

BESLISSING: GEEN TRAM IN EINDHOVEN

De rapporten zijn binnen en het besluit is door de vervoersautoriteit van de regio Eindhoven (de SRE) genomen: er moet een hoogwaardige bus komen op de huidige en komende HOV-banen. De tram valt af met als argument: 1. de exploitatie is niet haalbaar, 2. de vervoerspotentie van de regio is te gering en 3. het heeft een negatief effect op het overige (H)OV-netwerk.

De SRE gaat nog verder, ze wil ook niet investeren in het 'tramproof' maken van de HOV-banen, zoals de Eindhovense gemeenteraad dat vorig jaar besloten heeft. Ook voor de toekomst ziet ze dus geen perspectief voor de tram.

MIJN REAKTIE:

Twee zaken spelen een hoofdrol in de besluitvorming van de SRE: de vervoerspotentie en de financiële randvoorwaarden. Op beide punten valt wel wat te zeggen:

1. t.a.v. de vervoerspotentie en de negatieve uitwerking op het overige (H)OV-netwerk

Ik weet niet welke gegevens hierover geleverd zijn aan de partijen die deelhebben genomen aan de marktconsultatie over dit onderwerp. Zeker niet zijn de gegevens meegegeven, die ik eerder heb berekend in mijn notities JA, TRAM IN EINDHOVEN. Ik kwam daar tot een beginsituatie op de HOV-2 lijn van Nuenen via het Centrum naar de High Tech Campus van 45.000 reizigers. Voor het starten van een tramlijn staat in het begin een aantal van 15.000 reizigers. Dus dat rechtvaardigt een gezonde uitvoering van een tramlijn.

In mijn voorstel ga ik er vanuit dat de betrokken buslijnen toeleveranciers worden voor de tramlijn, die grotendeels het vervoer tussen genoemde punten gaat verzorgen (het zgn. stadsasconcept). De SRE gaat uit van een corridor-concept waarbij alle buslijnen gebruik maken van de HOV-baan.

De voorgestelde tramlijn van 13 km doorbreekt de barrière tussen Noord en Zuid van de spoorlijn en het station en dit door aaneensluitend vervoer te leveren. Wel zouden meer mensen moeten overstappen bij Winkelcentrum Woensel en de Aalsterweg. Maar uit Noors onderzoek blijkt dat dit soort situaties in het begin wel minder reizigers oplevert, maar dat dat op langere termijn bijtrekt.

Daarnaast blijft het feit, dat tramvervoer gemiddeld 4% meer reizigers per jaar aantrekt dan busvervoer. En wat betreft de kosten: bij de tram liggen die met aanpassing van het straatbeeld op zo'n EURO 20 miljoen per kilometer. Dat is niets vergeleken met een metro, die zo'n EURO 175 tot 300 miljoen per kilometer kost.

2. de financiën.

Binnen de huidige begroting van het SRE is het niet mogelijk om een tramlijn te exploiteren. Men wil in eerste instantie het HOV-banennet over Eindhoven en de regio uitrollen.

Het budget dient daarom zeker vergroot te worden en ook de reguliere bijdrage van de overheid is nog al mager. Wel geeft de overheid incidenteel bijdragen, zoals EURO 36,2 miljoen voor de HOV-2.

In Frankrijk heft de gemeente een tax op de bedrijven bij het starten en exploiteren van tramlijnen. Daarnaast zou bij de aanleg van de tramlijnen meer gebruik kunnen worden gemaakt van gelden van pensioenfondsen.

Bovendien moeten voor de aanleg van een eerste tramlijn extra uitgaven gedaan worden, zoals een remise. Die investeringen komen terug bij b.v. het vertrimmen van de HOV-1 lijn.

Anderzijds de gemeente Nijmegen kiest wel voor tramvervoer, kan dat op dit moment niet betalen en is nu aan het sparen om het een en ander mogelijk te maken.

Andere punten:

3. de aangeleverde rapporten

Gelukkelijk zit ditmaal WEL het onderzoeksrapport van bureau Goudappel Coffeng bij de stukken. En die wijst toch op een aantal belangrijke voordelen van de tram: *de positieve rol die het heeft voor de stedelijke ontwikkeling, *voor de beeldvorming van de stad, *de structurerende werking (het zich willen vestigen van bedrijven langs of in de buurt van de HOV-lijn), *de toekomstvastheid, *het comfort en *de toegankelijkheid van het vervoersmiddel. Allemaal punten waarop de bus helemaal niet of slecht scoort.

Uit het rapport dat weergeeft wat uit de marktconsultatie is gekomen komt de wens naar voren om met een hoogwaardige bus te gaan rijden, die de voordelen van de tram vertoont. Dat hebben we wel eens eerder gehoord bij de Phileas. En de dubbelgelede bussen (uit drie delen bestaande) in Utrecht zijn daar toch ook geen succes. Men gaat daar over op de tram. Dus is men in Eindhoven op zoek naar de vierkante cirkel, die niets mag kosten.

4. het ontbreken van de flexibiliteit en het niet kunnen faseren van de aanleg van een tramlijn

Steeds komt naar voren uit de rapporten, dat de tramrails niet zo flexibel zijn om die elk jaar te kunnen verleggen. Maar dat hoeft bij de HOV-2 Nuenen - Station Eindhoven CS - HTC ook niet. Ik zie dat als een snelle vaste verbinding, als een soort light-metro, die zeer frequent (om de 6 tot 3 minuten) rijdt.

De aanleg kan zeker ook gefaseerd aangelegd worden. Het duurt wat langer dan bij een bus, die na de aanleg van het asfalt de volgende dag al kan rijden. Maar een fasering van een tramlijn van b.v. Station CS naar Winkelcentrum Woensel, daarna naar de Sterrenlaan en later naar Nuenen is toch ook niet helemaal onpraktisch. En in de tussentijd kan met bussen gereden worden op de ontbrekende schakels.

5. Eindoordeel

De SRE laat een veelbelovende ontwikkeling op het gebied van het HOV door middel van een tramsysteem in de regio Eindhoven liggen, nog erger ze wijst het af. Ook voor het 'tramproof' maken van de HOV-banen wil ze geen dubbeltje betalen. Dit lijkt me de kop in het zand steken. Zo kan m.i. geen goed OV-stelsel in Eindhoven opgebouwd worden. De SRE snijdt potentiële mogelijkheden in de knop af.

En er staat op het vlak van verkeer en vervoer in Eindhoven nog het een en ander te wachten:

- Burgemeester Van Gijssel verwacht dat Eindhoven tot 230.000 inwoners groeit.

- Den Haag laat weten, dat er capaciteitsproblemen komen tot 2020 en wellicht 2028 op het vlak van het OV in Eindhoven.

- De verkeersknoop in het centrum van de stad moet nog geheel opgelost worden. Het mogelijk autoluw maken van het centrum zal zijn uitstraling krijgen op de ring rond Eindhoven en hoe dat opgelost moet worden, wie zal het zeggen.

Jammer is het daarom dat Eindhoven de kans op een tramlijn als een soort light metro aan zich voorbij laat gaan en zo te weinig inspeelt op de grote verkeers- en vervoersproblemen van de stad.