If you will it, it is no dream.

- Theodor Herzl

17 mei 2017

auteurs:
M. Niesten, A.H. Goeman en R.W.H. Oudenhoven
Bestuursleden Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer (VIEV)

INHOUDSOPGAVE **blz.**

1.	**ALGEMEEN**	**4**
2.	**VERSLAG BESTUUR VERENINGSJAAR 2016/2017**	**5**
3.	**ONTWIKKELINGEN NA VERENIGINGSJAAR**	**9**
4.	**JAAROVERZICHT INKOMSTEN EN UITGAVEN**	**12**
5.	**PUBLICATIES**	**13**

1. Algemeen

Oprichting

Blijkens de akte d.d. 25 maart 1996 werd de vereniging met volledige rechtsbevoegdheid Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer (VIEV) per 29 maart 1995 opgericht. De statutaire naam is Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer (VIEV). De laatste statutenwijziging vond plaats op 16 september 2016.

De vereniging is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel onder dossiernummer 40147002.

Doelstelling

De doelstelling van de Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer (VIEV) wordt in artikel 2 van de statuten als volgt omschreven:

Het verwezenlijken van een reguliere en/of toeristische treindienst op het traject Nijmegen – Kleve en Roermond – Dalheim, voorts heeft de vereniging ten doel het bevorderen dat euregionale railinfrastructuur, al dan niet in gebruik, kan worden behouden en op een nieuwe manier worden gebruikt, tevens heeft de vereniging ten doel het instandhouden van de infrastructuur, de gebouwen, de flora en fauna langs en bij de spoortrajecten Nijmegen – Kleve en Roermond – Dalheim, alsmede het verrichten van alle handelingen en het ondernemen van alle activiteiten die daartoe bevorderlijk kunnen zijn.

Zij tracht dit doel onder meer te bereiken door:

a. het verzorgen van publiciteit en het verstrekken van inlichtingen;
b. het samenwerken met de overheden, de vervoersmaatschappijen en ander daarvoor in aanmerking komende lichamen;
c. het gevraagd en ongevraagd advies uitbrengen over exploitatievormen en mogelijkheden van de daarvoor in aanmerking komende trajecten;
d. het bevorderen van de integratie van trein en tram en het stimuleren van ketenmobiliteit;
e. zoveel mogelijk mensen betrekken bij de problemen van het grensoverschrijdend openbaar vervoer en het zoeken naar volwaardige oplossingen hiervoor;
f. het behartigen van de belangen van de reizigers die gebruik maken van grensoverschrijdend openbaar vervoer;
g. alle andere wettige middelen, welke tot het bereiken van het doel der vereniging kunnen strekken.

Bestuur

Het bestuur wordt gevoerd door:

- Maurice Niesten (voorzitter)
- Rob Oudenhoven (penningmeester)
- Arnout Goeman (bestuurslid, webmaster en secretaris a.i.)

2. Verslag bestuur verenigingsjaar 2016/2017

1 april 2016 – 31 maart 2017

Het verenigingsjaar 2016/2017 kan getypeerd worden als een zeer succesvol jaar, waarin enkele belangrijke mijlpalen werden behaald waar wij ons als bestuur aan gecommitteerd hebben in ons beleidsplan uit 2015 (als vervolg op de afspraken gemaakt in de Algemene Ledenvergadering (hierna: "ALV") van 2015). In dit jaarverslag wordt kort stilgestaan bij enkele van deze mijlpalen, waarbij wij enkele van onze online gepubliceerde berichten in zijn geheel opnemen.

- *1 juni 2016 – Railhog over de spoorlijn Nijmegen – Kleve tussen Malden Zweefvliegveld en Nijmegen Panovenlaan*

Vandaag is het exact 25 jaar geleden dat de laatste trein uit Nijmegen naar Kleve vertrok. In deze 25 jaar zijn de grenzen open gegaan en kunnen we zonder paspoortcontrole naar Duitsland reizen. We hebben één munteenheid gekregen en betalen versnaperingen, benzine, etc. zonder te hoeven omwisselen. Nijmegen kreeg een stadseiland, een Spiegelwaal, een prachtige verlengde Waalbrug én de Oversteek, de langgekoesterde stadsbrug.
Ook in Groesbeek stond de tijd niet stil en verrees een prachtig nieuw centrum en aan Duitse zijde verrees in Kleve de internationale hogeschool en in Kranenburg verdubbelde de bevolking door immigratie vanuit Nederland, waardoor tevens veel nieuwe woningen werden gebouwd. Veel ontwikkelingen dus de afgelopen 25 jaar.
Qua internationale spoorverbinding stond de tijd niet alleen stil, maar zijn we zelfs in de tijd teruggegaan! Ruim 125 jaar lang kon per trein rechtstreeks tussen Nijmegen en Duitsland gereisd worden, alleen de afgelopen 25 jaar niet. Wat VIEV betreft zitten we qua spoor dus weer in 1864, maar vandaag niet! Voor het eerst in 25 jaar tijd is het mogelijk om een gedeelte van het traject af te leggen in een RailHog. Dus zonder te hoeven trappen reizen over de Keizerlijn! We willen hiermee wederom aandacht vragen voor deze internationale spoorlijn die ligt te verroesten in een tijd dat de roep om duurzame mobiliteit luider klinkt dan ooit! Wij doen een klemmend verzoek aan de Gelderse bestuurders om reactivering van deze spoorlijn topprioriteit te

maken en meer ambitie te tonen dan alleen de grensoverschrijdende buslijn te verbeteren. Een bus die parallel rijdt aan het spoor is een vorm van kapitaalvernietiging pur sang! Buslijnen volgens het visgraatmodel laten rijden naar stations aan deze gereactiveerde spoorlijn is van toegevoegde waarde voor de euregionale reiziger en een verrijking voor de gehele regio!

- *21 juni 2016 – Studium Generale: Perspektiven des grenzüberschreitenden ÖPNV*

Kort na de ritten met de Railhog werden wij door Hochschule Rhein-Waal (Kleve) gevraagd om een lezing te houden over de ontwikkelingen van grensoverschrijdend openbaar vervoer in de regio. Deze Studium Generale is een reeks (wetenschappelijke) lezingen, debatten en tentoonstellingen in de loop van een semester, welke betrekking hebben op onderwerpen die buiten de opleiding aangeboden worden. In deze lezing werd binnen het thema grensoverschrijdend regionaal openbaar vervoer door ons uiteraard de nodige aandacht geschonken aan de spoorverbinding tussen Nijmegen en Kleve en onze visie op reactivering.

- *3 augustus 2016 – Lancering petitie*

Vanuit ons politieke netwerk kregen wij de tip dat het lanceren van een petitie een goede stap zou zijn om ons idee van een proefbedrijf op de politieke agenda te krijgen als opmaat naar volwaardige reactivering. De petitie kreeg veel aandacht (zie publicaties) en is uiteindelijk 1.381 keer ondertekend.

- *16 september 2016 – Passeren van nieuwe statuten*

Een actiepunt dat al (vele) jaren open stond – aangezien het bestuurlijk minder prioriteit had – was het laten aanpassen van onze statutaire naam van VSNK in VIEV. Sinds de ALV in 2015 waar wij als nieuw bestuur zijn gekozen en wij mandaat kregen van de leden om de concepten Meinlijn en Keizerlijn actief in beleid om te zetten, hebben wij via drie ALV-en (17 mei 2016, 3 augustus 2016 en 9 augustus 2016) van de leden actief input gekregen om deze wijzigingen middels een statutenwijziging te formaliseren.

- *15 oktober 2016 – VIEV presenteert bij ProBahn*

ProBahn heeft ons gevraagd om op hun jaarvergadering integraal de presentatie van 21 juni (bij de Hochschule Rhein-Waal) voor hun leden te presenteren. Dat deden we graag en de banden tussen ProBahn en VIEV zijn sindsdien geïntensiveerd.

- *2 november 2016 – VIEV verkrijgt ANBI-status*

Op 2 november is de VIEV met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2016 door de Belastingdienst erkend als ANBI (Algemeen Nut Beogende Instelling). Dit houdt in dat giften aan de vereniging in de regel aftrekbaar zijn in de belastingaangifte. Vanzelfsprekend zijn wij zeer erkentelijk voor alle giften die wij mogen ontvangen.

- *5 november 2016 – Symposium OV in de Euregio*

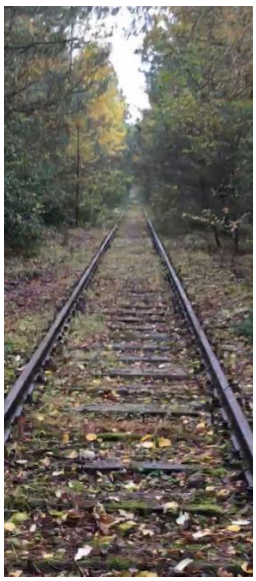
Op uitnodiging van gedeputeerde Patrick van der Broeck organiseerde Rover deze zaterdag samen met ProBahn en TreinTramBus in Maastricht een symposium over grensoverschrijdende OV-verbindingen. We waren te gast in het prachtige Gouvernementsgebouw aan de Maas waar Belgische, Duitse en Nederlandse sprekers aan bod kwamen onder de strakke leiding van een Vlaamse dagvoorzitter, die vloeiend Duits sprak.

De Gouverneur van Limburg opende het symposium met een verwijzing naar het Verdrag van Maastricht, dat 25 jaar geleden in dezelfde zaal getekend is als waar wij nu bijeen kwamen. Ondanks open grenzen is grensoverschrijdend treinvervoer echter moeizaam, vanwege nationale veiligheidsregels en verschillende beveiligings- en tariefsystemen. De Duitse sprekers benadrukten de noodzaak van vertrouwen in elkaar en van bestuurlijk doorzettingsvermogen. Patrick van der Broeck heeft als gedeputeerde bewezen dat bestuurders echt het verschil kunnen maken. Dankzij hem worden nu de Maaslijn en de lijn Heerlen - Aachen geëlektrificeerd en wordt de verbinding met Luik beter. Ook het slepende dossier van de tramlijn van Maastricht naar Hasselt wist hij vlot te trekken.

Tijdens een symposium zijn altijd leuke weetjes te horen. Het OV in de regio Aachen is in vijf jaar met 25% gegroeid. De enkelsporige Maaslijn krijgt op diverse plaatsen inhaalsporen en er komen sneltreinen van Limburg naar Nijmegen.

- *29 november 2016 – Overleg met Rentmeester inzake Meinlijn*

Waar wij merken dat wij de spreekwoordelijke wind mee hebben voor de Keizerlijn, ervaren wij tegen een 'bestuurlijke muur' aan te lopen als het gaat om de Meinlijn. Vergunningen om te snoeien worden niet afgegeven, maar wanneer wij vragen om een officieel – en onderbouwd! - standpunt op papier (wij hebben immers ook verantwoording af te leggen richting onze leden) blijft het erg stil.



Op 29 november hebben wij een constructief overleg gehad met de Rentmeester, waarbij wij volledige inzage hebben gehad in de overeenkomst die hij met ProRail heeft gesloten. Wij hebben in ieder geval een zeer helder beeld gekregen van alle gevoeligheden rondom dit dossier, met name veroorzaakt door 'het spookbeeld' dat leeft over de IJzeren Rijn. De ontwikkelingen blijven wij nauwgezet volgen en waar mogelijk proberen wij het publieke en politieke debat van de juiste argumenten te voorzien. Inspanningen om (weer) te kunnen gaan snoeien, hebben wij voorlopig 'on hold' gezet. Bijgaand twee foto's van onze vorderingen qua snoeien aan Duitse zijde van de grens, voordat wij ook hier werden geblokkeerd…

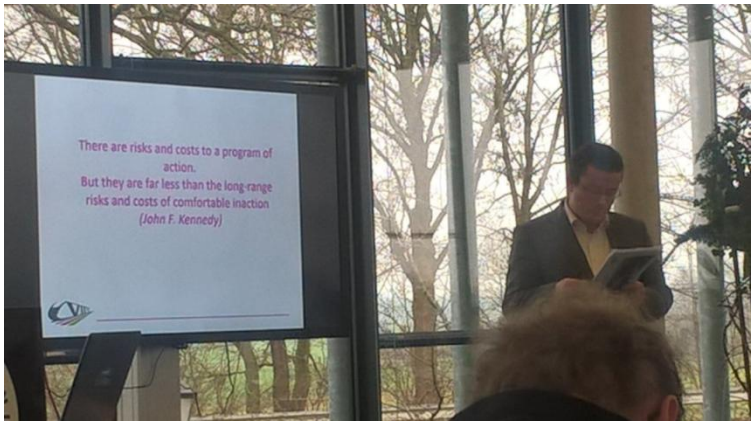
Op 22 oktober stak het bestuur van de VIEV flink de handen uit de mouwen, voorlopig echter was dat tevens de laatste keer…

- *6 december 2016 – Interview door studenten Radboud Universiteit Nijmegen*

Vijf studenten van de Radboud interviewden ons als bestuur die avond over de plannen van de Meinlijn als onderdeel van hun minor Nederland – Duitsland. Wij hebben het uiteindelijke rapport "Einkaufsstadt Roermond – wat een spoorverbinding met het Duitse achterland kan bieden" ontvangen, waarin de Meinlijn als kans voor de regio prominent genoemd wordt en wat ons nieuwe politieke aanknopingspunten heeft opgeleverd.

- *17 december 2016 – Internationale conferentie*

Op deze dag organiseerde JOVD Rijk van Nijmegen samen met de Jonge Democraten Arnhem-Nijmegen en JuLis Kleve een internationale conferentie waarin één van de onderwerpen grensoverschrijdend openbaar vervoer en mobiliteit was. Wij werden gevraagd om ons project Keizerlijn toe te lichten en onze opinie te geven over het bij de jongeren van de genoemde organiseerde partijen heersende idee dat er veel plannen gemaakt worden, maar dat er uiteindelijk niet veel gerealiseerd wordt. Het was een zeer interactieve sessie, waarbij wij vooral de verschillende opties voor de spoorlijn Nijmegen – Kleve hebben uiteengezet en dat wij geloven in een incrementele



realisatie. Dus stap voor stap, waarbij het proefbedrijf de eerste stap zou moeten zijn. Tevens aangegeven dat het geen modaliteitendiscussie (tram, trein, tramtrein, treintram, etc.) moet zijn, maar een discussie over een hoogwaardige railverbinding tussen twee studentensteden in twee landen, nog geen 30 kilometer uit elkaar en waar de infrastructuur (grotendeels) in tact is.

3. Ontwikkelingen na verenigingsjaar

1 april 2017 – 18 mei 2017

Na afloop van het verenigingsjaar 2016/2017 waren er nog vier gebeurtenissen welke hier niet onvermeld kunnen blijven.

- *6 april 2017 – Opening stoptreinverbinding RE 19 Arnhem - Düsseldorf*

Op 6 april was het voltallige bestuur van VIEV aanwezig bij de officiële opening van de stoptreinverbinding tussen Arnhem en Düsseldorf. Deze opening kreeg een wat soberder tintje, aangezien de Rhein-IJssel-Express (RE 19) die ochtend nog niet volgens de geplande dienstregeling kon rijden vanwege softwareproblemen. In diverse speeches werd het belang aangehaald van goede grensoverschrijdende verbindingen, waarna we de trein mochten verkennen en diverse lekkere hapjes kregen voorgeschoteld.

Voor het traject heeft Abellio, dochter van de Nederlandse Spoorwegen, nieuwe treinstellen aangeschaft, de Stadler Flirt 3. Deze elektrische treinen die snel kunnen optrekken zijn geschikt voor drie soorten stroomsystemen: 15 kV wisselspanning tussen Düsseldorf en Elten; 25 kV tussen Elten en Zevenaar en 1,5 kV gelijkspanning op het traject Zevenaar-Arnhem (een aantal jaar geleden hebben wij als VIEV gepleit dat er geen “spanningseiland” van 25kV zou moeten ontstaan, zodat deze verbinding zonder dit dure systeem van drie soorten stroomsystemen in de treinen zou kunnen worden gerealiseerd).
Nadat de trein de Nederlandse stations Arnhem en Zevenaar heeft aangedaan, gaat deze de grens over. Daar doet de stoptrein onder meer Emmerich, Oberhausen en Duisburg aan. De eindbestemming is het centraal station in Düsseldorf.
Als herinnering aan deze dag kregen wij nog een mooi miniatuur treinbord mee naar huis. Insteek blijft om er ook één voor Nijmegen – Kleve te krijgen binnen enkele jaren…

- *7 april 2017 – Live op Omroep Gelderland*

Naar aanleiding van de officiële opening van de stoptreinverbinding tussen Arnhem en Düsseldorf, werden wij door Omroep Gelderland uitgenodigd om tussen 12.00 en 13.00 live vanuit de studio te spreken over de ontwikkelingen van "die andere internationale spoorverbinding van Gelderland". Presentator Rob Kleijs had enkele prikkelende vragen en aangezien het live was, ontwikkelde zich een goed en spontaan gesprek. We hebben diverse positieve reacties gekregen op onze bijdrage aan deze uitzending en ook weer diverse nieuwe leden mogen verwelkomen.

- *11 mei 2017 – Overhandiging petitie aan Gedeputeerde Conny Bieze*

Provincie Gelderland publiceerde hierover de volgende tekst op haar Facebookpagina: "Maurice Niesten, voorzitter van VIEV, overhandigt gedeputeerde Conny Bieze een petitie met 1375 handtekeningen. De belangenvereniging pleit voor een spoorlijnverbinding tussen Nijmegen en Kleve. Voor veel studenten en forenzen zou dit een goede grensoverschrijdende verbinding zijn. Maurice Niesten benadrukte in zijn betoog dat er goedkope manieren zijn voor de spoorverbinding en vroeg om een intentieverklaring. Conny Bieze onderschreef in haar eerste reactie het belang van grensoverschrijdend vervoer voor onze regio. De provincie heeft naar de mogelijkheden van verbetering van de verbinding gekeken. De oplossing ligt nu vooral in versterken van de buslijn. "In deze vier jaar ligt er heel veel op mijn bordje om te verbeteren aan het spoor waar grote knelpunten zijn. Deze verbinding hoort daar nu niet bij." Aldus de gedeputeerde. De provincie geeft nog een officiële reactie op de rapporten, voorstellen en petitie. Deze komt voor de zomer. Conny Bieze: "U heeft uw huiswerk zo goed gedaan, we willen hier serieus naar kunnen kijken. Dat heeft even tijd nodig."

- *18 mei 2017 – D66 Regiogesprek GrensOV*

Op donderdagavond 18 mei heeft Statenlid Rita Braam een onderzoek aangeboden aan Gedeputeerde Conny Bieze over Grensoverschrijdend Openbaar Vervoer tussen Gelderland en Duitsland. De avond bestond uit een rondetafelgesprek met diverse genodigden uit Nederland

en Duitsland over de noodzaak en mogelijkheden voor verbetering van het Grensoverschrijdend Openbaar Vervoer. Als VIEV onderschrijven wij de conclusies van het rapport (waarin wij eervol vernoemd worden) en hebben diverse nieuwe contacten aan ons lobbynetwerk kunnen toevoegen. Onderstaand het bericht over deze avond (bron: Omroep Gelderland).

Meer dan twee uur doen over 14 kilometer voor bijna 18 euro

ARNHEM - Door de slechte ov-verbindingen tussen Gelderland en Duitsland worden studenten en jongeren in de regio beperkt in hun carrière en ontwikkeling. Daar moet wat aan gebeuren, zegt D66 Gelderland in een rapport dat vanavond overhandigd wordt aan gedeputeerde Connie Bieze.

De Gelderse D66 wil dat er een betere ov verbinding komt tussen Nijmegen, Kleve, Emmerich en Doetinchem. Ook tussen Winterswijk, Bochelt en Vreden moet beter openbaar vervoer komen. 'We zijn blij met de treinverbinding tussen Arnhem en Düsseldorf die net gestart is, maar dat is lang niet genoeg', zegt Rita Braam, statenlid voor D66.

Slechte verbindingen

De huidige ov verbindingen over de grens zijn slecht vindt Rita Braam. D66 liet ze onderzoeken. De afstand tussen Nijmegen en Kleve is hemelsbreed 21 kilometer. Met het ov doe je er 49 minuten uur over en betaal je 5,70 euro. Doetinchem naar Emmerich is maar 14 kilometer, maar duurt meer dan twee uur en kost 17,90 euro. De verbinding gaat ook vaak maar één keer per uur. Lastig is ook dat de ov chipkaart in Duitsland niet geldig is.

Kip of ei?

Veel Duitse studenten die in Nijmegen studeren vermijden het ov. Ze gaan in Nijmegen op kamers of rijden met een auto heen en weer. Nederlandse studenten en jongeren overwegen vaak niet eens een studie of stage in het buurland, terwijl dat volgens D66 wel meer carrièrekansen oplevert. In Kleve en Bocholt zitten technische hogescholen, terwijl de Achterhoek staat te springen om goede technici.

Doordat er nu weinig reizigers met het ov de grens over gaan, zijn ov bedrijven huiverig om nieuwe lijnen te exploiteren. Maar dat is volgens D66 het oude verhaal van de kip en het ei. Alleen als er goede verbindingen komen, zullen er meer reizigers komen. Duitse en Nederlandse politici moeten dit probleem samen aanpakken.

4. Jaaroverzicht inkomsten en uitgaven

Jaaroverzicht inkomsten en uitgaven 2016-2017 VIEV

Beginsaldo	**1-4-2016**		**€ 1.821,24**
Inkomsten			
	Contributie	€ 115,00	
	Donatie	€ 1.675,00	
	Overige inkomsten	€ 70,00	
			€ 1.860,00
Uitgaven			
	ALV	€ 108,00	
	Bankkosten	€ 90,94	
	Consumpties	€ 35,60	
	Contributies/abonnement	€ -	
	Drukwerk	€ -	
	Portokosten	€ 7,30	
	PR-kosten	€ 65,06	
	Reiskosten	€ -	
	Secretariaatskosten	€ -	
	Overige uitgaven	€ 982,59	
			€ 1.289,49
Eindsaldo	**31-3-2017**		**€ 2.391,75**

Gecontroleerd door kascommissie (2016-2017)
te Nijmegen op:

Nijmegen 15 mei 2017

(H.G.J. Wijers)

Tom van Hetteema

5. Publicaties

Afgelopen verenigingsjaar hebben wij diverse malen de pers bereikt, zowel digitaal als gedrukt. Bijgaand een selectie van de publicaties (vanwege auteursrecht vaak slechts gedeeltelijk weergegeven). De volledige artikelen zijn voor leden te allen tijde beschikbaar in onze VIEV bibliotheek. Via info@viev.eu of via de telefoon (06 22 77 43 56) kunt u uw keuze opgeven. Hierin zijn tevens twee bijdragen (ProBahn over meeting Maastricht en Rover over de spoorlijn Nijmegen – Kleve) te vinden waar wij op geattendeerd werden door ons lid Tom van Hettema.

Actie RailHog / 1 juni in Rail Magazine 336:

25 jaar geleden laatste trein over traject Nijmegen - Kleve

Op woensdag 1 juni heeft VIEV een RailHog laten rijden over een gedeelte van de spoorlijn Nijmegen - Kleve. Dit ter gelegenheid van het feit dat op deze datum het exact 25 jaar geleden was dat de laatste reizigerstrein vanuit Nijmegen naar Duitsland vertrok. Op de achtergrond passeert een Veolia GTW als trein 33242 richting Nijmegen. Maurice Niesten, VIEV

RAIL MAGAZINE 336 11

Uitgebreid verslag RailHog / 1 juni (en erg leuk geschreven!) op:
http://stichtingruimteroermond.nl/meinlijn-en-keizerlijn/

Meinlijn en Keizerlijn

Hoe ProRail met twee maten meet

Het heeft de initiatiefnemers veel werk gekost om het spoor rijklaar te maken.

Verslag van een rit met de RailHog

Op 3 oktober 2015 had het moeten gebeuren. Toen wilden de initiatiefnemers voor personenvervoer op de spoorlijn tussen Roermond en Dalheim (de Meinlijn) met een zogenaamde RailHog over het verlaten spoor rijden. Vanwege problemen met de vergunning ging die actie toen op het laatste moment niet door. Ruim een half jaar later lukt het op een andere spoorlijn, zo'n 100 kilometer noordelijker, wél. Dezelfde wet- en regelgeving, maar de bereidheid om mee te werken verschilt. Waarom? Ik word bijgepraat door initiatiefnemer Maurice Niesten.
Het is vandaag 1 juni 2016 en precies 25 jaar geleden dat de laatste dieseltrein van Nijmegen naar het Duitse Kleve reed. Sindsdien ligt het spoor er verlaten bij. Tussen Groesbeek en Kranenburg wordt het spoor sinds enige jaren uitgebaat voor het rijden met zogenaamde raildraissins. Al trappende kunnen recreanten over het spoor rijden door de bosrijke omgeving waar ooit de dieseltreinen tussen

Nederland en Duitsland pendelden. Het stuk tussen Nijmegen en Groesbeek loopt deels parallel aan de Maaslijn, waar nu nog Veolia en vanaf december Arriva het personenvervoer exploiteert. De spoorlijn ligt daar op veel plaatsen verscholen onder de bramenstruiken en is met een hek ontoegankelijk gemaakt. Tot vandaag.

Op uitnodiging van Maurice Niesten, die ik samen met Arnout Goeman, Rob Oudenhoven en Richard Geurts 1,5 jaar geleden sprak over de Meinlijn, breng ik op deze eerste junidag een bezoek aan de locatie ter hoogte van het zweefvliegveld bij Malden. Het is een warme, broeierige dag en het voorspelde onweer blijft gelukkig uit. Bij de voormalige spoorwegovergang aan de Groesbeekseweg staat een klein groepje mensen te wachten. Een kwartiertje later, het is net na drieën, komt het geluid van een dieselmotor dichterbij. Is het een dieseltrein van Veolia? Nee, met redelijk hoge snelheid komt de RailHog op het groepje wachtenden afgereden. Maurice Niesten stapt samen met de verhuurder van de RailHog en een paar anderen uit. De RailHog is in feite niet meer dan een karretje dat zowel op de weg als op de rails kan rijden. Het gezelschap heeft een laatste proefrit gemaakt, voordat de aanwezigen mogen instappen. Achterop het autootje kunnen vier personen plaatsnemen op klapstoelen, en ook naast de bestuurder is een zitplaats aanwezig.

Het was oorspronkelijk de bedoeling om vanaf de plek bij het zweefvliegveld door te rijden naar de spoorwegovergang bij de Sionsweg, zo'n 3 kilometer verderop. Rob Oudenhoven geeft aan dat ze ongeveer 1,5 kilometer spoor hebben vrijgemaakt. Minder dan gepland dus, maar voldoende voor een mooie impressie van de huidige situatie, zo blijkt als ik even later plaatsneem in de RailHog. Het traject begint in een open stuk met gras aan weerszijden, maar wordt na het passeren van het toegangshek al snel bosrijker. Zo nu en dan komt er een trein van Veolia langs. Het is een bijzondere ervaring om nu eens niet in die trein te zitten, maar op het spoor enkele meters daarnaast. Nadat we een stukje gereden hebben, blijkt de begroeiing uiteindelijk te hoog om nog verder door te rijden. Achteruitrijdend keren we terug. Wie interesse heeft mag nog een rit maken.

Maurice deelt verheugd mee: "Ik ben blij dat ik jullie eindelijk een soort scoop kan geven. Het heeft veel tijd, energie en geld gekost om vandaag over dit spoor te kunnen rijden." De VIEV, Vereniging voor Innovatief en Euregionaal (rail-)Vervoer, waar Niesten voorzitter van is, zet zich in voor hernieuwd gebruik van het spoor voor grensoverschrijdend railvervoer. Vooral in de provincie Limburg wordt veel initiatief genomen om het grensoverschrijdend spoorvervoer te verbeteren. De Meinlijn hoort officieel niet bij de plannen, "maar we hebben van de Provincie wel positieve geluiden ontvangen," zegt Niesten. Toch zijn er nogal wat juridische inconsequenties.

Vorig jaar wilde de VIEV op 3 oktober, een drukke Duitse dag, een aantal keer op en neer rijden over het spoor in de Meinweg met een vergelijkbare RailHog. "We hadden de dagen ervoor veel begroeiing weggesnoeid," zegt Niesten, "maar kregen uiteindelijk geen toestemming van ProRail om over het spoor te rijden." Opmerkelijk, omdat de vereniging ruim een half jaar later wél toestemming krijgt om op een gelijksoortige spoorlijn hetzelfde idee uit te voeren. "Het is dezelfde organisatie, maar de vergunning hebben we van een andere afdeling binnen ProRail gekregen." Deze inconsequentie biedt nieuwe mogelijkheden voor de initiatiefnemers om op termijn alsnog een keer met een RailHog over het spoor te rijden tussen Vlodrop en Dalheim. De VIEV mikt op 2020 als het jaar waarin er echte treinen moeten gaan rijden tussen Duitsland en Roermond. Stichting Ruimte blijft het plan met interesse volgen.

De initiatiefnemers hebben een petitie op internet geplaatst waarin ze "Arriva en ProRail oproepen om de thans niet gebruikte "Wiederline"-treinen in te zetten op het traject Nijmegen – Kleve door één trein af te laten takken van de Maaslijn (km 10,150) en deze door te laten rijden tot aan Kleve campus." De petitie kan getekend worden op: https://petities.nl/petitions/snel-met-de-trein-reizen-tussen-nijmegen-en-kleve-campus?locale=nl#petitionnews

---

Terwijl de RailHog rustig voorbij rijdt, passeert de stoptrein naar Roermond op hoge snelheid.

Lancering petitie op diverse nieuwspagina's:

Nieuws Radio Televisie Podcasts Agenda Contact

Home › Nieuws › Petitie voor nieuwe treinverbinding met Kleef

Gepubliceerd op: 03-08-2016 17:25

Petitie voor nieuwe treinverbinding met Kleef

De treinverbinding tussen Nijmegen en Kleef is in 1991 opgeheven, omdat er toen te weinig belangstelling voor was. De Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer (VIEV) wil nu met een petitie de Provincie Gelderland oproepen Arriva actief te benaderen om de wens voor een nieuwe treinverbinding op korte termijn kenbaar te maken. Samen met ProRail kan er dan worden gewerkt aan de alternatieve inzet van materieel op de aftakking van de Maaslijn naar Kleve campus.

omroep gld

0 km
8°C

ADVERTENTIE

Nieuws Sport Live & Gemist TV Radio GLD Helpt Natuur

DINSDAG 2 AUGUSTUS 2016, 18:30

Petitie: 'Provincie moet treinverbinding Nijmegen-Kleve herstellen'

Ov-nieuws

Actueel nieuws over openbaar vervoer en vervoerders

HOME › KLEVE › PETITIE OM TREINVERBINDING NIJMEGEN-KLEVE TE HERSTELLEN

Petitie om treinverbinding Nijmegen-Kleve te herstellen

by BN - 9 MAANDEN GELEDEN - LESS THAN A MINUTE READ

De Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer (VIEV) is een petitie gestart die de Provincie Gelderland zover moet krijgen om de treinverbinding tussen Nijmegen en Kleven te herstellen. Die is al 25 jaar niet meer in gebruik omdat er te weinig reizigers waren. VIEV stelt dat er nu weer genoeg potentiële treinreizigers zijn om de spoorverbindig nieuw leven in te blazen.

Treinreiziger.nl

Nieuws Treinkaartjes Reisplanner Internat

Delen tweet Reageren

Petitie voor trein Nijmegen – Kleef

10 aug 2016 16:10

internationaal

Er zijn nog geen concrete plannen om de spoorlijn Nijmegen – Kleve nieuw leven in te blazen. Daarom is de Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-)Vervoer (VIEV) een petitie gestart die de provincie oproept om in actie te komen.

Arriva liet eerder al weten interesse te hebben om weer treinen te laten rijden over de spoorlijn, maar voordat dit kan moet de spoorlijn eerst opgeknapt worden. Daarvoor wil de provincie

De Groesbeek
Lokaler kan niet

Startpagina | Lokaal | Regionaal | Sport | Familieberichten | Weer

Petitie voor spoorlijn Nijmegen-Kleve

GROESBEEK/NIJMEGEN/KLEVE – Met een petitie wil de Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer (VIEV) de Provincie Gelderland oproepen om actief Arriva te benaderen om de wens voor een treinverbinding tussen Nijmegen en Kleve op korte termijn kenbaar te maken.

Men wil dat de provincie samen met ProRail gaat werken aan de alternatieve inzet van materieel op de aftakking van de Maaslijn naar Kleve campus.

Als aanleiding voor deze oproep geeft de VIEV een aantal redenen. VIEV-voorzitter Maurice Niesten: *"De infrastructuur om door te rijden naar het Duitse Kleve is al grotendeels aanwezig. Deze behoeft echter wel vernieuwing, maar hiervoor is onderhoudsbudget bij Prorail aanwezig. Daarnaast wordt doorrijden naar Kleve aan beide zijden van de grens wenselijk geacht. De potentie voor deze personentreinverbinding is daarbij aangetoond in een onderzoek door Sintropher".*

Regio | Algemeen | Sport

Arnhem e.o. | Nijmegen e.o. | Achterhoek | Betuwe | De Vallei | Liemers | Maasland | Maas en Wa

'Positiever dan ooit' over spoorlijn van Nijmegen naar Kleef

NIJMEGEN/ KLEEF - Moet de treinverbinding tussen Nijmegen en Kleef worden hersteld? Ja, zegt Maurice Niesten. En hij staat niet alleen: een petitie voor een doorstart van het in 1991 opgeheven spoorlijntje is ruim 1.300 maal ondertekend.

Stephen Friedrichs 10-02-17, 10:38 Laatste update: 10:48

54 | 1

15. Juli 2016 | 00.00 Uhr

Niederrhein

Hochschul-Präsidentin fordert bessere Verkehrsverbindung

Niederrhein. Zu einer gemeinsamen Sitzung haben sich die FDP-Fraktionen aus dem Kreis Klever Kreistag und dem Regionalrat Düsseldorf mit der Präsidentin der Hochschule Rhein-Waal, Dr. Heide Naderer, getroffen. Neben dem allgemeinen Gedanken- und Meinungsaustausch zu aktuellen Themen standen vor allem die Entwicklung der Hochschule sowie der öffentliche Nahverkehr am Niederrhein im Mittelpunkt der Gespräche. In ihrer Begrüßung der beiden Fraktionen wies Hochschulpräsidentin Dr. Heide Naderer darauf hin, dass im Rahmen des Hochschulentwicklungsplans auch eine enge Zusammenarbeit mit den Niederlanden auf der Tagesordnung steht. Ebenso betonte die Präsidentin, dass im Kreis Kleve eine erfolgreiche Kooperation mit den Berufskollegs besteht.

Für die Hochschule Rhein-Waal (HSRW) mit ihren beiden Campi in Kleve und Kamp-Lintfort ist ein gut funktionierender und bedarfsorientierter ÖPNV sehr wichtig. Aktuell ist die Verbindung zwischen den beiden Hochschulstandorten aber nur recht zeitaufwändig und mit Umsteigen in Geldern möglich. Hier, fordert Dr. Naderer, müsse dringend nachgebessert werden. Ebenso sind nach ihrer Auffassung die ÖPNV-Verbindungen zwischen Kleve und den Kommunen im Süden des Kreisgebiets stark ausbauwürdig. Das gilt gleichermaßen auch für die Anbindung mit Bahn und Bus in die Niederlande, besonders nach Nijmegen und dort bis zur Radboud-Universität.

Die FDP-Kreistagsfraktion hat bereits vor geraumer Zeit Anträge zur Verbesserung der ÖPNV-Situation eingebracht. So etwa den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Kleve-Geldern sowie die Einführung eines Schnellbusses von Kleve bis zur Radboud-Universität in Nijmegen. "Nicht nur weil die Hochschule Rhein-Waal auf die Initiative des damaligen FDP-Landesministers für Innovation, Wissenschaft, Forschung und Technologie, Andreas Pinkwart, zurückgeht, ist die HSRW uns Liberalen ein wichtiges Anliegen", erläutert der FDP-Fraktionsvorsitzende Prof. Dr. Ralf Klapdor. "Die HSRW ist eine Erfolgsstory und für den Kreis Kleve ein wahrer Segen. Auch wenn die HSRW unter Pinkwarts Hochschulfreiheitsgesetz, das die aktuelle SPD-Ministerin leider wieder außer Kraft gesetzt hat, sicherlich noch erfolgreicher arbeiten könnte, sprechen doch die Zahlen für sich: Aktuell studieren im sechsten Jahr ihres Bestehens über 6000 junge Menschen aus 107 Nationen an der HSRW. Die FDP im Kreis Kleve ist überzeugt, dass das Potential der Hochschule weiter gefördert werden muss. Dazu gehört auch ein bedarfsorientierter ÖPNV."

Quelle: RP

zaterdag 2 juli 2016

Treinverbinding

Over de spoorlijn tussen Nijmegen en het Duitse Kleef rijdt al jaren geen trein. De economische urgentie om de lijn nieuw leven in te blazen, wordt steeds groter.

In alle Euregio's langs de Nederlands-Duitse grens, van Groningen tot Zuid-Limburg is er momenteel een aanbod van 100.000 vacatures. De regio Emmerik-'s-Heerenberg beschikt over een groot haven- en industriegebied. Dit gebied trekt, vanwege de gunstige ligging aan rivier, spoor en waterweg steeds meer werkgelegenheid aan.

Hefaas profiteert de regio Arnhem-Nijmegen hier nauwelijks van, terwijl het gebied op een bijzonder gunstige locatie ligt, tussen Randstad en Ruhrgebied. We hebben 'vestigingsfactoren' (binnenhavens, spoor, waterwegen, luchthaven) waar menig regio jaloers op zou zijn. Toch ontbreekt het aan samenhang. Hier liggen grote kansen.

In 1865 werd de eerste spoorverbinding met Nijmegen gelegd: de spoorlijn Nijmegen-Kleef. Hefaas is de treinverbinding met de Duitse stad in 1910 stilgelegd, maar de laatste jaren duikt steeds vaker de discussie over reactivering van de spoorlijn op. Ondanks herhaaldelijk oproepen blijft het van bestuurlijke zijde stil. Dat is jammer, omdat er allerlei sociale en economische motieven zijn om de lijn nieuw leven in te blazen.

De lijn stimuleert internationale samenwerking

Nijmegen ligt vlak aan de grens met Duitsland en dit geeft extra kansen voor economie en grensoverschrijdende arbeid. Voor mensen die geen auto hebben, is de bus nu het enige vervoermiddel en die rijdt slechts eenmaal per uur en in het weekend veel minder frequent.

Voor een goed functionerende arbeidsmarkt is vervoer cruciaal. Je kunt wel over de grens willen werken, je moet ook op je werk kunnen komen. Op dit moment is de praktijk dat je per trein vanuit Nijmegen sneller in het 60 kilometer verderop gelegen Utrecht bent dan in het 15 kilometer verderop gelegen Kleef.

De lijn trekt studenten naar de Radboud Universiteit en de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen

Internationalisering wordt ook voor kennisinstellingen zoals de Radboud Universiteit en de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen, maar ook de Hochschule Rhein-Waal in Kleef steeds belangrijker. Een goede bereikbaarheid voor studenten uit Duitsland is een pre. Bovendien ontlast een goede verbinding met het openbaar vervoer het wegennet naar de campus.

BEN BLOEMENDAL BEREND TEN HOOVE

zaterdag 2 juli 2016

Brieven en opiniestukken kunt u mailen naar redactie.discussie@gelderlander.nl

Kleef zorgt voor werk

De lijn is een impuls voor winkeliers en het toerisme in Gelderland

Een betere bereikbaarheid zorgt dat steden aantrekkelijker worden voor Duitse toeristen. Niet alleen binnenstadsondernemers, maar ook musea en andere cultuurvoorzieningen zijn gebaat bij meer aandacht (en bezoekers) van de andere kant van de grens.

Een belangrijk argument om de spoorlijn toch met rust te laten, zijn de financiën. Volgens het beslisdocument Nijmegen-Kleef van de Stadsregio zou het verlies op de exploitatie maximaal 1,4 miljoen euro per jaar bedragen. Deze kosten zijn omlaag te brengen, bijvoorbeeld door een aantal technische aanpassingen.

Na 25 jaar discussiëren wordt het tijd om de daad bij het woord te voegen en aan de slag te gaan. Gezien de vele verschillende partijen die bij de discussie betrokken zijn, is de provincie Gelderland de aangewezen partij om het onderwerp op te pakken.

De urgentie om de spoorlijn weer te gebruiken, wordt steeds groter in deze internationaler wordende wereld. Er is vraag, er ligt een traject en er is geld beschikbaar. Das kann ogh, bestuurders van Gelderland: grijp deze kans aan en stimuleer de Geldersse economie door aan de slag te gaan met de spoorlijn.

Het 'verlaten' traject tussen Nijmegen en Kleef.

Lisa Westerveld, raadslid GroenLinks Nijmegen, Wilco Veldhorst, FNV regio Zuid-Oost, Maurice Niessen, Vereniging voor Innovatief Euregionaal traillVervoer, Anne Wiegers, Statenlid GroenLinks Gelderland

Terug naar de toekomst van de open grenzen

[MV] Gemeente: "Reactivering spoorlijn belangrijke kans"

GROESBEEK – De gemeente Berg en Dal ziet de reactivering van de spoorlijn Nijmegen – Kleve als tramlijn nog steeds als een kans voor het openbaar vervoer. *"Een belangrijke kans"*, aldus de gemeente.

2028-2040

De reistijden van en naar Groesbeek worden daarmee aanzienlijk korter en dat zou de aantrekkingskracht van het heuveldorp moeten vergroten. De ambitie van de gemeente is om in 2026 een duurzaam openbaar vervoernet te hebben. Vanaf dat jaar moet er dan samen met de regio een grote lobby gevoerd worden bij de Rijksoverheid om de reactivering op de MIRT-planning te krijgen. We spreken dan wel over de periode van 2028 tot 2040. Het tracé van de voormalige spoorlijn moet in ieder geval behouden blijven. Dat wordt nu gebruikt voor de draisine.

Busnetwerk

Een mogelijke reactivering heeft gevolgen voor de bereikbaarheid met de bus van en naar de gemeente Berg en Dal. Om de goede bereikbaarheid te behouden moet er dus naar een andere opzet van het busnetwerk gekeken worden. Ook moet er een P+R-halte bij de Hulsbroek komen. OV-reizigers maken anders gebruik van parkeerplaatsen in het centrum en dat is niet gunstig voor ondernemers.

Voorwaarden

Groesbeek was jaren fel tegenstander van het opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijn. In 2012 is de raad **onder voorwaarden** akkoord gegaan: geen trein, niet mee investeren en minstens één halte in Groesbeek. Vanwege het ontbreken van zicht op de daartoe benodigde financiën heeft de Stadsregio Arnhem Nijmegen in haar rol als vervoersautoriteit de eventuele reactivering uitgesteld tot na 2025. Van plannen op korte termijn is dus geen sprake. Het is dan ook de vraag of het project ooit haalbaar wordt.

Mobiliteitsvisie: OV

De gemeente Berg en Dal heeft een mobiliteitsvisie (in de titel van ons bericht afgekort tot "MV") opgesteld met daarin de knelpunten en kansen op het gebied van verkeer en vervoer. Openbaar Vervoer (OV) is daar een thema van. Andere thema's zijn fietsers en voetgangers, autoverkeer, vrachtverkeer, veiligheid en leefbaarheid.

Uitgebreide publicatie in OV-magazine (3 pagina's)

© Maurice Niesten

donderdag 9 juni 2016

Keizerlijn Nijmegen–Kleef nog niet in zicht

door Karolien van Wijk in rubriek regionaal spoor
geen reacties

Sinds 1995 ijvert de Vereniging voor Innovatief Euregionaal Vervoer voor reactivering van de spoorlijn Nijmegen–Kleef. "De enige reden dat er nog steeds geen trein rijdt, is bestuurlijke onkunde. Hier ligt een enorme kans voor de regio."

In 2008 en 2011 publiceerde OV-Magazine ook al artikelen over het voormalige spoorlijntje. Moet de lijn heropend worden, en zo ja, als trein, als tram of met light rail? De lokale kranten laten geregeld de voor- en tegenstanders

Petitie voor trein Nijmegen-Kleef aangeboden aan Conny Bieze

Gepubliceerd op 12-05-2017 om 13:49

De provincie Gelderland moet actief het gesprek aangaan met Arriva en ProRail om snel een treinverbinding te realiseren tussen Nijmegen en het Duitse Kleef. Daarvoor is deze week de petitie "Snel met de trein reizen tussen Nijmegen en Kleve campus" aangeboden aan de Gelderse gedeputeerde Conny Bieze. De petitie, die gestart is door de Vereniging voor Innovatief Euregionaal Vervoer (VIEV), werd de afgelopen tijd door 1375 burgers ondertekend.

De vereniging overhandigde de petitie bewust kort nadat er een nieuwe regionale verbinding is gerealiseerd tussen Arnhem en Düsseldorf. VIEV-voorzitter Maurice Niesten is erg tevreden met de komst van deze grensoverschrijdende verbinding, waar ook een petitie aan ten grondslag lag. “De vervoerspotentie van de spoorverbinding tussen Nijmegen en Kleve is naar verwachting nog groter”, aldus VIEV.

Potentie

Dit komt omdat zowel Nijmegen als Kleve grotere steden zijn dan Arnhem en Emmerich. Bovendien zijn in beide steden grote onderwijs- en zorginstellingen gevestigd. Ook voor de Abellio-trein tussen Arnhem en Düsseldorf wordt verwacht dat hiervan veel forenzen gebruikmaken die net over de grens werken of naar school gaan. “De Euregio Rhein-Waal verdient een tweede goede spoorverbinding”, zo meent Niesten. “Door de Nederlandse partijen Provincie Gelderland, Arriva en ProRail aan tafel te krijgen voor deze pragmatische oplossing kan deze verbinding relatief snel gerealiseerd worden.”

Er ligt al een spoorlijn tussen Nijmegen en Kleef, maar die is al sinds de jaren negentig niet meer in gebruik. VIEV gelooft dat met de aanbieding van de petitie een eerste stap is gezet, zeker nu de provincie onlangs de andere grensoverschrijdende verbinding in gebruik heeft genomen. Niesten zei in januari nog positiever dan ooit te zijn over doorstart. “De Radboud Universiteit, de Hogeschool Arnhem Nijmegen, Hochschule Rhein-Waal, de FNV, De Euregio: ze zijn allemaal voorstander van een treinverbinding naar Kleef.”

Lees ook:

- ‘Treinverbindingen zoals Arnhem-Düsseldorf extreem belangrijk’

Onderwerpen: gedeputeerde Conny Bieze, grensoverschrijdende verbinding, Kleef, Nijmegen

Auteur: Inge Jacobs

Inge Jacobs is vaste redacteur voor OVPro en voor Zelfrijdendvervoer.nl, het vakblad over autonome voertuigen