

Dit nummer staat in het teken van het uitstel van reactivering van de railverbinding Nijmegen-Kleve tot na 2020. Burgemeester Ter Horst is nog niet weg, of de rolluiken van Nijmegen gaan naar beneden. "Het ligt in Duitsland nogal moeilijk", is een van de argumenten. Hopelijk grijpt de gemeenteraad van Nijmegen in, en draait het uitstel terug. Immers dit besluit is genomen op verkeerde informatie. Ambities uitstellen tot na 2020 getuigt ook van weinig bestuurlijk lef. Ondertussen werpt de lobby in Den Haag vruchten af. De Tweede Kamer heeft al twee moties aangenomen over de railverbinding Nijmegen-Kleve. Kansen die men moet benutten.

De stadsregio Kassel laat zien hoe het wel kan met de RegioTram. De VIEV was daar op bezoek. Inmiddels is de stad Groningen overtuigd, men wil ook zo'n RegioTram-systeem die stad en ommeland met elkaar verbindt.

## In dit nummer

Motie 2 <sup>e</sup> Kamerlid Slob	pagina 02
DMW rijdt op de weg én het spoor	pagina 02
Herstel verbinding Nijmegen – Kleve duldt geen uitstel	pagina 03
Brief Burgemeester Guusje ter Horst aan de VIEV m.b.t. de spoorlijn Nijmegen – Kleve	pagina 04
Motie 2 <sup>e</sup> Kamerlid Verdaas	pagina 06
RegioTram Kassel: hoe het wel KAN	pagina 07
VIEV protesteert bij KAN-raad	pagina 09
Kosten reactivering Nijmegen – Kleve vallen mee	pagina 10
Nederland verwaarloost internationaal treinverkeer	pagina 11
Spoortraject Roermond-grens gered voor personenvervoer	pagina 12
Haller Willem: Bahn frei Richtung Osnabrück	pagina 13
Weekendtip / Lid worden / Colofon	pagina 14

## Schrijnend ambitieniveau uitstel dreigt voor railverbinding Nijmegen-Kleve



Schrijnender kan het ambitieniveau van de gemeente Nijmegen en de Stadsregio Arnhem Nijmegen niet afgebeeld worden. Foto links: Met traplorries of railfietsen wil men de spoorlijn tussen Nijmegen en Kleve gaan gebruiken. Gezellig, de koeltas en de picknickmand kunnen mee! Ook een manier om de Stadsregio Arnhem-Nijmegen te verbinden met de metropool Ruhrgebied. Zo blijft Europa ver weg.

Foto rechts: De Stadsregio Twente pakt het anders aan. Sinds 2001 rollen er weer treinen tussen Enschede en Münster/Dortmund. Toenmalig verkeerswethouder Buursink van Enschede toonde wel bestuurlijk doorzettingsvermogen. Een parkeergarage kon zelfs uitgespaard worden.

Foto links: [www.muenster.org-asm-drasine](http://www.muenster.org-asm-drasine)

Foto rechts: Zweckverband SPNV Münsterland



Vergaderjaar 2005–2006

29 644

## Planologische Kernbeslissing Nota Mobiliteit

Nr. 33

## MOTIE VAN HET LID SLOB C.S.

Voorgesteld tijdens het Nota-overleg van 12 december 2005

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- het spoor de ruggengraat is van het openbaar vervoer;
- het wenselijk is in de Nota Mobiliteit ook aandacht te geven aan de mogelijkheid oude spoorverbindingen, zoals Nijmegen-Kleve, te reactiveren;

verzoekt de regering op pagina 148 van de Nota Mobiliteit, hoofdstuk «Essentiële onderdelen van beleid», aan de tweede alinea, paragraaf «Openbaar vervoer en goederenvervoer per spoor» toe te voegen: «Het Rijk levert een bijdrage aan onderzoek naar de mogelijkheid om oude spoorverbindingen te reactiveren en draagt zondig bij aan de kosten van revitalisering,

en gaat over tot de orde van de dag.

Slob  
Dijksma  
Van der Staaij

Idee! Laat Novio stadslijn 5 via het spoor doorrijden naar Kranenburg.

## DMV rijdt op de weg én het spoor

*Techon Wechbeleid -  
Dec. 2006.*

**VERVOERSTECHNIEK** Het idee voor een Dual Mode Vehicle (DMV), een voertuig dat zowel op straat als op rails kan rijden, leeft al minstens zeventig jaar onder ingenieurs – tot nu toe zonder echt aansprekend succes. JR Hokkaido, de spoorwegmaatschappij op het noordelijkste eiland van Japan, heeft nu een veelbelovend prototype ontwikkeld dat in april op een proeftraject wordt ingezet. De DMV is een omgebouwde

bus voorzien van zowel rubberen als stalen wielen. Bij het betreden van het spoor rijdt de bus door een soort wissel, een opstaande geleidingsrail, waarbij geleidingswieltjes die aan de zijkant van de bus zijn aangebracht de bus precies centraal positioneren. Dan dalen de stalen wielsets, de neus van de bus gaat omhoog en de rubberen voorwielen komen los van de grond. De achterkant van de bus blijft, naast op de stalen wielen, ook op de rub-

beren binnenwielen rusten. De wisselmanoeuvre duurt slechts vijftien seconden. De belangrijkste voordelen van de DMV in vergelijking met de trein, zijn de veel lagere kosten en de flexibele inzet. In één DMV passen zeventien passagiers; het is mogelijk twee DMV's aan elkaar te koppelen. JR Hokkaido denkt erover de DMV's op dunbevolkte trajecten in te zetten waar een conventionele trein inmiddels niet meer rendeert. (js)



De achterste rubberen wielen blijven altijd op de grond

JR Hokkaido



# Herstel verbinding Nijmegen- Kleve duldt geen uitstel

## Trek de railverbinding van de Niers Express (RE10) uit Düsseldorf via Kleve door naar Nijmegen

Door Marcel Walraven

**Guusje ter Horst ondersteekte vaak het belang van een goede railverbinding Nijmegen-Kleve. Terecht, zegt Marcel Walraven. Onze Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-)Vervoer (VIEV) is onaangenaam verrast door het besluit van het Nijmeegse gemeentebestuur reactivering van de lijn Nijmegen-Kleve uit te stellen tot na 2020.**

De bereikbaarheid met Duitsland kan en moet beter. Dat kan heel eenvoudig door de slapende railverbinding tussen Nijmegen en Kleef op te knappen voor personenvervoer. De kosten bedragen dertig miljoen euro. De kosten worden gedeeld door twee: Nederland en Duitsland betalen elk vijftien miljoen euro. Dan rijden de lichte personentreinen (Light rail) van de Niers Express uit Düsseldorf zo door naar Nijmegen. Het lijkt veel geld, maar de busbaan van 500 meter door de spoorkuil kostte ook zo veel. Geld mag het probleem niet eens zijn. Stadsregio KAN heeft twee weken geleden (december 2006, red.) zelfs vijftien miljoen euro beschikbaar gekregen voor innovatieve ideeën om de bereikbaarheid van onze Euregio te versterken!

De haalbaarheid van de reactivering is al in 1997 aangetoond door een studie in opdracht van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen (KAN). Sindsdien zijn in de grensstreek ruimtelijke en economische ontwikkelingen gaande waardoor de mobiliteitsbehoefte alleen maar is toegenomen. Zo wonen al meer dan 1700 Nederlanders in de Duitse gemeente Kranenburg (7000 inwoners). Het aantal reizigers van de busdienst tussen Nijmegen en Kleef is in een jaar tijd verdubbeld.

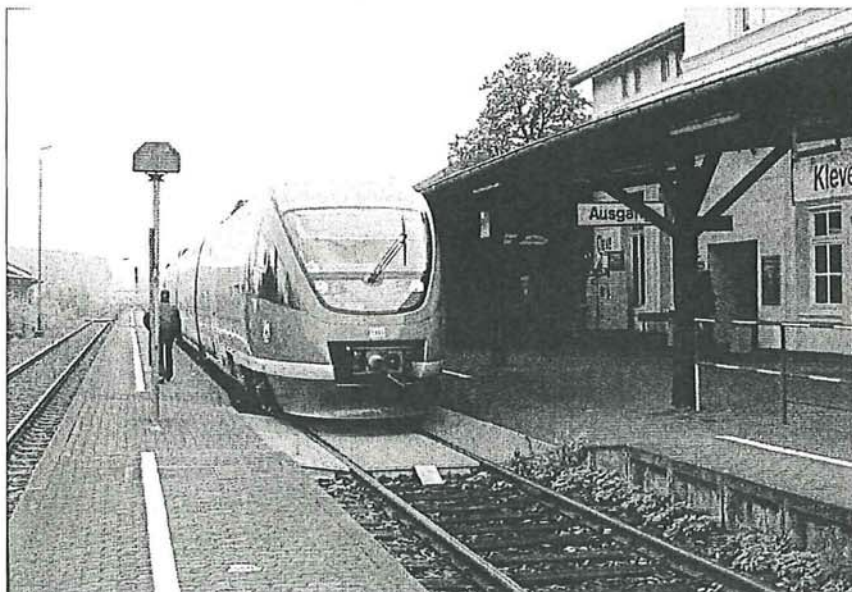
Sinds 2005 zet de gemeente Nijmegen zich daadkrachtig in voor herstel van deze railverbinding. De railverbinding staat als tweede verkeersprioriteit in het Regionaal Plan 2005-2020 van de Stadsregio. En onlangs heeft ook de Tweede Kamer een motie aangenomen over het herstel van de railverbinding tussen Nijmegen-Kleve voor personenvervoer. VIEV snapt dan ook niet dat het Nijmeegse stadsbestuur en de Stadsregio zich plots sterk maken voor een toeristische attractie als railfietsen of pomplorries. Opeens zeggen de bestuurders over reactivering 'kan niet' en 'het is te duur'. Zo gaat het KAN uit van een volstrekt verkeerd bedrag van 130 miljoen euro. Opeens zijn er andere prioriteiten zoals de spoorbrugverdubbeling bij Ravenstein. Nijmegen en de Stadsregio KAN willen reactivering zelfs uitstellen tot na 2020.

Net nu de Tweede Kamer een motie heeft aangenomen over het herstel van de railverbinding tussen Nijmegen-Kleve voor personenvervoer, trekt de stad Nijmegen dus zijn ambitie weer in. KAN en Nijmegen moeten nu in Den Haag steun zoeken voor reactivering van deze treinverbinding. Deze motie is een geweldige voorzet waarmee Nijmegen en KAN kunnen scoren. VIEV roept burgemeester Thom de Graaf daarom op te blijven werken aan een echte openbaar vervoerverbinding met Kleef en Düsseldorf, en niet alleen aan een toeristische attractie met railfietsen. Onze Euregio verdient zo veel beter.

**Bron: Pagina Discussie Nijmegen De Gelderlander, 8 jan. 2006**

**De Niers Express (RE10) heeft zijn eindpunt in Kleve bereikt. Voor slechts dertig miljoen euro kan deze lichte trein doorrijden naar Nijmegen. Zo verbindt men een ambitieuze stadsregio met het Ruhrgebied! Om het uur een trein naar hartje Düsseldorf, zonder reservering, zonder ICE-toeslag, zonder internationaal kaartje.**

Foto: Dick Lozekoot





Korte Nieuwstraat 6  
6511 PP Nijmegen  
Telefoon (024) 329 91 11  
Telefax (024) 323 93 34  
E-mail gemeente@nijmegen.nl

Vereniging voor Innovatief Euregionaal  
(rail) Vervoer  
t.a.v. de heer M. Walraven  
Molenweg 253  
6543 VD NIJMEGEN

Postadres  
Postbus 9105  
6500 HG Nijmegen

Datum	Datum uw brief	Ons kenmerk	Contactpersoon
VERZONDEN 15 DEC. 2006		G520/06.0035045	Klaas-Jan Gräfe
Onderwerp		Aantal bijlagen	Doorkiesnummer
Spoorlijn Nijmegen - Kleve			3292831

Geachte heer Walraven,

Zowel ons college als onze raad streven al jaren naar de reactivering van de spoorlijn Nijmegen - Kleve - Dusseldorf. Op 2 februari 2005 heeft de gemeenteraad van Nijmegen dit streven opnieuw onderstreept door een motie aan te nemen met de titel 'Blij dat ik rij met de trein naar Kleef'. De raad geeft hierin aan de reactivering een belangrijk instrument te vinden om de grensoverschrijdende contacten te kunnen faciliteren en het mobiliteitsprobleem te kunnen verminderen.

De afgelopen twee jaar heeft ons college intensief gewerkt om draagvlak te verkrijgen voor de reactivering van de spoorlijn en de discussie gaande te houden. Hiertoe hebben we diverse brieven geschreven, bestuurlijke en ambtelijke gesprekken gevoerd op diverse niveaus en media-aandacht verkregen. De discussie is in Duitsland als in Nederland op gang gebracht en gevoerd.

In Duitsland blijkt het draagvlak de laatste jaren af te nemen, omdat men meer prioriteit geeft aan projecten waarvan meer effect wordt verwacht op het gebied van bereikbaarheid en haalbaarheid. Een andere overweging is dat de regionale overheden in Duitsland zelf verantwoordelijk zijn voor de financiering van regionale spoorlijnen.

De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft de spoorlijn opgenomen in het Regionaal Plan, waarin de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zijn beschreven. In de Regionale Nota Mobiliteit van de Stadsregio wordt gekozen voor de interne bereikbaarheid: de komende jaren wordt vooral geïnvesteerd in het oplossen van knelpunten in de bereikbaarheid. De Stadsregio ziet de potentiële kansen en mogelijkheden voor de spoorlijn Nijmegen - Kleve, maar heeft geconcludeerd dat de kansen voor



Vervolgvel  
1

reactivering op dit moment gering zijn en dat beschikbare financiële middelen voorlopig beter ingezet kunnen worden voor de aanpak van de knelpunten. De reactivering van de spoorlijn wordt daarom in de planning naar 2020 verplaatst, zodat tot die tijd ruimtelijke ontwikkelingen langs de lijn kunnen plaatsvinden die reactivering kansrijker maken.

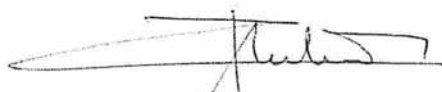
In een overleg tussen de voorzitter van de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de burgemeesters van Groesbeek, Heumen en Nijmegen is afgesproken dat de spoorlijn op de korte en middellange termijn gebruikt gaat worden als toeristische route, door middel van traplorries. De Euregio heeft hiervoor recent een subsidie verleend. Hiermee blijft de infrastructuur een functie behouden, waardoor geen ongewenste ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Vanwege veiligheidsaspecten is het niet mogelijk om deze voorziening toe te passen langs het spoor waar treinen rijden. Een eindpunt van de draisinen in Nijmegen is derhalve uitgesloten.

Daarnaast is besloten dat de Stadsregio in 2007 een onderzoek zal uitvoeren naar de condities waaronder een reactivering van de lijn als verbinding voor personenvervoer mogelijk is. Deze vraag zou bij voorkeur samen met de Duitse partners moeten worden opgepakt. De Stadsregio neemt hiervoor het initiatief en Nijmegen werk mee aan dit onderzoek. Daarbij moet aansluiting worden gezocht op een onderzoek naar internationaal personenvervoer, dat de minister van Verkeer en Waterstaat zal uitvoeren op verzoek van de Tweede Kamer.

We blijven de reactivering van de spoorlijn nastreven, maar accepteren dat daar op middellange termijn niet voldoende draagvlak voor bestaat. Daarom steunen we het draisinen-project, ondanks dat er geen eindpunt in Nijmegen gemaakt kan worden. We hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
college van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,



mevr. dr. G. ter Horst

De Secretaris,



P. Eringa

Vergaderjaar 2006-2007

30 800 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2007

Nr. 26

**MOTIE VAN HET LID VERDAAS C.S.**

Voorgesteld tijdens het notaoverleg d.d. 30 oktober 2006

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat er geen overkoepelende landelijke visie is op het internationaal treinvervoer;

overwegende, dat het aantal treinverbindingen met het Ruhrgebied in schril contrast staat met de frequenties die worden geboden naar Brussel en Parijs via de te openen HSL-Zuid;

overwegende, dat de bestaande regionale grensoverschrijdende treindiensten in Nederland meestal niet verder gaan dan het eerste station waardoor er geen integratie van netwerken is en onnodig vaak moet worden overgestapt;

overwegende, dat de opnieuw geopende spoorlijn Enschede-Gronau zeer succesvol is mede doordat deze in Duitsland doorrijdt naar Münster en Dortmund;

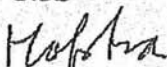
overwegende, dat er in verschillende regio's wensen liggen om oude grensoverschrijdende spoorverbindingen te herstellen en dat de Kamer bij motie heeft uitgesproken dat de reactivering van de spoorlijn Nijmegen – Kleve wenselijk is;<sup>1</sup>

verzoekt de regering in samenwerking met de spoorsector een visie op internationaal treinvervoer te ontwikkelen met daarin aandacht voor (mogelijk) te heropenen grensoverschrijdende spoorverbindingen, voor mogelijkheden voor integratie van deze spoorverbindingen met de binnenlandse dienstregeling door het doortrekken van treinen naar grotere binnenlandse knooppunten (bijvoorbeeld Zwolle-Gronau, Eindhoven – Ruhrgebied en Groningen – Bremen) en voor uitbreiding en versnelling van de verbindingen tussen de Randstad en Duitsland;

verzoekt de regering mogelijke infrastructurele projecten die voortvloeien uit deze visie op te nemen als verkenning of planstudie in het volgende MIT projectenboek,

en gaat over tot de orde van de dag

Verdaas  
Slob





# RegioTram Kassel: hoe het wel KAN!

## Hoge verwachtingen van tram-treinconcept

Door Lambiek Kneplé

**Verhoogd aanbod, kortere rijtijden, meer haltes en trams die vanuit de wijde omgeving rechtstreeks naar de binnenstad rijden. Met dit concept wil de middelduitse stad Kassel nu en in de nabije toekomst een grote slag maken met het openbaar vervoer. Daarvoor wordt de nieuwe RegioTram ingezet, die zowel op het spoor als in de stad kan rijden. Aan een vanuit Nederland georganiseerde excursie mochten twee bestuursleden van VIEV onlangs kennismaken met dit succesvolle concept, dat ook toepasbaar is in de Stadsregio Arnhem-Nijmegen.**

Met een vaartje van zo'n negentig kilometer per uur verwijderd de comfortabele Citadis-tram zich over het hoofdspoor van de Deutsche Bahn van de stad Kassel. Eindhalte van deze voorstadstram is de stad Melsungen. Een zeer fraai bewaard voorbeeld van een middeleeuwse vakwerkhuisen-stad zo'n 30 kilometer van Kassel verwijderd. Onderweg worden een kleine tien haltes aangedaan. De tram glijdt soepel en snel over het spoor en ontmoet af en toe een goederen- of regionale trein. Machinist en trambestuurder groeten elkaar bij handopsteken. Het interieur van de Regio Citadis oogt functioneel en comfortabel. Goede stoelen met stoffen bekleding en leuningen. Een van voor tot achter doorzichtig geheel. De trambestuurder overziet door zijn spiegel het hele interieur.

Thomas Rabenmüller is de projectleider van het RegioTram-concept. Opdrachtgever is het Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV). Eigenaar van de nieuwe trams is de Regional Bahn Kassel (RBK). „Wat we hier tot stand brengen doen we niet alleen voor onszelf,” zegt Rabenmüller, „We kijken goed om ons heen en zijn altijd bereid van anderen te leren.” Hij legt uit hoe men tot dit concept is gekomen. Nordhessen is een vrij dun bevolkt gebied met rond een miljoen inwoners. Eenderde deel van hen woont in Kassel (200.000) en omgeving (150.000). Dat levert 280.000 reizigers per dag op. Voorheen was de verdeling als volgt: tram 37%, stadsbus 18%, regionale trein 9% en regionale bus 36%. „Het is duidelijk, dat de regionale trein in de klassieke vorm met weinig haltes en eindpunt op het centraal station van Kassel erg slecht scoorde. Daarnaast is de afgelopen vijftien jaar constant gewerkt aan modernisering van het tramsysteem. Bij de spoorwegen werd daarmee pas vijf jaar geleden begonnen. Een fikse achterstand dus.”

De eerste ideeën voor het nieuwe concept werden ontwikkeld toen in 1992 het station Kassel Wilhelmshöhe, gelegen in de westelijke wijken van Kassel, werd gemoderniseerd in verband met de komst van de hogesnelheidstrein Inter City Expres (ICE). Een belangrijk station aan de Duitse noord-zuid-as voor snelle treinen. Daarmee kwam er ruimte vrij op het centraal station, een kopstation op 500 meter van de binnenstad.

***De RegioRail Lent - Grote Markt - Boxmeer rijdt station Molenhoek binnen. Dat zou toch geweldig zijn?***

**In Kassel wordt het werkelijkheid. Op 24 januari 2007 werd de RT-lijn 4 Kassel Hbf-Wolfshagen feestelijk geopend. Een diesel-RegioTram rijdt station Weimar (Hessen) binnen. Vanaf de zomer 2007 zullen de RegioTrams vertrekken vanaf de Platz der Deutschen Einheit in het centrum van Kassel.**

**Foto: © dr. Heribert Menzel; [www.tram-kassel.de](http://www.tram-kassel.de)**



„Naar het voorbeeld van de stad Karlsruhe was ons uitgangspunt: niet overstappen uit de trein, maar dóórrijden naar de binnenstad. Makkelijk was het niet, want Nordhessen is een duidelijk armere regio dan Karlsruhe. De centrale opgave was dus: met beperkte financiële middelen meer bereiken. Dat bracht ons tot het tram-treinconcept.”

Om een langdurige vergunningsprocedure voor – dure – elektrificatie van de deels niet-geëlektrificeerde trajecten te ontwijken werd ervoor gekozen niet het spoor, maar de trams aan te passen.” Dat heeft ertoe geleid, dat een aantal trams werd ontwikkeld voor zowel diesel-, als elektrisch bedrijf. Andere stellen werden uitgerust met twee stroomsterkten: 650 volt in de stad en 15.000 volt op het spoor. Bij het bedrijf Alstom in het iets noordelijker gelegen Salzgitter werden 28 Regio Citadis-trams besteld voor zo'n 80 miljoen euro. Deels echter ook een vervangingsinvestering.

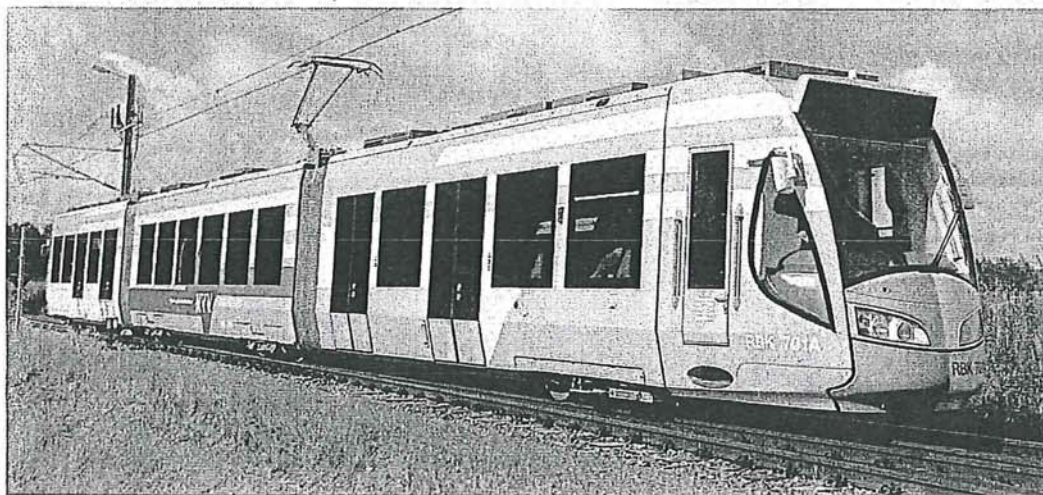


In aanpassingen aan het spoor moest desondanks nog eens 100 miljoen euro gestoken worden. Maar een vrijwel niet meer gebruikte oostelijke lijn naar Hessisch Lichtenau werd opgeknapt en geëlektrificeerd en wordt het kopstation van Kassel ondergraven met drie tramsporen. Bij deze ingrijpende verbouwing wordt deels gebruikgemaakt van een eerder gesloten tramtunnel, die voor het station langsliep. De ingebruikname van de nieuwe tunnel wordt in 2007 verwacht en vanaf dat moment kunnen alle RegioTrams ongehinderd doorrijden naar de centrale winkelstraat Königstrasse. Verder werden langs de sporen vele nieuwe haltes in de voorsteden aangelegd.

„Wij verwachten straks 55 procent meer reizigers, mogelijk zelfs veel meer,” aldus de projectleider. Problemen zijn er ook. Zo heeft de bezuinigingswoede van de nieuwe CDU-SPD-regering ook zijn weerslag gehad op de steun aan het openbaar vervoer. Een deel van de geplande noordelijke lijn, richting Warburg, wordt niet of in een veel later stadium gerealiseerd.

En naar de mening van Kassel moet teveel worden betaald voor het rijden op het spoor. Deze zogenaamde Trassenpreis, de 'tol' voor het rijden op het spoor, zou voor de lichtere trams best wat lager kunnen. Het eerste tram-trein-traject, dat naar Hessisch Lichtenau, kon nog onder een financieel gunstiger gesternte gerealiseerd worden. Burgemeester Jürgen Herwig van deze fraai tussen de heuvels gelegen toeristische stad van 14.000 inwoners, waar het sprookje van 'Vrouw Holle' vandaan komt, vindt het ronduit fascinerend dat zijn stad door de Regio Trams is aangesloten op de grote stad. En volgens hem is de bevolking minstens even verheugd. „Alle gemeenten hebben constructief meegewerkt aan de realisatie. Tegen de verlenging van het spoor, vanaf het wat afzijdig geleden voormalige station, dwars door de historische stad maakte niet één burger bezwaar.” Dat laatste vooral dankzij de goede voorlichting vooraf. „Langs het hele traject is de RegioTram overwegend geaccepteerd. Maar we hebben wel uitgebreid de tijd genomen om het de mensen uit te leggen en naar hen te luisteren.” Het spoor van Kassel naar Lichtenau is inderdaad een bijzonderheid. Tot voor kort reden er alleen goederentreinen en een enkele stoomtrein van een museumbahn. Om de smallere trams naadloos te laten aanleggen bij de perrons van de halteplaatsen zijn de sporen door middel van wissels ietsje verlegd richting perron. Soms zelfs naar twee kanten, zodat er zes rails op korte afstand van elkaar te zien zijn. De trams wijken uit, de stoomtrein rijdt rechtdoor.

Volgens de burgemeester is de Regio Trams een zegen gebleken voor de jaarlijkse Hessentag die in Lichtenau wordt gehouden. Daar zijn allerlei voorstellingen en komen in tien dagen rond 600.000 mensen op af. Wat tot grote parkeer- en verkeersproblemen leidt. „Tijdens het muziekprogramma hebben we na afloop zo'n zes tot zevenduizend bezoekers in korte tijd met de tram teruggebracht naar Kassel,” aldus burgemeester Herwig. Ten opzichte van het vervoer tot dan toe per regionale bus werd al direct een groei van 100 procent in aantallen reizigers genoteerd. Er ontstonden spoedig capaciteitsproblemen, waardoor nieuwe trams moesten worden aangeschaft. Volgens de burgemeester zijn de gemeentelijke infrastructuur en economie voor alle plaatsen langs de lijn erop vooruit gegaan. Er hoeft minder in wegverbindingen en parkeervoorzieningen te worden geïnvesteerd. Wij zien nu al dat er families zijn, die het met een auto minder kunnen doen.”



**Voor de RegioTram van Kassel wordt de Regio Citadis van Alstom gebruikt. Sommige trams hebben ook een dieselmotor (op het dak!) zodat deze ook op ongeëlektrificeerde baanvakken kunnen rijden. Een Citadis tram kost ca. 3 miljoen euro.**

**Bron: [www.alstom.de](http://www.alstom.de)**

De Citadis wordt door Alstom in praktisch dezelfde vorm geleverd aan RandstadRail voor de nieuwe tram-treinverbinding tussen Den Haag en Zoetermeer. De tram wordt desgewenst geleverd voor meerdere voltages en een combinatie van diesel- en elektrisch gebruik. Ook de botsvastheid is aangepast aan de verschillende normen per land, waarvan de fabriek hoopt dat die straks eindelijk worden vastgelegd in een Europese standaard. Nu zijn de verschillen in eisen per land nog te groot. De Citadis past ook prima in het VIEV-concept voor een tram-trein, die vanaf Kleef via het station van Nijmegen doorrijdt naar het centrum en via de Waalbrug naar de nieuwe wijken van de 'Waal sprong'.



# VIEV protesteert bij KAN-raad

## Uitstel onderzoek railverbinding Nijmegen-Kleve-Düsseldorf niet acceptabel

Op woensdag 6 december jl. sprak VIEV in bij de commissie Mobiliteit & Werken van de KAN-raad om te protesteren tegen uitstel van reactivering railverbinding Nijmegen-Kleve. Hieronder volgt de inspraakreactie.

*Geachte leden van de KAN-raad,*

*Op donderdag 21 december a.s. zal u de nota regionale mobiliteit (ReNoMo) behandelen en vaststellen. Onze vereniging heeft zijn zienswijze op de ReNoMo gegeven en daarin het belang aangegeven van de railverbinding Nijmegen-Kleve-Düsseldorf. In de commentaarnota stelt het College van Bestuur KAN echter **een onderzoek naar deze railverbinding uit tot na 2020!***

*Dit standpunt van het College verwondert ons in hoge mate. Immers in het Regionaal Plan is als tweede verkeersproject een onderzoek afgesproken naar de haalbaarheid van deze railverbinding. Bovendien heeft op 31 oktober jl. de Tweede Kamer de motie Verdaas (PvdA), Slob (CU) en Hofstra (VVD) aangenomen waar de Minister wordt opgeroepen een visie te ontwikkelen op het internationale treinvervoer. Deze motie noemt expliciet de railverbinding Nijmegen-Kleve. Deze motie memoreert een eerder aangenomen motie dat reactivering van deze railverbinding wenselijk is. Daarnaast attenderen wij u dat in de landelijke Nota Mobiliteit het belang van grensoverschrijdend railvervoer is toegevoegd n.a.v. het amendement Slob.*

*Juist nu de lobby in "Den Haag" vruchten afwerpt, stelt uw College van Bestuur het onderzoek uit. Het zou meer voor de hand liggen de steun van de Tweede Kamer te gebruiken om de procedures tot reactivering te versnellen.*

*Het College verwijst naar een bestuurlijk overleg in september jl. waarbij besloten is in te zetten op railfietsen (Draisinen). Naar onze informatie is dit een besloten overleg geweest tussen de burgemeesters van Groesbeek, Heumen en Nijmegen, voorzitter CvB KAN en de haalbaarheidsonderzoeker uit Kevelaar. Deze gang van zaken getuigt niet van bestuurlijke zorgvuldigheid. Zo zijn onze vereniging en andere maatschappelijke organisaties zoals Rover en het OV Platform niet in de gelegenheid gesteld te reageren op de uitkomsten van dit overleg. Zij vragen zich af waarom bestuurders inzetten op een toeristische attractie? Is dit niet immers bij uitstek een project dat de marktsector kan oppakken? Is het niet beter dat deze bestuurlijke energie wordt ingezet voor projecten die de bereikbaarheid en het samengroeien van de Euregio Rijn-Waal ten goede komen?*

*Een mogelijke reden die het College zou kunnen aanvoeren is het Integrierter Gesamtverkehrsplan (IGVP) van de deelstaat Nordrhein-Westfalen (NRW) waar reactivering wordt uitgesteld tot na 2020. Dit besluit, dat overigens om de vijf jaar herzien kan worden, betreuren wij zeer. Het College, maar ook het gemeentebestuur van Nijmegen, hebben hiertegen bezwaren ingediend. Hiervoor hebben wij grote waardering. Echter het College gooit nu wel heel snel de handdoek in de ring. Het College moet daarentegen krachtig protesteren bij Nordrhein Westfalen (NRW) dat hun besluit niet getuigt van goed nabuurschap. Dit besluit is immers in strijd met de gemaakte afspraken tussen KAN en NRW in 1999. Destijds is afgesproken dat NRW zou wachten tot 2007 met besluitvorming over deze railverbinding.*

*Wij verzoeken u het volgende:*

- *Het College te vragen waarom, juist na het aankondigen van de steun van de Tweede Kamer, het aangekondigde onderzoek wordt uitgesteld tot na 2020.*
- *Het College te vragen waarom dit besluit niet is afgestemd met maatschappelijke organisaties.*
- *Niet akkoord te gaan met de voorgestelde commentaarnota.*
- *Onderzoek naar reactivering van de railverbinding Nijmegen-Kleve toe te voegen aan de Regionale Nota Mobiliteit met dien verstande dat eerder uitgevoerd haalbaarheidsonderzoek uit 1997 geactualiseerd moet worden en dat een Plan van Aanpak opgesteld dient te worden voor reactivering in 2011.*
- *Het College op te roepen onverwijld contact op te nemen met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat*
  - *om het belang van reactivering te onderstrepen;*
  - *in te zetten op samenwerking bij het ontwikkelen van een visie op het internationaal treinvervoer;*
  - *na te gaan in hoeverre MIT-gelden gereserveerd kunnen worden voor reactivering.*
- *Een bedrag van € 100.000,- te reserveren voor:*
  - *het actualiseren van de, in opdracht van KAN, uitgevoerde haalbaarheidsstudies uit 1997 (van Röhr-AGV) op basis van demografische gegevens 2006 en op basis van exploitatie met lichte treinen;*
  - *het opstellen van een Plan van Aanpak voor herstel van de railinfra en hervatting van de treindienst.*



- Een bedrag van 15 miljoen te reserveren voor herstel van de railinfrastructuur van het tracé Nijmegen-Groesbeek-Duitse grens in de periode na 2010 zodat op 1 juni 2011 de treindienst hervat kan worden tussen Nijmegen en Düsseldorf (Regional Express RE10).

Voor de goede orde hebben wij toegevoegd

- VIEV-mail juni 2006 met "facts & figures" over de railverbinding Nijmegen-Kleve;
- Motie Verdaas c.s.

Wij rekenen op uw steun! De bereikbaarheid van onze stadsregio met het Duitse achterland staat op het spel!

Hoogachtend,  
Drs. Ing. Marcel S.A. Walraven  
Voorzitter VIEV

## Kosten reactivering Nijmegen – Kleve vallen mee Stadsregio Arnhem Nijmegen gebruikt verkeerde informatie

Op woensdag 6 december jl. sprak VIEV in bij de commissie Mobiliteit & Werken van de KAN-raad. Tot grote verwondering van andere maatschappelijke organisaties reageerde geen enkel KAN commissielid op de VIEV reactie. Treffender kon de kloof tussen maatschappij en politiek niet geïllustreerd worden. De bestuursvoorzitter van de Stadregio, drs. Jaap Modder, moest toen wel reageren. Volgens de Stadregio zijn de reactiveringskosten van 130 miljoen euro te hoog. "Onzin", volgens VIEV, "de kosten bedragen maar dertig miljoen." In nota bene KAN-raadsvoorstel nr. 99.100 uit 1999 staan deze cijfers! Hieronder volgt een literatuurstudie naar kostenkengetallen.

	Kosten in Millionen € (2005)	Kosten in Millionen € (1998)	Kosten in Millionen € (2005)	Kosten in Millionen € (2001)
Nijmegen -Bundesgrenze 14 km	16,8	17,1	9,9	19,9
Bundesgrenze - Kleve 12 km	14,4	14,2	8,5	17,1
TOTAL	31,2	31,1	18,4	37,0
	Gemäß <i>Kostenkatalogen openbaar vervoer</i> , Rijkswaterstaat, CVOV-rapport 26, 2005 (Angaben mit durchschnittlichen Preise für ÖPNV Infrastrukturvorha- ben herausgegeben durch das niederländische Verkehrsministeriu- ms)	Gemäß Röhr/AGV- Gutachten 1998 im Auftrag des Nahverkehrszweck- verbandes Niederrhein NVN (in Zusammenarbeit mit der Euregio Rhein-Waal, KAN, Gelderland etc).  Zie ook: KAN-raadsvoorstel 99.100 d.d. 4 februari 1999; Raadsvoorstel van B&W Nijmegen (nummer 99.4721 datum vergadering B&W 09-02-1999).	Gemäß Reaktivierungs- kosten der "Haller Willem", Bahnstrecke Osnabrück - Dissen/Bad Rothenfelde: 16,3 Million € für 23 km. Diese Bahnstrecke ist komplett renoviert worden für „Light Train“ mit 80 km/h. Kosten sind inklusive 23 gesicherten Bahnübergänge und Brückensanierung.	Gemäß Projektkosten Reaktivierung Bahnstrecke Gronau-Enschede: 12,8 Million Euro für 9 km. Diese Kosten sind relativ hoch wegen des Neubaus einer Brücke über die Grenzfluss Glane.



# Nederland verwaarloost internationaal treinverkeer

Door Lambiek Kneplé

**Op vrijdag 15 september 2006 organiseerde reizigersvereniging Rover een symposium over grensoverschrijdend openbaar vervoer. Ook VIEV-voorzitter Walraven hield een presentatie over reactivering van de railverbinding Nijmegen Kleve voor personenvervoer.**

De Nederlandse overheid verwaarloost het internationale treinverkeer. Minister Karla Peijs (Verkeer en Waterstaat) ziet alleen wat in commercieel vervoer over de grens. Dat komt neer op twee lijnen: een snelle Thalys naar België en Frankrijk en een langzame hogesnelheidstrein ICE naar Duitsland. Voor de rest vindt Peijs de bus een goed alternatief voor het grensoverschrijdend openbaar vervoer. Wil men toch met de trein de grens over, dan moet de regio dat maar regelen en betalen. Het initiatief moet van onderaf komen. De gevolgen van dit beleid weet Rover-voorzitter Michael van der Vlis treffend samen te vatten: „Dit land is hard bezig de Hollandse Waterlinie naar zijn grenzen te verleggen.”

Tijdens dit symposium op luchthaven Schiphol werden de bedroevende feiten nog eens op een rijtje gezet. Positief feit is, dat de grensregio langzamerhand wel bereid zijn de handen uit de mouwen te steken. Zo vertelt oud-wethouder Dick Buursink van Enschede enthousiast over de bezieling, die achter de herstart van de lijn naar Gronau schuil gaat. Kees Rotteveel (Rover) stelt vast, dat er na de privatisering van de spoorwegen in Nederland heel weinig geregeld is om het internationaal vervoer op peil te houden. „Het gaat de NS vandaag de dag niet om het vervoeren van mensen, maar om het maken van winst,” zegt hij. Wie in Maastricht een internationaal kaartje wil kopen, mag naar Eindhoven. In heel het land zijn nog slechts negen internationale loketten, met wachttijden van soms enkele uren. Er zijn weinig reisbureaus die kaartjes verkopen en de verkoop op internet ziet er amateuristisch uit. De enige goede service lijkt nog slechts te krijgen bij de Treinreiswinkel.

Rotteveel vindt dat de NS als monopoliehouder op het Nederlandse spoor de macht heeft om schaarste te kweken. Winst maken is alleen mogelijk door zoveel mogelijk stoelen te bezetten, maar er wordt geen enkele moeite gedaan om meer reizigers de grens over te trekken. De marketing en verkoop op dit punt is allerbelabberdst. Wanneer straks de Thalys met hoge snelheid de grens over schiet, is alleen Rotterdam Centraal een goede opstapplaats voor de gemiddelde reiziger. Andere reizigers wachten grote wachttijden en omreizen. „Helaas hebben wij ook geen instrument om de NS tot de orde te roepen,” zegt Rotteveel, „Afspraken om over het internationale verkeer te praten worden steevast afgezegd. ”Rover verwacht ook, dat de kaartjes voor de hogesnelheidstrein-zuid veel te duur zullen worden voor de gewone reiziger. De exploitant HSA moet 170 miljoen euro per jaar betalen voor het gebruik van de lijn. Om dat op te brengen moet een enorme hoeveelheid reizigers worden vervoerd. Maar daarvoor zijn geen extra treinen aangeschaft. „Staat ons een zelfde ramp te wachten als bij de Eurotunnel,” vraagt Rotteveel zich af.

Professor Maurits van Witsen, tot 1995 hoogleraar openbaar vervoer en spoorwegaankunde aan de TU Delft en thans pleitbezorger voor light-railprojecten, houdt een pleidooi om het binnenlandse spoorverkeer door te trekken naar Duitsland. „Het verbaast me hogelijk, dat Verkeer en Waterstaat dit niet belangrijk vindt. Maar de bereikbaarheid van de Randstad vanuit Duitsland is absoluut van nationaal belang. Het gaat hier om een forse groeiemarkt.” In de praktijk loopt het grensoverschrijdend passagiersverkeer per trein alsmaar terug: in 2005 zelfs met 7 procent. Volgens Rotteveel willen NS en Verkeer en Waterstaat niets weten van de trein naar Berlijn. Die gaat in 2007 als gewone intercitty door Nederland rijden en doet daarbij meer stations aan.

OV-woordvoerder Arie Slob van de Christen Unie wijst erop, dat Peijs niets heeft gedaan met de motie van december 2005, die oproept de treinverbinding Nijmegen-Kleef te herstellen. Hij vindt het zwaar teleurstellend, dat het grensoverschrijdend spoorverkeer is gemarginaliseerd. Slob roept op de negatieve trend te stoppen: „Als je 't echt vindt, dan ga je er ook voor.” Al met al geen gemakkelijke taak: „In Den Haag regeert de asfaltcoalitie. De ambitie is weg. Er heerst een te grote fixatie op de weg, het openbaar vervoer is geheel in de marge beland. Een teken aan de wand is, dat aan het spoor nog slechts onderhoud wordt gepleegd. Als men vindt dat het openbaar vervoer werkelijk van belang is, dan zou men er ook in moeten investeren. Het huidige beleid is dodelijk. Niemand voelt zich verantwoordelijk de eerste stap te zetten. Als je alleen maar zegt, dat 't geld gaat kosten, dan schiet het ook niets op. Volgens Slob bevindt de verkoop van internationale kaartjes zich in een kritieke fase. Als mensen daarmee al stuklopen, dan haken er teveel af.

## **In Twente lukt het wel**

Dat het anders kan, als men de schouders er maar onder wil zetten, bewijst de Twentse regio met het herstel van de trein van Enschede naar Gronau. Het 'wondertje' van 2001, het jaar van de herstart, rijdt inmiddels eens per half uur de grens over. En wel afwisselend naar de grote Duitse intercystations van Münster en Dortmund.

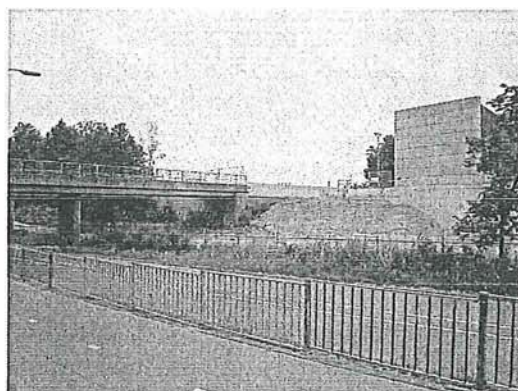
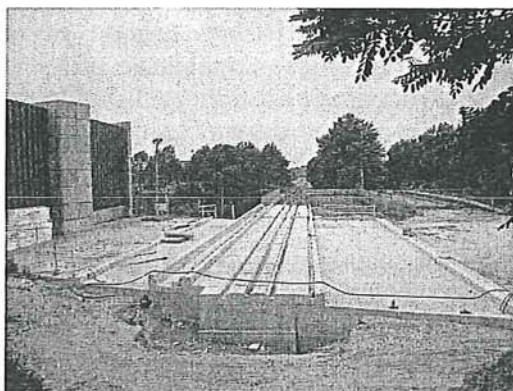


Voormalig wethouder Dick Buursink (PvdA) vertelt zijn gehoor graag wat de regio daarvoor heeft moeten doen. „Gelukkig heeft Twente iets meer ambitie getoond, dan Verkeer en Waterstaat,” luidt zijn aftrap. Het aantal bezoekers van een stad als Enschede komt voor dertig procent uit het Duitse grensgebied. Op een winkelzaterdag zijn dat er maar liefst 70.000. „Wij zeiden tot elkaar: het is belachelijk dat er zoveel verkeer over de grens is, terwijl er een spoorlijn van 8,5 kilometer ligt die niet gebruikt wordt. Enschede telt 150.000 inwoners, Münster 225.000. Ja, er was een bus naar Gronau en sceptici zeiden dat je er altijd alleen in zat. Maar zo werkt dat niet,” legt Buursink uit. De regio's aan beide zijden van de grens zijn er enthousiast aan gaan sjoeren en hebben het voor elkaar gekregen. Het 'wondertje van 2001'rijdt en vervoert inmiddels op een doordeweekse dag grensoverschrijdend gemiddeld 1300 reizigers, op een zaterdag 2500 en op zondag 900. Het resultaat is volgens Buursink, dat de relatie met Duitsland sindsdien flink is aangezet. De Saxion Hogeschool in Enschede telt inmiddels 30 procent Duitse studenten, die nu op een vlotte manier de grens over kunnen reizen. Daarnaast heeft de gemeente miljoenen kunnen besparen op dure parkeervoorzieningen. „En als gemeente betalen we nu minder aan de treinexploitatie mee, dan de garantie die we gegeven hebben.” Dick Buursink spreekt volop begrip uit voor de wens van andere overheden zoals Nijmegen om weer over grensoverschrijdend treinverkeer richting Kleef te kunnen beschikken. Dat was koren op de molen van VIEV-voorzitter Marcel Walraven, die grote waardering heeft voor de visie en ambitie van een man als Buursink. „Het is héél belangrijk, dat de regio zegt: Wij gáán ervoor.”

## Spoortraject Roermond-grens gered voor personenvervoer

Door Lambiek Kneplé

**Een gunstig bericht in de discussie over de IJzeren Rijn: Het spoortraject Roermond-grens lijkt door de bouw van een spoorviaduct over de snelweg in aanleg A73 gered. Precies ter hoogte van de inrit van de nieuwe snelwegtunnel ten zuidoosten van Roermond is een speciale betonnen constructie aangelegd, waarover straks de rails weer kunnen worden teruggelegd.**



**Twee opnames van het nieuwe spoorviaduct bij Roermond.  
Links in de richting Roermond met links het ventilatiegebouw van de snelwegtunnel  
Rechts in de richting grens met links het bestaande wegviaduct en rechts de verlenging daarvan bij het ventilatiegebouw van de snelweg.**

Het originele traject naar het station van Roermond blijft daardoor gehandhaafd, waarmee het mogelijk blijft weer persontreinen te laten rijden tussen Mönchengladbach en Roermond. VIEV mengt zich niet in de discussie om het door België gewenste goederenvervoer over de IJzeren Rijn. Het is VIEV slechts bedoeld om grensoverschrijdende verbindingen voor personenvervoer in een verenigd Europa weer op te bouwen.

Zoals bekend rijdt er nu een lightrailtrein tussen Mönchengladbach en de Duits-Nederlandse grens bij Dalheim. Van Duitse zijde is er steeds op aangedrongen deze lichte trein door te laten rijden naar Roermond. Voor de toekomstige hervatting van goederenvervoer via de IJzeren Rijn wordt momenteel gestudeerd op een omleiding ten noorden van de stad Roermond. Die kan ten oosten van Roermond weer aansluiten op het bestaande traject.

VIEV is het volledig eens met het standpunt van de SP in Roermond, dat bij de hervatting van personenvervoer een tunnel onder het Meinweggebied volledig onnodig is. De lightrailtreinen voor personenvervoer voldoen vandaag de dag aan de strengste Europese uitstootnormen. En een trein die weer rijdt met onder meer een stop bij het bezoekerscentrum Meinweg kan ertoe bijdragen, dat het autotoerisme naar dit natuurgebied kan worden verminderd. Zeker echte natuurliefhebbers zullen het trein-alternatief verwelkomen en per saldo zal er minder uitstoot zijn.



# Haller Willem: Bahn frei Richtung Osnabrück

## Dagelijks 1700 reizigers op gereactiveerde grensoverschrijdende railverbinding tussen Niedersachsen en Nordrhein-Westfalen

Sinds 12 juni 2005 rijden er weer doorgaande treinen tussen Osnabrück en Bielefeld. Voor een uitzonderlijk laag van 0,7 miljoen euro per kilometer is de railverbinding gemoderniseerd. Hierbij is gebruik gemaakt van stalen dwarsliggers en spoorstaven die alleen geschikt zijn voor light train. Dit project is een goed voorbeeld hoe het wel kan.

Seit 12. Juni 2005 verkehren wieder durchgehende Züge zwischen Bielefeld und Osnabrück und sorgen für eine komfortable Anbindung der Regionen Osnabrücker Land und Gütersloher Land mit den beiden Oberzentren: 17 Bahnstationen werden zwischen den beiden Großstädten mindestens stündlich bedient. Es existiert somit nach fast 20-jähriger Unterbrechung wieder eine durchgehende Bahnverbindung für die Fahrgäste.

### Neuer Anfang am bisherigen Streckenende

Die Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück (VLO) hat den niedersächsischen Teil der Strecke in nur 16 Monaten ausgebaut, um sie für den modernen Schienenverkehr nutzbar zu machen. Und: die Reaktivierung einer nicht mehr genutzten Bahnstrecke ist bislang einmalig in Niedersachsen! Bis 1984 hat der Haller Willem Personen, bis 1992 immerhin noch Güter durch das südliche Osnabrücker Land befördert. Dann wurde es still auf den Gleisen. Um die Strecke vor einem dauerhaften "Aus" zu bewahren, mietete die VLO sie 1999 auf Wunsch des Landkreises Osnabrück für 30 Jahre von der DB AG. Die Vorarbeit: Die Landesregierung Niedersachsens untersuchte rund 60 nicht mehr genutzte Bahnlinien - und bescheinigte fast allen mangelnde Rentabilität. Allein die Strecke des Haller Willems erhielt eine positive Prognose für die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs. Das Land Niedersachsen zog die Konsequenz und sagte die Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln zu. Damit standen die Signale für den Haller Willem auf Grün. Der seit rund zwei Jahrzehnten eingestellte Betrieb wird auf der niedersächsischen Seite wieder aufgenommen.

### Niedersachsen in Bewegung

Die Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück (VLO) hat als Streckenbetreiberin neue Gleise verlegen lassen. Diese 600 Meter waren im Zuge des Autobahnbaus entfernt worden. Insgesamt mussten etwa 23 Kilometer neue Gleise verlegt werden, die eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erlauben. Nachdem 1991 die letzten Güterzüge von Dissen-Bad Rothenfelde nach Osnabrück fuhren, wurden die Anlagen weder benutzt noch gewartet. Sie verrotteten langsam, während sich die Natur weite Teile der Trasse zurückeroberte. Die Reaktivierung der Bahnstrecke Haller Willem war mit umfangreichen Bauarbeiten verbunden: Gleise, Signaltechnik, Bahnübergänge und Haltepunkte wurden für einen modernen Schienenverkehr umgerüstet. Die technischen Anlagen - soweit noch vorhanden - waren mittlerweile unbrauchbar. Sie wurden komplett durch neue Systeme ersetzt. Die neue innovative Signaltechnik gewährleistet einen hohen Sicherheitsstandard, um die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h möglich zu machen und das Unfallrisiko an den Bahnübergängen zu minimieren. Viele der ehemaligen Empfangsgebäude werden seit 1984 neu genutzt. Für den Bahnbetrieb werden sie aber auch nicht mehr benötigt. Statt dessen entstanden - wie zwischen Bielefeld und Dissen-Bad Rothenfelde - an fünf Orten neue Bahnsteige: Hilter, Wellendorf, Kloster Oesede (an neuem Standort), Oesede und Sutthausen.

### Attraktiv, nah und stündlich

Mit der Reaktivierung der Bahnstrecke Dissen/Bad Rothenfelde - Osnabrück hat nunmehr das Osnabrücker Land eine attraktive, umweltfreundliche Nahverkehrsverbindung hinzu gewonnen. Dieses Angebot macht nicht nur Berufs- und Schulpendlern Lust auf's Bahnfahren: Auch Ausflüglern bietet der Haller Willem eine gute Alternative zum Individualverkehr. Als neue stündliche Verbindung zwischen Ländern, Städten und Gemeinden gewinnt der Haller Willem damit weiter an Attraktivität.



Zur Eröffnungsfahrt gab Osnabrücks Oberbürgermeister Fip das Startsignal.  
Foto: [www.eisenbahn-webkatalog.de](http://www.eisenbahn-webkatalog.de)

Bron: [www.hallerwillem.de](http://www.hallerwillem.de)



## Weekendtip



### Schönes-Wochenende-Ticket

**Goedkoop reizen in het weekeinde:  
Vijf personen. Één dag.**

**Deze kaart kunt u voor 33,- EUR bestellen op Internet en bij automaten op DB Stations of aan de loketten op DB Stations voor 35,- EUR.**

Deze kaart is geldig in alle regionale treinen van de DB AG (S-Bahn, RB, IRE, RE), in veel Verkehrsverbünden en private spoorweg-maatschappijen volgens de daar geldende regels in de 2e klas.

Tevens kan men met deze kaart reizen op bepaalde trajecten in Tsjechië en Polen.

Deze kaart is geldig op zaterdag of zondag van 0:00 tot 3:00 de volgende dag voor zoveel ritten als je lief is. In combinatie met deze kaart kan men voor 3,50 EUR per fiets een fiets meenemen in de trein

**Voor meer info:**

**[www.bahn.de/regional/view/bundesweit/bahnregional/freizeit/schoenes\\_wochenende\\_ticket.shtml](http://www.bahn.de/regional/view/bundesweit/bahnregional/freizeit/schoenes_wochenende_ticket.shtml)**

### 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](mailto: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](mailto:info@viev.nl) website: [www.viev.nl](http://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](mailto:mwalraven@viev.nl)

##### **Secretaris:**

Lambiek Kneplé

Tel: 0314-366852

E-mail: [lkneplé@viev.nl](mailto:lkneplé@viev.nl)

##### **Penningmeester:**

John de Bruin

Tel: 024-3771093

E-mail: [jdebruin@viev.nl](mailto:jdebruin@viev.nl)

#### **Activiteiten/excursies:**

Raymond Waagen

Tel: 024-3245730

E-mail: [rwaagen@viev.nl](mailto:rwaagen@viev.nl)

#### **Beheerder VIEV-site:**

Lambiek Kneplé

Tel: 0314-366852

E-mail: [webmaster@viev.nl](mailto:webmaster@viev.nl)

#### **Redactie VIEVmail**

John de Bruin

Lambiek Kneplé

Marcel Walraven

#### **Redactie adres:**

Molenweg 253

6543 VD NIJMEGEN

Tel: 024-3771093

E-mail: [redactie@viev.nl](mailto:redactie@viev.nl)