JANUARI

# VIEVmail

2005

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

**Het nieuwe jaar is voor VIEV turbulent begonnen. Alweer moesten we inspreken op het ontwerpbestemmingsplan rondom station Heijendaal. Het Kleefse spoor zal worden opgeruimd! VIEV blijft zich hiertegen verzetten. En dat in het jaar dat de spoorweg 140 jaar bestaat. In de decembermaand reed weer een light train van Syntus tussen Arnhem en Emmerich georganiseerd op initiatief van de PvdA Gelderland. Daar kan het "rooie" college van Nijmegen nog wat van leren waar men dure infrastructuur opruimt voor laagwaardig openbaar vervoer, de bus. Getroffen zijn we door het plotse overlijden van Bert Eekhoff mede-oprichter van onze vereniging. Hier staan we uitgebreid bij stil.**

**In dit nummer**


| | |
|---|---|
| Verdwijnt aansluiting spoor Kleve in Heyendaal | pagina 01 |
| Eisen provincie Valleilijn weinig ambitieus | pagina 02 |
| Kansen stijgen voor spoorlijn Kleve | pagina 03 |
| Gedeputeerden vergeten spoorlijn naar Kleve | pagina 03 |
| Bezwaarschrift 2 aan Gemeente Nijmegen | pagina 04 |
| Met Sinterklaas naar Kerstmarkt in Emmerich | pagina 05 |
| Syntus rijdt per 3 april 2005 Arnhem - Tiel | pagina 06 |
| Duitsers azen op lightrail | pagina 06 |
| Limburg ontspoort als het niet oppast | pagina 07 |
| Gezellig samenwerken in de natuur | pagina 08 |
| In memoriam Bert Eekhoff | pagina 09 |
| Nieuws uit Belgisch Limburg | pagina 10 |
| Vergeten IJzer, Vergessenes Eisen | pagina 11 |
| Agenda / Lid worden / Colofon | pagina 12 |


## Aansluiting spoorlijn naar Kleve verdwijnt

**Station Heijendaal op Koninginnedag 1985 met "heavy rail"; links de stoptrein uit Roermond en rechts de Internationale trein naar Kleve. Deze situatie vraagt om light rail. Helaas ligt er binnenkort een busbaan op het Kleefse spoor. VIEV heeft liever een trambaan en behoud van een separaat Kleefs spoor. Gelukkig heeft de gemeenteraad een motie aangenomen die pleit voor behoud van de spoorlijn Nijmegen-Kleve. Een schrale troost, maar wel een belangrijk signaal. Foto: http://www.vvv-groesbeek.info/spoorlijn.htm**

**Lees verder op bladzijde 3.**

# Eisen provincie Valleilijn weinig ambitieus

**Door Arthur Hofstad van de Gelderse Milieufederatie**

***De eisen die de provincie Gelderland stelt aan een nieuwe vervoerder op de spoorlijn Ede-Wageningen Amersfoort zijn onvoldoende om de ambities die de regio en de provincie had, te kunnen verwezenlijken. Dat concludeert de GMF naar aanleiding van bestudering van het concept-Programma van Eisen.***

**Kippenlijntje**

De spoorlijn, in de volksmond ietwat denigrerend het kippenlijntje genoemd, wordt binnenkort gedecentraliseerd naar de provincie, waarmee de provincie na openbare aanbesteding bepaalt welk vervoersbedrijf daar over twee jaar mag rijden. Al jaren roepen beleidsmakers en beslissers in de regio dat de spoorlijn opgewaardeerd moet worden tot Parelhoenlijn: een sterk verbeterde spoorlijn waarover nieuwe, lightrailachtige treinstellen frequenter gaan rijden, nieuw te openen stations aandoen en zelfs opnieuw aan te leggen spoor - doorrijden naar Wageningen! Daarmee zou het de ruggengraat van het openbaar vervoer in de Valleiregio worden en vele nieuwe reizigers trekken.

**Dwarslaesie**

Het PvE overziend, kan niet anders geconcludeerd worden dan dat de ambities flink zijn teruggeschroefd. De provincie begint wat dat betreft al aardig op het KAN (Knooppunt Arnhem * Nijmegen) te lijken, waar van de oorspronkelijke fantastische RegioRailplannen uiteindelijk niet veel meer overbleef dan hier en daar een nieuw station (Nijmegen-Lent, Westervoort) en een mogelijke frequentieverhoging over een paar jaar.De teruggeschroefde ambities openbaren zich allereerst in de naamsverandering: de Parelhoenlijn is geneutraliseerd tot de veel minder tot de verbeelding sprekende Valleilijn.

Ten tweede wordt de zo vurig gewenste ruggengraat van het openbaar vervoer in de Vallei geknipt in Ede-Wageningen. De vergelijking met het menselijk lichaam doortrekkend, zou je kunnen zeggen dat het openbaar vervoer in de regio daarmee een dwarslaesie oploopt. De GMF snapt best wel dat er niet zo maar een nieuwe spoorlijn tussen Wageningen en Ede kan worden aangelegd en dat de kosten daarvan gigantisch zullen zijn. Maar wil er sprake zijn van een OV-ruggegraat in de Vallei, dan zal sowieso iedere trein uit Amersfoort naadloos moeten aansluiten op de bus naar Wageningen (en v.v.). In het concept-PvE wordt dit jammerlijk genoeg nog niet geëist door de provincie. Daarin gaat men eigenlijk niet verder dan te verlangen dat het treinmaterieel een zelfde uitvoering moet hebben als de bus naar Wageningen. Een goede aansluiting wordt alleen geëist op de treinen van en naar Utrecht en Arnhem.

**Face-lift station Ede-Wageningen**

Doorgaande reizigers tussen Wageningen en Amersfoort zullen dus over moeten stappen op een station dat in de huidige staat verre van aantrekkelijk is. Het is een kil, troosteloos en onoverzichtelijk station waar de informatievoorziening veel te wensen over laat. Als belangrijk transferpunt in de ruggegraat dient station Ede-Wageningen een rigoureuze face-lift te ondergaan. Speerpunten in die face-lift zijn in ieder geval de verbetering van de informatievoorziening (overzichtsborden met actuele aankomst- en vertrektijden van trein en bus); een betere situering van het busstation, dichterbij het treinstation; een gezamenlijk beheerd loket (van trein en bus), welke óók in de avonduren geopend is, en een verlevendiging van het station door het toevoegen van nieuwe functies op en om het station (bijvoorbeeld horeca).

**Halfuursdienstregeling**

Ook het niet eisen van een halfuursdienstregeling tussen Amersfoort en Ede-Wageningen beschouwt de GMF als een gemiste kans. De provincie eist nu minimaal de huidige dienstregeling, één maal per uur een trein, met een halfuursfrequentie in de spits. Wel laat zij weten hiermee de potentiële vervoerders ruimte te bieden om naar eigen inzicht de dienstregeling uit te breiden op momenten met de meeste vervoersvraag. Ervaringen op een andere 'dunne' lijn in Gelderland, die van Winterswijk naar Arnhem, tonen aan dat een halfuursdienstregeling wel degelijk mogelijk is en zelfs heeft geleid tot reizigersgroei. Als de provincie én de regio dus ambitieus is en de spoorlijn echt wil opwaarderen, dan eist zij gewoon een halfuursfrequentie.

**Duurzaamheid**

Tenslotte laat de provincie in het huidige concept-PvE de mogelijkheid liggen om de mobiliteit in Gelderland verder te verduurzamen. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om van de nieuwe vervoerder te verlangen dat zij voor het laten rijden van de treinen geheel of gedeeltelijk gebruik maakt van duurzame energie, of een duurzaamheidsparagraaf laat opnemen in het vervoersplan. Met de ondertekening van het zogenaamde UITP-manifest, eind november door de provincie Gelderland, heeft zij zich min of meer verplicht op alle beleidsterreinen te kijken naar mogelijkheden om het provinciale beleid te verduurzamen. Deze PvE is dus een uitgelezen kans om aan die gemaakte afspraak gevolg te geven.

De GMF heeft in haar reactie de provincie opgeroepen om genoemde punten nadrukkelijk te overwegen en mee te nemen in het definitieve PvE. De oorspronkelijke ambitie hoeft daarmee niet verloren te gaan. Sterker nog, met een verbeterd PvE kan de 'parel' uit de Parelhoenlijn met een gerust hart gehandhaafd blijven in de naam van de spoorlijn!

# Kansen stijgen voor spoorlijn Nijmegen-Kleve echter aansluiting naar Kleve verdwijnt.

**Door Marcel Walraven**

De kansen voor reactivering van de spoorlijn Nijmegen-Kleve lijken te"stijgen, ook al stelt het gemeentebestuur voor een stuk van het Kleefse spoor bij Heijendaal "op te ruimen" voor de busbaan in de spoorkuil. Dit is de merkwaardige, paradoxale uitkomst van de raadscommissie Stadsontwikkeling die maandagavond 10 januari vergaderde. De raadsfracties van Stadspartij Leefbaar Nijmegen, D66 en GroenLinks zullen in de aankomende raadsvergadering een gezamenlijke motie indienen waarmee de gemeenteraad zich uitdrukkelijk moet gaan uitspreken voor reactivering. Een dergelijke uitspraak is nu echt hard nodig, want voor het publiek verdwijnt zichtbaar de aftakking naar Kleve. Ook al "bezweert" wethouder Hirdes (GL) in alle toonaarden dat zijn College van B&W pal achter reactivering staat. B&W heeft daar echter nooit een besluit over genomen. Wethouder Hirdes zegt keiharde garanties te hebben van ProRail, de railinfrabeheerder, dat de aansluiting hersteld wordt als er weer treindienst naar Kleve komt.

Een dergelijke motie zou in principe ook op steun moeten kunnen rekenen van PvdA en SP. Vorig jaar (januari 2004) bij de behandeling van het vliegveld Niederrhein in de raadscommissie Werk & Inkomen opperde de PvdA, bij monde van raadslid Smals, om weer eens na te denken over de spoorlijn Nijmegen-Kleve. Vliegveld moet immers goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer. Ook Agnes Lewe, raadslid van de SP, heeft in de Brug in de rubriek "Voor de (d)Raad ermee" hiervoor een pleidooi gehouden. Zij vindt trouwens de spoorlijn naar Kleve veel belangrijker voor de regio dan het vliegveld.De SP maande het College van B&W zelfs vorig jaar tot actie.

Een kleurloze en belegen indruk op deze avond maakte de raadsfractie van GroenLinks. Deze partij die vier jaar geleden nog zo succesvol was in het promoten van een "stadsspoor" ofwel een tramtrein als alternatief voor de kabelbaan, zweeg. Merkwaardig want deze partij hield haar kiezers in 2002 voor dat ze hard zou werken aan de tram als hoogwaardig openbaar vervoer. Het pleidooi van VIEV-voorzitter Walraven om de busbaan naast bus ook de bestemming "tram" mee te geven, werd door niemand van de raadsleden opgepakt. Een gemiste kans want nu al maken dagelijks 16.000 reizigers gebruik van de busverbinding tussen Nijmegen CS en Heijendaal. Als er een groei van 40-50% te verwachten is, dan is een tram of tramtrein (die immers al kostendekkend is vanaf 15.000 reizigers per dag) een reëel toekomstperspectief. In een stad als Leiden komt de tram zelfs terug!

VIEV stelt dan ook voor de busbaan zo aan te leggen dat de tramrails gemakkelijk ingelegd worden als het gemeentebestuur uitgestudeerd is met haar haalbaarheidsonderzoek. Met doortrekking naar het centrum en Waalsprong wordt dan een echt hoogwaardige openbaarvervoerverbinding geschapen die de leefbaarheid in de spoorkuil en de binnenstad vergroot. Of moet eerst gewacht worden op een filemelding van al die bussen op de busbaan naar Heijendaal?

**Bovenstaande is als ingezonden brief geplaatst in het Nijmeegse weekblad De Brug op woensdag 19 januari 2005.**

---

# Gedeputeerden vergeten spoor Nijmegen-Kleve

NIJMEGEN – Herstel van de spoorlijn Nijmegen-Kleve moet nadrukkelijk worden meegenomen in de zoektocht van de provincies Gelderland en Limburg naar een betere aansluiting op het vliegveld Niederrhein bij het Duitse Weeze.

De Reizigersvereniging Rover en de Vereniging voor Innovatief Euregionaal railVervoer (VIEV) vinden het onbestaanbaar, dat zowel de Gelderse gedeputeerde H.Aalderink als zijn Limburgse collega M. Eurlings slechts aangeven financieel te willen bijdragen aan betere toegangswegen voor auto's naar het vliegveld. De mogelijkheid om het groeiend aantal luchtreizigers, vooral vanuit Nederland, via de bestaande, maar op te knappen spoorweg Nijmegen-Kleve een vlotte aansluiting te geven op het vliegveld wordt door beide provinciebestuurders jammerlijk over het hoofd gezien.
Al langer heeft de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen de wens uitgesproken de spoorlijn te herstellen. Alleen al het groeiende grensverkeer rechtvaardigt dat plan. Daartoe mag inmiddels ook nog de wassende stroom luchtreizigers gerekend worden.
Luchtreizigers vanuit Duitsland maken veel gebruik van het station in Weeze, gelegen aan de lijn Düsseldorf-Kleve. Daar staat steeds een pendelbus gereed om de laatste vier kilometer naar het vliegveld te overbruggen. Wanneer de trein uit Düsseldorf kan worden doorgetrokken naar Nijmegen, ontstaat er een perfecte openbaar vervoersontsluiting ook voor Nederlandse reizigers.

**Bovenstaande is als persbericht namens de VIEV en Rover verstuurd aan de Gelderse en Limburgse Media op maandag 24-01-2005 en is woensdag 26-01-2005 geplaatst in het Nijmeegse weekblad De Brug.**

# VIEV reageert nogmaals op plannen rondom station Heijendaal

Op maandag 10 januari 2005 heeft onze voorzitter - namens de vereniging - ingesproken op het bestemmingsplan Spoorzone II bij de raadscommissie stadsontwikkeling. Hieronder de inhoud van zijn inspraak:

*Geachte raadscommissie,*

*VIEV heeft een bezwaarschrift ingediend op bovengenoemd plan en is "gehoord" op de hoorzitting d.d. 25 november 2004. Desondanks moeten wij vaststellen dat wij niet akkoord kunnen gaan met het raadsvoorstel. Een bestemmingsplan is een afgeleide van een hoger plan. Dat hoger plan behelst: dubbelbaans busbaan, verschuiven van het Kleefse spoor en een kopspoor voor RegioRail KAN. Onze kritiek op dit hogere plan en dus ook het bestemmingplan kent twee ijkpunten:*

1. *Wat is de impact op reactivering spoorlijn Nijmegen-Kleve?;*
2. *Wat is de impact op een mogelijke lightrail (tram-trein) ontsluiting met de campus?*

*Ad 1*

*Het is goed te constateren dat B&W nog steeds achter reactivering staat. Echter colleges veranderen, het zou fijn zijn als College en Raad zich expliciet uitspreken voor reactivering door middel van een raadsvoorstel.! De huidige gemeentelijke reactie is voor ons onvoldoende garantie dat de lijn behouden blijft.*

*Wij hebben erop gewezen dat er een wisselsstaart moet komen tussen Heijendaal en Panovenlaan t.b.v. aansluiting Groesbeek/Kleve. Wie betaalt dit? Wie reserveert het geld? Wie legt deze wisselstraat aan? Kan dit wel? Wat voor impact heeft dit op de spoorse functionaliteit van de verbinding tussen Panovenlaan en Nijmegen CS? Welke consequenties heeft dit voor een toekomstige dienstregeling? Is een halfuurlijkse dienstregeling naar Groesbeek mogelijk? Door het kopspoor van de RegioRail is er geen sprake meer van drie doorgaande sporen, maar van twee doorgaande sporen. VIEV verwacht dat dit onderbouwd zou worden door minimaal een dienstregelingssimulatie. De gemeentelijke reactie geeft hierop geen antwoorden. Dat moet ons inziens wel. Dit bestemmingsplan kan schade leveren aan toekomstige plannen.*

*Op de vraag of met ProRail is afgestemd, komt als antwoord dat dit gebeurd is met verwijzing aan een opdrachtverstrekking van Arcadis door ProRail. Dit is geen afstemming Weet ProRail wel dat een verbinding naar Kleef als expliciet uitgangspunt dient opgenomen te zijn van dit plan? VIEV wil zichtbare afspraken zien tussen Gemeente Nijmegen en ProRail. Er wordt weliswaar gezegd dat ProRail reactivering gegarandeerd heeft. Maar op welke uitgangspunten? Op basis van één nostalgische rit per dag, of van een volwaardige dienstregeling van elk kwartier? Voor ProRail is het Kleefse spoor nu buiten gebruik. Dat is hun uitgangspunt. VIEV wil weten welke dienstregeling mogelijk blijft.* ***N.B.*** *ProRail is rentmeester! Overheden moeten aangeven wat ze met het spoor willen!*

*Ad 2*

*VIEV wil de bestemming "tram" expliciet opgenomen zien. De gemeentelijke reactie is dat hier nog op gestudeerd wordt. Voor ons is dat juist het argument om wel tram toe te voegen. Anders is straks een bestemmingsplanverandering noodzakelijk. Hou alle opties open!*

*VIEV vindt het vreemd dat niet gerekend is aan kostendekkingsgraden, reizigersaantallen etc. Op basis van gevoelsmatige verwachtingen van een groei van 40 tot 50 % kunnen geen investeringsbesluiten als deze genomen worden. De reactivering van de spoorlijn Nijmegen – Kleve is door de gemeenteraad (1999) "uitgesteld" vanwege o.a. de kostendekkinggraad die niet hoog genoeg zou zijn.*

*VIEV is ter ore gekomen dat 20.000 reizigers per dag van de verbinding campus-Nijmegen CS gebruik maken. Dat zijn harde getallen. Met zulke reizigersaantallen is een tram zondermeer een beter en haalbaar alternatief voor de bus. Met doortrekking naar centrum en eventueel Waalsprong wordt een echt hoogwaardige OV-verbinding geschapen die de leefbaarheid in Spoorkuil (geen damwanden omdat tram minder ruimte nodig heeft dan bus), Bloemerstraat, Plein 44, Burchtstraat verhoogt! Kan niet gewacht worden op verkeersonderzoek Centrum-Waalsprong?*

*Hoogachtend,*
*Marcel Walraven, voorzitter VIEV*

*Opmerking terzijde: Het is vreemd dat Radboud en HAN voor vele miljoenen euro's investeren in gebouwen en werkplekken etc hetgeen een enorme mobiliteitsgroei zal teweegbrengen. Ondertussen moet geld bijeen geschraapt worden voor realisatie van een busbaan. Wie mobiliteit creëert zou ook moeten betalen voor een goede OV-ontsluiting. Deze instanties anticiperen wel: in ... parkeergarages. Kan het onderliggende gemeentelijke wegennet een dergelijke autogroei aan? VIEV vreest van niet.*

# Met Sinterklaas per trein naar de Kerstmarkt in Emmerich

**Door Lambiek Knepflé**

Een geweldige drukte zaterdagmorgen 27 november kort na elf uur op het perron van het Duitse station Emmerich. Zo'n vierhonderd inwoners van Arnhem, Duiven en Zevenaar maakten van de gelegenheid gebruik om eenmalig met de trein naar de Emmerichse Kerstmarkt te reizen. Een ware invasie was het.

**Sint en zijn Pieten bij aankomst in Emmerich**
**Foto Lambiek Knepflé**

En wie stapt er als eerste uit de zojuist binnengelopen overvolle Syntustrein? Juist Sinterklaas en zijn Pieten. De Sint, ook al een dagje ouder, was volgens de uitnodiging van de organisatie 'boos'. Boos op het feit, dat er nog steeds geen regelmatige regionale treinverbinding bestaat tussen beide grensgemeenten, 'boos' over het feit, dat in Emmerich nu al naar de Kerst wordt toegewerkt, terwijl hijzelf nog niet eens jarig was.

Nou ja, het was te verwachten. Natuurlijk kwam de Goedheiligman in de winkelstraten van Emmerich al spoedig de Kerstman tegen. Die verontschuldigde zich voor het feit, dat de verjaardag van de Goedheiligman uit Spanje in dit buurland nauwelijks gevierd werd. ,,Maar natuurlijk kennen we Sinterklaas wel, zo kort bij de Nederlandse grens wonend," lachte de Kerstman. Het sein voor beide 'prominenten' om aan te leggen bij de eerste de beste 'Kaffee und Kuchen' lunchroom voor een nadere gedachtewisseling. Ongetwijfeld beklonken met het nuttigen van een glaasje Schnaps.

Dat laatste hadden de vierhonderd treinreizigers ook al gedaan bij hun aankomst in Emmerich. In de warme stationshal was een terrasje uitgezet, werden welkomstdrankjes uitgereikt en sprak burgemeester Johannes Diks een hartelijk welkomstwoord. En natuurlijk moesten de burgemeester, Sint-Nicolaas en de Arnhemse initiatiefnemer Jaap Huurman (PvdA) gezamenlijk op de foto. Alle drie benadrukten zij het belang van een goede treinverbinding over de grens.

Huurman, zowel raadslid als statenlid in de Gelderse hoofdstad, maakt zich sinds goed een jaar sterk voor verbetering van het grensoverschrijdende regionale openbaar vervoer. Ook voorzitter Marcel Walraven van de VIEV was aanwezig om het belang van grensoverschrijdende regionale treinverbindingen te benadrukken.

Sinds de doorgaande internationale treinen niet meer in Emmerich hoeven te stoppen, is de complete provincie Gelderland afgesloten van regionale treinverbindingen met het Duitse buurland. Door het organiseren van enkele demonstratieve treinritten van Arnhem naar Emmerich wil Huurman vaart zetten achter het plan om in een proefbedrijf van twee jaar de treinen van Syntus door te laten rijden naar Emmerich. Daar wordt dan aansluiting geboden op de dagelijkse halfuursdiensten richting Ruhrgebied.

Voor dit proefbedrijf is van beide zijden van de grens een exploitatiesteun van € 200.000 nodig. De Duitsers kwamen al over de brug, alleen de provincie Gelderland en met name het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) lieten zich nog niet over de streep trekken. Nadat in juli j.l. de eerste officiële proefrit naar Emmerich had plaatsgevonden, gecombineerd met een politiek miniforum in de Emmerichse schouwburg, werd naar goed Hollands gebruik besloten een onderzoek naar de haalbaarheid te laten uitvoeren.

Volgens burgemeester Diks van Emmerich ligt het onderzoeksresultaat begin maart 2005 ter tafel. ,,Dan zal moeten blijken of een trein- of busverbinding haalbaar is." Zowel Diks als de chef reizigersverkeer Deutsche Bahn, Wolfgang Konen uit Emmerich, denken dat er grote behoefte is aan op zijn minst een aantal spitstreinen in de ochtend en middag tussen Arnhem en Emmerich, waarbij natuurlijk ook Duiven en Zevenaar worden aangedaan.
De treinreizigers ondertussen zwermden al snel uit over de Emmerichse binnenstad. Zij werden daar door de plaatselijke VVV ook verrast met een 'Klompengang' en een rondleiding door de 'laatste stad van Duitsland', zoals Emmerich aan de Nederlandse grens wel eens wordt genoemd.

Het blijft overigens niet bij deze Kerstrit. Op zondag 19 december worden inwoners van Emmerich en omgeving in de gelegenheid gesteld aan bezoek aan de koopzondag in Arnhem te brengen. Dit voor slechts twee euro retour. Het ov-bedrijf Syntus had voor de Kerstmarktrit twee treinstellen beschikbaar gesteld. Machinist Ruud Don parkeerde de trein voor een vijftal uren op het Emmerichse station. Tegen het einde van de middag werd de terugreis aanvaard.

Overigens mag worden opgemarkt, dat het station in Emmerich (30.000 inwoners), nog een heel behoorlijke service biedt. In het 'Reisezentrum' kunnen kaartjes worden gekocht naar alle bestemmingen in Europa, eventueel compleet met hotelboeking. En de stationshal is opgeknapt met een eetgelegenheid compleet met terrasje en een vrij uitgebreide kranten- en tijdschriftenkiosk. Daarbij steekt het station in bijvoorbeeld Doetinchem (55.000 inwoners!) maar mager af. Daar kan niet eens een treinkaartje naar Antwerpen worden gekocht.

# Syntus rijdt per 3 april 2005 de spoorlijn Arnhem-Tiel

**Spoorlijn gered inclusief verbetering voorzieningenniveau:**

- **Weer treinen in de avond**
- **Halfuursdienst in brede spits**

Vervoersmaatschappij Syntus gaat vanaf 3 april a.s. het treinverkeer op de spoorlijn Arnhem-Tiel verzorgen. Het Ministerie van Verkeer & Waterstaat heeft kenbaar gemaakt de concessie voor de treindienst Arnhem-Tiel aan Syntus te verlenen, onder voorbehoud van positieve advisering door de consumentenorganisaties verenigd in het LOCOV. De spoorlijn die de afgelopen jaren zwaar onder druk stond, krijgt met de komst van Syntus vanaf 3 april een verbeterd voorzieningenniveau.

Na het verstrijken van de deadline met betrekking tot het indienen van de offertes, bleek Syntus het enige vervoerbedrijf dat het Ministerie van Verkeer & Waterstaat een aanbieding heeft gedaan. Op drie manieren verbetert Syntus het voorzieningenniveau op de lijn Arnhem-Tiel vanaf 3 april. Ten eerste zullen de huidige bussen en taxi's die op dit moment in de avonduren rijden, worden vervangen door Syntus-treinen. Daarnaast gaat Syntus op doordeweekse dagen in de 'brede spitsen' een halfuurfrequentie bieden. En tenslotte zet Syntus buiten de spitsuren haar nieuwe, moderne Lint-treinen in op de spoorlijn in Rivierenland.

Met de concessieverlening aan Syntus komt een einde aan lange tijd onzekerheid in de regio over het voortbestaan van de spoorlijn Arnhem-Tiel. In eerste instantie zal Syntus minimaal blijven rijden tot en met december 2006. Nadat de huidige exploitant NS het contract met het Ministerie had opgezegd, was lange tijd onduidelijk of de spoorlijn zou blijven bestaan of zou worden omgezet in een buslijn.

**Persbericht Syntus van 7 januari 2005**

# Duitsers azen op lightrail

AKEN/HEERLEN - De Duitse vervoersmaatschappij Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV) staat te trappelen om in Limburg lightrailverbindingen (een vervoersvorm tussen tram en trein) te exploiteren.

,,Wij praten al drie jaar met het Limburgse provinciebestuur, NS-Reizigers en Parkstad Limburg. We willen heel graag naar Maastricht en Sittard rijden. Als het aan ons ligt, kunnen we begin volgend jaar met testritten beginnen", zegt AVV-directeur H.Sistenich. De AVV verzorgt in opdracht van een aantal steden en de Kreis Aachen openbaar vervoer in de regio Aken. Onder andere de Regiobahn, een lightrail die momenteel al van Aken via Herzogenrath naar Heerlen rijdt. ,,Wij hebben het materieel en de ervaring om direct met een lightrail in Limburg te beginnen", zegt Sistenich. Maar de AVV heeft alleen maar een vergunning om tot Heerlen te rijden en verder niet. Er wordt wel onderhandeld met provincie en de NS, maar dat verloopt niet al te vlot.

,,In Nederland werkt de NS met begrippen als kernnet en neventrajecten. Dat doen wij niet. Wij spreken van een geïntegreerd vervoersgeheel en zo zouden we ook de uitbreiding naar Nederland willen zien." De provincie wil in eerste instantie alleen de lijn Maastricht-Randwyck via Valkenburg naar Heerlen en Kerkrade-Centrum geschikt maken voor lightrail. Ze wil die lijn overnemen van het Rijk. Voor die lightrail zijn reeds jaren geleden studies verricht en proeven genomen.

In de loop van volgend jaar komt de provincie met een nieuwe visie op openbaar vervoer, daarin moet de aanpak van de lijn Maastricht-Kerkrade worden opgenomen. In 2006 zou dan van een concessieverlening sprake kunnen zijn. ,,Dat gebeurt via een Europese aanbesteding, dus dan kan de AVV inschrijven", aldus een woordvoerder van de provincie. De AVV vindt de verbinding van Maastricht-Randwyck tot aan 'slechts' Kerkrade-Centrum onlogisch. Ze noemt dat 'Insel-betrieb.' AVV wil de lijn meteen doortrekken naar Aken. En dat zou kunnen via het nieuwe grensoverschrijdende bedrijventerrein Avantis. ,,Dat komt ons goed uit", zegt Avantis-manager René Seijben. Er is een technische studie verricht waaruit blijkt dat voor 14,6 miljoen euro de spoorlijn van Kerkrade-Centrum over de miljoenenlijn, via Avantis en Richterich naar Aken kan. ,,Er ontbreekt een stuk van iets meer dan vier kilometer, maar dat is aan te leggen. In het bestemmingsplan van Avantis is daar zelfs rekening mee gehouden."

De lightrailverbinding via Avantis zou goed uitkomen, gezien de plannen voor een museum Mobilon dat in 2008 zijn deuren wil openen. ,,Maar ook voor het WTC dat op Avantis gevestigd wordt, zou het heel goed zijn als vlak in de buurt ervan een station komt. Ik zie dus alleen maar voordelen", zegt Seijben.

**Bron: Limburgs Dagblad, 22 december 2004**

# Limburg ontspoort, als het niet oppast

**Door Lambiek Knepflé**

De Kamer van Koophandel in Maastricht heeft de spijker op de kop geslagen met haar pleidooi onlangs voor de oprichting van een grensoverschrijdende vervoersmaatschappij. Deze zou het regionale railvervoer, zowel goederen als personen, op zich moeten nemen. De huidige railvervoerders, NS, DB en NMBS opereren nog steeds met de rug naar de grens.

Mede doordat de politiek in Limburg zich aan goed grensoverschrijdend OV weinig gelegen heeft laten liggen, is vooral Zuid-Limburg, dat voor bijna honderd procent grenst aan het buitenland, vrijwel geïsoleerd komen te liggen.Het jaren geleden al gelanceerde plan om de intercitytreinen uit de Randstad via Heerlen door te trekken naar Aken en via Maastricht naar Luik, is in de verste verte nog niet in zicht. Reizigers moeten nu voor de grens overstappen in regionale treinen om vervolgens in Aken en Luik te hopen op een redelijke aansluiting. Vanzelfsprekend haken de meeste potentiële reizigers op deze manier af. Zeker nog als je bedenkt dat de Thalys naar Parijs het station Luik precies vier minuten vóór de aankomst van het pendeltje uit Maastricht verlaat . . . En nu roept Maastricht ineens ach en wee en wil het ineens de Thalys naar zich toehalen. Helemaal niet nodig, als de intercity elk uur door zou rijden naar Luik.

Op het gebied van het regionale spoor is de ontwikkeling vanuit Duitsland overigens niet zo slecht. Kort nadat NS zich met het schrappen van de internationale trein Den Haag-Köln had teruggetrokken binnen de landsgrenzen, waren de Duitsers bereid de stoptrein Hamm-Düsseldorf-Kaldenkirchen een paar kilometer door te trekken naar Venlo. Het reizigersaantal neemt sindsdien alleen maar toe. Het Aachener Verkehrsverbund (AVV) heeft inmiddels van NS de uurdienst naar Heerlen overgenomen. Het AVV heeft een totaalplan opgezet voor het openbaar vervoer in en rond Aken, dat voorziet in hergebruik van nog aanwezige spoortrajecten. En met succes, want het aantal reizigers in deze zogenoemde Euregiotreinen stijgt met sprongen. Onlangs nog werd het aanbod uitgebreid met een zondagse extra verbinding vanuit Heerlen via Aken en Düren naar het liefelijke toeristenoord Heimbach aan de voet van de Eiffel. En het AVV steekt niet onder stoelen of banken, dat zij met haar modern ogende treinen van het type Talent maar al te graag in het Belgische en Nederlandse grensgebied aan de slag zou willen.

Maastricht ondertussen ziet nog altijd niets in herstel van de spoorverbinding met het Belgische Hasselt. Ook niet na de opgestarte intensieve samenwerking tussen de universiteiten van beide steden. En zelfs niet nu er het plan is de spoorverbinding naar Hasselt gedeeltelijk te herstellen voor goederenvervoer. Maastricht moppert slechts daar het verkeer hinder gaat ondervinden van de enige in deze lijn te herstellen spoorwegovergang nabij de binnenstad. Bovendien maken maar weinig mensen gebruik van de bus Maastricht-Hasselt.

Met zulke uitspraken wordt de zaak afgedaan, terwijl op veel plaatsen elders wordt bewezen dat weer opgestarte spoorverbindingen het uitstekend doen. Voorbeeld Enschede/Gronau: Op topdagen maken daar 4000 reizigers gebruik van de trein, waar de bus vroeger nog geen 200 reizigers trok. Maastricht, dat op drukke dagen met de auto volslagen onbereikbaar is, zou blij moeten zijn met een goede spoorverbinding met Hasselt. Voor veel inwoners van het Belgische grensgebied wordt het nog aantrekkelijker even te gaan winkelen in Maastricht. Wat VIEV, als pleitbezorger voor goed grensoverschrijdend railvervoer, voorstaat is een enkelsporige insteek in de Boschstraat tot aan het busstation op de Markt. De trein uit Hasselt kan dan eerst zijn passagiers afleveren hartje stad en vervolgens terugrijden naar het NS-station. Ook de lightrail vanuit Kerkrade kan zo doorrijden tot op de Markt.

De trein zou dan over de Boschstraat als 'tram' moeten rijden, een project dat inmiddels met succes is gerealiseerd in het Duitse Zwickau. Ook daar ligt het officiële station te ver van de binnenstad, reden waarom men een regionale lightrail als tram naar de binnenstad laat rijden. Daarvoor is zelfs gedeeltelijk een 'driespoor' aanlegt, zodat ook de plaatselijke smalspoortram ervan gebruik kan maken. Dit soort zaken moet niet meteen worden afgedaan met de mededeling dat de spoorwegwet dit soort combinaties verbiedt. Waar een wil is, is immers altijd een weg. In Duitsland hebben ze dat immers ook voor elkaar gekregen.

**Een Regiosprinter en een tram in het centrum van Zwickau . Bron: http://www.dpml.cz/images**

De desinteresse van de Limburgse politiek in goed grensoverschrijdend openbaar vervoer staat in schrille tegenstelling tot het medio 2004 in Belgisch Limburg gelanceerde Spartacusplan. Dat plan voorziet in een sterke verbetering van het openbaar (rail)vervoer in deze provincie. Onderdeel hiervan zijn lightrail-verbindingen Maastricht-Hasselt en Weert-Neerpelt over bestaand spoor, alsmede een nieuwe verbinding, gedeeltelijk over bestaand spoor, van Sittard naar Genk. Bij de presentatie van dit plan heeft de Limburgse (NL) deputé Mat Vestjens financiële medewerking toegezegd voor wat betreft het Nederlandse deel Maastricht-Hasselt. Dat traject verkeert overigens nog in goede staat en wordt nu gereedgemaakt voor kleinschalig goederenvervoer.

Ook de (koop)steden Roermond en Weert zouden zich sterk moeten maken de sporen van de IJzeren Rijn op zijn minst niet verloren te laten gaan voor personenvervoer. DB Regionalbahn dringt er al jaren vergeefs op aan de lightrail Mönchengladbach dóór te laten rijden vanaf het grensstation Dalheim naar Roermond. Op die manier worden twee intercitystations, maar ook koopcentra met elkaar verbonden. De spoorlijn kan er bovendien toe bijdragen dat de autodruk door het recreatieverkeer in natuurgebied Meinweg afneemt als mensen de gelegenheid krijgen uit de trein te stappen bij het bezoekerscentrum. De Roermondse wethouder IJff presteert het in een reactie in Dagblad De Limburger te zeggen, dat hij de Duitse wensen niet kent. Dit ondanks het feit dat de deelstaat Nordrhein-Westfalen deze plannen onlangs nogmaals op papier heeft gezet en aangescherpt en ook de minister van verkeer Horstmann zich hierover heeft uitgesproken. Maar in Roermond weet men van niets. Een treffend voorbeeld hoe men met de rug naar de grens opereert. Ook de NMBS wil al jaren met passagiers doorrijden over het bestaande goederenspoor van Neerpelt naar Weert. Helaas is de politiek in zowel Roermond als Weert bijzonder huiverig voor beide plannen in verband met gevreesd herstel van het goederenvervoer over de IJzeren Rijn. VIEV meent dat beide grootheden geheel los van elkaar staan.

# Gezellig samenwerken in de natuur

**Tijdens de nationale natuurbeheerdag in Groesbeek.**

**Op zaterdag 6 november 2004 vond de jaarlijkse nationale natuurbeheerdag plaats. In Groesbeek werd een gedeelte van de spoorlijn Nijmegen-Kleve onder handen genomen. De organisatie was in handen van Landschapsbeheer Groesbeek. Ook in 2005 vindt dit evenement weer plaats. Hieronder volgt een impressie van Peter Pouwels:**

Prima dag gehad in Groesbeek, meer dan 60 deelnemers waaronder 25 kinderen van o.a. Jeugdnatuurclub de Aardhommel. Ook de jeugd tussen de 12 en 25 jaar was deze keer goed vertegenwoordigd door de komst van 15 leden van de landelijke vereniging Jongeren Milieu Actief. (deelnemers kwamen uit het hele land o.a Leeuwarden, Amsterdam, Utrecht en waren een weekend uit in Nijmegen) Ook de groep volwassenen was goed vertegenwoordigd deze bestond uit circa 10 vrijwilligers van de vaste kern aangevuld met een tiental ouders van de kinderen. Er was één vertegenwoordiger van de ouderen die met de leeftijd van de 70 best nog wel haar mannetje stond. Als bij elkaar hebben we gezamenlijk 500 meter spoorlijn, vanaf het centrum, vrijgemaakt van de als overwoekerende berk, vogelkers, en braam. Hierbij zijn er zes volle vrachtauto's groen afgevoerd, ook zijn er langs het traject nog 5 vuilniszakken vol met zwerfvuil verzameld. Voor die vrijwilligers die er graag warmpjes bijzitten werd er ook nog 6 tot 7 m3 brandhout bij elkaar gesleept.

Dat het na gedane arbeid goed toeven is bij Landschapsbeheer Groesbeek kunnen de meeste deelnemers wel beamen. Er was ook deze keer wederom een grote tent op het marktterrein neergezet, waar gratis koffie,thee, limonade warme chocolademelk en zelf verschillende soorten soep waren te verkrijgen. Kortom een gezellige dag die zeker voor herhaling vastbaar is.

**Bron: http://lbggroesbeek.tk/**

**Foto van de snoeiactie op de spoorlijn**
***U helpt toch ook mee op 6 november aanstaande?***

# In memoriam Bert Eekhoff

Op woensdag 13 oktober 2004 bereikte ons het droeve bericht dat ons oud-bestuurslid Bert Eekhoff is overleden. Hij werd 59 jaar. Bert behoorde tot een van de grondleggers van onze vereniging. Tijdens de crematieplechtigheid op maandag 18 oktober memoreerde Luc Veeger, oud-voorzitter VSNK en VIEV, hoe Bert op de oprichtingsvergadering van de VSNK in maart 1995 zich aanmeldde als bestuurslid. Bert vervulde diverse bestuursfuncties. Hij was ondermeer penningmeester en voorzitter van de werkgroep materieel. Achter in zijn winkel "Robert", een winkel voor reparatie en onderhoud van huishoudelijke apparaten, aan de Willemsweg in Nijmegen werden de eerste plannen en statuten voorbereid, de eerste "Lijnposten" - een van de voorgangers van de VIEVmail - werden daar vermenigvuldigd. Luc Veeger bewonderde zijn gedrevenheid, maar Bert kon erg eigenwijs zijn. *"Zulke mensen zijn van onschatbare waarde om een vereniging in de steigers te zetten"*, aldus Luc Veeger. Bert stond op velerlei manifestaties en evenementen met de VSNK-stand. *"Als binnenkort de trein van Nijmegen naar Kleve weer gaat rijden dan heeft Bert Eekhoff daar een belangrijke rol in gespeeld"*. De keuze om te kiezen voor light rail verbinding i.p.v. nostalgische stoomtreinverbinding, zorgde voor heel wat discussie binnen het bestuur. Bert was een grote voorstander van een museumlijn. Door de beleidskeuze voor light rail en persoonlijke omstandigheden trad Bert Eekhoff als bestuurslid af. Maar dat betekende geenszins dat hij inactief werd. Bert bleef op de achtergrond actief. Hij verzorgde tot op het laatste moment de post; zijn huisadres was het postadres van de vereniging.

Nadat Luc Veeger de voorzittershamer overdroeg aan mij, maakte ik kennis met Bert. Hij was een betrokken lid van de vereniging die trouw alle ledenavonden bezocht. Op zijn Henkel "scheurde" hij van Berg en Dal naar het wijkcentrum Burghoudt. Onder een kopje koffie informeerde hij altijd naar de vorderingen in onze lobby in de politiek en bij bestuurders, maar ook informeerde hij naar het persoonlijke wel en wee. De korte gesprekken en de vele korte e-mailberichten waren voor mij dan ook belangrijk. Steeds informeerde hij wat er in De Gelderlander stond over light rail. Het is zo belangrijk te weten dat je gesteund wordt door de eigen leden. Drie jaar geleden op een ledenavond bleek hij moeilijker te praten vanwege verlammingsverschijnselen. De ziekte ALS werd bij hem geconstateerd. Ondanks de handicaps bleef hij actief en betrokken. En altijd zat hij vol met plannen. Via de e-mail correspondeerde wij over de binnengekomen post. Op de manifestatie Nijmegen 2005 op het Marienburg in zomer 2003 bezocht hij onze presentatie; met een spreekcomputer maakte hij zich verstaanbaar. Deze zomer bezocht ik hem thuis temidden van zijn grote passie de modelspoorwegen. Vol trots liet hij mij enkele fraaie modellen zien. Hij had nog allerlei plannen om zijn modelbaan uit te breiden. Tijdens de condoleance op zaterdag 16 oktober stond een van zijn favoriete modellen op de kist. Het spoor was wat ons verbond. In mijn afscheidsrede ben ik ingegaan op deze modeltrein. Hierbij werd ik geïnspireerd door de overweging "Das Wort zum Sonntag" die op de bewuste zaterdag van het condoleancebezoek op de ARD werd uitgezonden. Voor mij was het opvallend dat op deze avond wederom een modeltrein symbool stond.

Het bestuur van de VIEV wil hierbij Bert danken voor zijn inzet voor onze vereniging. Zijn familie wensen we veel sterkte de komende tijd.

Marcel Walraven,
Voorzitter VIEV

**Das Wort zum Sonntag vom 16. Oktober 2004**
**Door Wolfgang Gramer, Pfarrer in Marbach am Neckar**

1. Das Wort zum Sonntag hat im Mai dieses Jahres sein goldenes Jubiläum gefeiert: 50 Jahre. Ich habe heute etwas mitgebracht, was auch 50 Jahre alt geworden ist: diese kleine Lokomotive. Als Kind hab ich sie im Schaufenster angestaunt – sehnsüchtig. Sie hat damals 16 Mark gekostet. Für mich unerschwinglich.

2. Dann kamen die Weihnachtsferien; ich durfte zu Onkel und Tante. Am 1. Abend packte der Onkel ein paar Schachteln aus: da kamen Gleise zum Vorschein, 2 Wagen, 1 Transformator und – meine kleine Lok. Ich war selig. Immer wenn ich bei den Beiden in Ferien war, durfte ich die Eisenbahn auspacken und aufbauen. Später bekam ich dann die ganze Anlage geschenkt. Sie wurde größer, ich schenkte sie meinem Neffen. Irgendwann fragte er mich, ob ich sie wiederhaben wolle. Seither begleitet sie mich. Wenn Besuch im Pfarrhaus ist, freuen sich nicht nur Kinder und drücken die Knöpfe für Signale und Weichen. Auch Erwachsene fasziniert die elektrische Eisenbahn. Inzwischen sind es 12 Lokomotiven geworden. Aber die kleine Lok hat immer noch denselben Zauber wie vor 50 Jahren.

3. Für mich ist sie zu einem Symbol geworden. Ich denke dankbar an manche Menschen, die in meinem Leben zu einer kleinen Lokomotive für mich geworden sind. Sie haben mich in verschiedenen Situationen begleitet: manchmal ging's über Abgründe, manchmal durch einen Tunnel. Manchmal haben sie mir geholfen, die Weiche richtig zu stellen oder das Signal auf grün zu schalten. Wir haben so miteinander den Zug wieder in Bewegung gebracht.

Ich denke gern daran, wer für mich so eine kleine Lok geworden ist. Mal war es jemand, der mich spüren ließ: du bist nicht allein; mal war es ein Ehepaar, das mir einfach Mut machte. Ich habe dann gemerkt, wie schön es ist, Menschen zu finden, die mit mir fühlen. Das ist ein kostbarer Schatz, so wie meine kleine Lok. Auch wenn sie nur einen oder zwei Wagen zieht, sie ist verlässlich und bringt mich ans Ziel.

4. Ich weiß, dass es in meiner Gemeinde solche kleinen Loks gibt. Natürlich fährt der schneller und fasziniert. Aber ich schätze sehr die kleinen unscheinbaren Menschen. Keine Zeitung berichtet über sie, kein Fernsehen, sie stehen nicht im Rampenlicht; aber sie verkörpern ein Stück Menschlichkeit, für das ich dankbar bin.

5. Ich weiß auch, wie gut es jemand tut, wenn ich ihn spüren lasse: du bist mir wichtig.

Ist es nicht schön, wenn wir es dem betreffenden Menschen auch sagen – vielleicht gleich morgen? Das ist dann wie ein kleiner Sonnenstrahl; er macht unsere Welt heller und freundlicher. Er löst weder die politischen Probleme noch die Schwierigkeiten in der Gesellschaft, wovon wir vorher in den Nachrichten gehört haben.

6. Ich denke bei der kleinen Lok auch an ihren Ursprungsort Göppingen (waar de Märklinfabriek staat, red.), wo es grad ein großes Problem mit drohender Arbeitslosigkeit gibt. Ich kann nur hoffen, dass alle Beteiligten einen Weg finden, damit uns solche Kostbarkeiten wie die kleine Lok erhalten bleiben, damit ihre Erbauer weiterhin in Lohn und Brot stehen können und nicht aufs Abstellgleis kommen.

**Bron: http://www.daserste.de/wort/sendung**

# Van onze Belgische correspondent Robbert van Dijk

## Sneltrams in Belgisch Limburg vanaf 2010

Volgend jaar wordt gestart met het Spartacusplan. Dat is een netwerk van treinen, sneltrams, snelbussen en bussen dat Limburg in 2014 volledig moet ontsluiten.

"Als de burgemeesters en inwoners hun bemerkingen hebben gemaakt, gaan we de definitieve trajecten selecteren.Vanaf 2010 zullen de eerste sneltrams rijden", zegt Vlaams Mobiliteitsminister Kathleen Van Brempt.

Dat die lightrails er komen, blijkt uit de aanpassingsplannen voor de Universiteitslaan in Hasselt. Wegen en Verkeer heeft hierin een aparte strook voor zo'n trambedding voorzien.

Bedoeling van Spartacus is dat zes treinlijnen, vier lightrails, negen snelbusverbindingen en de bestaande busverbindingen feilloos op mekaar aansluiten in 28 knooppunten.

Van Hasselt naar Maasmechelen, Lanaken of Maastricht reizen zal dan dubbel zo snel gaan dan vandaag. "Ik vraag de burgemeesters uitdrukkelijk dat ze het plan bediscussiëren met hun inwoners", zegt Van Brempt, die voor de studieperiode volgend jaar 500.000 euro uittrekt.

**Bron: Het Belang van Limburg d.d. 09-12-2004**

## In 2005 gaat het Spartacusplan van start

**Volgend jaar gaat het Spartacusplan van start. Dat moet de provincie Limburg tegen 2014 voorzien van een hoogwaardig netwerk van regionaal openbaar vervoer. Naast nieuwe regionale spoorverbindingen en de uitbouw van snelle busverbindingen zullen ook zogenaamde light Rails ingezet worden.**

Light rails, of sneltrams, zijn lichte dieselmotorstellen die bijzonder geschikt zijn voor snelle verplaatsingen omdat ze snelheden tot 120 kilometer per uur kunnen halen. Ze zijn daarnaast perfect inpasbaar in stedelijke omgevingen, waar ze op straatniveau tegen aangepaste snelheden kunnen passeren. De light rail betreft een voor ons land totaal nieuwe exploitatievorm.

Spartacus, het toekomstplan van een geïntegreerd en duurzaam openbaar vervoer in de provincie Limburg, werd gisteren door Vlaams minister van mobiliteit Kathleen van Brempt en directeur-generaal Ingrid Lieten van De Lijn voorgesteld in het Hasseltse provinciehuis.

Van Brempt kondigde aan dat de eerste stappen in de realisatie van het Spartacusplan volgend jaar zullen gezet worden. Momenteel worden nog een aantal nieuwe spoortracés bestudeerd. Het Spartacusplan loopt in samenwerking met de vervoersmaatschappij De Lijn. Die plant een regionaal netwerk van snelle verbindingen tussen de steden onderling, waarin bus en trein op elkaar afgestemd worden.

De ruggengraat van het netwerk wordt gevormd door spoorverbindingen die aangevuld met snelbussen in zullen staan voor snelle en comfortabele verplaatsingen over grotere afstanden.

**Bron: De Standaard d.d. 09-12-2004**

# Vergeten IJzer, Vergessenes Eisen

**kunstenaars komen met ideeën voor een tentoonstelling in 2005**

**Door Marcel Walraven**

Onder de naam "Vergeten IJzer, Vergessenes Eisen" exposeerden van 28 september tot 7 november jl. een groep Nederlandse en Duitse kunstenaars over het thema spoorlijn Nijmegen-Kleve. De tentoonstelling vond plaats in het Museum Katharinenhof in Kranenburg. De kunstenaars presenteerden hun ideeën voor een mogelijke buiten-tentoonstelling die in 2005 moet gaan plaatsvinden t.g.v. het 140 jarig jubileum van deze spoorverbinding.

Het is interessant om te zien hoe kunstenaars een dergelijk thema oppakken. Uiteraard waren enkele schilderijen te zien met ondermeer het station Kranenburg. Andere kunstenaars namen het thema vergeten ijzer letterlijk op. Er moet een kunstwerk op het tracé geplaatst worden dat bestaat uit aan elkaar gelaste metalen spoorse spullen. Dit kunstwerk moet dan gaan ogen als een oude locomotief die als achtergelaten en vergeten wrak aan het ontbinden is.

Kunst blijft echter niet beperkt tot schilderijen en beeldhouwwerken. Er wordt tegenwoordig ook met geluid aan de slag gegaan: een oorverdovend lethanie van de raarste omroepberichten vulde het kleine zalencomplex. Een ander hield het rustig. Het getsjilp van vogels kwam uit de speakers. De microfoon was op een plekje geplaatst op het stilgelegde spoortraject om de hedendaags geluiden vast te leggen op een plaats waar ooit D-treinen reden naar steden als Amsterdam, Keulen, Basel en Wenen. Ondertussen toonde een dia-projector foto's van allerlei vogels. Geluid kwam ook terug in een ander kunstvoorstel. De oude "trekdraden" waarmee wissels en seinen weren bediend moeten gebruikt worden om geluidsberichten te verzenden.

Het was voor mij duidelijk dat in deze kleine expositie de geest van wijlen Joseph Beuys rondwaarde. Beuys is een van de grootste Duitse kunstenaars en koesterde dat hij getogen was in deze streek rondom Kleve. Hij is bekend geworden door dagelijkse gebruiksvoorwerpen te gebruiken in zijn expressies als vilt, was, batterijen en honing. In Beuys' ogen is alles wat de mens maakt kunst. Zo had een kunstenaar een houten onderdeel (ik meen van een goederenwagon of van het seinhuis) langs het tracé gevonden en deze geëxposeerd. Een ander had onder de naam "market garden" een veldbed geplaatst met een klapschopje en enkele Duitse en Engelse helmen. Het idee dat mij het meest aansprak was om de handschoen als symbool van het afscheid nemen, centraal te gaan stellen. Een eenvoudig gebruiksvoorwerp krijgt daardoor een diepere betekenis.

In het gastenboek heb ik de organisatoren geattendeerd dat de spoorlijn helemaal niet vergeten is: *"Velen zetten zich om deze ontbrekende schakel tussen het Nederlandse en Duitse spoornet te revitaliseren!"* Alleen al het organiseren van deze tentoonstelling geeft dit al aan. Het blijft jammer dat nauwelijks publiciteit gegeven is aan deze tentoonstelling. Er waren - toen ik de tentoonstelling bezocht - dan ook erg weinig bezoekers, terwijl het nabijgelegen café Niederrhein overvol was. Ik kan het museum aanraden werk te maken van grensoverschrijdende publiciteit. De Duitse organisatoren bevestigden dit euvel ook. Alleen dagblad De Gelderlander wil wel eens iets aankondigen in de rubriek "Wie bitte". Want dit niet eens kleine museum, welke geheel door vrijwilligers beheerd wordt, is zeker de moeite van een bezoek waard en behoort tot de niet-ontdekte pareltjes in onze grensstreek.

**Affiche van de tentoonstelling.**
**Bron: http://www.galeries.nl - kunstwerk**