

Informatienota Openbaar Vervoer en Lightrail



Inleiding

Lightrail is al jaren een onderwerp van discussie in de gemeente Uden. Ook de huidige coalitie heeft het onderwerp in het college akkoord opgenomen. Deze informatienota is bedoeld om het bestuur op de hoogte te stellen van de stand van zaken aangaande de ontwikkelingen in het openbaar vervoer, de ontwikkelingen in de regio rond Uden en ook landelijke of Europese veranderingen die op ons afkomen.

De informatienota is als volgt opgebouwd

Eerst wordt ingegaan op het coalitieakkoord en de daarin uitgesproken ambitie op het gebied van lightrail en een stukje geschiedenis met de huidige stand van zaken.

Hoofdstuk 2 gaat in op (inter)nationaal stand van zaken op gebied van openbaar vervoer

Hoofdstuk 3 behandelt het regionaal/provinciaal niveau met daarbij een aantal persberichten.

In hoofdstuk 4 komt de conclusie ten aanzien van lightrail / OV en HOV voor dit moment aan bod.

De notitie is zeker niet compleet, maar zal dit elk jaar een beetje meer worden.

1 Uit het coalitieakkoord van 2018

Lobby Lightrail naar Uden

Studenten, forensen, minder validen en ouderen maken veel gebruik van het openbaar vervoer. Goed openbaar vervoer kan bijdragen aan een duurzame samenleving, omdat er dan minder individueel gemotoriseerd verkeer plaatsvindt. Op dit moment doen snelle bussen Uden al aan (Hoogwaardig Openbaar Vervoer). Wij zien graag dat Uden wordt aangehaakt op het bestaande spoornetwerk.

Wat gaan we doen?

- We starten een actieve lobby voor een lightrailverbinding vanuit Uden richting Oss. We maken daarbij gebruik van in het land beschikbare kennis en ervaring. We betrekken het bedrijfsleven hierbij.

Nu is de kortste afstand naar een treinstation, gezien vanaf Uden, inderdaad Oss. Maar een lightrail verbinding naar Oss is geen reëel perspectief omdat met name deze verbinding van alle HOV lijnen die Uden aandoen, de laagste bezettingsgraad heeft. Verbindingen naar Eindhoven, 's-Hertogenbosch en ook Nijmegen hebben hogere bezettingsgraden. Dit komt met name door de gezamenlijke vervoersvraag uit Uden en Veghel samen.

De lobby zal in eerste instantie plaatsvinden op de drukste route (Eindhoven). Ambtelijke en bestuurlijk zal gepeild worden naar draagvlak voor lightrail bij gemeenten langs het tracé. Daarnaast blijven we de ontwikkelingen op OV gebied en specifiek lightrail volgen. Daarvan gaan we jaarlijks de stand van zaken terugkoppelen aan uw Raad. Deze informatienota is daar de eerste versie van.

OV en Uden

Uden ligt in “de ruit” 's-Hertogenbosch – Eindhoven – Venlo– Nijmegen.

In het voortraject van HOV NO Brabant heeft eerst een marktverkenning (2007 / 2008) plaatsgevonden.

In Noordoost Brabant zijn de kernen Uden – Veghel benoemd als stedelijke regio door de provincie Noord Brabant. Qua functies en door de beperkte onderlinge afstand zijn Uden en Veghel complementair aan elkaar. Veghel en Uden zijn twee sterke steden en vormen de kern van de Regio Noordoost Brabant. De economische groei van de regio is bovengemiddeld. Het aantal arbeidsplaatsen is afgezet tegen het aantal inwoners hoog. De regio heeft hiermee een sterke economische aantrekkingskracht. Naast de arbeidscomponent staat de regio Noordoost Brabant bekend om haar aantrekkelijke woonomgeving, waarin alle stedelijke voorzieningen voor handen zijn.

Met de realisatie van de A50 is de bereikbaarheid van Noordoost Brabant sterk toegenomen. Knelpunten bestaan nog steeds, onder meer op de verbinding Veghel – 's-Hertogenbosch. De openbaar vervoerbereikbaarheid van de regio is qua ontwikkeling sterk achter gebleven en is de laatste jaren zelfs in kwaliteit

afgenomen door een teruggang van het aantal lijnen en afname van de frequenties. Het openbaar vervoer in Noordoost Brabant bestaat uit een aantal streeklijnen. Deze buslijnen kunnen op de grote stromen niet concurreren met de auto.

In de regio leeft dan ook de behoefte om de bereikbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren. Deze ambitie is verwoord in de college- akkoorden van de gemeenten Veghel en Uden. In het provinciaal bestuursakkoord is de ambitie verwoord in de volgende passage:

Nieuwe concepten zoals lightrailverbindingen, de verbindingen Eindhoven – Hasselt en Uden / Veghel –Boxtel worden in studie genomen en zijn onderdeel van de actualisatie van het openbaar vervoer beleid die in de tweede helft van deze bestuursperiode gepresenteerd wordt.

Daar hebben drie consortia gehoor aan gegeven met een onderzoek.

De kosten, de impact op gebieden (natuur) en de beperkte hoeveelheid reizigers hebben er destijds(in 2008) toe geleid dat dat gekozen is voor een HOV netwerk met bussen. Het betreft de lijnen Oss – Uden – Veghel – Eindhoven (305) en Uden – Veghel – 's-Hertogenbosch (306). Daarmee wordt op drie locaties aangesloten op het spoorweginet. De capaciteit van de bussen is toereikend voor het reizigersaanbod. Vanaf 2019 is hier nog een HOV lijn aan toegevoegd met de lijn Uden – Nijmegen. Alle drie de HOV lijnen komen samen op het busstation in Uden dat fungeert als regionale knoop in het OV netwerk.

Voor de komende tijd zijn ten aanzien van dit concept nog verbeteringen gepland zoals het gebruik van de vluchtstrook van de A50 voor HOV bussen.

Daarmee wordt de concurrentiepositie van de bus met de auto flink verbeterd. Zeker als de filevorming op de A50 blijft toenemen (hetgeen vanaf 2017 valt waar te nemen). Verder worden haltes opgewaardeerd, lijnen gestrekt en de kwaliteit van doorstroming in stedelijke gebieden gemaximaliseerd. Samen met comfortverbetering in de bus en op de haltes en eenduidige betaling (OV Chipkaart) in bus en trein wordt openbaar vervoer steeds interessanter gemaakt.

2 (Inter)Nationale kijk op openbaar vervoer

Panorama Nederland

Panorama Nederland

Uit CRA (College van Rijksadviseurs) panorama Nederland (december 2018)

De huidige treinverbindingen over HSL en Hanzelijn tonen aan dat de trein onder de huidige condities de snelste verbinding is, zeker in de spits. Rotterdam–Eindhoven is nog maar een uur. Ruim sneller dan de auto. Dit geldt ook voor Breda–Schiphol. Snelle verbindingen tussen economische centra en universiteitssteden faciliteren en stimuleren regionale uitwisseling. Dat biedt agglomeratievoordelen: meer interessante banen om uit te kiezen voor de werknemer, een grotere arbeidspool en gespecialiseerde dienstverleners voor werkgevers. Binnen zo'n nationaal netwerk kan iedere regio zich volledig toeleggen op datgene waar het goed in is, economisch, cultureel of wetenschappelijk opzicht. Zo kan iedere regio voordeel halen uit de specialismen van andere regio's en dat is van meerwaarde voor Nederland als geheel. Zet daarom de huidige HSL- en Hanzelijn in als ruggengraat voor Nederland, die loopt van Breda via Rotterdam, Schiphol en Zuidas naar Zwolle. Door deze trein vanaf Zwolle over bestaand spoor door te laten rijden via Nijmegen naar Eindhoven en Breda ontstaat een Cirkellijn. Zet voor dit traject de 'Intercity Nieuwe Generatie' treinen in. Net als de huidige IC Den Haag–Eindhoven via HSL-spoor rijdt en daarmee 20 tot 30 minuten bespaart, rijden andere IC's straks ook via de Cirkellijn: Groningen–Den Haag, Maastricht–Schiphol of Enschede–Amsterdam. Met deze Cirkellijn wordt de reistijd tussen de belangrijkste economische centra van het land verkort, het comfort vergroot en wordt Utrecht CS ontlast doordat een deel van het nationale verkeer een alternatieve route heeft.



Het huidige spoorwegen net in Zuidoost Nederland

Het netwerk kan stapsgewijs worden uitgebouwd, bijvoorbeeld met een effectievere verbinding tussen Eindhoven en Nijmegen via Helmond en Cuijk. Of een spoorverdubbeling tussen Zwolle en Almelo voor een snellere verbinding met Twente, Berlijn en Kopenhagen.

De verbetering van grensoverschrijdend treinverkeer creëert een alternatief voor het vliegverkeer binnen Europa en het vergroot de Europese samenhang. Deze ontwikkeling wordt verder ondersteund door België en Duitsland onze OV-chipkaart met bijbehorende techniek aan te bieden ter vergroting van het reisgemak; te beginnen bij Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen.

Panorama Nederland zien wij als een raamwerk van waaruit de Regionale Omgevingsagenda's gemeenschappelijk ontwikkeld en ingevuld kunnen worden, zodat het kan uitgroeien tot een collectie van integrale regionale toekomstbeelden. Die bieden houvast en winnen aan zeggingskracht als ze gezamenlijk door de verschillende overheidslagen en andere stakeholders worden uitgewerkt.

In aansluiting daarop kan het Rijk zijn gebruikelijke instrumentarium voor Rijksbetrokkenheid sturend en stimulerend inzetten: van openbaar vervoer, tot energietransitie en waterhuishouding, via onderwijs en zorg tot economische zaken.

Voorlopig spreken we op basis van Panorama Nederland van gebruikmaking van bestaand spoor.

3 De provincie en de regio

De pers

BD 06032017

PvdA wil spoorlijn van Eindhoven naar Nijmegen door Meierijstad

SCHIJNDEL/VEGHEL/SINT-OEDENRODE – Een spoorlijn van Eindhoven naar Nijmegen met een treinstation in Meierijstad. Met dat idee komt PvdA Meierijstad op de proppen in haar verkiezingsprogramma.

Robert van Lith 11-10-16, 17:58 Laatste update: 06-03-17, 11:15

De provincie Noord-Brabant en de Nederlandse Spoorwegen staan niet meteen te juichen voor het plan, blijkt uit hun reacties.

Duits Lijntje

De PvdA ziet weinig heil in het in ere herstellen van het Duits Lijntje vanaf Boxtel richting Veghel. Liever wil deze partij laten onderzoeken of een spoorlijn voor zowel passagiers als goederen vanaf Eindhoven naar Nijmegen haalbaar is. „Waar mogelijk parallel aan de A50, via Veghel, Uden en Oss naar Nijmegen.” Eerder is onderzocht of het mogelijk is om het Duits Lijntje nieuw leven in te blazen, maar dat bleek niet haalbaar.

Luchtkasteel

Een telefoontje naar de Nederlandse Spoorwegen leert dat een spoorlijn tussen Eindhoven en Nijmegen vooralsnog een luchtkasteel lijkt. „Het ministerie en de NS zien op dit moment geen aanleiding om aan te dringen op een dergelijke verbinding”, laat een woordvoester van de NS weten.

En ook bij de provincie gaan nog weinig juichkreten op voor dit plan. ‘Twee jaar terug bleek al dat er onvoldoende animo is bij vervoerders en bedrijven om het Duits Lijntje weer in gebruik te nemen’, reageert de provincie.

BD vertaalt op eigen titel de tekst van Panorama Nederland in een extra spoorlijn door de Peel. Men heeft het in Panorama Nederland echter niet over nieuw spoor, maar over verbeteringen op bestaand spoor.



OV / HOV concessie en de toekomst

Provinciale ov – concessies

Deze concessies worden op dit moment voor de duur van 10 jaar aangegaan en zorgen voor een bepaalde kwaliteit, continuïteit en innovativiteit. De provincie vraagt zich echter af of de volgende concessie nog wel 10 jaar moet duren en of misschien wel helemaal van moet worden afgezien. Dit heeft te maken met allerlei ontwikkelingen in de techniek en in het openbaar vervoer. Er wordt gekeken naar werkwijzen in het buitenland en gedachtegoed als MAAS (mobility as a service). Waar dit toe leidt moet het komende jaar duidelijk worden.

DE BEWEGING VAN KLASSIEK OV NAAR MOBILITEIT ALS DIENST WORDT OOK WAARGENOMEN DOOR HET MINISTERIE, BLIJKENS DE KAMERBRIEF VERVOLG TOEKOMSTBEELD OV, 05-12-2017:

“We moeten meer redeneren vanuit mobiliteit in plaats vanuit modaliteiten, temeer omdat het onderscheid tussen klassiek OV en eigen (auto)voertuigen steeds kleiner wordt als gevolg van de opkomst van bijvoorbeeld deelauto concepten, leasefietsen en Mobility as a Service. Dit is dan ook niet voor niets het eerste vertrekpunt van het Toekomstbeeld OV.”

(zie hiervoor Notitie “Van klassiek OV naar MAAS” van de provincie NB)

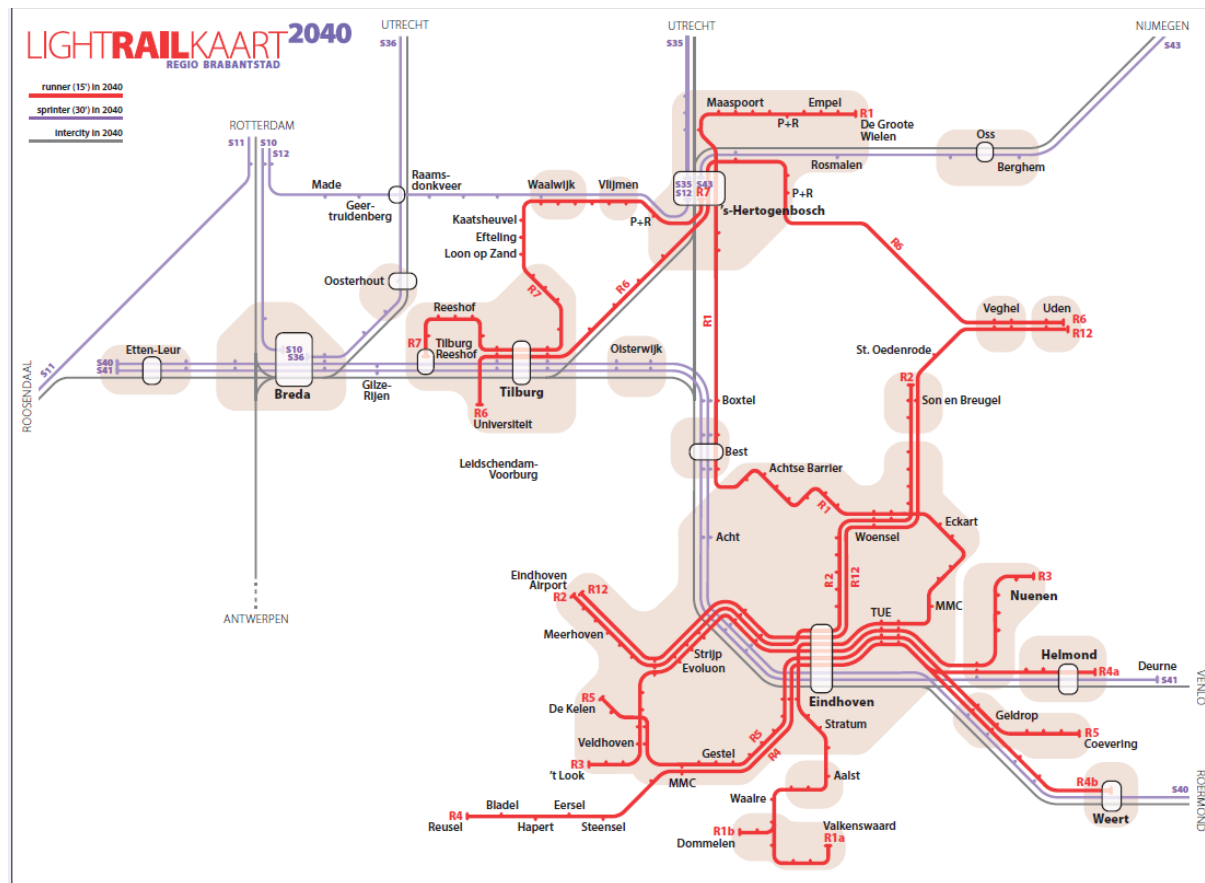
MAAS

Mobiliteit als dienst is het toverwoord in het openbaar vervoer. Door het steeds meer verdwijnen van onrendabele buslijnen op het platteland (de minderbevolkte gebieden) wordt gezocht naar alternatieven voor de verdwijnende bus. Hierbij moet gedacht worden aan een regiecentrale die alle vormen van (collectief) vervoer in beeld heeft en die aanbiedt (eventueel tegen verschillende tarieven) aan een klant met een vervoersvraag. Zelfs met verschillende modaliteiten. En natuurlijk werkend met Apps.

Lightrail

Ook de lightrailwereld staat niet stil. Voertuigen en rails zijn onderhevig aan innovaties waardoor standpunten van 10 jaar geleden mogelijk iets gaan wijzigen. Feit blijft wel dat een lightrail tracé jaren van ruimtelijke voorbereiding blijft vragen. Het coalitie akkoord spreekt over de verbinding van Uden met Oss, terwijl met name dat deel van de HOV buslijnen de minste reizigers kent. Op basis van herkomst en bestemming van bestaande en potentiële passagiers wordt voor deze route maar een heel beperkte toename van reizigers verwacht bij inzet van lightrail op dit tracé. Het deel Uden – Eindhoven is de drukste verbinding en daarna de verbinding Uden – 's-Hertogenbosch. Dat kan het beste worden verklaard door de gezamenlijke vervoersvraag van de kernen Uden en Veghel in dit geheel. Gezien het voorgaande is de verbinding naar Oss wat dat betreft de minst interessante verbinding voor lightrail. Het blijft echter wel de kortste verbinding naar een treinstation gezien vanuit Uden.

Het Railforum heeft ooit een netwerk voor lightrail gemaakt. Het volgende kaartje geeft dan een beeld voor het jaar 2040. Daarbij wordt stedelijk gebied van Uden en Veghel verbonden met 's-Hertogenbosch en Eindhoven.



Uit: Lightrail op de kaart van platform DOLIGHTRAIL

Inzet van lightrail ten opzichte van vervoer met de bus heeft zowel voor als nadelen:

- *Lagere frequenties dan busvervoer*

HOV bussen kunnen worden ingezet met intervallen tot 7,5 minuten. Daarmee is het moment van aankomst op een halte voor een passagier al gauw het moment van vertrek met de bus. Voor lightrail is dat anders. Omdat het vervoermiddel veel meer passagiers tegelijk kan vervoeren en de vervoersvraag voor lightrail aan de lage kant is, zal waarschijnlijk met maximaal twee ritten per uur rekening dienen te worden gehouden. Daarmee zal de wachttijd bij de halte langer zijn.

- *Effect op voor- en na- transport*

HOV bussen halteren al minder dan reguliere bussen (haltes om de 400m binnen de kom). HOV bussen halteren wel meer dan lightrail met haltes per kilometer binnen de kom. Lightrail zal waarschijnlijk beperkt worden tot 1 of 2 haltes voor Uden. Daarmee is voor een groot deel van de passagiers het voor en natransport langer.

- *Lightrail zal op zichzelf sneller zijn*

Dit is een groot voordeel van lightrail. Het maakt gebruik van eigen infrastructuur en zal zoveel mogelijk ongelijkvloers kruisen met ander infrastructuur. Afhankelijk van de kruissnelheid zal de rittijd mogelijk een kwartier korter zijn dan met HOV zonder congestie op het tracé (Uden –Eindhoven).

- *Lightrail luxere manier van vervoeren (comfort voor reiziger)*

Lightrail op eigen infrastructuur heeft minder last van bochten, kruisingen en rotondes. Het materieel is comfortabeler dan busvervoer en de dienstregeling heeft minder last van vertragingen.

- *Lightrail duurder (voor de reiziger)*

Lightrail is duurder in aanleg, beheer en onderhoud dan busvervoer. Of deze kosten (deels) door de gebruikers gedragen moeten worden is een keuze.

OV visie Noord Brabant tot 2040

De provincie heeft de visie “gedeelde mobiliteit is maatwerk” vastgesteld.

Een kort citaat:

De regionale ruggengraat van het daily urban system

De belangrijkste spoor- en busverbindingen in Brabant noemen we de ‘hoofdassen’. Door die te versterken, krijgt een groot deel van de reizigers een beter product dat past bij hun vraag. De hoofdassen op het spoor tussen de vier grote Brabantse steden en hun uitlopers zijn de belangrijkste verbindingen. De stadsregionale verbindingen (zoals Eindhoven–Veldhoven en Breda–Oosterhout) en de verbindingen met grote kernen die niet per spoor toegankelijk zijn (zoals Uden, Veghel en Waalwijk) vormen het HOV-netwerk in Brabant. Deze vallen onder de Direct vorm van aanbod. We innoveren en zetten in op frequenter vervoer met een betere doorstroming, een kortere reistijd en meer comfort. En gaan voor een optimale aansluiting met Flex en Samen om passende mobiliteit te bieden op regionale schaal.

Lightrail komt hier niet in voor. Wel hogere frequenties op HOV lijnen en flexibele oplossingen voor andere verbindingen.

Ontwikkelagenda spoor, HOV en mobiliteitshubs

Dit is een vervolg op de visie “gedeelde mobiliteit is maatwerk” die moet gaan leiden tot een ontwikkelagenda. Deze ontwikkelagenda is nog niet gereed.

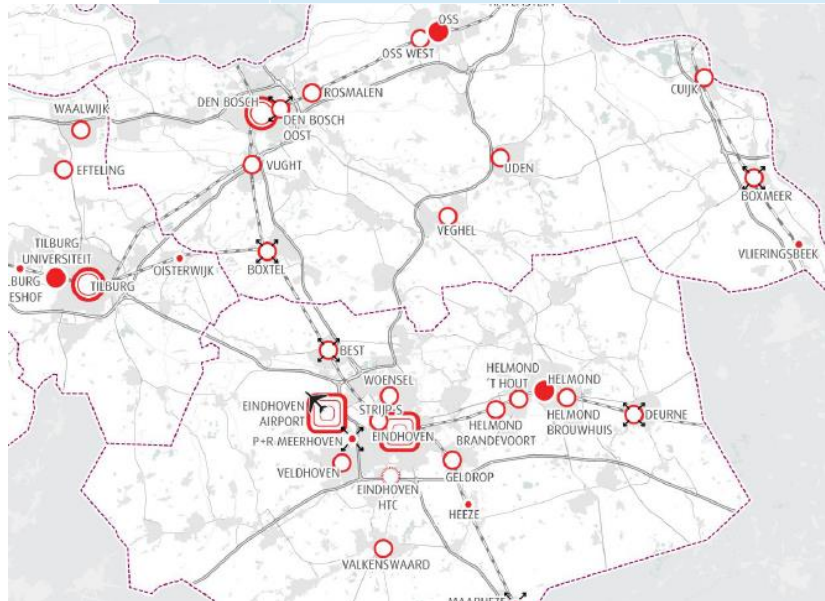
Medio 2020 verwacht men een definitieve ontwikkelagenda met investerings- en uitvoeringsprogramma.

In dit stuk wordt het Udense busstation gezien als een regionale OV-knoop.

De resultaten van dit traject komen in de volgende notitie OV en lightrail verder aan de orde.

Hoofdindeling OV-/spoorstelsel

Niveau	Functie	OV-/spoorproduct	Knooppunt
1/2	Verbinden stedelijke kernregio's in NW-Europa/Deltaregio	Internationale / lange-afstandstreinen (ICE, Thalys, IC-direct)	Internationale knoop
	Internationaal & nationaal spoorgoederenvervoer	Goederentreinen	Zeehaven met rail-terminal, Binnenlandse rail-terminal
3	Verbinden van stedelijke regio's in Nederland/Brabant en over de grens (interregionaal)	Interregionale treinen (Intercity) en interregionale bussen	Nationale knoop, Brabant knoop
4	Versterken verbindingen binnen stedelijke regio's, ontsluiten kernlocaties en aansluiten omliggend gebied (regionaal)	Regionaal/hoogwaardig openbaar vervoer (sprinter, lightrail, HOV-bus/Brabant direct als backbone)	Regionale knoop, Lokale knoop, Mobiliteitshub
5	Ontsluiten overige gebieden en locaties	Overige vervoerdiensten (overige bussen, deelfervoer, taxi, fiets, e-bike, vraagafhankelijk vervoer)	



Hoofdknopen

- Internationale knoop
- Nationale knoop
- Brabantknoop

Overige knopen

- Regionale knoop
- Lokale knoop
- Regionale transferfunctie

Afbeeldingen uit de ontwikkelagenda

Lobby A50

Afgelopen jaar heeft de regio samen met de provincie gelobbyd voor de verbetering van de A50 tussen Nijmegen en Eindhoven in plaats van alleen maar te kijken naar het deel Bankhoef Paalgraven waar de grootste problemen spelen. De regio heeft het voor elkaar gekregen dat het Rijk kijkt naar het hele traject en daarvoor aanzienlijke bedragen beschikbaar stelt, evenals de provincies Gelderland en Noord Brabant. De minister is met name overstag gegaan door het Bidbook van de regio dat het niet alleen heeft over auto's en vrachtauto's, maar ook over inzet van openbaar vervoer, snelfietsroutes, slimme mobiliteitsoplossingen en een werkgeversbenadering als het gaat over mobiliteitskeuzes. Al die zaken samen moeten leiden tot een enerzijds bereikbare regio en anderzijds een betere garantie voor een leefbare regio. Daarmee is openbaar vervoer en de inzet daarvan gekoppeld aan de stappen die met de A50 gezet gaan worden.

Financieel

Vervoer met bussen kost veel geld en levert een bepaalde kwaliteit. HOV bussen onderscheiden zich dan al van reguliere streeklijnen in comfort in de bus en kwaliteit op de haltes. Lightrail levert meer kwaliteit en comfort voor reizigers dan busvervoer maar vraagt nog hogere budgetten voor aanleg, beheer en onderhoud. Ook vraagt de infrastructuur extra ruimte en die moet vaak ook nog gekocht worden. Om iets te kunnen zeggen over kosten van lightrail is gebruik gemaakt de publicatie van "Kostenkengetallen openbaar vervoer" van het ministerie van I&W (CVOV). Het blijft echter lastig om een werkelijke inschatting van zaken te maken omdat de projecten die model hebben gestaan voor de kentallen elk haar eigen bijzonderheden kennen. Dat zal voor eventuele aanleg van lightrail voor Uden net zo zijn. Daarom moet het onderstaande met de nodige voorzichtigheid worden gebruikt. Zeker ook omdat het rapport van 2005 is en het prijspeil van 2004.

Het genoemde kostenkental voor een lightrail kilometer bedraagt 1,7 miljoen euro per kilometer. Beheerskosten worden geschat rond de 500.000 euro per kilometer per jaar voor dubbelspoor. Exploitatie kosten voor voertuigen liggen tussen de 200.000 en 500.000 euro per jaar. De kilometerkosten bedragen rond de 1,5 euro per gereden kilometer. Uurkosten (DRU) liggen voor lightrail rond de 200 euro per uur. Voor de bus gelden hele andere getallen. Ter vergelijking onderstaande tabel die het verschil tussen lightrail en bus duidelijk maken.

verschil kosten bus en lightrail				
	bus vanaf	tot	lightrail vanaf	tot
aanlegkosten per km	€ -	€ 600.000,00	€ 1.700.000,00	€ 2.400.000,00
beheerkosten per km/jaar	€ -	€ 45.000,00	€ 500.000,00	
voertuigkosten per jaar	€ 30.000,00	€ 62.000,00	€ 200.000,00	€ 500.000,00
kilometerkosten	€ 0,50	€ 0,75	€ 1,50	
uurkosten	€ 75,00		€ 200,00	

De aanlegkosten kunnen nogal variëren. Denk hierbij aan aanleg in stedelijk gebied of daarbuiten. Benodigde kunstwerken of gebruik maken van bestaande infrastructuur.

Met de kentallen komen we voor een lightrailverbinding naar station Eindhoven die ook Veghel* aandoet (ongeveer 30km) op een bedrag tussen 51 en 72 miljoen euro. Dat is dus nog los van benodigde kunstwerken indexatie en grondaankopen. Ter indicatie; kosten kunnen daarmee ook zomaar 2 à 3 maal zo hoog zijn.

Een route via Veghel naar 's-Hertogenbosch ligt rond de 26km en komt met de kentallen tussen de 44 en de 63 miljoen euro.

Een route naar Oss met een lengte van ongeveer 17km tracé kost tussen de 29 en 41 miljoen euro.

4 Conclusie ten aanzien van lightrail voor dit moment

De verbinding van Uden met de grote steden in onze regio heeft onze voortdurende aandacht. Of een lightrailverbinding daarbij een reëel alternatief zal worden, blijft de vraag. Lightrail komt met enige regelmaat aan de orde bij de Brabant-brede discussie over de toekomst van het openbaar vervoer. Over de haalbaarheid en effectiviteit van lightrail blijft verschil van inzicht bestaan tussen de diverse partijen. De gezette stappen met betrekking tot lobby voor lightrail zijn tot dusver niet substantieel, maar worden wel opgepakt. We kunnen in ieder geval concluderen dat we voor de lijn Uden– Oss, lightrail gezien de laagste vervoersvraag van alle tracés, het lastigst is te onderbouwen. Temeer omdat op basis van herkomst en bestemming voor deze route maar een heel beperkte toename van reizigers wordt verwacht. Maar ook voor de andere HOV lijnen zal eerst een grotere vervoersvraag moeten komen om lightrail überhaupt levensvatbaar te krijgen. De regio verwacht nog steeds een bevolkingsgroei de komende jaren en ook de HOV lijnen laten jaarlijks hogere vervoersprestaties zien. Of dat genoeg zal zijn blijft voor dit moment de vraag. Door de lobby A50 is het openbaar vervoer gekoppeld aan de oplossingen voor de dichtslubbende A50. Dit biedt kansen voor de bus en later misschien voor lightrail. Voor de kosten van een lightrailsysteem zijn in het vorige hoofdstuk wat handvatten gegeven, maar eigenlijk valt hier op dit moment niet meer over te zeggen dan dat het een grove inschatting van kosten betreft met een hoge onzekerheid. Zoals reeds eerder gezegd is openbaarvoer cruciaal voor Uden en daarom komen we jaarlijks terug met een update van deze notitie (Q4 2020)

* Veghel dient ook aan de route van een lightrail te liggen i.v.m. de benodigde vervoersvraag.

