OKTOBER **VIEVmail** 2005

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

Op 2e Paasdag reed er op het goederenspoor van Veghel een stoomtrein én lightrail. Iets wat wij ook graag hadden willen zien in het kader van Nijmegen 2000. In mei is het manifest voor railverbinding Nijmegen-Duisburg/Düsseldorf aangeboden aan de voorzitter Euregioraad, Guusje Ter Horst. Wat blijkt deze maand: het KAN heeft de spoorlijn Nijmegen-Kleve als project opgenomen in het nieuwe Regionaal Plan! En volledig onverwacht komt de gemeente Nijmegen met een plan voor terugkeer van de bandentram. Dit nieuwe HOV-plan is nagenoeg identiek aan ons VIEV-plan voor ligtrail tussen Heijendaal via de binnenstad naar de Waalsprong.

In dit nummer

Manifest aangeboden aan de burgemeester	pagina 01
Raad Xanten stemt ook voor behoud spoorlijn	pagina 02
Actieve opstelling bestuurders gevraagd	pagina 03
Veghel vecht voor lightrail	pagina 04
KAN gaat echt werk maken van de spoorlijn	pagina 05
Column 'Instappen" Nijmegen-Kleve	pagina 06
KAN maakt haast met reactiveren	pagina 06
Geen zware treinen door Groesbeek	pagina 07
Wist u dat: 3 korte berichten uit de media	pagina 08
Arnhem-Emmerich start met proefbedrijf	pagina 09
Treinverbinding Arnhem-Tiel blijft doorrijden	pagina 10
Nijmegen verdient een goed HOV-systeem	pagina 12
Agenda / Lid worden / Colofon	pagina 14

Manifest aangeboden aan burgemeester Ter Horst

Op donderdag 12 mei 2005 overhandigde Michael van der Vlis, landelijk voorzitter van de reizigersvereniging ROVER, het manifest "*Railverbinding Nijmegen/ Düsseldorf-Duisburg, acht argumenten die pleiten voor een actieve opstelling*" aan de voorzitter van de Euregio Rhein-Waal, Dr. Guusje Ter Horst, burgemeester van Nijmegen.

Dit manifest is opgesteld door drs. H. Katteler van het Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen (ITS) van de Radboud Universiteit Nijmegen.

Rechts op de foto, Hein Hoestra, voorzitter Internationale Belangengroep Spoorlijn Nijmegen-Duisburg, het samenwerkingsverband van VIEV, Rover en ProBahn.

Het manifest is te downloaden via: http://www.viev.nl/Page/pics/Actueel/Manifest.pdf

Lees verder op bladzijde 3 en 6.

Foto: Dick Lozekoot

Een IJzeren Via Romana

In navolging van de gemeenteraad van Nijmegen heeft ook het tweeduizendjarige Xanten op 29 juni 2005 een raadsbesluit genomen voor behoud en herstel van de railverbinding Nijmegen-Kleef. Op 2 februari 2005 nam de Nijmeegse gemeenteraad al een besluit tot behoud van de spoorlijn Nijmegen-Kleve en riep het college van B&W op om draagvlak te vinden in de Euregio voor dit initiatief. Xanten sluit zich nu bij deze motie aan.
En Xanten gaat zelfs verder en wil ook het herstel van ontbrekende gedeelte tussen Kleef en Xanten dat al in 1990 gesloten werd. Herstel van deze railverbinding tussen Nijmegen en Xanten zou resulteren in een IJzeren Via Romana die beide Romeinse legersteden verbindt!

Omdat Xanten thans het eindpunt is van de lijn uit Duisburg, zou Nijmegen bij herstel een rechtstreekse verbinding krijgen met Duisburg.

ROEMISCHES XANTEN 2000 JAHRE

Stadt Xanten · Der Bürgermeister · Postfach 11 64 · 46500 Xanten

Frau
Margarita Spitzer
Viktorstraße 14

46509 Xanten

Anschrift:	Karthaus 2, 46509 Xanten
Fachbereich:	Service
Sachgebiet:	Zentrale Dienste
Auskunft erteilt:	Herr Haan
Zimmer:	108/A
Telefon:	02801/772-232
Telefax:	02801/98328-1000
Email:	service@rathaus-xanten.de
Internet:	www.xanten.de
Aktenzeichen:	1-10-1/ (bitte bei Antwort angeben)
Datum:	05. JULI 2005

Antrag vom 21.05.2005 zur Reaktivierung der Eisenbahnverbindung Duisburg – Xanten – Kleve – Nimwegen

Sehr geehrte Frau Spitzer,

zu Ihrem o. g. Antrag hat der Rat der Stadt Xanten in seiner Sitzung am 29.06.2005 folgenden Beschluss gefasst:

„1. Der Rat der Stadt Xanten stimmt dem Antrag der Frau Margarita Spitzer zu und begrüßt die grundsätzlichen Überlegungen zur Reaktivierung der Schienenstrecke Duisburg – Xanten – Kleve – Nimwegen.

2. Der Rat der Stadt Xanten beauftragt die Verwaltung, durch aktive Kommunikation und Beratung mit anderen Behörden und beteiligten Organisationen beiderseits der Grenze für eine Reaktivierung der Schienenstrecke einzutreten sowie sich im grenzüberschreitenden Zweckverband Euregio Rhein-Waal und dem Nahverkehrszweckverband dafür einzusetzen, dass ein Teil der im Rahmen von Interreg III AG verfügbaren Mittel für die Wiederherstellung der Eisenbahnverbindung verwendet werden."

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage:

van Holt

Railverbinding Nijmegen-Kleve-Düsseldorf: actieve opstelling bestuurders gevraagd

Er zijn uitstekende argumenten om te bevorderen, dat de railverbinding tussen Nijmegen en Kleve wordt hersteld. Die verbinding zou een lightrail kunnen zijn., Flexibel, efficiënt en minder kostbaar. Dat stelt drs. H. Katteler, onderzoeker bij het Instituut voor Toegepaste Sociale wetenschappen (ITS) van de Radboud Universiteit Nijmegen, in het manifest *´Railverbinding Nijmegen/Düsseldorf-Duisburg, acht argumenten die pleiten voor een actieve opstelling´*. Het manifest is opgesteld op verzoek van de Internationale Belangengroep Spoorlijn Nijmegen/Duisburg en de Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-)Vervoer (VIEV). De publicatie is tot stand gekomen met financiële steun van de Euregio Rijn/Waal en reizigersvereniging Rover.

Het manifest van het ITS noemt acht argumenten, waarom de regio zich nu actief moet gaan inzetten voor de realisering van deze railverbinding. Het gaat niet om herstel van de railverbinding naar Kleve alleen, maar ook om de aansluiting van de Nijmeegse regio met het Duitse achterland en met grote steden als Duisburg en Düsseldorf. De argumenten worden stuk voor stuk toegelicht. Het manifest besluit met de constatering dat het nu aankomt op het tonen van bestuurlijke en politieke wil: argumenten zijn er te over en daadkracht is geboden! Het manifest volstaat niet met die constatering en reikt de bestuurders aan beide zijden van de grens een stappenplan aan. Het ITS pleit daarin onder meer voor een grensoverschrijdende *task force* en voor consultatie van het bedrijfsleven met het oog op de toekomstige exploitatie.

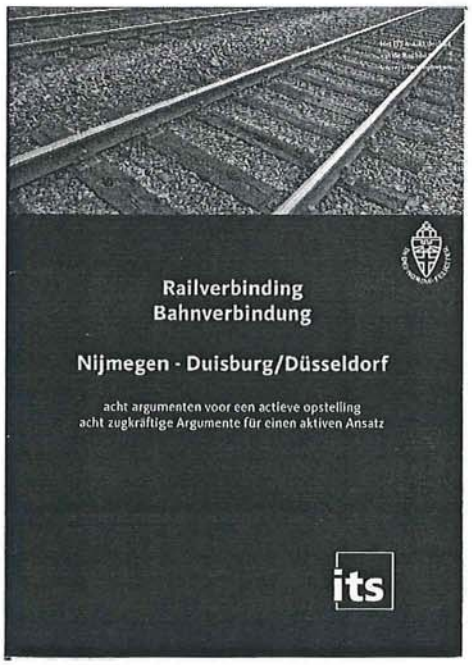
De Euregio Rijn/Waal beschikt niet over een sterke interne infrastructuur. Een elementaire schakel, de mogelijkheid om zich per spoor te verplaatsen ontbreekt. De situatie kan worden omgebogen door gebruik te maken van een moderne vorm van vervoer (light-rail). Een railverbinding van Nijmegen met Duisburg en Düsseldorf is in feite een integratieproject. De infrastructuur speelt een stimulerende rol maar het gaat om veel meer dan die infrastructuur. De verbinding staat model voor de economische, sociale en culturele integratie van twee deelgebieden. En niet alleen met het voor Nijmegen nabije gebied tot Kleve, maar met het ruimere Niederrhein-gebied. Bovendien geeft het project vorm aan de regio's-verbindende positie die het KAN ambieert. Het Knooppunt Arnhem-Nijmegen en de Duitse regio Niederrhein dreigen, waarschuwt Katteler, juist te worden gemarginaliseerd als zij zich niet actief en daadkrachtig opstellen.
In andere regio's is het wél gelukt te komen tot goed regionaal grensoverschrijdend openbaar vervoer. Bijvoorbeeld de halfuursdienst Enschede-Münster/Dortmund en de uurdienst en tussen Heerlen en Aachen.

In Zuid-Limburg kan inmiddels met het Euregioticket onbegrensd worden gereisd door het grensgebied van Heerlen, Aachen, Luik en Maastricht. En in Enschede is het stadsbezoek van Duitse reizigers aanmerkelijk toegenomen sinds de heropening in 2001 van de spoorverbinding. Op zaterdagen reisden daar in 2003 zo'n 2000 reizigers grensoverschrijdend.

Ook het toeristisch aanbod vaart wel bij optimaal vervoer in de regio. De toeristische, recreatieve en culturele potentie van Kleve en Nijmegen is hoog. Beide stadscentra hebben met hun publieksgerichte functies belang bij royale bezoekersaantallen. Het manifest stelt verder, dat een railverbinding inspeelt op collectieve belangen en diverse bevolkingsgroepen faciliteert. Te denken valt bijvoorbeeld aan de twee universitaire centra (Nijmegen en Duisburg) en de luchthaven Niederrhein, die met de railverbinding vanuit Nederland ineens uitstekend bereikbaar wordt met het openbaar vervoer.

Het manifest gaat ook in op de financiële kant van de zaak. Het stelt dat het presenteren van een gedegen plan kans biedt op financiële steun. Het werkt niet andersom: bij het uitblijven van een gedegen en gedragen plan komt er zeker geen geld beschikbaar: 'geen plan, geen geld'. En om de kans van slagen zo groot mogelijk te maken, adviseert het ITS het vijfstappenplan te volgen dat aan bestuurders en politici wordt aangereikt. Voorwaarde is, dat bestuurders en politici daadwerkelijk aan de slag gaan. Argumenten zijn er voldoende. Het manifest wordt aangeboden aan alle bestuursorganen aan beide zijden van de grens.

Dit persbericht is verstuurd aan diverse media in Nederland en Duitsland.



Veghel vecht voor light rail
Wethouder Kerkhof zorgt voor eerste light rail in Brabant

Door Marcel Walraven

Op Tweede Paasdag werd de goederenspoorlijn Boxtel-Veghel in stijl afgesloten door enkele stoomtreinritten. De gemeente Veghel blijft zich echter verzetten tegen sluiting en greep deze dag aan om naar de toekomst te kijken. Een light train van het Achterhoekse vervoersbedrijf Syntus was deze dag speciaal naar Veghel gekomen om het publiek kennis te laten maken met light rail. Zo ontmoeten verleden en toekomst elkaar op deze dag.

De gemeente Veghel had samen met de Heemkundige vereniging, die de stoomritten had georganiseerd, veel werk gemaakt van deze dag. Een megavergroting van een historische foto met het station Veghel rondom 1910, markeerde de plek waar ooit het station stond. Professionele toegangsborden met "stoom perron 1" en "light rail perron 2" wezen de bezoeker de weg. Voor de light rail trein van Syntus waren speciale perrons getimmerd. Catering was in ruimte mate voorhanden zoals verwacht mag worden in Brabant.

Boxteler Bahn

In het tegenovergelegen buurthuis was een modelbaan opgesteld. Ook was er een tentoonstelling ingericht met de meer dan 100 jarige geschiedenis van de "Boxteler Bahn", de internationale, euregionale spoorlijn Boxtel-Schijndel-Veghel-Uden-Gennep-Goch-Xanten-Wesel. Ooit reden over deze vermaarde lijn koningen, keizers en tsaren naar de haven van Vlissingen. Al na de eerste wereldoorlog verloor de verbinding haar betekenis toen de exploitant, de Noord-Brantase Duitse Spoorwegmij (NBDS), overgenomen werd door het NS-concern die haar internationale treinverkeer via Venlo liet afwikkelen. Na de tweede wereldoorlog was het definitief gedaan met de verbinding; de spoorbruggen bij Gennep en Wesel (D) werden niet meer hersteld. De spoorlijn had nooit een belangrijke regionale betekenis gekregen en werd geheel opgebroken. Alleen tussen Boxtel en Veghel bleef de lijn open voor het transport van mengvoer naar Cehave. In de volksmond werd dit gedeelte liefkozend "Duits lijntje" genoemd.

naar een nieuw Brabant spoor?

Al veel langer wil de gemeente Veghel het "Duitse lijntje" nieuw lezen inblazen met light rail. Opvallend was dat op deze dag ambtenaren van de gemeente Veghel uitlegden aan het publiek wat light rail is; welke kansen dit biedt voor de regio. Dit gebeurde op een buitengewone enthousiasmerende wijze. Eindelijk geen geneuzel over "kan nie" en "het is niet kostendekkend".

De spoorlijn moet de ruggengraat van het openbaar vervoer worden in oostelijk Brabant als alternatief voor het alsmaar groeiende autoverkeer. De light rail treinen moeten doorrijden naar Eindhoven en Den Bosch. Het spoor is inmiddels geschouwd door een spoorweg-aannemer. Dit onderzoek bevestigt dat het spoor nog in prima staat is. Met een paar aanpassingen is een eenvoudige light rail exploitatie al mogelijk. Ook laat de gemeente Veghel zich hierbij door Achterhoekse bedrijf Syntus adviseren. De ambities zijn hoog. Men denkt aan doortrekking naar Uden. Een haalbaar plan, want dit een regionaal koopcentrum met meer dan 40.000 inwoners. Honderd jaar woonden alleen keuterboeren in dit gebied, nu wonen hier de forenzen van Eindhoven, Den Bosch en Oss. Zelfs Gennep wordt genoemd om de Peel te ontsluiten met Nijmegen, Cuijk en Boxmeer. Verder denkt Veghel aan doortrekking naar Oss langs de A50 die nu in aanbouw is. Dit laatste plan is echt nog een brug te ver, maar laat zien dat men ambities heeft.

Oud en nieuw gebroederlijk naast elkaar in Veghel. Foto Marcel Walraven.

Naast Veghel ondersteunen Uden, St. Oedenrode en Schijndel de plannen. De provincie is afwachtend. Dat is jammer. Brabant stond lange tijd bekend vanwege haar hoge spoorse ambities met plannen als Brabant Spoor, een light rail netwerk. Plannen die, na veel rapporten en dure symposia, geruisloos in de lade zijn verdwenen. Daarom zou het initiatief van Veghel omarmd moeten worden. De schoonheid zit in haar kleinschaligheid. Dat is ook de kracht van light rail. Light rail vergt geen dikke beleidsplannen, haalbaarheidsonderzoeken en dure infrastructuur. Ambitie, durf, hart voor de regio en de reiziger, handen uit de mouwen mentaliteit en nuchter boerenverstand zijn de succesfactoren. Veghel, in het bijzonder wethouder Kerkhof, laat zien dat ze dat heeft.

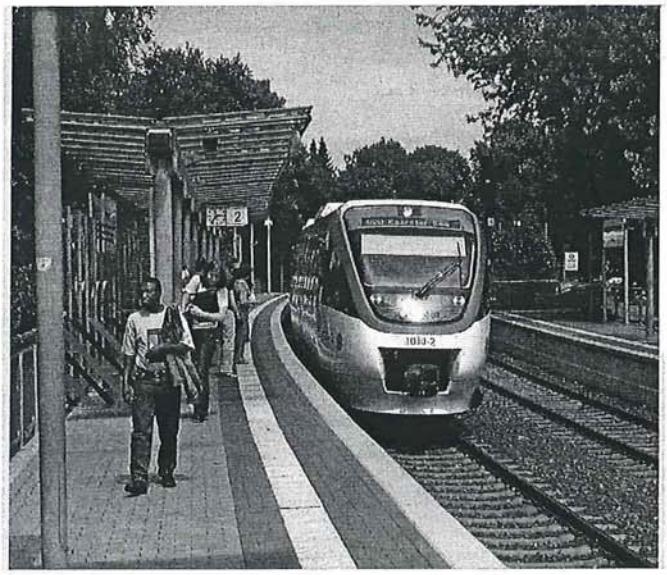
KAN gaat echt werk maken van railverbinding Nijmegen-Kleve-Düsseldorf

topprioriteit in Regionaal Plan 2005-2020

Door Marcel Walraven

Het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) gaat werk maken van de grensoverschrijdende railverbindingen Arnhem-Emmerich en Nijmegen-Kleve-Düsseldorf. Dit zijn de belangrijkste conclusies die getrokken kunnen worden bij de presentatie van het "Regionaal Plan 2005-2020" op 6 oktober 2005 in de Stadsschouwburg van Nijmegen.

In het Regionaal Plan 2005-2015 stelt het KAN tien prioriteiten vast. Eerste prioriteit heeft het verbeteren van de aansluiting van het KAN op Europese infrastructuurnetwerken. Bij de uitwerking van het thema "vervoer en knooppunten" werd al bij de eerste sheet uitgebreid stilgestaan op het belang van de railverbinding Nijmegen-Kleve-Düsseldorf. Het KAN wil een project starten dat *"een verkenning uitvoert naar mogelijkheden voor het ontwikkelen van een lightrailverbinding van Nijmegen naar Kleve met aansluiting naar Düsseldorf in termen van vervoer, techniek, organisatie en aanleg, beheer en exploitatie van deze verbinding"*. Portefeuillehouder Verkeer van het KAN, Jan Walraven, sprak zich eenduidig uit. In 2007 zal het KAN samen met de deelstaatregering van Nordrhein-Westfalen opnieuw de reactivering bespreken van deze railverbinding. *"Dat hebben wij destijds zo afgesproken, daar houden wij ons ook aan!"* Ook zei Jan Walraven dat nu door het KAN en de provincie Gelderland onderzocht wordt of in de weekeinden weer stoptreinen kunnen rijden tussen Arnhem-Emmerich. Echter na 2007 verwacht hij capaciteitsproblemen omdat dan de Betuweroute in bedrijf gaat. Tussen Zevenaar en Emmerich is er dan nauwelijks capaciteit op het spoor door de vele goederentreinen die dan gaan rijden.



VIEV is erg verheugd met deze plannen. Er is duidelijk sprake van een koerswijziging bij het KAN. Men zet zich actief in voor het railvervoer. In maart van dit jaar ontfermde het KAN zich al over de met opheffing bedreigde treindienst Arnhem-Tiel. Ook wordt werk gemaakt van samenwerking met het Duitse achterland, met steden en gemeenten als Kleve, Kranenburg en Emmerich. Sinds burgemeester Guusje Ter Horst voorzitter is van de Euregio Rhein-Waal houdt bij beleidsmakers de grens niet meer op bij Duitsland.

VIEV plaatst wel nog vraagtekens bij de lobby voor een Hoge Snelheidsverbinding (HSL-Oost) tussen Amsterdam-Arnhem-Duisburg. Een apart HSL-tracé voor snelheden van 200 km/u of meer tussen Utrecht, Arnhem en Duisburg is volgens VIEV een utopische, niet-haalbare droom. Beter kan ingezet worden op capaciteitsvergroting van het spoor tussen Utrecht en Arnhem en verhoging van de frequentie van de ICE van twee naar één uur. Dat laatste kan namelijk snel en zonder dure infra-aanpassingen. Grootste zorgpunt is het baanvak Emmerich-Zevenaar waar de Betuweroute alle spoorcapaciteit voor zich zelf opeist. Dat is een wezenlijke bedreiging waar het KAN echt achter aan moet gaan in Den Haag. KAN RegioRail moet - volgens VIEV - naadloos aansluiten op het Duitse spoornetwerk. KAN moet daarom lobbyen dat Nederlandse personentreinen door kunnen rijden naar Emmerich (tot aan Emmerich is er namelijk Nederlandse bovenleidingspanning van 1500 Volt) òf dat de Duitse Regional Expressen uit het Ruhrgebied kunnen doorrijden naar Zevenaar. Dat laatste betekent wel ombouw van het baanvak naar 15.000 Volt (het Duitse spanningssysteem).

Na afloop van de presentie kwam Jaap Modder, voorzitter van het College van Bestuur van het KAN, speciaal naar mij toe. *"Zie je wel dat wij er werk van gaan maken!"* Ook bleken Groesbeekse raadsfracties zoals het CDA niet meer afwijzend te staan tegen reactivering. Zo lang het maar light rail is, stopt in Groesbeek, geen goederentreinen en de Groesbeekse instellingen bereikbaar blijven met openbaar vervoer. Alleen de PvdA Groesbeek is verklaard tegenstander. Met gevoel voor socialistische retoriek verweerde PvdA-raadslid Peter Leenders zich met de uitspraak dat heel het Groesbeekse volk tegen is...

KAN baseert zich in haar plannen op de succesvolle RegioBahn tussen Kaarst- Düsseldorf –Mettmann.
In de VIEVmagazine van februari 2000 is hierover al bericht dat deze lijn alle prognoses overtrof.

Foto: Rob van der Bijl, KAN Regionaal Plan 2005-2020

Uit de kranten

Nijmegen-Kleve

Kort geleden mocht ik aan de voorzitter van de Euregio Rijn-Waal het eerste exemplaar uitreiken van een rapport van de Nijmeegse universiteit.

Dit rapport geeft in twee talen een pakkende opsomming van acht argumenten die aantonen dat een railverbinding tussen Nijmegen en Kleef een heel goede zaak zou zijn. Vroeger en heel lang, sinds 1865, reed er een trein op dit traject, als onderdeel van een veel langere verbinding, diep Duitsland in. Als die rails hersteld worden kan de lijn Düsseldorf - Kleef, waar nu al een goedlopende halfuurdienst met modern materieel gereden wordt, doorgetrokken worden naar Nijmegen. Moeilijk is dat niet want het tracé is er nog (het grootste deel van de rails trouwens ook, maar die zijn wat verroest). En nu ligt Nijmegen, door een klein stukje missend spoor, 'aan het einde van de lijn' in plaats van dat dat einde zich mooi centraal tussen Randstad en Roergebied bevindt. Zulke ruimtelijke overwegingen die van groot belang zijn voor het economisch en sociaal functioneren van gemeenschappen, in dit geval Nijmegen, zouden een grotere rol in het beleid moeten spelen.

Ik hoop dat het rapport, dat met financiële steun van de Euregio en ROVER tot stand kwam, helpt om de blik te verruimen van mensen binnen de spoorsector en het ministerie. Want er is veel gaande in het grensgebied tussen Nijmegen en Kleef, en terecht wordt de raillijn gezien als de ruggengraat voor de ontwikkelingen in deze regio.

Voor mij was het overhandigen van dit rapport, op een goedbezochte persconferentie, een speciaal genoegen. Want ik mocht dat rapport overhandigen aan Guusje ter Horst en die is niet alleen voorzitter van de Euregio en burgemeester van Nijmegen, zij is ook iemand waarmee ik langjarig en tot mijn genoegen heb samengewerkt.

Het rapport vraagt onder andere om politieke steun en lokaal gaat het daar aardig mee: de gemeenteraad van Nijmegen sprak zich onlangs met grote meerderheid voor de verbinding uit en Guusje was daar duidelijk blij mee: ze manifesteerde zich tijdens de persconferentie zichtbaar als voorstander.

Dit stukje spoorlijn (dat zo'n €50 miljoen kost - voor de spoorsector die in miljarden rekent is dat een stuiver) is ook landelijk van belang: het ontsluit het vliegveld Niederrhein dat een deel van de druk van Schiphol af kan halen. Op een veel goedkopere manier dan die nieuwe supertrein tussen Schiphol en Brussel.

Maar al was dat niet zo: ik ben erg blij met dit initiatief van de Duits-Nederlandse samenwerkingsgroep waar ook een aantal ROVER-leden deel van uitmaakt. ROVER is er zeker niet alleen voor landelijke kwesties en dat wordt steeds meer het geval nu de zeggenschap over het openbaar vervoer deels naar regionale overheden (provincies, stedelijke gewesten) verschuift.

Michael van der Vlis is voorzitter
van reizigersvereniging ROVER
voorzitter@rovernet.nl

Bron: Column "*Instappen*" uit de Spits d.d. 31 mei 2005.

KAN maakt haast met reactiveren spoortje

Het KAN (Knooppunt Arnhem-Nijmegen) maakt haast met het reactiveren van het slapende spoortje Nijmegen-Kleve.

KAN-voorzitter Jaap Modder liet deze week althans tijdens een bijeenkomst in Kleve weten dat 'we het spoortje in ons nieuwe regionale vervoersplan zullen opnemen.' Dat nieuwe plan zal in 2006 gepresenteerd worden. Modder benadrukte dat het spoortje 'een moeilijk dossier' is, vooral voor de gemeente Groesbeek. Die vreest dat er straks weer goederentreinen door het centrum zullen denderen. 'Daar hoeft Groesbeek niet bang voor te zijn", aldus Modder. "Als we over reactiveren van het spoortje praten, dan hebben we het over een snelle tram en niet over treinen." Modder gaf toe dat 'onze Duitse vrienden in deze zaak actiever zijn dan wij'. "Maar we trekken dat recht. Ik denk dat het gewoon moet. De grensregio heeft behoefte aan een goede infrastructuur."

Bron: De Gelderlander d.d. 03 september 2005.

Geen zware treinen maar light rail door Groesbeek

Door Marcel Walraven

Onder de Groesbeekse bevolking is grote beroering ontstaan door de uitspraken van PvdA-raadslid Leenders dat er zware goederentreinen door het dorp zouden rijden. De spoorlijn Nijmegen-Kleve zou volgens hem zelfs als by pass voor de Betuweroute gebruikt kunnen gaan worden. Deze beroering is echter nergens voor nodig. Er komen geen goederentreinen; er komt light rail! Hieronder staan de feiten op een rij.

De gehele Nijmeegse gemeenteraad - op VVD na - heeft op 2 februari jl. een motie aangenomen om de treinverbinding naar Kleve open te houden. Het college van B&W wordt opgeroepen zich hiervoor in te zetten. Er is hierbij GEEN sprake van goederenvervoer maar alleen personenvervoer met light rail. Het CDA, bij monde van raadslid Lamers, heeft dat nog toen nog nadrukkelijk nagevraagd.

De Groesbeekse bestuurders zoals wethouder Poelen en Giesbers hebben vaak aan de VIEV hun bezorgdheid uitgesproken voor goederentreinen door Groesbeek. VIEV heeft de wethouders altijd geadviseerd dat dit technisch gemakkelijk is te voorkomen. Door het vergroten van de dwarsliggerafstand naar 75 cm in plaats van 60 cm. Hierdoor is het spoor alleen geschikt voor light rail, maar niet voor het normale, zware treinverkeer. Op het heropende grensoverschrijdende baanvak Enschede- Gronau is dat ook gebeurd.

Een van de vele voorbeelden van lightrail in Duitsland is deze RegioSprinter der "Süd-Thüringen-Bahn" in Zella-Mehlis
Foto: http://eisenbahn.airmode.de

De gehele grensregio erkent inmiddels dat de spoorlijn Nijmegen-Kleve belangrijk is. Het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) heeft in haar regionaal structuurplan 2005-2020 de spoorlijn Nijmegen-Kleve opgenomen. Ook het KAN erkent dat voor de ambitie "sterke steden, sterke regio" een goede ontsluiting met het Duitse achterland (het Ruhrgebied) essentieel is.

Het Ministerie van verkeer van de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen heeft in de nota Euregionale Mobilität aangegeven de "Regional Express" uit Düsseldorf te willen laten doorrijden naar Nijmegen. Deze plannen staan ook in het "Zielnetz 2015" van het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). De Bezirksregierung in Düsseldorf ondersteunt deze initiatieven. De Kleefse loco burgemeester Dr. Arthur Leenders, heeft te kennen gegeven dat zijn stad wellicht aangesloten moet worden op het light rail netwerk van het KAN. Ook voor de stad Kleve is een dergelijke aansluiting van levensbelang.

Terug naar Groesbeek. Ook het Groesbeekse college van B&W heeft in de zomer te kennen gegeven dat uitgezocht moet worden in hoeverre de KAN RegioRail doorgetrokken kan worden naar Groesbeek. Gelijk heeft men. Binnen tien minuten staat men in hartje Nijmegen met rechtstreekse aansluitingen op het hele land. Daar kan de overvolle Novio-bus niet tegenop. Het autoverkeer in het dorp komt nu al tot stilstand in het centrum. Groesbeek koerst af op een verkeersinfarct. Met al die ambitieuze centrumplannen vraagt VIEV zich af hoe men daar ooit met de auto naar toe moet? Gaat Groesbeek net als Kleve een gigantisch parkeerterrein bouwen? Ook voor de Groesbeekse toeristen zou het echt goed zijn als men gemakkelijk met de fiets in de lichte lightrail trein de grens over kan voor een dagje uit. Dat is voor hen aantrekkelijker alternatief dan pomplorries.

Raadslid Leenders zegt namens Groesbeek te praten. Maar partijen als VOLG, GroenLinks en VVD zijn altijd voorstanders geweest van light rail. VIEV adviseert de Groesbeekse gemeenteraad zich achter de Nijmeegse motie te scharen en zich expliciet uit te spreken voor light rail. Dat schept duidelijkheid en voorkomt onnodige onrust. Niemand wil een verdwaalde Betuweroute-trein terugvinden tussen Nijmegen en Kleve. Ook de suggestie dat door het vliegveld Niederrhein goederentreinen zullen denderen, is onruststokerij. Het gaat VIEV om een goede OV-ontsluiting van het vliegveld voor de luchtreizigers. Of moeten er soms autosnelwegen door het Reichswald aangelegd worden?

Graag is VIEV bereid het gesprek aan te gaan over light rail met de Groesbeekse gemeenteraad. Wat is het? Hoe blijft Groesbeek leefbaar en bereikbaar? Wat zijn de kansen èn bedreigingen? Desnoods wordt het Achterhoekse vervoersbedrijf Syntus uitgenodigd. Dit vervoersbedrijf is met haar light rail en streekbussen een goed voorbeeld hoe met verstand van zaken en hart voor de reiziger, regionaal openbaar vervoer een succes kan worden.

Ingezonden brief naar de Gelderlander d.d. 27 februari 2005

Wist U dat:

- De ANWB reactivering van de railverbinding Nijmegen-Kleve-Düsseldorf niet zit zitten? Te duur en te weinig reizigers.
- De ANWB dit standpunt uitdraagt in het OV-platform van Gelderland/KAN-gebied.
- Er ook andere pechdiensten zijn als Routemobiel.

Een treinstel uit de serie 425 van de DB staat op het station van Bad Sassendorf.

Foto: http://www.neussner.de

- NS een order heeft geplaatst voor nieuw light train materieel dat de huidige versleten stoptreinen gaat vervangen.
- Dit nieuwe light train materieel is gekozen uit de catalogi van Bombardier en Siemens.
- Dit materieel al rijdt als serie 425 van de DB op veel S-Bahntrajecten in het Ruhrgebied.
- Alleen de voorkant aangepast zal worden.
- Deze light trains ook in de KAN regio zal gaan rijden.

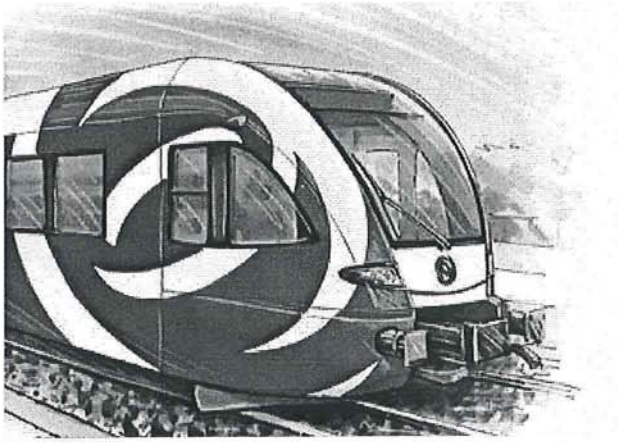
Weer rechtstreeks van Leer naar de Waddeneilanden

Door Lambiek Knepflé

Er gaan vanaf 2007 in de zomerperiode weer rechtstreekse zogenaamde Inselzüge rijden tussen het Noordduitse Leer en Harlingen Haven. Duitse reizigers met bestemming waddeneilanden Vlieland en Terschelling wordt op deze manier weer een doorgaande verbinding geboden, die heel vroeger ook ooit heeft bestaan. Elke vrijdag en zaterdag worden twee treinverbindingen aangeboden. Dit is afgesproken in het aanbestedingscontract, dat Arriva/Noordned krijgt toegewezen per medio december 2005.

Een tekening van een 'Articulated railcar GTW'. Van dit type lightrail treinstellen heeft Arriva 43 stuks besteld.

Bron: http://www.stadlerrail.com



Voor het grensoverschrijdende verkeer Groningen-Leer treden vanaf november 2006 verbeteringen op: meer treinen en géén overstap meer aan de grens in Nieuweschans. Andere verbeteringen op de noordelijke lijnen:

- meer sneltreinen tussen Groningen en Leeuwarden;
- alle Wadlopers worden vóór 2007 vervangen door hagelnieuwe treinen, die in tegenstelling tot de treinen van Syntus wel voorzien zullen zijn van toiletten;
- in de sneltreinen op de verbinding Groningen-Leeuwarden wordt voortaan koffie geschonken;
- er komen mobiele stations, waarmee tijdelijke evenementen langs het spoor bediend worden.

Arnhem-Emmerich start met proefbedrijf in weekeinde

Door Lambiek Knepflé

Met ingang van de nieuwe, Europese dienstregeling wil vervoerder Syntus een bescheiden begin maken met het herstel van het regionale treinvervoer tussen Arnhem en het Duitse Emmerich.

De bedoeling is om vanaf 10 december op zaterdag viermaal en op zondag driemaal heen en weer te rijden tussen beide plaatsen, waarbij ook Duiven en Zevenaar worden aangedaan.
Het gaat hier om een proef gedurende twee jaar, waarbij de tekorten worden aangevuld door de regionale overheden aan beide zijden van de grens. Wordt de proef een succes, dan wil Syntus ook door de week naar Emmerich rijden in een hogere frequentie. Op zaterdag zal extra vroeg worden vertrokken uit Arnhem met als doel de reiziger de mogelijkheid te bieden optimaal gebruik te maken van het zogenaamde Schönes Wochenende Ticket. Op dit kaartje van € 32 (via internet of de automaat € 30) kunnen één tot vijf personen op zaterdag of zondag gezamenlijk onbeperkt door Duitsland reizen met gebruikmaking van regionale treinen.

Het nieuwe grensoverschrijdende aanbod is het resultaat van het werk van de Nederlands-Duitse werkgroep, die is opgericht om de treindienst voor te bereiden tussen Arnhem en Emmerich na het begin 2004 bekendgemaakte onderzoek naar levenvatbaarheid van de verbinding. Dit onderzoek was op sommige punten zeer optimistisch. Zo zou een regelmatige treindienst zelfs geld kunnen opleveren.

Van dat laatste was men zeker aan de Nederlandse kant van de grens niet erg overtuigd. Vandaar dat nu voorzichtig in het weekeinde wordt gestart. De grote promotor van de treindienst in Nederland is de Arnhemse PvdA-er Jaap Huurman, die ook lid is van Provinciale Staten van Gelderland. Maar ook het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN), dat aanvankelijk kritisch was over de levensvatbaarheid, stelt zich nu positief op.

Afgesproken is, dat de Doetinchemse vervoerder Syntus een ondernemingsplan opstelt voor het proefbedrijf. Hierbij wordt uitgegaan van ongeveer 340 retourtjes per weekeinde à € 7,50. Syntus wil de verbinding naar Emmerich rijden door in Zevenaar de trein te splitsen in een deel naar Doetinchem/Winterswijk en naar Emmerich. Wordt de nieuwe verbinding een succes, dan zal er ook weer een halteplaats komen in het Duitse Elten. Aan de Nederlandse kant is het al langer de bedoeling het station in Westervoort te heropenen.

Wat betekent het openbaar grensvervoer op dit moment voor de provincie Gelderland? Wie nu tussen Arnhem en Emmerich wil reizen met het openbaar vervoer, mag een reuze omweg maken via Doetinchem.

Daar kan men de bus nemen en met een overstap in 's-Heerenberg bij het station in Emmerich geraken. Sinds enkele jaren is namelijk ook de rechtstreekse bus Doetinchem-Emmerich, die dit traject meer dan vijftig jaar heeft gereden, geschrapt. Oorzaak: de aanbesteding van lijnen, die volgens de rijksoverheid de reiziger zoveel heil moet brengen. Vanuit Emmerich rijdt gemiddeld tweemaal per uur een regionale trein naar het Ruhrgebied. Eens in de twee uur heeft een exprestrein als einddoel Koblenz, via Keulen. Deze trein is best snel. Ter vergelijking: ICE Emmerich (non-stop-passage) -Keulen 1:15 uur; Emmerich-Keulen (Regional Expres) 1:44 uur.

Op vrijdag 9 juli 2004 reed op initiatief van de Gelderse Statenfractie van de PvdA een speciale Syntus trein van Arnhem naar Emmerich.
Hier staat deze trein in station Emmerich.
Foto: Lambiek Knepflé

Overigens maken veel Nederlanders gebruik van het grote parkeerterrein naast het station in Emmerich. Ze komen met de auto de grens over en reizen verder per trein vanuit Emmerich. Op het station is een balie voor kaartverkoop, maar ook een kaartautomaat waarlangs met een creditcard betaald kan worden. Veel Nederlanders reizen vanuit Emmerich naar Duisburg om daar op de lange afstandstreinen richting Hamburg, Berlijn en München over te stappen. In tegenstelling tot de Nederlandse situatie vertrekken de treinen in Duitsland veel vroeger. Al om 4:17 uur verlaat de eerste trein het station in Emmerich.

Wie bijvoorbeeld in het weekeinde met het Schönes Wochenende Ticket naar Berlijn wil reizen en om 4:17 uur vertrekt in Emmerich, staat om 14:39 uur in Berlijn Zoo. Een hele reis, maar wel zeer goedkoop en voor vijf personen. Ter vergelijking: de normale verbinding Emmerich (Duisburg-ICE) Berlijn Zoo doet er een kleine zes uur over.

De Duitse reisplanner, die overigens verbindingen in heel Europa aangeeft, is te vinden op internet: www.reiseauskunft.bahn.de Hierop is aan te geven met welke soort trein men wil reizen.

Treinverbinding Arnhem-Tiel blijft doorrijden tot 2009!

geslaagde bijeenkomst KAN en provincie Gelderland

Door Marcel Walraven

Wonderen zijn de wereld niet uit. Zo kan de bijeenkomst "Nieuwe toekomst voor treindienst Tiel-Arnhem vv, naar een intermodale aanbesteding van trein en bus" getypeerd worden die op 17 februari jl. plaatsvond. Op deze bijeenkomst stond de "onrendabele" spoorlijn Arnhem-Tiel centraal welke op 3 april 2005 van NS zal worden overgenomen door het Achterhoekse vervoersbedrijf Syntus. Alhoewel de treindienst tot einde 2006 blijft rijden, garanderen KAN en de provincie Gelderland dat tot minimaal 2009 deze treindienst behouden zal blijven. Dat was het grote nieuws van deze dag. Maar veel belangrijker is de positieve grondhouding tegenover het regionaal treinvervoer door KAN-portefeuillehouder verkeer, Jan Walraven en de Gelderse gedeputeerde verkeer, Marijke van Haaren. Beiden bestuurders belijden zonder blikken en blozen het vervoersconcept waar VIEV zich al jaren hard voor maakt: spoorlijnen ruggengraat van het openbaar vervoer; visgraat model; bussen moeten aansluiten op treinen; de reiziger centraal; stem ruimtelijke ordening af op het openbaar vervoer.

De bijeenkomst was georganiseerd door het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) en de provincie Gelderland in restaurant De Hucht in Elst. Uitgenodigd waren de bestuurders en beleidmakers in de regio Rivierenland en het KAN. Naast KAN-bestuurder Walraven en Gelderse gedeputeerde Van Haaren waren er voordrachten van de projectleider contractsectorlijnen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de directie van Syntus en de burgemeester van de Nederbetuwe.

contractsectorlijnen

De spoorverbinding Arnhem-Tiel behoort tot de zogenaamde contractsectorlijnen. Deze zogenaamde "onrendabele" lijnen worden door NS geëxploiteerd in opdracht van het Rijk. Het is de bedoeling dat deze lijnen na 2006 door de regionale vervoersautoriteiten zoals provincies of kaderwetgebieden worden overgenomen. NS heeft echter het contract van de lijn Tiel-Arnhem al met ingang van dit voorjaar opgezegd onder het mom dat zij er geld op moeten toeleggen. Daarmee werd de regio geconfronteerd met een probleem. Wat gebeurt er met de lijn in de periode tussen 2005 en 2006? Op hoog niveau is er overlegd, vertelde de projectleider Van der Veen van het Ministerie. Hij gaf een heldere presentatie. Maar hij verweet terloops het bestuur van het KAN en de provincie zich niet zakelijk te hebben opgesteld in deze besprekingen. Terecht dat het KAN en Gelderland op dit verwijt terugkwamen.

Feit blijft namelijk wel dat minister Peijs heeft moeten toezeggen dat het budget dat nu al aan Tiel-Arnhem besteed wordt, ook aan KAN en de provincie zal worden uitgekeerd. Hoezo niet zakelijk? Aanvankelijk was de Minister van plan geen of een lager bedrag uit te keren in het kader van bezuinigingen.

Volgens de projectleider Van der Veen heeft de treindienst Arnhem-Tiel absoluut geen toekomst. Met gevolg voor dramatiek had hij uitgerekend dat er 4000 euro per reiziger per jaar bij moet voor deze lijn waar hooguit 1216 reizigers per dag gebruik van maakten. Volgens hem moeten 15000 reizigers gebruik maken wil het kostendekkend zijn. Voor VIEV is het duidelijk dat dit eerder iets zegt over het Ministerie waar het boekhoudersdenken regeert, dan over verkeerskundig inzicht. Volgens VIEV is regionaal openbaar vervoer in principe niet kostendekkend, vandaar ook dat het een publieke zaak is. Maar naast kosten, zijn er ook baten die niet gemakkelijk in geld zijn om te rekenen. Het openbaar bestuur moet zich juist afvragen waarom de NS zo veel geld nodig heeft? Hoe kan een aantrekkelijk product neergezet worden waardoor mensen wel kiezen om met het OV te gaan. Dat is pas bedrijfsmatig denken. VIEV is niet de enige organisatie die zich verzet tegen dit soort demagogische rekenmethodes. Op Lightrailatlas (www.lightrail.nl) plaats prof. ir. Van Witsen ook kanttekeningen: kosten per reiziger is zijns inziens een onzinnige rekeneenheid; het gaat om de kosten per rit. Dan blijkt dat er maar gemiddeld 1 euro bijgelegd moet worden bij de contractsectorlijnen. Ook algemeen-directeur van Syntus, Rob Koelemeijer, herinnerde de ministeriële projectleider aan dat ooit Arnhem-Winterswijk in de top tien van meest verliesgevende spoorlijnen stond. Nu Syntus rijdt zijn de reizigersaantallen in de Achterhoek gegroeid van zes miljoen naar tien miljoen. Tussen Wintersdwijk en Arnhem moeten de treinen zelfs uitgebreid worden met drie treinstellen!

verbeterde dienstregeling door Syntus

De directie van Syntus legde de nieuwe, verbeterde dienstregeling uit. 's Avond rijden er weer treinen tot 23h00 in plaats van bussen. Alleen de allereerste en allerlaatste rit wordt nog per bus uitgevoerd omdat de treinen in Tiel de nacht doorbrengen in plaats van Arnhem. De machinist rijdt als buschauffeur de laatste bus. Ook in het weekeinde wordt de dienstregeling uitgebreid. Syntus-directeur exploitatie, Frank van Setten, hield het publiek voor dat men dan een kleine bescheiden winst boekt. Deze bescheiden winst zal in reclame en marketing gestopt worden.

Een informatiekrant en gratis treinkaartenactie voor alle Rivierenlandse huishoudens is reeds in de maak. Wat NS niet kan, kan Syntus dus wel. Het Syntus-succesconcept in de Achterhoek is mede te verklaren door de naadloze aansluiting van bus en trein (visgraatmodel). De Syntus-directie en Arriva, de busvervoerder in het Rivierengebied, hebben daarom begin maart al een afspraak gemaakt voor een gesprek over de "aansluitprotocollen".

stem ruimtelijke ordening af

Burgemeester Heidema van de gemeente Neder-Betuwe en bestuurder van de Regio Rivierenland ging in zijn betoog over de samenhang van ruimtelijke ordening en het openbaar vervoer. Stations moeten aantrekkelijker worden. Betere parkeerfaciliteiten voor auto en fiets. Woonwijken moeten in de buurt van stations komen! Echter hij hield daarbij wel een voorbehoud; er moet snel duidelijkheid komen over de toekomst van de lijn na 2009. Het woord "haalbaarheidsonderzoek" viel hierbij... Het was natuurlijk te verwachten. Naar goed Hollands bestuursgebruik starten KAN en Gelderland binnenkort een haalbaarheidsonderzoek naar de toekomst van de lijn. Even leek de feeststemming om te slaan. Gelukkig onthulden KAN-bestuurder Jan Walraven en de Gelderse gedeputeerde Marijke van Haaren hun besluit dat na 2006 de exploitatie gegarandeerd blijft tot 2009 wanneer de busconcessie van de regio Rivierenland eindigt.

Na afloop heb ik KAN-bestuurder Walraven en Gedeputeerde Van Haaren gecomplimenteerd en bedankt voor ze nieuwe positieve grondhouding tegenover het openbaar railvervoer. Als het openbaar bestuur tien jaar geleden ook een dergelijke houding had, zag het openbaar vervoer er anders uit. Ook het grensoverschrijdende railvervoer verdient ook een dergelijke positieve instelling.

kanttekeningen

Zijn er ook nog kanttekeningen te maken? Helaas wel. Het haalbaarheidsonderzoek hangt als een zwaard van Damocles boven dit project. Indien dit onderzoek wordt uitgevoerd door verkeersondeskundigen die rekenen met eenvoudige verkeersmodellen en natte vinger vuistregels, dan is niets kostendekkend. Gelukkig werd de betrokkenheid van maatschappelijke organisaties bij dit onderzoek toegezegd door het KAN en de provincie, nadat ik hierover een vraag had gesteld. Helaas werd mijn vrees wel bewaarheid toen ik na afloop sprak met enkele verkeersambtenaren. De spoorlijnen Arnhem-Emmerich en Nijmegen-Kleve hadden nauwelijks toekomst in hun ogen. Van een haalbaarheidsonderzoek uit 1997 wist het ambtelijk apparaat niks; *"het kan alleen maar slechter geworden zijn na 1997"*, voorspelde de ambtenaar. Enig inzicht in de grensoverschrijdende ontwikkelingen ontbreekt. Het belang van Gelderland om niet met de rug tegen de grens te staan, werd niet erkend. *"Het is groen na de grens; er woont niemand daar"* reageerde de ambtenaar sceptisch.

Kennelijk is hij nog nooit over de grens geweest en de komst van Nederlandse woonwijken gadegeslagen in Emmerich, Kleve en Kranenburg; de plaatselijke Duitse middenstand die het van de Nederlanders moet hebben; de bouw van grote parkeerplaatsen in Kleve om het kooppublieke aan te trekken; de positionering van het KAN als sterke regio tussen Randstad en het Ruhrgebied; de nota Euregionale Mobiliteit van het verkeersministerie van Nordrhein-Westfalen; Duitsers die in Arnhem en Nijmegen winkelen; vliegveld Niederhein, etc.

van KANnie naar KANwel?

Gelukkig lijkt er nu een ommekeer in het denken waarneembaar te zijn bij met name het KAN-bestuur. Eindelijk is men eens ergens voor! Niet langer zeggen *"kan nie, is niet kostendekkend"*, maar zeggen *"we doen het, onder de volgende condities."* Hopelijk wordt de lijn Tiel-Arnhem, maar ook Roermond-Nijmegen (nog zo'n contractsectorlijn) opgenomen in de KAN-RegioRail. Als een degelijke positieve grondhouding ook op het grens-overschrijdende railverkeer overslaat, is er echt sprake van een doorbraak. Syntus willen wij vanaf deze plek feliciteren met deze concessie. Dit bedrijf, de Nederlandse pionier van het light train vervoersconcept (ofwel het Dürener model) laat zien dat regionaal openbaar vervoer succesvol kan zijn als men hart heeft voor de reiziger, openbaar vervoer en de ontsluiting van de regio.

Syntus LINT 43 op het station Tiel (boven) en op station Kesteren (beneden) op 04.04.2005

Foto's : Frank Firet **Bron: www.bahnbilder.de**

Nijmegen verdient een goed HOV-systeem
HOV-concept moet zorgvuldig verder uitgewerkt worden

Door Marcel Walraven

Op 13 oktober presenteerden het College van B&W haar HOV-concept dat voorziet in een "trambus" of beter gezegd een bandentram. Het voorstel verdient serieus te worden genomen. De komende jaren voorziet het KAN een automobiliteitgroei van 55%! Als er niets gebeurd, raakt de binnenstad onbereikbaar. Meer wegen, meer bruggen en meer parkeerplaatsen zullen het naderende verkeersinfarct niet oplossen. Een systeemsprong in het openbaar vervoer is daarom meer dan nodig. Met dit HOV-concept krijgt VIEV ook eindelijk erkenning. De hoofdas universiteit-centraal-station-binnenstad-Waalsprong is identiek aan de lightrail of tramtreinplannen die VIEV in 1998 al voorstelde. Desalniettemin zijn er vragen en kanttekeningen aan de voorstellen van de gemeente.

Systeemkeuze verdient betere onderbouwing
Het College van B&W kiest in haar HOV-concept voor een bus die via een geleiderail door de binnenstad wordt geleid. Deze oplossing is gebaseerd op de bandentram van Nancy en Caen in Frankrijk. Volgens de gemeente is Nijmegen een tandje te klein voor een echte tram. Dat is vreemd. De onderzoekers van Goudappel Coffeng geven zelf aan dat op lijnen met meer dan 15.000 reizigers per dag gekozen moet worden voor een "zware systeemsprong" ofwel een tram. Een lichte systeemsprong, zoals een bandentram, is verantwoord tussen de 8.000 en 20.000 reizigers per dag. Nu al rijden tussen Centraal Station en Heijendaal al 17.000 reizigers per dag. Gerekend wordt met een stijging van 20% nadat de busbaan in de spoorkuil klaar is. Dat zijn dus meer dan 20.000 reizigers! Ook tussen Waalsprong en binnenstad is sprake van 14.800 reizigers per dag. Althans dat stond ooit in de kabelbaanstudie van Witteveen+Bos uit 1996. VIEV vraag zich af waarom gekozen wordt voor een HOV-systeem dat een maatje te klein is voor de stad? De studie van Goudappel Coffeng gaat uit van een te voorzichtige en matige groei van het openbaar vervoer, terwijl het KAN uitgaat van een automobiliteitgroei van 55%.

Daarnaast vraagt VIEV af waarom het College kiest voor de bandentram. Vragen die niet beantwoord zijn: is er sprake van en bovenleiding?, waar dient de rail voor in het wegdek? Als geleiderail voor de bus of als retour van de elektrische energievoorziening?

Bovendien is dit HOV-systeem nog niet uit ontwikkeld. De bandentrams in Nancy en Caen kampen met veel problemen en zijn in hun exploitatie uiteindelijk net zo duur als lightrail of tram-systeem. In Eindhoven staat haar bandentram, de Phileas, al een jaar met panne in de remise.

Stel dat de tram echt niet kan, is dan overwogen de Arnhemse trolleybus door te trekken naar Nijmegen? Dan ontstaat in het hele KAN-gebied één vorm van HOV. Bovendien komt elektrische aandrijving de luchtkwaliteit en leefbaarheid in de binnenstad ten goede.

Samenvattend: een goede onderbouwing van de vervoerswaarde ontbreekt en een inzichtelijke systeemvergelijking mèt ervaringen in het buitenland is meer dan wenselijk.

Lijnvoering verdient visgraat-opzet
In het HOV-concept worden drie "keizerlijnen" voorgesteld. Deze keizerlijnen vormen de ruggengraat van het HOV in Nijmegen. De naamgeving is aansprekend; houden zo! De keizerlijn Universiteit-Station-Binnenstad-Waalsprong is de zwaarste hoofdader. Deze staat niet ter discussie. Wel zou uitgezocht kunnen worden of er alternatieve routes door binnenstad zijn. VIEV plaats grote vraagtekens bij de keizerlijn Dukenburg-Centraal Station. Deze lijn loopt parallel aan de bestaande spoorlijn. Het KAN (Knooppunt Arnhem-Nijmegen) wil hierop met lichte treinen gaan rijden die om het kwartier stoppen op de stations Dukenburg en (nieuw te bouwen) Winkelsteegh (bij Philips). Vormt deze keizerlijn geen bedreiging voor de KAN RegioRail? VIEV stelt keizerlijnen voor die haaks staan op de spoorlijn. In de verkeerskunde spreekt men van een visgraatmodel. Op deze wijze ontstaan overstap- of knooppunten tussen de KAN RegioRail en de keizerlijnen. Beide vormen van openbaar vervoer "voeden" en versterken elkaar. Waarom ligt het Canisius-Wilhelminaziekenhuis (CWZ) trouwens niet aan een keizerlijn?

In het HOV-concept stoppen de keizerlijnen netjes voor onze Nijmeegse gemeentegrenzen op de lijn naar Beuningen na. Waarom wordt niet overwogen de keizerlijnen door te trekken naar Malden en Bemmel? Dit zijn grote gemeenten die ontstoken zijn van goed openbaar vervoer? Verder wordt geen rekening gehouden met de komst van de nieuwe (of tweedehandse?) Stadsbrug.

HOV verdient toegesneden ruimtelijke ordening
Tijdens de prestatie van 13 oktober werd merkbaar duidelijk dat HOV moeilijk samengaat met de markt in de Burchtstraat en de Augustijnenstraat. De marktkooplui staan op hun achterste benen. Begrijpelijk als het gemeentebestuur twee jaar geleden al toegezegd dat de markt nooit meer verplaatst zal worden. Waarom heeft de gemeente bij de plannen voor de binnenstad geen rekening gehouden met het verplaatsen van de markt?

In de plannen van Plein 1944 of St Josephhof is dit nooit als uitgangspunt opgenomen. Terwijl in het alternatieve plan voor Plein 1944 wel plaats is ingeruimd voor de markt. Dit zijn gemiste kansen die het HOV-concept bedreigen. Voor het slagen van HOV is het belangrijk dat stadsontwikkeling en ruimtelijke ordening op elkaar zijn afgestemd. Stedebouwkundigen hebben het over "verdichting". HOV-lijnen zijn alleen succesvol als daar veel mensen wonen, werken of winkelen. De ruimtelijke ontwikkelingen moeten daarop afgestemd zijn. Neemt de gemeente dit uitgangspunt op in haar ruimtelijke ontwikkelingsplannen voor stadsbrug, KoersWest, Dukenburg, Heijendaal en Waalsprong? Wordt de bebouwing langs de keizerlijnen in de toekomst verdicht?

HOV verdient zorgvuldigheid en draagvlak

Het voorgestelde HOV-concept moet verder ontwikkeld en uitgezocht worden. De tijd gaat dringen als over een paar jaar 160.000 mensen tussen Waal en Nederrijn wonen en de automobiliteit stijgt met 55%. Zorgvuldigheid en draagvlak moeten centraal staan.

De kabelbaanplannen hebben geleerd niet direct tot een systeemkeuze te komen. Enerzijds zou de systeemkeuze nog helemaal open staan, anderzijds suggereert het College dat er al een keuze is gemaakt voor de bandentram.

Wethouder Hirdes spreekt steeds over een bus en wethouder Scholten van een tram.

Bij de presentatie werd duidelijk dat er geen overleg is geweest met diverse maatschappelijke organisaties over de plannen. De kritische toonzetting van binnenstadondernemers en marktkooplui is dan ook te begrijpen als zij vooraf niet betrokken zijn geweest.

Bovendien maakt het College geen gebruik van de deskundigheid bij mobiliteitsorganisaties en de wetenschap. De discussie over HOV mag zich niet verengen tot waar de kramen komen te staan van de nootjes en de sinaasappelen. Wethouder Hirdes begon bij zijn aantreden zo goed. Drie jaar geleden was op het Stadhuis een workshop over de Waalsprong en de Tram met deskundigen uit de wereld van wetenschap en openbaar vervoer. Sindsdien zijn maatschappelijke organisaties als VIEV, Rover, Milieudefensie, etc niet meer betrokken en geconsulteerd. Het is daarom van groot belang dat bij dergelijke studies een Klankbordgroep wordt samengesteld uit het brede maatschappelijke middenveld (van handel tot milieu) die dergelijke HOV-studies positiefkritisch begeleidt. Niemand heeft er belang bij dat over 15 jaar alles stil staat. Nijmegen kan zich niet nog een kabelbaan debacle permitteren.

Bombardier Transportation
Tram-on-tires for Nancy, France

Bombardier Transportation
Straßenbahn auf Gummireifen für Nancy, Frankreich

Agenda

Woensdag 2 november 2005
Lezing de geschiedenis van de spoorlijn Nijmegen KLeve door Jacob H.S.M. Veen organisatie: NVBS regio Oost, Locatie: NS ontspanningsgebouw De Uithoek, Noordelijke Parallelweg Arnhem, aanvang: 20h00, inlichtingen H. Hooft 024-3977955

Zaterdag 5 november 2005
Nationale natuurbeheerdag, Opschonen spoorlijn Nijmegen-Kleve van struweel. Organisatie Landschapsbeheer Groesbeek (LBG), Plaats: Marktplaats te Groesbeek, aanvang 09h00

Zaterdag 26 november 2005
Excursie naar Wesel (D) met bezoek aan tentoonstelling "Eisenbahnen am Niederhein" in het Preussen Museum en Weihnachtsmarkt. Opgave bij Raymond Waagen

Wilt u lid worden?

- Vul dan de uitgeknipte bon in en stuur deze op naar: VIEV, Molenweg 253, 6543 VD NIJMEGEN
- Scan de (uitgeknipte) en ingevulde bon in en stuur deze naar e-mailadres: jdebruin@viev.nl

✂----------

AANMELDING LIDMAATSCHAP VIEV

Contributie € 13,61 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).

✂----------

Colofon

VIEV – Molenweg 253 - 6543 VD NIJMEGEN -
Tel 024-3230070 / 0314-366852 - Postgiro 7533517
e-mailadres: **info@viev.nl** website: **www.viev.nl**

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
Tel: 024 – 3230070
E-mail: mwalraven@viev.nl

Secretaris:
Lambiek Knepflé
Tel: 0314-366852
E-mail: lknepfle@viev.nl

Penningmeester:
John de Bruin
Tel: 024-3771093
E-mail: jdebruin@viev.nl

Activiteiten/excursies:
Raymond Waagen
Tel: 024-3245730
E-mail: rwaagen@viev.nl

Algemeen lid:
Cees de Vocht
Tel: 0478-585483
E-mail: cdevocht@viev.nl

Beheerder VIEV-site:
Lambiek Knepflé
Tel: 0314-366852
E-mail: webmaster@viev.nl

Redactie VIEVmail

John de Bruin
Marcel Walraven

Redactie adres:
Molenweg 253
6543 VD NIJMEGEN
Tel: 024-3771093
E-mail: redactie@viev.nl