr.: 07.0022768

procesverantw.: 6720

INGEKOMEN
15 AUG 2007
GEMEENTE NIJMEGEN

College van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

class.nr.: 1.811.2

afgedaan:

Nijmegen, 10 augustus 2007

Betreft: inspraakreactie onderzoeksrapport en collegebesluit HOV Keizerlijn Heijendaal- Waalsprong

Geacht College,

Graag willen wij reageren op het bovengenoemde onderzoeksrapport en het corresponderende collegevoorstel met registratienummer 07.0015172 d.d. 29 mei 2007.

VIEV is erg verheugd met het bovenstaande onderzoeksrapport en met het collegevoorstel. Onze vereniging pleit sinds 1998 voor een tramtrein systeem in onze regio waar treinen uit Kleve en Boxmeer als tram verder rijden op de genoemde corridor naar de Waalsprong. De kracht van de (trein)tram is dat deze de binnenstad bereikbaar maakt zonder fileleed en parkeerstress. VIEV juicht doortrekking naar Bommel dan ook van harte toe. Dit collegevoorstel getuigt van ambitie en is volgens ons nog de enige oplossing om onze regio duurzaam bereikbaar te houden. VIEV wil graag met u meewerken om deze ambitie waar te maken. Toch willen wij graag nog enkele opmerkingen en kanttekeningen maken.

Met de EuregioTram naar de HEMA

VIEV pleit voor een treintram i.p.v. een tram. Graag vragen wij u uw vervolgstudies naar HOV niet te beperken tot de interne bereikbaarheid van Nijmegen, maar deze tramlijn als onderdeel te zien van een EuregioTram systeem met aftakkingen naar Kleve en Boxmeer.

H4.1

Bij besluitpunt 1 van het collegevoorstel moet als uitgangspunt toegevoegd worden dat gestreefd wordt naar een koppeling tussen tram en trein zodat een euregionaal regiotram netwerk ontstaat. De HOV-tram rijdt verder als trein over de railverbindingen naar het oosten (Kleve) en het zuiden (Boxmeer). Volgens VIEV komt deze integratie tussen tram en trein ook de rentabiliteit van de HOV-tram ten goede omdat een groter reizigerspotentieel wordt ontsloten.

H4.2

Het onderzoeksrapport mist node een overzicht/inventarisatie van actuele tram(trein)-projecten. Een dergelijke inventarisatie is van belang voor een goede beeld- en besluitvorming. Met name de tramprojecten in Valenciennes (Noord-Frankrijk) en Kassel (Midden-Duitsland) zijn van belang. Valenciennes laat zien hoe een gedegradeerde stadsregio met hoge werkloosheid (sluiting van de mijnen) en verpauperde binnenstad zich herprofileert als schone, duurzame en kennisintensieve stad. De tram kan als de motor beschouwd worden van deze herprofilering. Kassel laat met haar RegioTram zien hoe regionale spoorlijnen "vertramd" kunnen worden tegen geringe kosten.



VIEV juicht het initiatief toe voor een studie naar een tram tussen Waalsprong en campus. Maak er dan wel een EuregioTram van. Laat de treintrams vanuit de Waalsprong doorrijden naar Kleve en Boxmeer! De Stadsregio Kassel laat zien hoe dat moet. Daar rijdt de RegioTram als tram uit de stad door als trein naar de regio.

Een Kasseler RegioTram is zojuist binnengekomen op het station van Wolfhagen op een zonnige eerste Pinksterdag (27 mei 2007). RegioTramlijn 4, Kassel Hbf - Wolfhagen is in januari 2007 in bedrijf genomen. Exploitatie van het ongeëlektrificeerde traject geschiedt met dieseltrams. Een dieselaggregaat staat op het dak! Vanaf 19 augustus 2007 zullen deze dieseltrams doorrijden tot in de binnenstad van Kassel nadat de tunnel onder het Hauptbahnhof in gebruik is genomen. Met de EuregioTram vanuit Kleve naar de HEMA, het kan echt.

Foto: Joyce Parlevliet (Traffic & Transport, Utrecht)

De (trein)tram is niet alleen een kostenpost

Het stoort VIEV dat de financiële onderbouwing alleen uitgaat van kosten. Zelfs de zogenaamde inkomstenderving van de markt wordt als kostenpost gezien. De baten worden echter niet in geld uitgedrukt.

De HOV-(trein)tram spaart ook geld uit. De stad hoeft namelijk geen dure ondergrondse parkeergarages meer te bouwen. Men parkeert de auto bij transferia buiten de binnenstad en rijdt met de treintram verder door naar de binnenstad. Dergelijke besparingen worden niet meegenomen in de financiële onderbouwing van het onderzoeksrapport. VIEV pleit dan ook voor een heroverweging van de bouw van parkeergarage zoals onder de Van Schaek Mathonsingel. Investeer de vrijkomende middelen in de tram! VIEV stelt voor een heroverweging van de bouw van parkeergarages toe te voegen aan beslispunt 4 van dit collegevoorstel.

H4.3

Het rapport erkent dat de HOV-(trein)tram ruimtelijke ontwikkelingen versterkt. Voorbeelden in het buitenland laten zien dat huizen, winkels, kantoren in waarde stijgen. Projectontwikkelaars zijn dan ook graag bereid te investeren in locaties langs het tramtracé. Neem in de financiële paragraaf deze baten, de waarde vermeerdering van onroerend goed, dan ook op.

H4.4

Laat de projectontwikkelaars van KoersWest, Plein 1944, de Waalsprong en de Radboud campus dan ook meebetalen aan een betere bereikbaarheid. VIEV vindt het vreemd dat Nijmegen de GEM moet betalen, het zou andersom moeten. VIEV vindt het ook vreemd dat de Radboud Universiteit en het UMC honderden miljoenen investeren in hun campus, maar niet meebetalen aan de mobiliteitsproblemen die zij daardoor veroorzaken. VIEV stelt voor het collegebesluit uit te breiden met het zoeken naar projectpartners die belang hebben bij een goede ontsluiting van hun (bouw)projecten.

De HOV-(trein)tram zorgt voor hogere bestedingen in de binnenstad. In het onderzoeksrapport wordt uitvoerig stilgestaan in hoeverre OV-reizigers meer of minder besteden dan automobilisten. Voor VIEV is dit een tenenkrommende analyse. De gemeente dient zich te realiseren dat de tram andere, kapitaalkrachtige doelgroepen zal aantrekken dan de huidige OV-reizigers. De bestedingen in de binnenstad zullen dan ook stijgen. Een koppeling tussen spoor en tram ofwel een EuregioTram vanuit Kleve zal ook Duitsers verleiden in de Keizer Karelstad te shoppen. De kracht van de (trein)tram is immers dat deze de binnenstad bereikbaar maakt zonder fileleed en parkeerstress.

H4.5

Markt versus tram: geen goede keuze

Beslispunt 2 beperkt zich tot de keuze tussen alleen HOV-tram en de markt. VIEV is bevreesd dat de stadsregionale belangen voor een goede bereikbaarheid van de Waalsprong en Nijmegen ondergeschikt raken aan de kleine individuele zakenbelangen van de ambulante handel en horecaondernemers. VIEV stelt dan ook voor de verplaatsing van de markt als een onvoorwaardelijk uitgangspunt te anvaarden. De Burchtstraat moet bereikbaar blijven voor het

H4.6

regionale niet-HOV, waarbij opgemerkt moet worden dat VIEV geen voorstander is van een HOV-bustracé door de Burchtstraat gelet op de ervaringen in Utrecht.

Het verplaatsen van de markt moet als ruimtelijke ordeningsopdracht meegegeven worden aan de stadsontwikkelaars. Breidt de plannen voor Plein 1944 uit door creatie van extra marktruimte. Wellicht kan de Scheidmakershof samengevoegd worden met Plein 1944 zodat V&D als HEMA alsnog de markt weer voor hun voordeel hebben! **H4.7**

Routing

Alhoewel de tracering van het HOV niet ter besluitvorming voorligt, wil VIEV haar standpunt memoreren niet akkoord te zijn met de routing van de twee Keizerlijnen naar Dukenburg (zie onderzoeksrapport blz 42). Deze Keizerlijnen lopen namelijk evenwijdig aan de StadsregioRail. Ons inziens moeten deze lijnen haaks komen te staan op de StadsregioRail (visgraatmodel) met een goede overstap tussen HOV en StadsRegioRail. VIEV pleit dan ook voor een Keizerlijn tussen de campus en Dukenburg. Zo zijn de wijk Hatert en het CWZ-ziekenhuis optimaal ontsloten met het OV. Deze Keizerlijn vormt dan de opmaat voor een ringlijn die eventueel naar Beuningen doorgetrokken kan worden. **H4.8**

VIEV is nog niet geheel overtuigd van het HOV-tracé door Lent. Ons inziens loopt deze teveel parallel aan de spoorlijn Nijmegen-Arnhem zonder de centra te verbinden waar mensen wonen, winkelen en werken. Graag attendeert VIEV dat tramlijnen ook in het gras aangelegd kunnen worden zodat deze stedenbouwkundig optimaal ingepast kunnen worden. Gelet op de ruimte opzet van de Waalsprong moet nagegaan worden in hoeverre de routing van de HOV-tram geoptimaliseerd kan worden. Een tramlijn die dwars door woongebieden rijdt is immers aantrekkelijker voor bewoners dan een tram die om de wijk heen rijdt. **H4.9**

Stel een maatschappelijke stuurgroep in

Het onderzoeksrapport en het collegevoorstel zijn een vorm van bevestiging van onze standpunten die VIEV, maar ook onze partners als Milieudefensie, GMF en Rover, destijds te berde hebben gebracht bij projecten als de kabelbaan, de busbaan door de spoorkuil, de stadsbrug en de HOV-bandentram. Wij hopen van harte dat u als gemeentebestuur dan ook maatschappelijke organisaties echt serieus neemt bij uw toekomstige planvorming. Het is natuurlijk te gek voor woorden dat uw dure adviseurs als Goudappel Coffeng vorig jaar nog een lichte systeemsprong adviseerden, terwijl nu (eindelijk) ons standpunt wordt erkend dat dit nergens ter wereld succesvol is ingevoerd. Het "stadhuis" moet gebruik maken van de aanwezige kennis en ervaring in de stad in plaats van dure consultants van buiten in te huren! VIEV stelt dan ook voor een stuurgroep in te stellen, bestaande uit vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties met bewezen kennis en ervaring op het gebied van mobiliteitsbeleid, die het HOV-vervolgtraject bewaakt en zonodig correctief stuurt. **H4.10**

Wij danken U voor deze mogelijkheid om onze reactie te kunnen geven. Graag zijn wij bereid deze reactie nader toe te lichten.

Hoogachtend,



Drs. Ing. Marcel Walraven
Voorzitter VIEV



gelderse
milieufederatie

nr. 07.0022705
procesverantw.: Q310
COPIE G52



INGEKOMEN
14 AUG 2007
GEMEENTE NIJMEGEN
class.nr.:
afgedaan



Nijmegen, 13-8-2007

Aan: College van B&W van Nijmegen

Betreft: **Inpraakreactie op Collegevoorstel HOV (juni 2007) & Onderzoeksrapport 'HOV Keizerlijn Heijendaal- Waalsprong'**

Geacht College,

Milieudefensie Nijmegen en de Gelderse Milieufederatie (GMF) zijn blij met de keuze van het College, om voor de belangrijkste Keizerlijn Heijendaal - Waalsprong in te zetten op een echte tramverbinding. Al vele jaren pleiten wij samen met Rover en de VIEV voor de tram (of 'tramtrein', op nieuw én bestaand spoor) in Nijmegen. We zijn daarom zeer ingenomen met het voorliggende HOV-plan. Wanneer het lukt om een aantal (financiële) hobbels te nemen en een tramverbinding te verwezenlijken tussen Heijendaal, het station en het centrum, dan staat niets een snelle uitbreiding in de weg. Wij steunen de keuze van het College om de twee andere Keizerlijnen uit te voeren als 'HOV-bussen', die de Burchtstraat niet aandoen.

Betere uitgangspositie voor HOV

Het concept van een HOV-tramlijn (op termijn uit te bouwen) en HOV-bussen is veel overtuigender dan het plan van het College van B&W voor een 'lichte systemsprong' uit 2005, waar de gemeenteraad in februari 2006 mee instemde. De hardnekkige kinderziektes bij systemen tussen bus en tram in leken toen al structurele problemen te zijn. Gelukkig is nu ook het College daar van overtuigd.

Eind 2005 was er geen sprake van een goede afstemming met het KAN en met de vervoerders. Hun toekomstige steun was zeker geen vanzelfsprekendheid. Het College heeft in de Stadsregio Arnhem-Nijmegen inmiddels een belangrijke bondgenoot verworven voor het HOV-plan. Ook onder de bevolking blijkt veel draagvlak te bestaan voor 'de terugkeer van' de tram.

We hopen dat de gemeenteraad deze gelegenheid met beide handen aangrijpt en het Collegevoorstel ondersteunt. We vragen wel aan u als College, en aan de gemeenteraad, om het plan op enkele kleine punten aan te passen en voluit in te zetten op flankerend beleid. Ook is het zaak de Provincie Gelderland, mogelijke ontwikkelaars en de rijksoverheid voor het plan te winnen.

Geen tram? Dan tóch bussen door de Burchtstraat

Onderaan blz. 4 van het onderzoeksrapport (de samenvatting) wordt ingegaan op overleg dat heeft plaatsgevonden met betrokkenen. In ons geval betreft het een bijeenkomst met vertegenwoordigers van Milieudefensie en Rover; de GMF en de VIEV waren niet aanwezig vanwege de korte termijn waarop het overleg was georganiseerd. In de samenvatting wordt geen recht gedaan aan de bevindingen van deze bijeenkomst. Milieudefensie en Rover (en ook de GMF) delen absoluut niet het idee dat het centrum voldoende bereikbaar is met haltering op Kelfkensbos, Joris Ivensplein en Plein 1944. Voor ons is en blijft haltering ter hoogte van het Stadhuis noodzakelijk. Een HOV-verbinding hoort daar te rijden waar zich de meeste mensen bevinden, de zichtbaarheid en nabijheid vergroot het gebruik. Wanneer in 2008 een tramlijn onverhoopt toch niet haalbaar zou blijken, houden wij dan ook vast aan de 'mix aan mogelijkheden' met een aantal buslijnen door de Burchtstraat en Augustijnenstraat. Het veiligheidsargument vinden we onterecht, bij de keuze voor de nieuwe inrichting van de Burchtstraat is daar goed over gesproken en is voor de bussen een regeling getroffen die neerkomt op stapvoets rijden.

H5.4

Voluit blijven inzetten op Stadsregiorail

Het idee van een tweede, meer oostelijke hoofdas voor het openbaar vervoer tussen Arnhem en Nijmegen steunen wij van harte. De gedachte om op termijn een tramverbinding vanuit de Waalsprong via Bemmel en Huissen naar Arnhem door te trekken (dan wel een moderne uitvoering van de trolley vanuit Arnhem) speelt bij ons al langere tijd. Wat we wél betreuren is dat deze gedachte in het onderzoeksrapport vooral wordt ingegeven door de teleurstellende ontwikkeling van Stadsregiorail over de bestaande spoorlijn (vanuit Wijchen en Boxmeer via Nijmegen-Arnhem naar Zevenaar/Emmerich en Dieren/Zutphen). Wij vinden dat de regionale overheden zich daar niet zo gemakkelijk bij mogen neerleggen en moeten blijven inzetten op een snelle, volwaardige realisering van Stadsregiorail. Daarbij moet ook de internationale aansluiting richting Groesbeek-Kleve (en verder: Airport Niederrhein!) in beeld blijven.

H5.5

HOV én schone bussen beide haalbaar

Tenslotte blijven wij benieuwd hoe de gelijktijdige inzet op HOV en schone bussen gewaarborgd gaat worden. Regelmatig worden wij benaderd door bewoners die geen buslijn door hun straat willen, o.a. vanwege de vervuilende dieselmotoren en de niet duurzaam-veilige inrichting van de straat. Alle buslijnen om de woonwijken heenleiden vinden wij echter een slechte keuze, vanwege de eerder genoemde zichtbaarheid en nabijheid. Beter is het in te zetten op zo schoon mogelijke bussen! We willen de gemeente en de stadsregio vragen om bij de volgende aanbestedingsronde voldoende eisen te stellen aan de toekomstige concessiehouder, zowel waar het medewerking aan de plannen voor een tramverbinding en HOV-buslijnen betreft, als het investeringen in zo schoon mogelijke motoren en brandstof. Gevraagd moet dan worden om EEV-voertuigen (Enhanced Environmentally friendly Vehicle).

H5.1

H5.2

Waalsprong vereist nú al hoogfrequente HOV-bussen

Na deze opmerkingen willen we één fundamentele kwestie aan de orde stellen, die deels samenvalt met wat op blz. 41 van het onderzoeksrapport wordt vermeld als 'extra flankerend beleid'. Doortrekking van de tramlijn naar Nijmegen-Noord is pas mogelijk ná de aanleg van de stadsbrug, ná 2012, het moment waarop de huidige Waalbrug deels buiten gebruik zal zijn vanwege de dijkeruglegging Lent. Tot die tijd is wél reeds de aanleg van vrije banen voorzien, waar vooralsnog bussen op zullen rijden. Wij stellen voor om deze bussen al zoveel mogelijk een HOV-karakter te geven, met een hogere frequentie dan het huidige aantal passagiers rechtvaardigt. Alleen zo kan het OV een aantrekkelijk alternatief zijn voor mensen die zich vestigen in Nijmegen-Noord en voor automobilisten die gebruik kunnen maken van het tijdelijk transferium Ressen.

Extra flankerend beleid nodig in Nijmegen-Noord

Er wordt nú gebouwd aan de Waalsprong en nú maken nieuwe bewoners de keus voor een of meer auto's. Deze mensen zouden met verschillende maatregelen gestimuleerd kunnen worden om af te zien van in elk geval een tweede auto (voor de deur). Terwijl de A325 dagelijks vastloopt in de spits geeft het huidige, zeer matige gebruik van station Lent aan dat er nog een heleboel moet gebeuren. De versnelde aanleg van een (tijdelijk) transferium bij Ressen is een goede stap, maar er is daar nog géén station. Willen we in dit gebied nú al een stevige basis leggen voor het OV (en de fiets) dan is dus een heleboel nodig:

H5.3

- aantrekkelijke aanbiedingen aan bewoners (een jaar gratis OV-trajectkaart? Setje gratis kaartjes voor OV en bioscoop; OV-advies op maat...);
- goede fietsenstallingen en fietsverhuur (OV-fiets, Bikedispenser) bij station Lent en transferium Ressen;
- beloningssysteem voor fietsen over de brug (zie het bij de gemeente ingediende fietsstimuleringsplan van Fietsdiensten.nl);
- een goede aansluiting van de treinen die in Lent halteren op de doorgaande treinen (vanuit Nijmegen, Elst, Arnhem);
- blijven inzetten op spoedige realisering van station Ressen;
- een stevig parkeerbeleid in de nieuwe woonwijken (bijv.: parkeren op afstand, géén tweede auto op straat);
- nu al wervende HOV-haltes realiseren, ook op de trajecten waar (nog) geen Keizerlijnen rijden;
- en, zoals we reeds schreven: nú al moeten er meer (HOV-)buslijnen met een hoge frequentie komen, al zullen die bussen niet meteen vol zitten.

Het feit dat er na 2012 tijdelijk minder autorijstroken op de Waalbrug zijn kan tenslotte nog worden benut als KANS. De Stadsbrug zou dan níet extra voor de auto ingezet moeten worden maar juist veel ruimte voor een vloot aan bussen moeten bieden. Bussen van en naar enerzijds de wijken in Nijmegen-Noord, station Lent en transferium (station?) Ressen en anderzijds allerlei locaties in de stad ten zuiden van de Waal. Later kan een deel van deze mensen dan probleemloos overstappen naar het HOV, met trams over de Waalbrug.

Met vriendelijke groet,



Volkert Vintges
Directeur Gelderse Milieufederatie



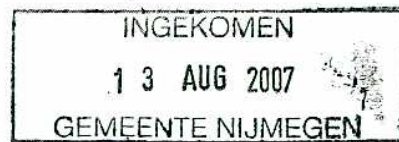
Alex de Meijer
Secretaris Milieudefensie Nijmegen

Contactadres:

Milieudefensie Nijmegen, p.a. Alex de Meijer, Zonnebloemstraat 26, 6542 NG Nijmegen.
024 3561778 of 06 48820433. nijmegen@milieudefensie.nl

Koninklijk Horeca Nederland, afdeling Groot-Nijmegen
Secretariaat: Ridderlaan 12
6584 CB Molenhoek

reg.nr. 070022504
procesverantw.: G520



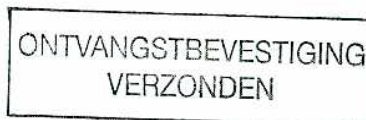
class.nr.: -1.011.2

afgedaan:

Aan het College van Burgemeester & Wethouders
Gemeente Nijmegen

in afschrift aan: raadsfracties gemeente Nijmegen

Maandag 13 augustus 2007



Geacht College,

Naar aanleiding van het onlangs verschenen rapport omtrent de toekomst van het Openbaar Vervoer in Nijmegen, willen wij het volgende onder uw aandacht brengen.

Allereerst is voor ons niet duidelijk hoe wij dit rapport moeten zien. Is het rapport op dit moment voor inspraak vrijgegeven of betreft het een discussiestuk, dat alsnog voor inspraak wordt vrijgegeven? Mocht het inderdaad zo zijn, dat het rapport op dit moment voor inspraak is vrijgegeven, dan verzoeken wij u deze mail als zodanig te beschouwen.

De strekking van het onderhavige rapport doet voorkomen als zou er overleg zijn geweest met betrokken partijen over de inhoud van dit rapport. Hierin kunnen wij ons niet vinden. Immers, in het vooroverleg met ambtenaren van de gemeente Nijmegen in 2006, werd snel duidelijk dat er teveel partijen vraagtekens plaatsten bij het project, zoals dit er destijds uitzag. Naar aanleiding daarvan is destijds besloten het onderwerp opnieuw met belanghebbenden door te nemen. Dit overleg is, tot op heden, niet gevoerd, ook hebben wij geen nadere uitwerking meer gezien.

Uit het nu voorliggende rapport blijkt dat uw College voor de optie tram kiest, terwijl in het gevoerde overleg in 2006, volgens onderzoek in opdracht van uw gemeente, een tram niet haalbaar was.

Wij zijn van mening dat de economische gevolgen door de wijziging van vervoer van bezoekerstromen naar het centrum van Nijmegen van dien aard zijn, dat er niet zonder overleg met betrokkenen een keuze gemaakt kan worden voor bus, HOV dan wel tram.

Wij dringen er bij u op aan, ons in het verdere proces te betrekken.

Gaarne willen wij met u in overleg over de inhoud van het voorliggende rapport, daar waar het gaat over de keuze van bus, HOV, dan wel tram door het stadscentrum en onze visie hierbij toelichten.

Met vriendelijke groet,

Mw. M. Bouwmeister
Voorzitter KHN afdeling Groot-Nijmegen

H6.2

H6.1

ONTVANGST VERZENDEN



VERENIGING BINNENSTAD ONDERNEMERS
NIJMEGEN

AAN : Gemeente Nijmegen
T.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 9015
6500 HG NIJMEGEN

reg.nr.: 07.0023029
procesverantw. 5720

INGE...
17 AUG 2007
GEBI... / AGEN

Postbus 1279
6501 BG Nijmegen
T (024) 677 51 15
F (024) 677 51 15
M 06 532 570 99
E info@vbo-nijmegen.org

Nijmegen, 15 Augustus 2007

Onderwerp : inspraakreactie op rapport HOV

class.nr.: -1811-21
afgedaan:



Geacht College,

Met deze brief reageren wij op het rapport HOV Keizerlijn Heijendaal - Waalsprong d.d. 21 Mei 2007 en het bijbehorende Collegevoorstel uitwerking HOV d.d. 29 Mei 2007

HOV door de binnenstad : bus of tram ?

Het VBO bestuur is ingenomen met uw Collegebesluit om op grond van nieuwe in zichten en het advies van de Verkeerscommissie de keuze te maken om af te zien van routing van een geleid bussysteem (HOV -verbinding) door de Burchtstraat, centrum binnenstad.

Wij ondersteunen de nu gekozen optie om de HOV bus-verbinding Keizerlijn Waalsprong- centrum-Dukenburg via de Waalkade te traceren. Zowel de Stichting Centrum Management als VBO bestuur hebben in het verleden op deze optie aangedrongen. Wij zijn dan ook verheugd dat deze optie nu serieus op haalbaarheid onderzocht wordt en dat het perspectief op een geheel van openbaar vervoer vrije Burchtstraat binnen bereik komt. Daarmee wordt de kwaliteit van het verblijfs -en winkelgebied in het gehele centrum verbeterd. Tevens kan de warenmarkt op de huidige locatie gehandhaafd blijven, conform de voorkeur van de ambulante handel. Nu wordt echter voor een van de drie HOV keizerlijnen- die welke via het centrum loopt - de HOV tram- verbinding als voorkeur van het College ten tonele gevoerd. Dat heet dan : een railgebonden OV-systeem. Vooropgesteld dat wij niet op voorhand tegen een tram zijn, ontstaat bij bestudering van het Collegevoorstel onzerzijds enige begrips -en spraakverwarring : is er sprake van een conventionele tram ? Zo ja, maakt die dan deel uit van de " lichte systeemsprong " waarvoor in de vorige collegeperiode werd gekozen ? Of wordt die nu afgezworen en moeten we inspreken en reageren op HOV tweede en derde scenario,s zoals het concept masterplan OV van de Stadsregio Arnhem Nijmegen die hanteert ? Graag zien wij dat het College op dit punt ons meer duidelijkheid verschaft.

H7.1

Geen bussen, wel trams door en in de binnenstad (beslispunt 2)

"Het is beter om te kiezen voor een tram of voor een HOV bus " meldt het Collegevoorstel. Goede financiële, (macro-) economische en sociale argumenten voor de keuze voor de tram als vervoersmodaliteit worden aangedragen. Of deze bewaarheid worden zal het haalbaarheidsonderzoek moeten uitwijzen. Omdat de Waalkade route niet geschikt wordt geacht voor " vertramming " en de Singels route voor de buslijnen als niet railgebonden vervoer tot gedwongen overstap van reizigers naar het hart van de stad leidt, wordt voorgesteld de tram door Burchtstraat/ Augustijnenstraat - " de enige denkbare en geschikte centrumroute "- te laten lopen. Toch blijven ons inziens voor een railgebonden systeem,hetzij als conventionele tram uitgevoerd hetzij als " geleid tram/bussysteem naar model van Nancy " de knelpunten/bezwaren van kracht die eerder in 2005 en 2006 tegen een doorsnijding van het winkelhart door ons naar voren zijn gebracht. Hoewel zoals het Collegevoorstel stelt een " trambaan veel beter geaccepteerd wordt in een stedelijke omgeving " dan de verkeersonveilige bussen door een voetgangersgebied blijft de kans op conflicten van een tramrailsysteem met verschillende andere functies in de schaarse ruimte van het kernwinkelgebied

aanwezig. Daarom wellicht heeft het College gekozen voor verplaatsing van een van die functies, de warenmarkt, naar Plein 1944/Molenstraat.

Het VBO bestuur prefereert *een keuze voor de tram boven de bussen* als vervoersmodaliteit voor bezoekers/reizigers om het stadshart als eindbestemming te bereiken. Mocht een keuze voor de tram als verbinding op de keizerlijn Waalsprong -centrum -Heijendaal financieel en economisch kansrijk, c.q. haalbaar blijken, dan dringen wij er op aan dat de ruimtelijke en economische effecten van de inpassing van het tramrailsysteem in het openbare verblijfsgebied van Burchtstaat/ Augustijnenstraat gedegen worden onderzocht alvorens in 2008 een definitieve keuze wordt gemaakt. Daarnaast herhalen wij *onze prioriteit om HOV busroutes via de Waalkade* te laten rijden en daarmee bussen uit het winkelhart/voetgangersgebied te weren.

H7.2

Verplaatsing van de markt (beslispunt 3)

Wat moet dat moet en is soms onontkoombaar. Verplaatsing van de warenmarkt is daar een voorbeeld van. Dat verplaatsing van onze warenmarkt de mogelijkheid biedt tot professionalisering en specialisatie is geen steekhoudend argument : deze eis geldt sowieso al, ook op de huidige locatie. Verplaatsing doet daar niets aan af. De markt, winkels en horeca zijn economisch nauw met elkaar verweven. Dit synergie effect verdwijnt als de warenmarkt wordt verplaatst.

Als VBO bestuur signaleren wij nadrukkelijk aan uw College dat een verplaatsing geen onverdeeld draagvlak heeft bij binnenstadondernemers en controversiële reacties oproept. HEMA, V&D en horeca vestigingen op de Grote Markt zijn tegenstanders van verplaatsing. Daarnaast zijn lang niet alle winkeliers gevestigd op de kop Ziekerstraat, Molenstraat en Plein 1944 blij met de komst van de markt naar hun omgeving. Zij vrezen kwaliteitsverlies van de winkelomgeving (uitstraling) en omzetverlies.

H7.4

Als VBO bestuur dringen wij er op aan dat in het vervolgtraject van de uitwerking van de marktverplaatsing zorgvuldig overleg met deze winkeliers wordt gepleegd teneinde daar levende bezwaren weg te nemen. Gemeente, marktkooplieden, detailhandel en horeca ondernemers hebben immers duidelijk een gemeenschappelijk belang bij het "succes " van een marktverplaatsing. Marktverplaatsing heeft vooral op de markt zelf omzetverlies tot gevolg met name bij de non food marktkramen. Uit onderzoek is gebleken dat het verplaatsen van een warenmarkt met wekelijks 25 duizend bezoekers kan leiden tot 10 % minder bezoekers. Het daaruit voortvloeiende omzetverlies per week belooft circa 70.000 Euro op de markt en circa 75 duizend Euro bij de winkels en de horeca. Voorts dient een markt aansluiting te hebben op bestaande passantenstromen in het kernwinkelgebied. De nieuwe, nu voorgestelde locatie mist vooralsnog die aansluiting en daarin komt pas verandering (verbetering) in 2011 na voltooiing van de Plein 1944 herinrichtingsplannen.

H7.3

Wij hopen dat u bovenstaande punten zult mee willen nemen in de verdere uitwerking van de plannen. Tot nader overleg dan wel toelichting op deze punten zin wij gaarne bereid.

Met vriendelijke groet,
Namens het Bestuur,

Chr. M. DE KLEIN,
Voorzitter



ONTVANGSTBEVESTIGING
VERZONDEN

reg.nr.: 07-0025406
procesverantw.: G 520 u.)
gräfe

INGEKOMEN
12 SEP 2007
GEMEENTE NIJMEGEN

College van Burgemeester en wethouders
van de gemeente Nijmegen
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP NIJMEGEN

class.nr.: -1.811
afgedaan:

48

plaats: Nijmegen

datum: 4.9.2007

Onderwerp: zienswijze/bezwaarschrift voortgang hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

Geacht College,

Ondergetekende

D. Galbers

..... (naam, adres, woonplaats) is het niet eens met uw
voornemen om de markt in de Burchtstraat te verplaatsen, om de aanleg van een tramlijn
mogelijk te maken (naar Plein 1944 en de Molenstraat in uw gemeente) en maakt daartegen
bezwaar.

48.1

Het is zonder meer duidelijk dat een verplaatsing per definitie leidt tot omzetsderving.
Uit een in juli 2007 verschenen effectstudie naar langdurige marktverplaatsingen, uitgevoerd
in opdracht van het Hoofdbedrijfschap Detailhandel, blijkt dat overduidelijk. Voorts blijkt uit
dit onderzoek dat ook nadelige effecten te verwachten zijn voor winkels en horeca indien de
markt wordt verplaatst.

Ik verzoek uw college om bij een eventuele mogelijkheid tot verplaatsing van de markt, ook
de belangen van de betreffende groep marktondernemers daarbij te betrekken.

De bereidheid tot meedenken vanuit de bedrijfstak ambulante handel is zonder meer aanwezig
Onze belangenorganisatie Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH), is bereid
mee te denken en te zoeken naar een mogelijk alternatief.

48.2

De door uw college genoemde alternatieve locatie Plein 1944 en Molenstraat is in mijn ogen
geen goed alternatief om reden dat ..

Ik wacht uw verdere reactie af.

.. is er niet mee eens Ben.
alles komt zo niet bij elkaar te
staan.

Hoogachtend,

D. Galbers

reg.nr.: 07.0025403
procesverantv.: 9520

ONTVANGSTEMPEL
VERZONDEN

INGEKOMEN
12 SEP 2007
GEMEENTE NIJMEGEN

College van Burgemeester en wethouders
van de gemeente Nijmegen
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP NIJMEGEN

class.nr.: -1.011
afgedaan:

48

plaats: Nijmegen

datum: 7-9-2007

Onderwerp: zienswijze/bezwaarschrift voortgang hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

Geacht College,

535k5

Ondergetekende Albers L.J. Bloemendaal Lakenburgstr 5
Nijmegen (naam, adres, woonplaats) is het niet eens met uw
voornemen om de markt in de Burchtstraat te verplaatsen, om de aanleg van een tramlijn
mogelijk te maken (naar Plein 1944 en de Molenstraat in uw gemeente) en maakt daartegen
bezwaar. **H0.1**

Het is zonder meer duidelijk dat een verplaatsing per definitie leidt tot omzetzerving.
Uit een in juli 2007 verschenen effectstudie naar langdurige marktverplaatsingen, uitgevoerd
in opdracht van het Hoofdbedrijfschap Detailhandel, blijkt dat overduidelijk. Voorts blijkt uit
dit onderzoek dat ook nadelige effecten te verwachten zijn voor winkels en horeca indien de
markt wordt verplaatst.

Ik verzoek uw college om bij een eventuele mogelijkheid tot verplaatsing van de markt, ook
de belangen van de betreffende groep marktondernemers daarbij te betrekken.

De bereidheid tot meedenken vanuit de bedrijfstak ambulante handel is zonder meer aanwezig
Onze belangenorganisatie Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH), is bereid
mee te denken en te zoeken naar een mogelijk alternatief. **H0.2**

De door uw college genoemde alternatieve locatie Plein 1944 en Molenstraat is in mijn ogen
geen goed alternatief om reden dat ... BIZN heb NIET METE TETMS

Ik wacht uw verdere reactie af. Albers VAB wil TETM
TEN KOST GELD

Hoogachtend,
.....
.....
.....

ONTVANGSTBEVESTIGING
VERZONDEN

reg.nr. 07-0025160
procesverantw.: 9-520

INGEKOMEN
10 SEP 2007
GEMEENTE NIJMEGEN

College van Burgemeester en wethouders
van de gemeente Nijmegen
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP NIJMEGEN

class.nr.: -1.824.5112

afgedaan:

plaats: ...Nijmegen...
datum: 06-09-2007

48

Onderwerp: zienswijze/bezwaarschrift voortgang hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

Geacht College,

Ondergetekende PHAN HOA (Aldenhof 6406; 6537 de Nijmegen) (naam, adres, woonplaats) is het niet eens met uw voornemen om de markt in de Burchtstraat te verplaatsen, om de aanleg van een tramlijn mogelijk te maken (naar Plein 1944 en de Molenstraat in uw gemeente) en maakt daartegen bezwaar.

481

Het is zonder meer duidelijk dat een verplaatsing per definitie leidt tot omzetsderving. Uit een in juli 2007 verschenen effectstudie naar langdurige marktverplaatsingen, uitgevoerd in opdracht van het Hoofdbedrijfschap Detailhandel, blijkt dat overduidelijk. Voorts blijkt uit dit onderzoek dat ook nadelige effecten te verwachten zijn voor winkels en horeca indien de markt wordt verplaatst.

Ik verzoek uw college om bij een eventuele mogelijkheid tot verplaatsing van de markt, ook de belangen van de betreffende groep marktondernemers daarbij te betrekken.


De bereidheid tot meedenken vanuit de bedrijfstak ambulante handel is zonder meer aanwezig. Onze belangenorganisatie Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH), is bereid mee te denken en te zoeken naar een mogelijk alternatief.

482

De door uw college genoemde alternatieve locatie Plein 1944 en Molenstraat is in mijn ogen geen goed alternatief om reden dat *Verlies van klanten en daling van omzet*.

Ik wacht uw verdere reactie af.

Hoogachtend,

..... PHAN HOA
..... Aldenhof 6406
..... 6537 DE Nijmegen


07-0025167
procesverantw.: 9-520

INGEKOMEN
10 SEP 2007
GEMEENTE NIJMEGEN

ONTVANGTBEVESTIGING
VERZONDEN

class.nr.: -1.824.5112

College van Burgemeester en wethouders
van de gemeente Nijmegen
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP NIJMEGEN

plaats: Amersfoort

datum: 05-09-2007

48

Onderwerp: zienswijze/bezwaarschrift voortgang hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

Geacht College,

Ondergetekende G. ter Beek, namens Bakkerij T. Stoepje, c.q. G. ter Beek Brood koek & Banket, Duifpolder 61 te Amersfoort (naam, adres, woonplaats) is het niet eens met uw voornemen om de markt in de Burchtstraat te verplaatsen, om de aanleg van een tramlijn mogelijk te maken (naar Plein 1944 en de Molenstraat in uw gemeente) en maakt daartegen bezwaar.

H.8.1

Het is zonder meer duidelijk dat een verplaatsing per definitie leidt tot omzetsderving. Uit een in juli 2007 verschenen effectstudie naar langdurige marktverplaatsingen, uitgevoerd in opdracht van het Hoofdbedrijfschap Detailhandel, blijkt dat overduidelijk. Voorts blijkt uit dit onderzoek dat ook nadelige effecten te verwachten zijn voor winkels en horeca indien de markt wordt verplaatst.

Ik verzoek uw college om bij een eventuele mogelijkheid tot verplaatsing van de markt, ook de belangen van de betreffende groep marktondernemers daarbij te betrekken.

De bereidheid tot meedenken vanuit de bedrijfstak ambulante handel is zonder meer aanwezig. Onze belangenorganisatie Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH), is bereid mee te denken en te zoeken naar een mogelijk alternatief.

HB 2

De door uw college genoemde alternatieve locatie Plein 1944 en Molenstraat is in mijn ogen geen goed alternatief om reden dat ..ten..markt in een stad behoort aan te sluiten en in het centrum gesitueerd te zijn; versnippering heeft zeker omzetsderving tot gevolg. Ik wacht uw verdere reactie af.

Hoogachtend,
G. ter Beek,
Namens Bakkerij T. Stoepje
c.q. G. ter Beek Brood koek & Banket
Duifpolder 61
3825 JC Amersfoort
033-2588607
06-24933003

ONTVANGSTBEVESTIGING
VERZONDEN

K.-J. Gräfe

reg.nr.: 07.0025426
procesverantw.: 9520

INSTRUMENTEN
12 SEP 2007
GEMEENTE NIJMEGEN

College van Burgemeester en wethouders
van de gemeente Nijmegen
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP NIJMEGEN

class.nr.: - 1.811
afgedaan:

H18

plaats: Millingen Mb Rijn

datum: 05-09-2007

Onderwerp: zienswijze/bezwaarschrift voortgang hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)

Geacht College,

Ondergetekende

N.G. Uyten molenveld 17
6566 AS Millingen Mb Rijn (naam, adres, woonplaats)

is het niet eens met uw voornemen om de markt in de Burchtstraat te verplaatsen, om de aanleg van een tramlijn mogelijk te maken (naar Plein 1944 en de Molenstraat in uw gemeente) en maakt daartegen bezwaar.

H18.1

Het is zonder meer duidelijk dat een verplaatsing per definitie leidt tot omzetsderving. Uit een in juli 2007 verschenen effectstudie naar langdurige marktverplaatsingen, uitgevoerd in opdracht van het Hoofdbedrijfschap Detailhandel, blijkt dat overduidelijk. Voorts blijkt uit dit onderzoek dat ook nadelige effecten te verwachten zijn voor winkels en horeca indien de markt wordt verplaatst.

Ik verzoek uw college om bij een eventuele mogelijkheid tot verplaatsing van de markt, ook de belangen van de betreffende groep marktondernemers daarbij te betrekken.

De bereidheid tot meedenken vanuit de bedrijfstak ambulante handel is zonder meer aanwezig. Onze belangenorganisatie Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH), is bereid mee te denken en te zoeken naar een mogelijk alternatief.

H18.2

De door uw college genoemde alternatieve locatie Plein 1944 en Molenstraat is in mijn ogen geen goed alternatief om reden dat *... niet... past en er gaat gebouwd worden.* *onmogelijk*

Hoogachtend,
..... N.G. Uyten

reg.nr.: 07.0025428 ^{12-9rafe}

procesverantw.: 9520

ONTVANGSTEFEEDTAK
VERZONDEN

INGEEN
12 SEP 2007
GEMEENS

class.nnr: -1.011.32

afgedaan:

H8

College van Burgemeester en wethouders
van de gemeente Nijmegen
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP NIJMEGEN

plaats: *Milungen Mb Rijn*

datum: *05-09-2007*

Onderwerp: zienswijze/bezwaarschrift voortgang hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

Geacht College,

Ondergetekende

Edwin FUCHTEN molenveld 17
6566 AK Nijmegen..... (naam, adres, woonplaats) is het niet eens met uw

voornemen om de markt in de Burchtstraat te verplaatsen, om de aanleg van een tramlijn mogelijk te maken (naar Plein 1944 en de Molenstraat in uw gemeente) en maakt daartegen bezwaar. **H8.1**

Het is zonder meer duidelijk dat een verplaatsing per definitie leidt tot omzeterderving. Uit een in juli 2007 verschenen effectstudie naar langdurige marktverplaatsingen, uitgevoerd in opdracht van het Hoofdbedrijfschap Detailhandel, blijkt dat overduidelijk. Voorts blijkt uit dit onderzoek dat ook nadelige effecten te verwachten zijn voor winkels en horeca indien de markt wordt verplaatst.

Ik verzoek uw college om bij een eventuele mogelijkheid tot verplaatsing van de markt, ook de belangen van de betreffende groep marktondernemers daarbij te betrekken.

De bereidheid tot meedenken vanuit de bedrijfstak ambulante handel is zonder meer aanwezig. Onze belangenorganisatie Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH), is bereid mee te denken en te zoeken naar een mogelijk alternatief. **H8.2**

De door uw college genoemde alternatieve locatie Plein 1944 en Molenstraat is in mijn ogen geen goed alternatief om reden dat *niet...toet en er gaat gebouwd worden. onmogelijk*

Ik wacht uw verdere reactie af.

Hoogachtend,

..... EDWIN FUCHTEN

.....
.....


reg.nr.: 07.0024870
procesverantw.: S520 WJ Gräfe

ONTVANGSTAAMP
120

INGEKOMEN
-6 SEP 2007
GEMEENTE NIJMEGEN

College van Burgemeester en wethouders
van de gemeente Nijmegen
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP NIJMEGEN

class.nr.: 811
afgedaan:

48

plaats: Duiven

datum: 7.09.2007

Onderwerp: zienswijze/bezwaarschrift voortgang hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

Geacht College,

Ondergetekende
W.G.H. JANSEN WEYERSTR 53 6921G B Duiven

(naam, adres, woonplaats) is het niet eens met uw
voornemen om de markt in de Burchtstraat te verplaatsen, om de aanleg van een tramlijn
mogelijk te maken (naar Plein 1944 en de Molenstraat in uw gemeente) en maakt daartegen
bezwaar.

HO.1

Het is zonder meer duidelijk dat een verplaatsing per definitie leidt tot omzeterderving.
Uit een in juli 2007 verschenen effectstudie naar langdurige marktverplaatsingen, uitgevoerd
in opdracht van het Hoofdbedrijfschap Detailhandel, blijkt dat overduidelijk. Voorts blijkt uit
dit onderzoek dat ook nadelige effecten te verwachten zijn voor winkels en horeca indien de
markt wordt verplaatst.

Ik verzoek uw college om bij een eventuele mogelijkheid tot verplaatsing van de markt, ook
de belangen van de betreffende groep marktondernemers daarbij te betrekken.

De bereidheid tot meedenken vanuit de bedrijfstak ambulante handel is zonder meer aanwezig
Onze belangenorganisatie Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH), is bereid
mee te denken en te zoeken naar een mogelijk alternatief.

HO.2

De door uw college genoemde alternatieve locatie Plein 1944 en Molenstraat is in mijn ogen
geen goed alternatief om reden dat het...buiten...het wandelgebied van de stad is
en te klein om de markt te plaatsen
Ik wacht uw verdere reactie af.

Hoogachtend,

W.G.H. Jansen

WEGA SUPPORT - DUIVEN

ONTVANGSTESTEMPSEL
VERZORGLIJ

reg.nr.: 07.0024785
procesverantw.: B 9520 W J Graa

INGEGANGEN
- 5 SEP 2007
GEMEENTE NIJMEGEN

College van Burgemeester en wethouders
van de gemeente Nijmegen
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP NIJMEGEN

class.nr.: - 1.011
afgedaan:

48

plaats: Nijmegen
datum: 03-09-07

Onderwerp: zienswijze/bezwaarschrift voortgang hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

Geacht College,

Ondergetekende
E.A.J. Bender, Ahornstraat 74, Nijmegen

(naam, adres, woonplaats) is het niet eens met uw
voornemen om de markt in de Burchtstraat te verplaatsen, om de aanleg van een tramlijn
mogelijk te maken (naar Plein 1944 en de Molenstraat in uw gemeente) en maakt daartegen
bezwaar.

H8.1

Het is zonder meer duidelijk dat een verplaatsing per definitie leidt tot omzetsderving.
Uit een in juli 2007 verschenen effectstudie naar langdurige marktverplaatsingen, uitgevoerd
in opdracht van het Hoofdbedrijfschap Detailhandel, blijkt dat overduidelijk. Voorts blijkt uit
dit onderzoek dat ook nadelige effecten te verwachten zijn voor winkels en horeca indien de
markt wordt verplaatst.

Ik verzoek uw college om bij een eventuele mogelijkheid tot verplaatsing van de markt, ook
de belangen van de betreffende groep marktondernemers daarbij te betrekken.

De bereidheid tot meedenken vanuit de bedrijfstak ambulante handel is zonder meer aanwezig.
Onze belangenorganisatie Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH), is bereid
mee te denken en te zoeken naar een mogelijk alternatief.

H8.2

De door uw college genoemde alternatieve locatie Plein 1944 en Molenstraat is in mijn ogen
geen goed alternatief om reden dat *de markt daar niet in past en alleen op de Burchtstraat kan staan*
Ik wacht uw verdere reactie af. *De markt is dan ook niet meer aan te leggen met 't*

Hoogachtend,
E.A.J. Bender
6523 JH Ahornstraat 74
Nijmegen

Kelfaensbr.
markt, Horeca en winkeliers zijn op elkaar ingesteld.
Als Nijmegenaar zeg ik graag de Burchtstr.
Bus, Tram, autobus de hele week.

reg.nr. 07.0024619
procesverantw.: G520

INGEKOMEN
- 4 SEP 2007
GEMEENTE NIJMEGEN

class.nr.: -1.011.111.1

afgedaan:

College van Burgemeester en wethouders
van de gemeente Nijmegen
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP NIJMEGEN

plaats: *Beuningen*

datum: *2-9-2007*

ONTVANGSTBEVESTIGING
VERZONDEN

Onderwerp: zienswijze/bezwaarschrift voortgang hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

Geacht College,

Ondergetekende

vo.f. Haco P. de Kluis P. Sengers

..... (naam, adres, woonplaats) is het niet eens met uw
voornemen om de markt in de Burchtstraat te verplaatsen, om de aanleg van een tramlijn
mogelijk te maken (naar Plein 1944 en de Molenstraat in uw gemeente) en maakt daartegen
bezwaar.

Het is zonder meer duidelijk dat een verplaatsing per definitie leidt tot omzetzerving.
Uit een in juli 2007 verschenen effectstudie naar langdurige marktverplaatsingen, uitgevoerd
in opdracht van het Hoofdbedrijfschap Detailhandel, blijkt dat overduidelijk. Voorts blijkt uit
dit onderzoek dat ook nadelige effecten te verwachten zijn voor winkels en horeca indien de
markt wordt verplaatst.

Ik verzoek uw college om bij een eventuele mogelijkheid tot verplaatsing van de markt, ook
de belangen van de betreffende groep marktondernemers daarbij te betrekken.

De bereidheid tot meedenken vanuit de bedrijfstak ambulante handel is zonder meer aanwezig
Onze belangenorganisatie Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH), is bereid
mee te denken en te zoeken naar een mogelijk alternatief.

De door uw college genoemde alternatieve locatie Plein 1944 en Molenstraat is in mijn ogen
geen goed alternatief om reden dat *Zie... Bo. VEH 5/10/07*

Ik wacht uw verdere reactie af.

Hoogachtend,

.....
..... *P. de Kluis*
.....

48

48.1

48.2

ONTVANGSTBEVESTIGING
VERZONDEN

reg.nr.: 07.0025433
procesverantw.: 9520

INDEKOMEN
12 SEP 2007
GEMEENTE NIJMEGEN

College van Burgemeester en wethouders
van de gemeente Nijmegen
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP NIJMEGEN

class.nr.: - 1.811
afgedaan:

plaats: Eindhoven

datum: 2.9.07

H 8

Onderwerp: zienswijze/bezwaarschrift voortgang hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

Geacht College,

Ondergetekende D.S. SIDHII

(naam, adres, woonplaats) is het niet eens met uw
voornemen om de markt in de Burchtstraat te verplaatsen, om de aanleg van een tramlijn
mogelijk te maken (naar Plein 1944 en de Molenstraat in uw gemeente) en maakt daartegen
bezwaar.

H 8.1

Het is zonder meer duidelijk dat een verplaatsing per definitie leidt tot omzetsderving.
Uit een in juli 2007 verschenen effectstudie naar langdurige marktverplaatsingen, uitgevoerd
in opdracht van het Hoofdbedrijfschap Detailhandel, blijkt dat overduidelijk. Voorts blijkt uit
dit onderzoek dat ook nadelige effecten te verwachten zijn voor winkels en horeca indien de
markt wordt verplaatst.

Ik verzoek uw college om bij een eventuele mogelijkheid tot verplaatsing van de markt, ook
de belangen van de betreffende groep marktondernemers daarbij te betrekken.

De bereidheid tot meedenken vanuit de bedrijfstak ambulante handel is zonder meer aanwezig
Onze belangenorganisatie Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH), is bereid
mee te denken en te zoeken naar een mogelijk alternatief.

H 8.2

De door uw college genoemde alternatieve locatie Plein 1944 en Molenstraat is in mijn ogen
geen goed alternatief om reden dat

Ik wacht uw verdere reactie af.

Hoogachtend,

.....
.....
.....
29 07
D.S. SIDHII

reg.nr. 07.0024610
procesverantw.: G526



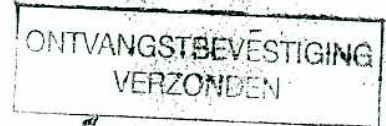
48

College van Burgemeester en wethouders
van de gemeente Nijmegen
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP NIJMEGEN

plaats: WEURT

datum: 01-09-2007

class.nr.: -1.011.111
afgedaan:



Onderwerp: zienswijze/bezwaarschrift voortgang hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

Geacht College,

Ondergetekende

R. J. P. DE KLUIS TUINSTRAAT 4 6551-ZK WEURT

(naam, adres, woonplaats) is het niet eens met uw
voornemen om de markt in de Burchtstraat te verplaatsen, om de aanleg van een tramlijn
mogelijk te maken (naar Plein 1944 en de Molenstraat in uw gemeente) en maakt daartegen
bezwaar.

HO.1

Het is zonder meer duidelijk dat een verplaatsing per definitie leidt tot omzetsderving.
Uit een in juli 2007 verschenen effectstudie naar langdurige marktverplaatsingen, uitgevoerd
in opdracht van het Hoofdbedrijfschap Detailhandel, blijkt dat overduidelijk. Voorts blijkt uit
dit onderzoek dat ook nadelige effecten te verwachten zijn voor winkels en horeca indien de
markt wordt verplaatst.

Ik verzoek uw college om bij een eventuele mogelijkheid tot verplaatsing van de markt, ook
de belangen van de betreffende groep marktondernemers daarbij te betrekken.

De bereidheid tot meedenken vanuit de bedrijfstak ambulante handel is zonder meer aanwezig
Onze belangenorganisatie Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH), is bereid
mee te denken en te zoeken naar een mogelijk alternatief.

HO.2

De door uw college genoemde alternatieve locatie Plein 1944 en Molenstraat is in mijn ogen
geen goed alternatief om reden dat (Zie bijlage)

Ik wacht uw verdere reactie af.

Hoogachtend,

R. J. P. DE KLUIS

TUINSTRAAT 4

6551-ZK WEURT

TEL: 0621-276536

MAIL: R.D.KL@PLANNING.NL

Weurt

01-09-2007

Geachte heer/mevrouw,

Uit eerdere verplaatsing tijdens renovatie Burgstraat
Wij verplaats zijn naar plein 1944 grote omzetter hebben geleden.

Daar wij ons ook grote zorgen maken dat de gemeente een zeer onrustig
straat beeld in de Burgstraat gaat krijgen als er om de 5 minuten een tram voorbij komt.

En de wisselwerking markt winkel die wel eeuwen is geweest.
En goed werkte anders hadden wij het samen niet zo lang vol gehouden nu door dit gaat
verdwijnen.

Als dit door gaat en wij daar omzet verlies door gaan krijgen wij ook zeker stappen gaan
ondernemen om de te geleden schade te verhalen op de gemeente Nijmegen.

In afwachting van U reactie verblijf ik:

R.J.P. de Kluis
Tuinstraat 4
6551 ZK Weurt
Tel: 0621-276536
Mail renedekluis@planet.nl