EXTRA EDITIE

VIEVinfo

MAART 2011

LEDENBRIEF VAN DE VERENIGING VOOR INNOVATIEF EUREGIONAAL (RAIL-) VERVOER

Reactivering railverbinding Nijmegen-Kleve is haalbaar
kiezen uit trein, tram of tramtrein

De haalbaarheid van de reactivering van de railverbinding Nijmegen-Kleve is wederom aangetoond. Dit blijkt uit het Sintropher-onderzoek dat vrijdag 25 februari jl. werd gepresenteerd. Zowel reactivering als trein of als tram (aansluiting op het Nijmeegse citytramnet) gooit hoge ogen. VIEV is buitengewoon blij met deze uitkomsten. Het bevestigt waarvoor wij ons sinds 1995 inzetten. Het komt nu aan op "doorpakken". Hiervoor dient een politiek lastige, strategische keuze gemaakt te worden. VIEV stelt voor prioriteit te geven aan reactivering als treinverbinding. Zowel "Den Haag" als Nordrhein-Westfalen zijn bereid hiervoor te betalen. Kiezen voor een tram(trein)lijn daarentegen lijkt politiek tactisch te hoog gegrepen. Pas als Nijmegen zeker weet dat de tram er komt, staat doortrekking als tram(trein)lijn op de agenda.

Vrijdag 25 februari 2011 is het Sintropher-rapport gepresenteerd door de Stadsregio. VIEV was uitgenodigd voor deze bijeenkomst die werd bijgewoond door onder meer de wethouders van Nijmegen en Kleve, de ProRail-regiodirecteur en de burgemeesters van Kranenburg, Groesbeek en Weeze. De resultaten zien er veelbelovend uit.

Drie varianten
In het onderzoek zijn drie varianten onderzocht:
- de trein, doortrekking van de Regional Express (RE10) uit Düsseldorf;
- de tramtrein, aansluiting op het vliegveld Weeze;
- de tram, doortrekken van de Nijmeegse citytram naar Kleve.

Reactivering als treinlijn, ofwel doortrekking van de Niers-Express RE10 uit Düsseldorf, scoort het best. De trein heeft de hoogste kostendekkingsgraad van 61% (minimale eis is 50%), heeft de hoogste Standardisierte Bewertung van 2,1 (minimale eis is 1) en de hoogste Regionale Kentallen Kosten Baten Analyse van 1,2 (minimale eis is 1). Kortom alle seinen staan op groen voor reactivering. Per dag maken 7800 reizigers van de trein gebruik tussen Nijmegen en Kleve. De trein trekt 4300 nieuwe reizigers aan. Dat is erg hoog. Qua reizigersprognose scoort deze lijn beter dan de treinverbinding tussen Enschede-Gronau die in 2001 al werd gereactiveerd.

Doortrekking van de tram als TreinTram naar de aankomsthal van vliegveld Weeze is niet haalbaar. Er stappen slechts 500 instappers op bij het vliegveld. Dat aantal loont aanleg van een nieuwe, 3 km lange trambaan niet.

De tramvariant scoort lager dan de trein, maar is ook (net) haalbaar. De cijfers zijn respectievelijk: kostendekkingsgraad 47%, Standardisierte Bewertung 1,6 en Regionale Kosten-batenanalyse van 1,0. De kostendekkingsgraad is dus te laag. De overheid moet dan 53% op het tramkaartje betalen. Per dag maken 7500 reizigers per dag gebruik. De tram trekt 3900 nieuwe reizigers aan.

Exploitatie
De trein scoort beter dan de tram omdat er slechts één treinstel extra ingezet moet worden. De huidige RE10 staat nu een half uur stil in Kleve om weer terug te rijden naar Düsseldorf. Deze tussentijd is helaas net te weinig om een slag maken naar Nijmegen. Vandaar de noodzaak van één extra treinstel. Voor de tram(trein) zijn daarentegen drie (nieuwe) voertuigen nodig inclusief bestuurder. Daarom is de kostendekkingsgraad van de tram lager.

In alle varianten komt een halfuursdienstregeling als beste uit de bus. Een kwartierdienst tussen Nijmegen en Groesbeek heeft geen meerwaarde. Het levert slechts zes procent extra reizigers op. Er is dan teveel concurrentie met buslijn 5 tussen Nijmegen en Groesbeek die overigens blijft bestaan na reactivering.

Tram of TramTrein
Er is wel onduidelijkheid wat nu wordt verstaan onder een tram en tramtrein? Het Sintropher-rapport kiest voor beide varianten namelijk hetzelfde materieel: de RegioCitadis van Alstom. Deze rijdt in Kassel en Den Haag (Randstadrail). Het is

dus in feite een TramTrein, maar kennelijk noemen we hem tram om Groesbeek te plezieren. Gelukkig maar, want de afstand naar Kleve is te lang voor een stadstram zoals wij die kennen uit Amsterdam en Rotterdam.

In de tramvariant wordt de railverbinding "vertramd"; er kan dan geen trein meer doorrijden. Dus doortrekking van de RE10 uit Düsseldorf is dan geen optie. Dan moet overgestapt worden in Kleve wil men verder naar Goch, Weeze, Krefeld en Düsseldorf. VIEV vindt dit jammer. De onderzoekers begrijpen het TramTrein-concept kennelijk niet helemaal. In dit concept kan zowel een tram als een trein rijden. De onderzoekers willen wel dat de tram 100 km/h gaat rijden. Dat vergt degelijke railinfrastructuur, zeg maar gerust spoorse railinfra met beveiligde overwegen.

Knelpunten trein-variant

Reactivering als trein kent wel twee knelpunten. Er is geen ruimte voor een derde spoor in de spoorkuil naast busbaan. ProRail en de gemeente Nijmegen hebben altijd gegarandeerd dat reactivering mogelijk is. Bij de bouw van de busbaan is helaas een foutje gemaakt door het uitvoerende ingenieursbureau, men heeft hem breder gemaakt dan op de tekening stond. Dat wordt dus "even Apeldoorn bellen". VIEV vindt het niet terecht deze fout te verhalen op de reactiveringskosten.

In Kleve moet de brug, Die Rampenbrücke, over de spoorlijn bij de Wiesenstrasse weer teruggebouwd worden. Deze is in 2003 door Kleve gesloopt om ruimte te maken voor een parkeerplaats. Kleve zegt dat herbouw wettelijk moet. VIEV plaatst hier vraagtekens bij. De Bundestrasse die toen nog dwars door de stad liep, loopt nu langs de stad. Een overweg volstaat omdat het een verkeersluw gebied is geworden. De echte reden is de afspraak van de gemeente Kleve met de Deutsche Bahn. De gemeente Kleve heeft beloofd – op eigen kosten - de brug te herbouwen als de spoorlijn wordt gereactiveerd. Kleve moet deze kosten dan ook niet afschuiven als reactiveringskosten. Dit knelpunt wordt veroorzaakt door een inschattingsfout van kortzichtige bestuurders.

Die Rampenbrücke in Kleve vlak voor de sloop in 2003. Onder de brug staat het stootblok dat sindsdien het einde markeert van de spoorlijn uit Düsseldorf. Zo blijft Europa ver weg. De brug symboliseert de kortzichtige stadspolitiek van Kleve. De afbraak zou reactivering niet in de weg staan, werd toegezegd. Nu wordt het als argument opgevoerd tegen het doortrekken van de Niers Express (RE10) naar Nijmegen. Brug herbouwen is onzin, een overweg volstaat. Foto: Dick Lozekoot

Groesbeeks verzet

Overigens heeft de gemeente Groesbeek haar uiterste best gedaan het project op kosten te jagen. Bij reactivering als trein eist Groesbeek dat deze verdiept wordt aangelegd. Dat betekent een tankgracht dwars door het dorp. Kijk zo scheid je het dorp echt doormidden. Dat is nog niet genoeg. Groesbeek wil ook nog eens een ondergrondse halte. Kosten bedragen meer dan 12 miljoen euro. Wil je OV echt onaantrekkelijk maken, dan stop je het onder de grond. In Stuttgart weten ze wel raad met dit Groesbeek21-project. Overigens is het Sintropheronderzoek ruim tegemoet gekomen aan de (terechte) bezwaren van Groesbeek. Buslijn 5 blijft rijden. Goederenvervoer per spoor wordt uitgesloten.

Beperking tram-variant

Reactivering als tram kent twee kanttekeningen. Het tramspoor loopt slechts tot en met het Nijmeegse stationsplein. Het tramspoor moet echt doorgetrokken worden naar de binnenstad wil een tram echte meerwaarde hebben. Zo lang dat niet gebeurt, is de tramlijn een "stand alone" verbinding die slechts twee spoorstations verbindt. Dan verwordt de tramverbinding tot een doodlopend spoor. VIEV schat doortrekking van de tram naar de binnenstad (Plein 1944) op 20

miljoen euro op basis van Franse kostenkentallen. Tweede kanttekening is de financiering. In Duitsland dienen de investeringen- en exploitatiekosten van het regionale openbaar vervoer (bus en tram) door de Kommunen (gemeenten) en Kreis betaald te worden. Juist de gemeenten Kleve en Kranenburg gebruikten dit altijd als argument om tegen reactivering te zijn. Vreemd dat burgemeester Steins van Kranenburg en de wethouder Rauer van Kleve voorstander zijn geworden van de tram. De kosten van het interregionale treinvervoer daarentegen worden door het Verkehrsverbund VRR betaald.

Kosten
De kosten voor de treinvariant bedragen 47 miljoen euro. In deze variant takt het Kleefse spoor bij Malden op de Maaslijn. De Sintropher-onderzoekers zijn geen voorstanders van deze variant. De Duitse treinen moeten dan met ATB uitgerust worden (meerkosten). En de exploitatie van de Veolia-Maaslijn is dan niet meer "robuust" ofwel wordt gevoelig voor vertragingen. De voorkeur heeft dan ook het gebruik van het huidige derde spoor door de spoorkuil. Dit spoor wordt dan met het Duitse Indusi treinbeveiligingssysteem uitgerust. De treinen hoeven dan niet aangepast te worden. Deze variant kost wel 58 miljoen euro inclusief aanpassing van de te brede busbaan. Deze kosten zijn exclusief een tunnel bij Groesbeek.

De tramvariant is niet goedkoper, maar zelfs duurder. De trambaan vanaf het stationsplein tot aan Kleve kost 64 miljoen euro. Inbegrepen zijn de aanpassing van de busbaan à 17,5 miljoen euro. Voordeel van deze variant is dat er geen ondergronds station in Groesbeek gebouwd hoeft te worden. Burgemeester Prick van Groesbeek heeft echter al laten weten (Gelderlander 24 februari) ook tegen een tram te zijn. Kans is groot dat Groesbeek ook de tram onder de grond wil. Verder wordt in het onderzoek geen rekening gehouden met de aanschaf van minimaal drie hybride diesel tram(treinen) à 4,5 miljoen euro per stuk. Deze aanschafkosten kunnen omlaag indien men het traject elektrificeert. Elektrificatie kost wel 16 miljoen euro.

Niet geleerd van succesvolle reactivering projecten
VIEV vindt de kosten wel erg hoog. Bij de start van het Sintropherproject heeft VIEV de Stadsregio aanbevolen te leren van buitenlandse reactiveringsprojecten. Hierbij denkt VIEV aan de Haller Willem in de Landkreis Osnabrück. De reactiveringskosten bedroegen hier € 700.000 per kilometer all-in. Reactivering railverbinding Nijmegen-Kleve komt dan uit op twintig miljoen euro. Het betreft dan wel een spoorlijn waar 80 km/h wordt gereden zodat minder strenge treinbeveiligingseisen gelden. Ons advies heeft de Stadsregio genegeerd ook tijdens onze tussentijdse reviewronde. Dat is jammer, want nu zijn de kosten een factor twee tot drie hoger. VIEV vreest dan ook dat men kostenkentallen van ProRail en DB Netz heeft gebruikt. Deze zijn dus te hoog. Particuliere railinfrabeheerders zoals de VLO, de railinfrabeheerder van de Haller Willem, werken veel efficiënter. Op basis van diverse andere reactiveringprojecten lijkt 30 miljoen euro een realistisch bedrag.

Sintropher en VRR kiezen voor trein
De onderzoekers van Sintropher kiezen voor de trein, waarbij men expliciet de tram ook haalbaar acht. De Duitse verkeersautoriteit VRR onderschrijft deze conclusies van het onderzoek, en wil de treinvariant verder laten uitwerken. Helaas heeft de Stadsregio Arnhem Nijmegen een andere voorkeursvariant.

Stadsregio kiest voor tram
De Stadsregio heeft het adviesbureau Goudappel Coffeng gevraagd een second opinion uit te voeren. De Stadsregio wil graag dat de Nijmeegse stadstram doorrijdt naar Kleve. Inderdaad adviseert Goudappel Coffeng dan ook dat de tram de beste optie is. Wel vreemd dat de Stadsregio dit bureau heeft gevraagd. Vijf jaar geleden adviseerde Goudappel Coffeng nog de "bandentram". Voor Goudappel Coffeng was Nijmegen toen nog net te klein voor een tram. VIEV heeft het advies gelezen (is gelekt, zie Gelderlander van 23 februari 2011). Het advies is van buitengewoon slechte kwaliteit. Uitgangspunten van het Sintropher project om Nijmegen goed te verbinden met het Ruhrgebied, worden afgekraakt. Wie in Nijmegen naar het Ruhrgebied wil, kan ook wel via Arnhem reizen. Ook beweren zij dat het aanpassen van de busbaan veel meer gaat kosten. Dergelijke stellingen zijn niet onderbouwd met feiten en cijfers. Dat doet het Sintropher project daarentegen wel.

Kies voor de haalbare variant
Nu komt het aan op een keuze. Wordt gekozen voor een trein of een tram? Het was de VSNK, nu VIEV, die in 1998 pleitte voor doortrekking van de trein uit Kleve als stadstram door de Nijmeegse binnenstad. VIEV is voorstander van beide varianten. Dat kan heel makkelijk met de TramTrein. De eerste stap is dan de verbinding als spoorverbinding te reactiveren i.p.v. als afzonderlijke tramlijn. Dan kan zowel de RE10 doorrijden als ter zijner tijd de Nijmeegse city tram(trein). De treinvariant kan in 2015 al gerealiseerd zijn. Pas als Nijmegen zijn tram heeft, kan het tramspoor aangesloten worden op de rails in de spoorkuil. Maak reactivering van de railverbinding Nijmegen Kleve niet afhankelijk van het Nijmeegse tramproject. Hoe belangrijk deze tram ook is. De Rijksoverheid heeft namelijk nog geen enkel budget voor toegezegd. Onze zorg is dat Stadregio te hoog inzet, en er niets komt.

Het tij is gunstig
Reactivering als treinverbinding gooit namelijk nu hoge ogen in zowel Den Haag als Nordrhein-Westfalen. De Duitse

verkeersautoriteit VRR onderschrijft conclusies van het onderzoek en spreekt dan ook voorkeur uit voor de trein. Dit is bijzonder. Tot op heden gaf Nordrhein-Westfalen geen prioriteit aan reactivering door de beslissing twee keer (1999 en 2006) uit te stellen. Ook in Nederland is het tij gunstig. Het huidige VVD/CDA-kabinet geeft prioriteit aan herstel van grensoverschrijdende railverbindingen. De twintig miljoen euro van de motie Koopmans/Cramer voor bevordering van grensoverschrijdend railvervoer is nog niet op. Zaterdag 19 februari jl. bezocht VVD-lijstrekker Conny Bieze de spoorlijn om een lans te breken voor reactivering. Zij wordt gedeputeerde van Gelderland nu de VVD de grootste Gelderse partij is geworden. Dergelijke verkiezingsbeloften kan een VVD minister van infrastructuur toch niet negeren?

Het komt nu aan op goede timing en gezond ambitieniveau. Onze regio grijpt al zo vaak mis in Den Haag. Het betere is de vijand van het goede. Daarom kiest VIEV nu voor reactivering als trein i.p.v. tram.

Marcel Walraven
voorzitter Vereniging voor Innovatief Euregionaal Vervoer (VIEV)

De RE10 van de NordWestBahn staat al te popelen om naar Nijmegen CS door te rijden!

Agenda

13 April 2011: Extra ledenvergadering i.v.m. de presentatie van de Sintropher-studie, aanvang 20h00, Wijkcentrum Titus Brandsma, Tweede Oude Heselaan 386, Nijmegen.

Informatie en aanmelding: Maurice Niesten

Trein en tram op hetzelfde spoor? Kassel laat zien dat het kan. Tussen Wolfhagen en Kassel-binnenstad rijdt een diesel (trein)tram op treinrails. Zo moet het spoor tussen Nijmegen-Kleve ook worden gereactiveerd. Dan rijden zowel de RE10 uit Düsseldorf als de tram uit Nijmegen op hetzelfde spoor. Foto © Dr. Heribert Menzel, Kassel.

Colofon

VIEV wil euregionale railinfrastructuur, al dan niet in gebruik, behouden en op een nieuwe manier gebruiken. Deze grensoverschrijdende spoorlijnen met hun stations kunnen met behulp van lightrail een belangrijke bijdrage leveren aan het oplossen van de regionale mobiliteitsproblemen. In inspraakreacties bij gemeenten, provincies en het rijk komt VIEV hiervoor op. VIEV wil een burgerforum zijn voor lightrail.

VIEV – Bestuur

Voorzitter:	Marcel Walraven
Secretaris:	Maurice Niesten
Penningmeester:	Bijou van Hettema
Webmaster:	Lambiek Knepflé

Redactie VIEVinfo: Marcel Walraven & John de Bruin

Contact

Website:	www.viev.nl
Telefoon:	024-3230070 / 06-20 38 68 78
Bank:	ING 7533517

Wilt u lid worden?

- Vul dan de uitgeknipte bon in en stuur deze op naar: VIEV, Kronenburgerplaats 44, 6511 AW NIJMEGEN
- Scan de (uitgeknipte) en ingevulde bon in en stuur deze naar e-mailadres: info@viev.nl

✂----------

AANMELDING LIDMAATSCHAP VIEV

Contributie € 17,50 per jaar

Titulatuur	: Dhr. / Mevr. / .....
Naam + Voorletters	: .....
Straat + Huisnummer	: .....
Postcode + Plaats	: .....
Telefoonnummer	: .....
Emailadres	: .....
Rekeningnummer	: .....
Handtekening	: .....
Wil actief lid worden	: Ja / Nee
Opmerkingen	: .....

(doorhalen wat **NIET** van toepassing is).

✂----------