

Toelichting over de behandeling van:

Raadsvoorstel “Bijdrage aan groot onderhoud Waalbrug”

Van:	College van B&W d.d. 28 oktober 2014		
Doel:	Besluitvorming		
Toelichting:	1. Voorliggende besluitvorming Het college stelt met het voorliggende raadsvoorstel aan de gemeenteraad voor om in het kader van het groot onderhoud de Waalbrug te verbreden, zodat aan de westzijde een in twee richtingen te berijden fietspad en voetpad ontstaat. Doel is de bereikbaarheid van de stad te vergroten. Het college stelt voor om vooralsnog af te zien van een extra busbaan staduitwaarts. Het tweede beslispunt gaat over de gemeentelijke bijdrage hiervoor van € 5 miljoen (opgenomen in Stadsbegroting 2015-2018). Ten derde stelt het college de raad voor om aan Rijkswaterstaat (RWS) een onvoorwaardelijke garantstelling af te geven, met als dekking de genoemde € 5 miljoen. Het college meldt een maximale inspanningsverplichting te doen om de benodigde aanvullende subsidiebedragen tijdig beschikbaar te hebben. Mocht dit niet (geheel) slagen, stelt het college de raad voor om in dat geval te putten uit de niet geoormerkte gemeentelijke middelen van € 5 miljoen voor fietsvoorzieningen. 2. Achtergrond Met een brief d.d. 16 september jl. heeft het college de raad geïnformeerd over de voortgang van het beoogde groot onderhoud aan de Waalbrug. In die brief heeft het college onder andere aangegeven dat er gesprekken zijn met verschillende mogelijke subsidiegevers (provincie Gelderland, Stadsregio en het subsidieprogramma Beter Benutten 3.0) om de subsidiemogelijkheden te verkennen. RWS heeft aan de gemeente Nijmegen gevraagd om financiële duidelijkheid te geven voor het benodigde budget en vraagt het college om een onvoorwaardelijke garantstelling. Daarin voorziet het voorliggende voorstel. Het college geeft aan de scope van het project te hebben beperkt tot de fietspadverbreding, en gaat daarbij uit van een maximum budget van €10 miljoen voor de verbreding van de Waalbrug. De raad wordt op de hoogte gehouden van de voortgang en het al dan niet beschikbaar komen van subsidiegelden.		
Naam steller: E-mail steller:	René Duifhuizen r.duifhuizen@nijmegen.nl	Tel. steller:	024-329 2124
Bijlagen:	Raadsvoorstel d.d. 28 oktober 2014 ‘Bijdrage aan groot onderhoud Waalbrug’ Conceptbrief aan Rijkswaterstaat Oost Nederland van college van B&W d.d. 28 oktober 2014 inzake ‘Garantstelling Waalbrug’ Brief aan de raad d.d. 16 september 2014 ‘Voortgang groot onderhoud Waalbrug’ Raadsbesluit d.d. 19 november 2014		



Rijkswaterstaat Oost Nederland
T.a.v. de HID Mevr. Mr. J.L. Cuperus
Postbus 9070
6800 ED Arnhem

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Telefoon 14024
Telefax (024) 329 90 19
E-mail gemeente@nijmegen.nl

Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Datum
28 oktober 2014

Ons kenmerk
PM30/14.0011201

Contactpersoon
René Duifhuizen

Onderwerp
Garantstelling Waalbrug

Datum uw brief
14-10-2014

Doorkiesnummer
(024) 3292124

Geachte mevrouw Cuperus,

Tijdens ons bestuurlijk overleg d.d. 21 augustus 2014 heeft u aan de gemeente Nijmegen gevraagd om uiterlijk in oktober 2014 financiële duidelijkheid te geven over het benodigde budget voor de verbreding van de Waalbrug. Financiële duidelijkheid over de projectscope is voor u belangrijk omdat de voorbereidingen gaan starten voor de aanbesteding van het groot onderhoud.

Met de brief van 11 september jl. hebben we de Gemeenteraad van Nijmegen geïnformeerd over de voortgang van het beoogde groot onderhoud Waalbrug. Wij kondigden een raadsvoorstel aan met betrekking tot de door u gevraagde duidelijkheid. Dit voorstel wordt op 19 november door de Gemeenteraad behandeld.

De gemeente Nijmegen maakt € 5 mln. vrij voor de fietspadverbreding. Van een verbreding aan de oostzijde van de Waalbrug zien wij vooralsnog af. Wij willen wel met u onderzoeken welke functies het bestaande fiets- voetpad aan de oostzijde tijdens en na het groot onderhoud kan herbergen. De investering is opgenomen in de Stadsbegroting 2015-2018 die in november 2014 ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de Gemeenteraad. De gemeente heeft in haar begroting nog eens € 5 mln. opgenomen voor fietsvoorzieningen in Nijmegen. Een deel hiervan kan worden aangewend mochten subsidies tegenvallen. Wij staan op basis van deze feiten onvoorwaardelijk garant voor de financiering van de verbreding van de Waalbrug.

Ondertussen is de subsidieverwerving nog in volle gang. De provincie, Stadsregio en de coördinator Beter Benutten zijn benaderd. Europese subsidiemogelijkheden en monumentensubsidies worden nog nader verkend, doch de focus ligt op de eerder genoemde middelen. Medio 2015 zal hier duidelijkheid over zijn.

Vervolgvel

1

We stellen voor onze afspraken in de nog te sluiten Bestuursovereenkomst nader te concretiseren.

Hoogachtend,
college van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

De Gemeentesecretaris,

drs. H.M.F. Bruls

drs. B. van der Ploeg

Datum raadsvergadering / Nummer raadsvoorstel

19 november 2014 / 136/2014

Fatale termijn: besluitvorming vóór:

Onderwerp

Bijdrage aan groot onderhoud Waalbrug

Programma / Programmanummer

Mobiliteit / 1072

Portefeuillehouder

H. Tiemens

Voorstel van het College van Burgemeester en Wethouders d.d.

28 oktober 2014

Samenvatting

Rijkswaterstaat heeft aan de gemeente Nijmegen gevraagd zo spoedig mogelijk een onvoorwaardelijke garantstelling te doen toekomen voor de financiering van de verbreding van de Waalbrug. Uw Raad beslist in het kader van de Stadsbegroting 2015-2018 over de gemeentelijke bijdrage van € 5 mln. Deze bijdrage dient als hefboom voor bijdragen van Stadsregio, Programma en Beter Benutten en de provincie Gelderland. In dit raadsvoorstel gaan we in op de gevraagde financiële duidelijkheid, de subsidietrajecten en de subsidieverwachtingen.

Voorstel om te besluiten

1. In het kader van het groot onderhoud van de Waalbrug deze brug te verbreden, zodat aan de westzijde een in twee richtingen te berijden fietspad en voetpad ontstaat. Vooralsnog af te zien van een extra busbaan staduitwaarts.
2. Voor deze verbreding een bedrag van € 5 mln. te reserveren, onder voorbehoud van de vaststelling van de Stadsbegroting 2015-2018.
3. Aan Rijkswaterstaat de gevraagde onvoorwaardelijke garantstelling af te geven. Als dekkingsmiddelen worden de genoemde € 5 mln gebruikt. De gemeente Nijmegen doet een maximale inspanningsverplichting om de benodigde aanvullende subsidiebedragen tijdig beschikbaar te hebben. Mocht dit niet (geheel) slagen, dan dienen de € 5 mln aan gemeentelijke middelen voor fietsvoorzieningen als dekkingsbron.

Aan de Raad van de gemeente Nijmegen**1 Inleiding**

Met de raadsbrief d.d.11 september jl. hebben we u geïnformeerd over de voortgang van het beoogde groot onderhoud Waalbrug. In die brief hebben we onder andere aangegeven dat we met verschillende mogelijke subsidiegevers in gesprek zijn om de subsidiemogelijkheden

14. Raadsvoorstel Bijdrage aan groot onderhoud Waalbrug (136/2014)Raadsvoorstel d.d. 28 oktober 2014

1. In het kader van het groot onderhoud van de Waalbrug deze brug te verbreden, zodat aan de westzijde een in twee richtingen te berijden fietspad en voetpad ontstaat. Vooralsnog af te zien van een extra busbaan staduitwaarts.
2. Voor deze verbreding een bedrag van € 5 mln. te reserveren, onder voorbehoud van de vaststelling van de Stadsbegroting 2015-2018.
3. Aan Rijkswaterstaat de gevraagde onvoorwaardelijke garantstelling af te geven. Als dekkingsmiddelen worden de genoemde € 5 mln gebruikt. De gemeente Nijmegen doet een maximale inspanningsverplichting om de benodigde aanvullende subsidiebedragen tijdig beschikbaar te hebben. Mocht dit niet (geheel) slagen, dan dienen de € 5 mln aan gemeentelijke middelen voor fietsvoorzieningen als dekkingsbron.

Raadsbesluit d.d. 19 november 2014**Conform besloten**

te verkennen, voor de realisatie van twee gemeentelijke wensen: een fietspadverbreding en een extra busbaan. Ook hebben we aangegeven dat Rijkswaterstaat (hierna: RWS) aan gemeente Nijmegen heeft gevraagd om in oktober 2014 financiële duidelijkheid te geven voor het benodigde budget van € 18 mln: RWS vraagt ons in de brief van 14 oktober 2014 een onvoorwaardelijke garantstelling U ontvangt ook een actualisering van de subsidietrajecten en de subsidieverwachtingen. Als bijlage is de conceptbrief bijgesloten, die na besluitvorming in uw Raad naar RWS wordt verstuurd.

1.1 Wettelijk kader of beleidskader

De gemeente Nijmegen is wegbeheerder van de Waalbrug. RWS is beheerder / eigenaar van de brugconstructie.

1.2 Relatie met programma

De Waalbrug is onderdeel van de doorstroomroute S100, zoals vastgesteld in de nota Nijmegen Duurzaam Bereikbaar. De fietspadverbreding en de extra busbaan op de Waalbrug vinden daarom plaats vanuit het programma Mobiliteit.

2 Doelstelling

Doelstelling van dit voorstel is de uitvoering van de gewenste uitbreiding en aanpassing van de Waalbrug mogelijk te maken en daarmee de bereikbaarheid van de stad na het groot onderhoud te verbeteren.

In de nog door uw Raad vast te stellen Stadsbegroting 2015-2018 stellen wij uw Raad voor € 5 mln. te reserveren voor de fietspadverbreding op de Waalbrug. Hiermee is een belangrijke hefboom gecreëerd om verschillende subsidies te verwerven. Mochten onvoldoende subsidies verworven worden, dan wordt geput uit de niet geoormerkte gemeentelijke middelen, ook € 5 mln.

Tijdens het bestuurlijk overleg d.d. 21 augustus 2014 heeft RWS aan gemeente Nijmegen gevraagd om uiterlijk in oktober 2014 financiële duidelijkheid te geven over het benodigde budget van € 18 mln. RWS wil duidelijkheid krijgen over de projectscope, omdat ze de voorbereidingen gaat starten voor de aanbesteding van het groot onderhoud. RWS wil de door Nijmegen gewenste fietspadverbreding alleen opnemen in de projectscope als gemeente Nijmegen financiële zekerheid biedt.

Ons college heeft RWS laten weten dat gesprekken met mogelijke subsidiegevers momenteel plaatsvinden en dat er voor de verschillende subsidiestromen verschillende besluitvormingstrajecten bestaan. Wij achten het onwaarschijnlijk dat er nog dit jaar een definitieve uitspraak van subsidiegevers over de mogelijke subsidietoekenningen plaatsvindt. RWS verlangt een onvoorwaardelijke garantstelling voor de financiering van de verbreding van de Waalbrug. Wij hebben RWS gewezen op de vroegst mogelijke agendering voor de gemeenteraad op 19 november 2014. Dit heeft ertoe geleid dat ons College de verbreding van de Waalbrug beperkt tot de fietspadverbreding. Volgens de huidige inzichten kan het bestaande fiets- voetpad aan de oostzijde tijdens het groot onderhoud autoverkeer faciliteren en daarna haar oorspronkelijke functie terugkrijgen. De beperking van de 'scope' leidt tot een besparing van zo'n 8 mln ten opzichte van de geraamde € 18 mln. Wij gaan uit van een

maximum budget van 10 mln voor de verbreding van de Waalbrug. Dat is incl. plankosten en risicoreservering.

3 Argumenten

RWS zal op korte termijn de aanbesteding voor het groot onderhoud van de brug starten. Dat betekent dat we nú de kans moeten grijpen om de gewenste voorzieningen te realiseren. Definitieve zekerheid over de subsidies is nu nog niet te geven. In het onderstaande gaan we hier nader op in.

Voor het oorspronkelijk benodigde subsidiebedrag (circa € 13 mln.) zijn provincie, Stadsregio en het programma Beter Benutten benaderd. Deze subsidiebronnen sluiten het meest aan bij het doel van de extra voorzieningen, te weten het verbeteren van de bereikbaarheid. Europese subsidiemogelijkheden en monumentensubsidies worden nog nader verkend, doch de focus ligt op genoemde middelen.

De provincie Gelderland kan nu geen toezeggingen doen, omdat er in de huidige coalitieperiode geen middelen meer beschikbaar zijn. Provinciale subsidies komen pas in beeld na de Provinciale Statenverkiezingen in maart 2015. Ons College hoopt dat het nieuwe provinciebestuur ons verzoek met positieve intenties zal behandelen.

Stadsregionale uitspraken over subsidietoekenningen worden nog dit jaar verwacht. Er zijn MUM-middelen beschikbaar en die kunnen mogelijk dit jaar door de Stadsregioraad worden geoormerkt. Over de omvang bestaat echter nog onduidelijkheid. De subsidiering van fietsvoorzieningen ligt eenvoudiger dan die voor busvoorzieningen. Dat geldt overigens ook voor de provincie.

In maart 2015 vindt besluitvorming plaats over het subsidieprogramma Beter Benutten 3.0, een Rijksprogramma onder aansturing van de Stadsregio.

Hoe worden de kansen op subsidies ingeschat? Voor de fietspadverbreding bestaat beleidsmatig brede steun bij de Stadsregio. De ambtelijke signalen van de provincie geven aan dat de fietspadverbreding in het provinciale beleid past. Nut en noodzaak lijken voldoende aangetoond. Aandachtspunt is nog de onduidelijkheid bij mogelijke subsidiegevers over de routing van het fietsroutenetwerk in het Waalspronggebied en de aansluiting op de (verlengde) Waalbrug. We zullen hen hierover nader informeren.

4 Klimaat

De uitbreiding van de Waalbrug past prima in het klimaatbeleid van Nijmegen, omdat daarmee de kwaliteit van het fietsnetwerk wordt verbeterd.

5 Risico's

We hebben een globale inschatting gemaakt van het risico dat de subsidies achterblijven bij de verwachtingen. Feitelijk dienen de subsidies eind 2015 beschikt te zijn. Mocht dat niet zo zijn, kunnen niet geoormerkte middelen voor gemeentelijke fietsvoorzieningen ingezet worden. Er is nog voldoende tijd voor de subsidietrajecten en er kan nog ingespeeld worden op nieuwe bronnen.

Het is in dit stadium niet mogelijk om meer concrete uitspraken te doen over de hoogte van subsidiebedragen. Gelet op de omvang van de stadsregionale fondsen, het Programma Beter Benutten, de signalen vanuit de provincie en de verwachting samen op te kunnen trekken, zijn we positief gestemd. De kans dat uiteindelijk circa € 5 mln. gevonden wordt is groot.. Omdat wij nu nog geen concrete toezeggingen hebben, kunnen wij nog geen definitief uitsluitsel geven over het bedrag.

6 Financiën

In de Stadsbegroting 2015-2018 stellen wij aan uw Raad voor € 5 mln. te reserveren voor de fietspadverbreding op de Waalbrug. De investering is opgenomen in de Stadsbegroting 2015-2018 die in november 2014 ter besluitvorming wordt voorgelegd aan uw Raad. Als risicoreservering gelden de niet geormerkte middelen voor fietsvoorzieningen, ook € 5 mln.

Zodra subsidiebeschikkingen worden afgegeven, zullen we de bedragen, na goedkeuring door de Raad, toevoegen aan het investeringskrediet.

7 Participatie en Communicatie

Binnen het Programma Beter Benutten wordt gewerkt aan een gemeentelijk project gericht op participatie van bewoners. In dit project is besloten om juist met betrekking tot de Waalbrug en het geplande onderhoud, een traject met bewoners op te zetten. De gevolgen van het onderhoud voor de bereikbaarheid vraagt om goede oplossingen. Wij zijn van mening dat de input van en de samenwerking met de bewoners (o.a. uit Nijmegen-Noord en het Centrum) mede leiden tot gedragen oplossingen. We starten eind 2014 al met de voorbereidingen van het participatietraject en verwachten in april/mei 2015 samen met de bewoners met een plan te komen over mogelijke oplossingen. Daarnaast zullen ook de overige maatregelen uit Programma Beter Benutten (zoals de werkgeversaanpak) worden ingezet.

8 Uitvoering en evaluatie

Op grond van de verkenning van subsidiemogelijkheden en onze risico-inschatting wordt de gemeenteraad gevraagd zich uit te spreken over de door RWS gevraagde financiële zekerheid.

Wij houden u op de hoogte van de voortgang en het al dan niet beschikbaar komen van subsidiegelden.

College van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

De Gemeentesecretaris,

drs. H.M.F. Bruls

drs. B. van der Ploeg



Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Telefoon 14024
Telefax (024) 329 90 19
E-mail gemeente@nijmegen.nl

Aan de Gemeenteraad van Nijmegen

Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Datum
16 september 2014

Ons kenmerk
PM30/14.1006156

Contactpersoon
René Duifhuizen

Onderwerp
Voortgang groot onderhoud Waalbrug

Datum uw brief

Doorkiesnummer
(024) 3292124

Geachte leden van de Raad,

Zoals u weet staat de komende jaren het groot onderhoud van de Waalbrug gepland. Voor Nijmegen is het geplande onderhoud de ultieme gelegenheid de Waalbrug aan te passen aan de eisen van de toekomst. Vorig jaar zomer is uw Raad geïnformeerd over de stand van zaken op dat moment (brief aan de Raad 9 juli 2013). Doelstelling van de voorliggende brief is uw Raad te informeren over de ontwikkelingen sinds de vorige raadsbrief. Daarbij gaat het o.a. om de voorlopige uitkomsten van het technisch onderzoek en de inspecties die dit jaar zijn uitgevoerd door Rijkswaterstaat (hierna: RWS) en de gevolgen daarvan voor de planning en aanpak van het groot onderhoud van de Waalbrug. Ook gaan we in op de gemeentelijke eisen en wensen en de technische en financiële haalbaarheid.

Wat is er tussen juli 2013 en september 2014 gebeurd?

Onveranderd ten opzichte van vorig jaar is dat RWS als eigenaar van de Waalbrug overgaat tot het uitvoeren van groot onderhoud van de brug op basis van het huidige gebruik. Gemeente Nijmegen wil als wegbeheerder van deze gelegenheid gebruik maken de Waalbrug op de toekomst voor te bereiden door het realiseren van een fietspadverbreding stadinwaarts en een extra busbaan staduitwaarts. Als bijlage is onze visie op de Waalbrug ('een toekomstvastе Waalbrug, NU is het moment') bijgevoegd, waarin nut en noodzaak van de fietspadverbreding en extra busbaan zijn beschreven.

Samenwerking

Om het groot onderhoud succesvol te kunnen uitvoeren, is een goede samenwerking tussen RWS en gemeente van groot belang. Door beide partijen is hier de afgelopen periode in geïnvesteerd. Wij hebben twee gezamenlijke project start-ups gehad en voeren regelmatig afstemmingsoverleg op ambtelijk en bestuurlijk niveau. In een gezamenlijke Intentieovereenkomst (getekend d.d. 18/24 januari 2014) zijn de doelen, de aanpak en inspanningen vastgelegd. Op dit moment wordt een Bestuursovereenkomst voorbereid.

Inspecties en technische analyses

Om de 'scope' van werkzaamheden te bepalen heeft RWS aan Royal Haskoning/DHV (hierna: RHDHV) opdracht gegeven de brug te inspecteren en te analyseren, met als doel de actuele staat van de brug, de constructieve veiligheid en haar technische toekomstperspectief in kaart te

Vervolgvel

1

brengen. De gemeente Nijmegen heeft haar onderzoeksvragen daaraan toegevoegd, met het oog op haar wensen en eisen.

RHDHV is momenteel bezig met het afronden van de onderzoeken. De definitieve resultaten worden eind dit jaar verwacht. Op basis van de voorlopige resultaten heeft RWS de gemeente laten weten dat er serieus rekening gehouden moet worden met het vervangen van het betonnen rijdek. Om dit veilig, duurzaam en kwalitatief goed uit te voeren is volgens RWS in het meest extreme geval een volledige stremming van het wegverkeer nodig. We moeten dan rekening houden met een afsluiting van langere duur. RWS kan op dit moment nog niet aangeven hoe lang dat zal zijn. RWS heeft de gemeente aangegeven dat de brug op dit moment veilig gebruikt kan worden.

Planning

RWS wilde het groot onderhoud aanvankelijk uiterlijk eind 2016 afgerond hebben. Echter, recent heeft RWS aangegeven dat die planning niet haalbaar is. Ze gaat nu uit van oplevering eind 2017. De uitvoering gaat naar verwachting plaats vinden in de loop van 2016 en in 2017. Het beschikbare onderhoudsbudget moet voor 1-1-2018 door RWS zijn besteed.

Haalbaarheid en kosten fietspadverbreding en extra busbaan

Op ons verzoek heeft RHDHV medio dit jaar de technische haalbaarheid onderzocht van de door ons gevraagde fietspadverbreding en extra busbaan. Dit als aanvulling op de eerder genoemde opdracht van RWS. Ook hebben ze kostenramingen gemaakt van beide onderdelen. Uit het onderzoek blijkt dat beide onderdelen technisch haalbaar zijn. De Waalbrug is geschikt te maken om ook deze aanvullende onderdelen te kunnen dragen. Verder vallen de investeringskosten lager uit dan vorig jaar verwacht. De fietspadverbreding vergt ca. € 7 miljoen aan bouwkosten en de extra busbaan ca. € 6 miljoen; met inbegrip van o.a. voorbereidingskosten, engineeringkosten en risicoreservering komen de totale investeringskosten daarmee op ca. € 18 miljoen. Dit is exclusief toekomstige beheer- en onderhoudskosten.

Eisen en wensen gemeente Nijmegen

Onderscheid moet worden gemaakt tussen zaken die moeten en zaken die gewenst worden. Eisen dienen te zijner tijd vastgelegd te worden in het contract met de aannemer. Wensen worden in overleg met RWS, afhankelijk van de aanbestedingsvorm, meegenomen in de aanbesteding van het contract.

Eisen ten aanzien van bereikbaarheid tijdens het groot onderhoud

Zoals ook in de vorige raadsbrief vermeld, zijn we van mening dat er gedurende de gehele onderhoudsperiode een bepaald niveau van bereikbaarheid gegarandeerd moet worden.

Concreet hebben we de volgende eisen kenbaar gemaakt richting RWS:

- minimaal twee rijstroken voor wegverkeer, én
- minimaal één rijstrook voor hulpdiensten/ busverkeer als wisselbaan, én
- minimaal één tweerichtingen fietspad/loopstrook.

Uit een in onze opdracht uitgevoerd onderzoek is gebleken dat een volledige afsluiting van de Waalbrug voor autoverkeer leidt tot een ongekend verkeersinfarct in een groot deel van Nijmegen. Dit zal leiden tot een aanzienlijke economische schade voor Nijmeegse bedrijven, winkels en instellingen, alsook voor het busbedrijf en voor de gemeente zelf. Wij hebben met RWS afgesproken om gezamenlijk scenario's van uitvoering te onderzoeken. Een gefaseerde uitvoering kan een mogelijkheid zijn.

Als risicobeheersmaatregel stellen wij voor om eerst de extra busbaan staduitwaarts te realiseren, zodat die tijdens de betondek-vervanging kan worden ingezet als rijstrook voor personenauto's (geen vrachtauto's). Mogelijk zijn er ook faseringen denkbaar waarbij tussen de bogen een bepaalde hoeveelheid verkeersruimte (bv. één of twee rijstroken) gehandhaafd kan blijven. Vooral nog houden wij vast aan onze bereikbaarheidseisen.

Bij een volledige verkeersstremming achten we de kans reëel dat gedupeerde partijen nadeelcompensatie zullen eisen. Door het realiseren van een extra busbaan staduitwaarts vóór de betondek-vervanging kan RWS mogelijk onnodige kosten (nadeelcompensatie, faseringskosten, zeer uitvoerige flankerende maatregelen, etc.) voorkomen. De gemeentelijke wens om een extra busbaan staduitwaarts te realiseren, kan een belangrijke functie vervullen bij het ondervangen van de stedelijke én regionale bereikbaarheidsvraagstukken tijdens het groot onderhoud. Samen met RWS doen we onderzoek naar het voorkomen van onevenredig grote schade als gevolg van het groot onderhoud van de Waalbrug. Wij hebben de Stadsadvocaat ook om advies gevraagd.

Ook tijdens andere werkzaamheden dan de betondek vervanging zal er sprake zijn van een verminderde bereikbaarheid. Een verkeersbeperking is alleen verantwoord indien er voldoende flankerende maatregelen worden getroffen om de bereikbaarheid van Nijmegen op peil te houden. RWS en gemeente onderzoeken samen de scenario's met als oogmerk de verkeershinder zo veel mogelijk te beperken. Hierbij kan worden gedacht aan o.a. communicatiecampagnes, het stimuleren van openbaar vervoer en fietsgebruik en het omleiden via De Oversteek. Wij sturen zowel ambtelijk als bestuurlijk intensief op robuuste bereikbaarheidseisen in de fase van de werkzaamheden.

Eisen ten aanzien van de eindsituatie (dus ná oplevering)

De gemeente Nijmegen is qua bereikbaarheid sterk afhankelijk van goed functionerende oeververbindingen, ook nadat de Oversteek in gebruik is genomen. Volgens verkeersprognoses telt de Waalbrug over circa 10 jaar weer ongeveer evenveel motorvoertuigen per etmaal als het niveau van vóór De Oversteek. Bij dergelijke intensiteiten is de extra busbaan staduitwaarts noodzakelijk om voldoende doorstroming en betrouwbaarheid voor openbaar vervoer en hulpdiensten te kunnen garanderen. Ook de fietspadverbreding aan de westzijde is noodzakelijk, gezien de verwachte groei van het fietsverkeer.

In de eindsituatie, als resultaat van het groot onderhoud, geldt dat wij als eis stellen het behoud van de huidige functionaliteiten, met daaraan toegevoegd meer ruimte voor bus en fiets. Feitelijk is aan de oostzijde een extra fiets-/loopstrook nodig, zodat de huidige fiets-/loopstrook als busbaan kan worden ingezet. En aan de westzijde is de fietspadverbreding feitelijk bedoeld om een fietspad te realiseren dat in twee richtingen gebruikt kan worden.

Vertramming van het HOV

In 2013 hadden wij nog wensen ten aanzien van mogelijke vertramming van het HOV. Het uitgevoerde technisch onderzoek wijst uit dat een tram alleen tegen hoge extra investeringskosten binnen of buiten de bogen kan rijden. Het gaat om zo'n 10 miljoen extra. Dit bedrag betreft alleen het 'mogelijk maken' van de tram en is nog exclusief tramrails, bovenleiding, etc. Gezien de hoogte van de kosten en de onzekerheid van een eventuele systemsprong in het openbaar vervoer, houden we in het kader van het aanstaande groot onderhoud van de Waalbrug vooralsnog geen rekening met een toekomstige vertramming van het HOV. Desondanks is het niet ondenkbaar dat er ooit toch trams over de Waalbrug kunnen rijden, aangezien trams in de toekomst mogelijk lichter qua gewicht zullen worden.

Pas nadat het groot onderhoud heeft plaatsgevonden kan worden berekend of het betondek geschikt gemaakt kan worden voor vertramming.

Overige aandachtspunten

Waalbrug als Rijksmonument

De Waalbrug is voor Nijmegen meer dan een functionele verkeersverbinding. De 'oude dame' is een icoon, geeft identiteit aan de stad en is met recht een rijksmonument geworden. Nijmegen is niet alleen economisch afhankelijk van de brug, maar ook de vorm en identiteit van de brug worden al jaren lang door bedrijven en de gemeente ingezet als de verbeelding voor datgene wat Nijmegen te bieden heeft. De ruimtelijke kwaliteit van de brug, de cultuurhistorie en het economisch belang mogen tijdens het aanstaande onderhoudsproject niet uit het oog worden verloren.

Een notitie van eisen en ambities in verband met de monumentenstatus van de Waalbrug en de door ons gewenste beeldkwaliteit is in concept gereed. Aan een deskundig bureau is de opdracht verstrekt de monumentale toestand van de Waalbrug te beschrijven om te komen tot een 'waardestelling'. De uitkomst van dit onderzoek volgt dit najaar. De rapportage levert de inhoud voor de beeldkwalitatieve uitgangspunten die aan RWS worden meegegeven. Daarbij gaat het bijvoorbeeld ook om de aanstraalverlichting en de kleur van de Waalbrug. Let wel, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed stemt niet automatisch in met een eventuele toekomstige verbreding van de Waalbrug, aangezien de brug aan de oostkant nog grotendeels in de oorspronkelijke staat verkeert. Het advies van de Rijksdienst wordt ingewonnen en ons College betreft dat advies vervolgens in de besluitvorming.

Evenementen

Bijzonder aandachtspunt vormt het raakvlak tussen de Waalbrug en enkele grote evenementen. Van groot belang zijn de Vierdaagsemarsen en -feesten in Nijmegen, met name het jubileumjaar voor de Vierdaagsemarsen in 2016. Ook met andere evenementen dient rekening te worden gehouden, zoals de Special Olympics (juni 2016), de opening van Ruimte voor de Waal (zomer 2016) en jaarlijks terugkerende evenementen en diverse grote concerten in het Goffertpark. Ook is Nijmegen kandidaat om Velocity 2017 te mogen organiseren.

Het groot onderhoud van de Waalbrug start naar de huidige inzichten van RWS 'in de loop van 2016. De definitieve planning komt in overleg met RWS tot stand. Gelet op het jubileumjaar van de Vierdaagsemarsen in 2016 is het van belang dat er tijdens dat evenement geen belemmeringen op en rond de brug bestaan.

Onderhoud ná het groot onderhoud

Naast het groot onderhoudswerkzaamheden door RWS zijn ook vervangings- c.q. herstelmaatregelen noodzakelijk voor onderdelen waarvan de gemeente Nijmegen beheerder is, zoals openbare verlichting, aanstraalverlichting, leuningen en bebording. Dit is van belang bij het opstellen van het meerjarenprogramma van Stadsbeheer.

De uitbreiding van de Waalbrug met een busbaan en een verbreding van het fietspad betekent ook een toename van de beheerscope. Uit praktische overwegingen is het niet gewenst om het onderhoud van de dragende constructies bij verschillende beheerders neer te leggen. Samen met RWS wordt gekeken naar een nieuwe verdeelsleutel van het onderhoud van de totale brug inclusief uitbreiding. Hierbij zal zoveel mogelijk worden aangesloten bij het beheermodel van de Verlengde Waalbrug.

Vervolgvel
4

Onderhoud vóór het groot onderhoud

Tot de start van het groot onderhoud houden wij de terugkerende problemen van gaten in het wegdek van de Waalbrug. Wij hebben dit met RWS besproken. In 2012 is mede t.b.v. de Vierdaagse een cosmetische maatregel genomen in de vorm van het aanbrengen van een dun laagje asfalt. Helaas blijven ook vóór het groot onderhoud regelmatig (asfalt)reparaties nodig.

Vervolgproces

Communicatiestrategie

Een juiste communicatie is van evident belang. Met RWS is afgesproken gezamenlijk de communicatiestrategie op te zetten. Ook zal een gezamenlijk plan worden gemaakt voor het omgevingsmanagement.

Subsidiemogelijkheden en financiering

In het Coalitieakkoord 2014-2018 is in de Investeringsagenda € 5 miljoen extra vrijgemaakt voor de fietspadverbreding en extra busbaan op de Waalbrug. Hiermee is een belangrijke hefboom gecreëerd om meer subsidiegeld te verwerven. Gezien de hoogte van het benodigde subsidiebedrag (circa € 13 miljoen) worden verschillende subsidiënten benaderd. Besprekingen met Provincie en Stadregio zijn gaande en ook andere potentiële subsidiebronnen worden geïnventariseerd. Onze bijgaande visie op de Waalbrug dient hierbij als leidraad. Medio november 2014 en in maart 2015 vindt besluitvorming plaats over het subsidieprogramma Beter Benutten. Stadsregionale subsidietoekenningen worden ook in deze periode verwacht. Provinciale subsidies komen pas in beeld na de provinciale Statenverkiezingen in maart 2015. Europese subsidiemogelijkheden en monumentensubsidies worden momenteel verkend.

RWS is gestart met de voorbereiding van het aanbestedingsdossier. In dat kader heeft RWS de gemeente Nijmegen gevraagd om in oktober 2014 een garantstelling af te geven voor het benodigde budget van € 18 mln. Wij zijn voornemens om u binnenkort een voorstel voor te leggen over deze garantstelling, slechts onder voorbehoud van daadwerkelijke subsidietoekenning.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
college van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

De Gemeentesecretaris,

drs. H.M.F. Bruls

drs. B. van der Ploeg

Bijlage: visie op de Waalbrug ('een toekomstvastе Waalbrug, NU is het moment')

Een toekomstvaste Waalbrug: NU is het moment

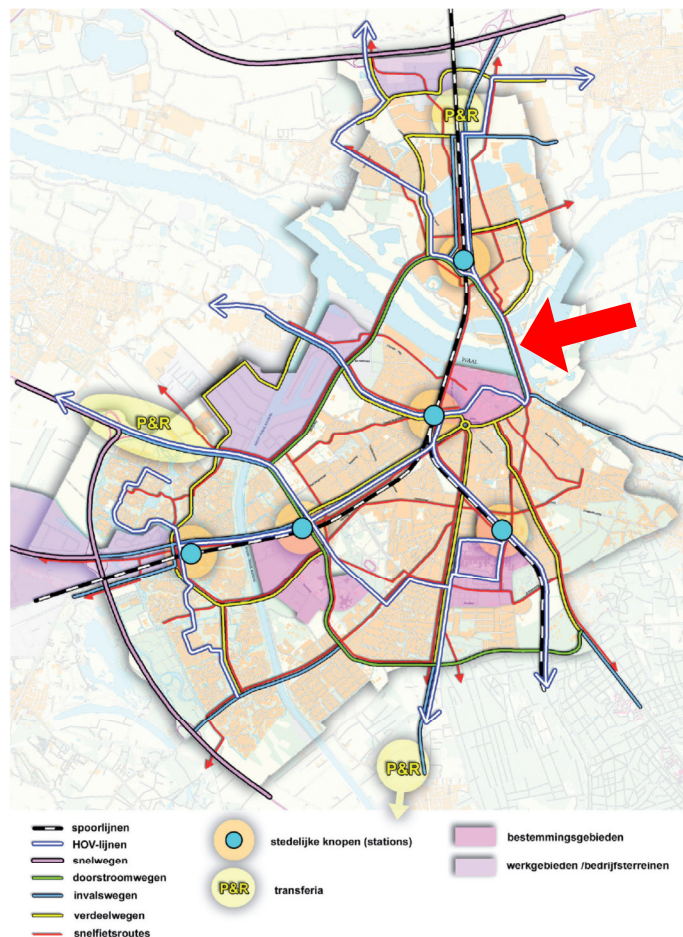
1. Groot onderhoud Waalbrug is een unieke kans

Het aanstaande groot onderhoud van de Waalbrug geeft aanleiding om de wensen vanuit mobiliteit ten aanzien van de functionaliteit en het wegprofiel van de brug te verkennen. Tijden zijn ingrijpend veranderd sinds de bouw van de Waalbrug en de huidige brug voldoet niet meer aan de huidige eisen en wensen en is niet berekend op toekomstige ontwikkelingen. Er is behoefte aan een breder fietspad aan de westzijde en een staduitwaartse busbaan aan de oostzijde van de brug. Het groot onderhoud is hét moment om kansen te pakken, daarna zal dat dus een stuk moeilijker en duurder worden. Het is veel duurzamer om deze wensen nu mee te nemen.

In de nota Nijmegen Duurzaam Bereikbaar gaan we uit van drie volwaardige en gelijkwaardige netwerken voor fiets, openbaar vervoer en auto. Deze netwerken zijn op een aantal knooppunten met elkaar verbonden, zodat uitwisseling mogelijk is. De hoofdnetwerken van auto, fiets en openbaar vervoer lopen over de Waalbrug:

- De doorstroomroute S100 biedt een snelle en betrouwbare verbinding voor het autoverkeer en maakt gebruik van zowel de Waalbrug als de Oversteek;
- De snelfietsroutes tussen de bestaande stad, Nijmegen Noord en verder (onder andere het RijnWaalPad naar Arnhem) lopen over de Waalbrug;
- Over de Waalbrug rijden twee HOV-lijnen onder de naam Breng Direct. Lijn 300 tussen Arnhem en Nijmegen Heijendaal via Huissen en Bommel en lijn 331 tussen Velp / Arnhem en Nijmegen Weezenhof via Elst.

Aan elk van deze netwerken worden eisen gesteld. Voor de S100 is een goede doorstroming belangrijk, met aandacht voor een groene golf. Als de



Afbeelding 1. Netwerk auto, openbaar vervoer en fiets 2020

S100 dreigt dicht te slibben, wordt bij de toevoerende wegen gebufferd. Voor de snelfietsroutes zijn directheid, comfort en veiligheid van groot belang. De belangrijkste kwaliteitseisen voor het HOV zijn snelheid en betrouwbaarheid.

De huidige Waalbrug wordt vanwege de dijkteruglegging verlengd met een aanbrug, de Verlengde Waalbrug. Bij het verkeerskundig ontwerp van die aanbrug is voorgesorteerd op de eisen die vanuit het mobiliteitsbeleid worden gesteld aan de drie netwerken, en daarmee aan het profiel van de brug. Er is op de aanbrug rekening gehouden met:

- vier rijstroken voor het autoverkeer (die breder zijn dan de rijstroken op de Waalbrug) incl. een rijbaanscheiding tussen de rijrichtingen;
- een busbaan stadinwaarts én staduitwaarts buiten de autorijstroken;
- een tweerichtingenfietspad en voetpad aan de westzijde van de brug en een eenrichtingsfietspad en voetpad aan de oostzijde;
- voertuigkerende barrières met daarop geluidsschermen, tussen busbanen en fietspaden.

Als het wegprofiel van de huidige Waalbrug niet veranderd wordt, ontstaat er dus een vreemde overgang op het Bastion, een soort overgangskunstwerk tussen de verlengde en bestaande Waalbrug. Uit oogpunt van overzichtelijkheid en verkeersveiligheid bestaat de nadrukkelijke wens om een eenduidig wegbeeld te creëren. Dat wordt bereikt door op de Waalbrug een tweerichtingsfietspad aan de westzijde en een busbaan aan de oostzijde te realiseren. Hierdoor krijgt de Waalbrug hetzelfde functionele wegprofiel als de Verlengde Waalbrug.

2. Waarom een tweerichtingen fietspad aan de westzijde?

Het netwerk van snelfietsroutes (onder meer het RijnWaalPad tussen Arnhem en Nijmegen, via de Waalbrug naar Heyendaal) bestaat uit brede tweerichtingen fietspaden; op de Verlengde Waalbrug wordt een dergelijk tweerichtingen fietspad aan de westzijde gerealiseerd. De wens bestaat om dit tweerichtingenfietspad door te trekken over de huidige Waalbrug in combinatie met een voetpad, zodat fietsers en voetgangers allebei voldoende ruimte hebben. Hiervoor is een eindsituatie nodig met een totale functionele breedte van 5,5m (netto tussen de leuningen), bestaande uit 4,0 m ten behoeve van tweerichtingen fietsverkeer en 1,5 m ten behoeve van voetgangers. Ten opzichte van de huidige situatie betekent dit een verbreding van circa 2,0m.

Op dit moment bevinden zich op de Waalbrug aan beide zijden van de brug een fiets-/voetpad in één richting met een beperkte breedte. Voetgangers en fietsers zijn hier niet fysiek van elkaar gescheiden. Dit levert soms gevaarlijke situaties op, zeker omdat het fietsverkeer groeit en het gebruik van de elektrische fiets toeneemt. Conflicten komen vaker voor en worden ernstiger door het grotere verschil in snelheden tussen de elektrische fiets enerzijds en voetganger én standaard fietsen anderzijds. De snelheid en het comfort van de fiets worden vaak verstoord en dat conflicteert met de eisen aan de snelfietsroutes.

Uit onderzoek blijkt dat de laatste jaren een groter percentage verplaatsingen per fiets wordt afgelegd en minder met de auto. Dit zien we zowel in de stad als op regionale verplaatsingen. In 2013 fietsten er bijna 5.000 fietsers per etmaal over de Waalbrug (twee richtingen samen). Door de groei van de Waalsprong met nog circa 8.000 woningen en andere woningbouwprojecten,

zoals het Waalfront is de verwachting dat het aantal fietsers over de Waalbrug grofweg zal verdubbelen tot circa 10.000 per etmaal.

Ook het aantal voetgangers via de westzijde van de Waalbrug groeit. Dit zijn bijvoorbeeld wandelaars en joggers. Zeker sinds de opening van de Oversteek ontstaat een populair 'rondje bruggen'. Extra voetgangers worden verwacht als er meer evenementen en recreatie plaatsvinden op het stadseiland dat ontstaat door de dijkteruglegging.

Door de realisatie van deze voorziening wordt een dubbele oversteek over de Prins Mauritssingel vermeden. Dit is een primair voordeel voor fietsers en voetgangers (korter, veiliger) en een secundair voordeel voor autoverkeer en openbaar vervoer (minder kruisend langzaam verkeer, dus een betere doorstroming).

Op de verlengde Waalbrug wordt het gewenste profiel al aangelegd. Als we dit profiel niet doortrekken over de bestaande Waalbrug, ontstaat een ongewenste, onduidelijke en onveilige overgang op het Bastion.

3. Waarom een busbaan staduitwaarts?

3.1 Nijmegen bereikbaar houden tijdens de werkzaamheden

Het groot onderhoud aan de Waalbrug is een ingrijpend project dat voor veel overlast en een verminderde bereikbaarheid van de stad en haar economische knooppunten zal zorgen. Op basis van de voorlopige resultaten heeft RWS de gemeente laten weten dat er serieus rekening gehouden moet worden met het vervangen van het betonnen rijdek. Het aanleggen van een staduitwaartse busbaan aan de oostzijde voorafgaande aan de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden zien we als een zeer effectieve bereikbaarheidsmaatregel voor de periode tijdens de onderhoudswerkzaamheden.

Nijmegen stelt als randvoorwaarde dat tijdens de werkzaamheden minimaal 3 rijstroken beschikbaar zijn: 2 rijstroken voor wegverkeer plus 1 rijstrook voor hulpdiensten/busverkeer. Daarnaast zijn aanvullende verkeersmaatregelen nodig op het Nijmeegse wegennet.

Indien het betonnen rijdek vervangen moet worden, is volgens RWS vanuit veiligheid, duurzaamheid en kwaliteit in het meest extreme geval een volledige stremming van het wegverkeer nodig. We moeten dan rekening houden met een afsluiting van langere duur. RWS kan op dit moment nog niet aangeven hoe lang dat zal zijn. Samen met RWS zullen uitvoeringsscenario's worden onderzocht. Het volledig verplaatsen van het autoverkeer naar de Oversteek door het volledig afsluiten van de Waalbrug is geen reële mogelijkheid omdat het onderliggende wegennet dan vastloopt, zoals het Industrieplein, Marialaan, Weurtseweg en Quackplein. De wachtrijen slaan dan terug op het Keizer Karelplein; het belangrijkste verkeersplein van Nijmegen. Dit zal regelmatig leiden tot een verkeersinfarct, waarbij de hele stad vaststaat. Dit is niet op te vangen met flankerende maatregelen. Een volledige afsluiting van de Waalbrug leidt tot onaanvaardbare negatieve gevolgen voor de Nijmeegse ondernemers, instanties, bewoners en bezoekers.

Een variant waarbij 2x1 rijstroken op de Waalbrug beschikbaar blijven, leidt ook tot een extra belasting van het weggennet, maar met een aantal flankerende maatregelen lijken de effecten binnen aanvaardbare proporties te blijven. Aandachtspunt is dan wel de wachtrij staduitwaarts voor de Waalbrug, die al snel kan terugslaan tot het Keizer Karelplein, zoals tijdens de inspecties van de Waalbrug al is gebeurd.

De slechte bereikbaarheid gedurende een langere periode zal leiden tot een derving van inkomsten van de detailhandel in de Nijmeegse binnenstad, economische schade voor andere grote bedrijven en instellingen, derving van de kavelverkoop in de Waalsprong, derving van de parkeeromzet en claims vanuit het busbedrijf omdat ze hun dienstregeling niet kunnen rijden en daardoor meerkosten en minder inkomsten hebben. Een deel van het winkelend publiek zal kiezen voor een andere stad en het is onmogelijk om al deze mensen weer terug te winnen na de werkzaamheden. De economische effecten van het afsluiten van vier rijstroken op de Waalbrug gedurende een jaar, worden op dit moment ingeschat op € 16 tot € 20 miljoen. Dit zal leiden tot forse nadeelcompensatieclaims van zowel winkeliers als van het openbaar-vervoerbedrijf. Daarnaast is een groot bedrag noodzakelijk voor tijdelijke flankerende maatregelen. Wij vinden het veel verantwoord om dit probleem op te lossen met een busbaan staduitwaarts, die ook na de werkzaamheden een groot nut heeft.

Naast de economische effecten, zorgt het afsluiten van de Waalbrug er tevens voor dat hulpdiensten zoals ambulances, brandweer en politie hun aanrijdtijden niet meer kunnen halen - dit kan leiden tot gevaarlijke situaties – en dat het HOV niet meer aan de kwaliteitseisen kan voldoen. Als het verkeer staduitwaarts opstroopt, dan staan al snel ook de Singels en het Keizer Karelplein vast en daarmee een groot deel van het Nijmeegse verkeerssysteem. Dit hebben we al gezien toen enkele rijstroken werden afgesloten voor de inspectie van de brug.

In het programma Beter Benutten Vervolg is het doel gesteld om het aantal sterk vertraagde ritten in de regio te verminderen. Hiervoor is in de mobiliteitsscan voor de regio onderzocht hoeveel sterk vertraagde ritten er zijn en op welke plaats in het netwerk de vertraging wordt opgedaan. Op basis van deze informatie worden projecten beoordeeld die onderdeel zijn van het programma.

Niet alleen het verminderen van bestaande ernstig vertraagde ritten moet hierbij het oogmerk zijn. Ook het voorkomen van nieuwe ernstig vertraagde ritten die gedurende het groot onderhoud van de brug worden voorzien is onderdeel van de opgave. In de structurele oplossing voor de Waalbrug moet de kwaliteit van met name het fietsnetwerk en de Hoogwaardig Openbaarvervoernetwerk gegarandeerd zijn om daarmee ook op langer termijn sterk vertraagde autoritten te voorkomen en gelijktijdig de bereikbaarheid van de economische kerngebieden te garanderen.

Als de busbaan niet wordt aangelegd voordat met het groot onderhoud wordt begonnen, stijgt het aantal ernstig vertraagde ritten aanzienlijk. Daarnaast streeft Beter Benutten Vervolg naar het beïnvloeden van gedrag. Door fietspad en busbaan aan te leggen, stimuleren we dat mensen kiezen voor fiets of (H)OV, waardoor ook een structureel effect ontstaat, omdat een deel dit gedrag zal blijven vertonen als de werkzaamheden afgerond zijn.

3.2 Het bieden van de benodigde HOV-kwaliteit na de werkzaamheden

Zowel in het gemeentelijke als in het stadsregionale (H)OV-beleid is vastgelegd dat het HOV snel en betrouwbaar moet zijn om aantrekkelijk te zijn voor de reizigers. Waar mogelijk en waar nodig realiseren we dat door middel van vrijliggende busbanen. Staduitwaarts is in de huidige situatie geen busbaan aanwezig; zowel bussen als hulpdiensten moeten dus meerijden met het autoverkeer tussen de bogen. Consequentie is dat bussen en hulpdiensten geen gegarandeerde doorstroming hebben en dat dus niet wordt voldaan aan de kwaliteitseisen van het HOV. Naarmate we nu meer ruimte creëren op de Waalbrug, ontstaat een situatie die toekomstvaster is.

De HOV-lijnen 300 en 331 bedienen het belangrijke middengebied tussen Nijmegen en Arnhem, waar nog veel ruimtelijke ontwikkelingen zullen plaatsvinden in Arnhem Zuid, Overbetuwe, Lingewaard en Nijmegen Noord. Deze ontwikkelingen zorgen voor een groeiende mobiliteitsvraag die voor een groot deel georiënteerd is op de overzijden van de rivieren: ten noorden van de Rijn en ten zuiden van de Waal. In Nijmegen zijn het centrum, het centraal station en de campus Heyendaal de belangrijkste bestemmingen. Beide HOV-lijnen maken gebruik van de Waalbrug. Daarnaast rijden de buslijnen 13, 14, 15 en 33 over de Waalbrug. Ook voor deze lijnen is een goede kwaliteit natuurlijk van belang.

Door de aanleg van vrijliggende busbanen en het aanbrengen van prioriteit bij verkeerslichten kunnen zowel snelheid als betrouwbaarheid verbeteren. Hiermee verbetert de concurrentiepositie van het HOV. Op het tracé tussen Keizer Traianusplein en Knoop Lent liggen al veel vrijliggende busbanen, die gerealiseerd zijn met financiële steun van de Stadsregio. Staduitwaarts ontbreekt alleen nog de busbaan langs de Waalbrug.

We hebben een berekening laten maken van de effecten van de busbaan met een simulatiemodel waarmee de rijtijd in de ochtend- en avondspits van elk individueel voertuig in het netwerk kan worden berekend.

- **Reguliere situatie**

Als we kijken naar de gemiddelde reistijd in de reguliere situatie, dan zien we dat deze met busbaan een halve minuut sneller is dan zonder busbaan. De kwaliteitseisen voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer vragen er echter om dat veruit de meeste bussen op tijd rijden. Als we kijken naar het 95-percentiel in de reguliere situatie, dan zien we dat de winst van een busbaan bijna twee minuten bedraagt. Zonder busbaan is twee minuten op zo'n relatief kort gedeelte een grote vertraging, zeker voor HOV-begrippen. Gezien het grote aantal ritten loopt het aantal verliesuren zonder busbaan al snel op. Voor reizigers kan het het verschil betekenen tussen het wel of niet halen van de aansluitende trein of bus.

- **Situatie met een lagere wegcapaciteit en/of hogere aantallen auto's**

Het gebeurt regelmatig dat er meer verkeer over de Waalbrug rijdt dan in een reguliere situatie. Ook kan het gebeuren dat de brug minder verkeer kan verwerken. Denk aan een situatie met slecht weer, een incident op de Waalbrug of een incident elders, waardoor de Waalbrug een alternatieve route wordt.

In die situaties heeft het HOV met een vrijliggende busbaan een reistijdwinst die kan oplopen van 3 tot wel 9 minuten of meer ten opzichte van een situatie zonder busbaan.

De rijtijdwinst is omgerekend naar baten voor het busbedrijf en de reizigers. Dit levert ongeveer € 200.000 per jaar op. Daarnaast is er een voordeel van meer reizigers en meer inkomsten én de bijdrage aan een betere bereikbaarheid van de belangrijkste economische centra van Nijmegen, zoals het centrum, Heijendaal en knooppunt Ressen, waar grootschalige sociaal-recreatieve voorzieningen zijn gepland die ook bezoekers uit de bestaande stad zullen trekken.

De berekende voordelen voor het openbaar vervoer gelden ook voor hulpvoertuigen zoals ambulance, brandweer en politie.

De busbaan biedt daarnaast ook meer flexibiliteit, omdat er extra capaciteit wordt aangeboden. Als de busbaan wordt aangelegd voordat het groot onderhoud aan de huidige Waalbrug start, kan hij een belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden. Hierdoor zorgen we ervoor dat de negatieve gevolgen voor de Nijmeegse ondernemers, instanties, bewoners en bezoekers zoveel mogelijk beperkt blijven. Daarvoor zijn in aanvulling ook flankerende maatregelen nodig.

4. Financiën

Op dit moment zijn de kosten en de dekkingsmogelijkheden globaal bekend, met een flinke onzekerheidsmarge. Hoe gedetailleerder de plannen worden uitgewerkt, hoe concreter de ramingen en hoe kleiner de onzekerheid wordt.

Kosten:	min	max
Ontwerp- en investeringskosten verbreed fietspad:	7	8
Ontwerp- en investeringskosten extra busbaan:	6	7
<u>Marge gelet op stand van het onderzoek en ontwerp:</u>	<u>0</u>	<u>3</u>
Indicatieve budgetraming	13	18

De dekking van deze investeringskosten komt deels uit de gemeentelijke begroting en deels van externe subsidies en bijdragen. In het coalitieakkoord is een bedrag van € 5 miljoen gereserveerd als gemeentelijke bijdrage voor fietspad én busbaan.

Baten:		
Gemeentelijke bijdrage;	5	5
Indicatieve bijdrage uit subsidies voor het fietspad;	3	5
Indicatieve bijdrage uit subsidies voor busbaan:	5	6
<u>Overige bijdragen (eventueel Europees Interreg)</u>	<u>0</u>	<u>2</u>
Totaal aan baten:	13	18

De aanleg van fietspad en busbaan worden geraamd op € 13 tot € 18 miljoen. In het coalitieakkoord is een bedrag van € 5 miljoen gereserveerd voor deze maatregelen. Dat betekent dat er nog € 8 tot € 13 miljoen aan cofinanciering gevonden moet worden bij diverse subsidieverstrekkers. De onzekerheid over de kosten zal minder worden naarmate de plannen gedetailleerder worden uitgewerkt. Wij vertrouwen erop dat diverse partijen het nut en de noodzaak van zowel het fietspad als de busbaan inzien en bereid zijn om mede te financieren.