OKTOBER

VIEVmail

2008

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

Eindelijk boekt VIEV haar successen. Nijmegen kiest voor de tram! Verkeerswethouder Jan van der Meer kwam het zelf ons vertellen. Sinds 1998 pleiten wij voor een Euregionale tramtrein die naar Kleve en Boxmeer doorrijdt. De stad Kassel laat zien hoe dat moet met de RegioTram. Sowieso beleeft de tram een renaissance in Europa. De een na de andere stad voert de tram (weer) in. Schot zit in herstel van de railverbinding tussen Hasselt en Maastricht. Een intentieovereenkomst is ondertekend. Laatste nieuws is dat de Stadsregio een workshop organiseert voor reactivering van de railverbinding tussen Nijmegen Kleve. VIEV is uitgenodigd! Zit er verandering in de lucht?

In dit nummer

Hartlijn, Eurlings positief over tramtrein Hasselt	pagina 02
VIEV-actie in Kranenburg	pagina 03
Maastricht – Brussel, Poort van Nederland	pagina 04
Topprioriteit spoor in Euregionaal Mobiliteitsplan	pagina 05
Thom de Graaf weigert gesprek met VIEV	pagina 06
VIEV bezoekt TramTreinstad Kassel	pagina 08
Nieuwe stap voor tramtrein naar Hasselt	pagina 09
Laat Kassel de top tien aanvoeren	pagina 10
Nieuwe treinen voor de Niederrhein: 30 neue Züge	pagina 11
Grenelle: (groene) Franse Spoorrevolutie	pagina 12
Doorbraak in Kassel is een feit	pagina 13
Workshop EuregioRail	pagina 15
Grenzeloos genoeg(en): nota van CDA en CU	pagina 17
Reisverslagen: Kopenhagen-Malmö, Transsiberië	pagina 18
Colofon	pagina 20

Nijmegen kiest voor tram

Jarenlange lobby van VIEV heeft eindelijk succes!

Op 17 november 2007 is de tram teruggekeerd in de Franse stad Le Mans (150 000 inwoners). De gehele stad was versierd met oranje ballonnen (de kleur van de nieuwe tram), slingers en grote posters. Le Mans is een goed voorbeeld voor Nijmegen. De tram van Le Mans is namelijk de goedkoopst aangelegde tram tot nu toe in Frankrijk. Het kostenkental van Le Mans bedraagt toch nog 20 miljoen euro per kilometer.

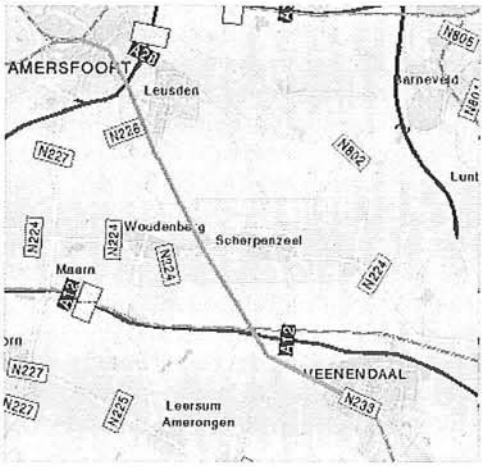
Nieuw onderzoek naar Hartlijn

Eind 2007 besloten de Utrechtse Provinciale Staten om de Gedeputeerde Staten een haalbaarheidsonderzoek te laten doen naar de ingebruikname van de gesloten spoorlijn Amersfoort – Veenendaal. Deze spoorlijn wordt ook wel de ´Hartlijn´ genoemd. ROVER, de belangenorganisatie voor reizigers in het openbaar vervoer, heeft het besluit positief ontvangen.

De Werkgroep Hartlijn van ROVER pleitte al langere tijd voor een dergelijk onderzoek. Eerdere onderzoeken waren volgens de werkgroep te beperkt, en leidden dan ook niet tot een evenwichtige besluitvorming.

De CDA-motie, die door een meerderheid van de Provinciale Staten gesteund werd, beperkt zich niet enkel tot een onderzoek naar vervoerswaarden. In het onderzoek zullen ook de gevolgen van reactivering van de spoorlijn voor de regionale economische, sociale en maatschappelijke ontwikkelingen meegenomen worden.

In het eerste kwartaal van 2008 zal het College van Gedeputeerde Staten een onderzoeksvoorstel aan de Provinciale Staten aanbieden. ROVER hoopt dat de provincie Utrecht de informatie wil gebruiken die reeds door de Werkgroep Hartlijn is verzameld. De werkgroep verwacht in ieder geval van wel, aangezien de Gedeputeerde Staten aangegeven hebben vaker in overleg te treden met maatschappelijke organisaties.



De Hartlijn tussen Amersfoort en Veenendaal

De Werkgroep Hartlijn verwacht dat het voorgenomen onderzoek zal uitwijzen dat reactivering van de spoorlijn als lightrail naast de economische, sociale en maatschappelijke mogelijkheden ook nieuwe ruimtelijke kansen biedt voor de Oostflank van de provincie Utrecht. Eyecatchers daarbij zijn de omgeving van de vernieuwde haltes Leusden, Woudenberg-Scherpenzeel, evenals mogelijke transferia bij de A28 en de A12.

Het tracé Amersfoort – Veenendaal maakte ooit deel uit van de spoorverbinding Amsterdam – Amersfoort – Veenendaal – Rhenen – Nijmegen – Kleve – Keulen. Na WOII is het personenvervoer gestaakt. Tot Leusden is de lijn nog in gebruik voor auto-importeur Pon (Volkswagen, Skoda, etc.). De lijn is tussen Leusden-Zuid en de spoorlijn Arnhem-Utrecht opgebroken.

Bron: ROVER

Minister Eurlings positief over herstel spoorverbinding Maastricht-Hasselt

Door Lambiek Knepflé

„Over een paar jaar moeten er treinen met passagiers rijden tussen Hasselt en Maastricht. Op die manier kunnen we Europa dichter bij de mensen brengen." **Dit heeft de Nederlandse verkeersminister Camiel Eurlings op maandag 17 september 2007 gezegd bij de start van de herstelwerkzaamheden aan de sinds 1990 niet meer gebruikte grensoverschrijdende spoorlijn Maastricht- Lanaken.**

Dit stukje spoor van 6 kilometer wordt in het voorjaar van 2009 weer in dienst genomen ten behoeve van het goederenvervoer naar de papierfabriek Sappi in Lanaken (B). Om de aloude verbinding met Hasselt weer te herstellen als tramtrein-verbinding, zal er nog 8 km spoor tussen Lanaken en Bilzen opgeknapt moeten worden. Eerder al gaf de Vlaamse minister van mobiliteit het groene licht voor de komst van deze tramtreinverinding, die de twee Limburgse hoofdsteden Maastricht en Hasselt weer met elkaar moet gaan verbinden. De Belgen investeren zo'n 55 miljoen euro in dit tramtreinproject, beter bekend als Spartacusplan.

Camiel Eurlings (l) en Bert Klerk (m) van ProRail leggen de eerste steen voor herstel van de railverbinding tussen Maastricht en Lanaken. Nu nog de lijn naar Hasselt doortrekken! foto: Serré

Maastricht wil de tramtrein via de Maasboulevard en de Wilhelminabrug naar het station laten lopen. De gemeente onderzoekt de technische en financiële haalbaarheid van de lijn, maar is zeer positief over de plannen. Hoeveel Maastricht moet bijdragen aan de tramtrein is nog niet bekend.

Wij willen onze trein terug!

Succesvolle VIEV-actie in Kranenburg

Door Lambiek Knepflé

Op zondag 27 april 2008 is het toeristische railfietsenproject geopend op station Kranenburg. VIEV ziet deze opening als opmaat van de reactivering van de railverbinding Nijmegen-Kleve. Om de bestuurders van de grensregio daaraan te blijven herinneren, heeft VIEV een succesvolle speukenbordencampagne gevoerd. Alleen burgemeester Prick van Groesbeek kon deze actie niet waarderen.

Ook bij de twee belangrijkste sprekers, de burgemeesters Günter Steins van Kranenburg en Theo Brauer van Kleve, bleef de VIEV-actie niet onopgemerkt. Volgens Steins is de fietslorrie of draisine een tussentijdse oplossing. Reactivering van de spoorlijn blijft het uiteindelijke doel. Zijn Kleefse collega Brauer uitte zich in soortgelijke termen.

De uitspraken van beide burgemeesters staken schril af bij de uitlatingen, die burgemeester Gerd Prick van Groesbeek deed voor de camera van RTV Gelderland. Als het aan Prick ligt rijden er 'in geen decennia' geen treinen meer over de spoorlijn. Volgens VIEV-voorzitter Marcel Walraven schoffeerde Prick hiermee zijn Duitse collega's, voor wie hergebruik van de spoorlijn voor het doel waarvoor die bestemd is in de toekomst vaststaat. Wat overigens ook de mening is van burgemeester Thom de Graaf van Nijmegen en is uitgesproken in tweetal moties door de Tweede Kamer.

De ook bij de opening aanwezige gemeenteraadsleden van de partij De Groenen uit Kleve zetten de opmerkingen van Prick weg als 'een schaamteloze vertoning'. Het dagblad De Gelderlander pakte de volgende dag in zijn verslag over de opening commentariërend uit, dat 'enkele demonstranten de feestelijke stemming kwamen bederven'. Over objectieve journalistiek gesproken...

Na afloop van de ingebruikname spraken (bestuurs)leden van VIEV, onder wie ook oprichter en oud-voorzitter Luc Veeger, informeel met autoriteiten en initiatiefnemers. VIEV-voorzitter Walraven benadrukte daarbij steeds, dat VIEV blij is met het draisineproject, omdat daardoor het spoortraject behouden blijft voor de toekomst.

Met tekstborden en de vlaggen van beide landen zet VIEV zich in voor herstart van de railverbinding Nijmegen-Kleve.

Foto: Bernhard Pluim

Maastricht-Brussel Express

Door Lambiek Knepflé

Dankzij de intensieve lobby van burgemeester Gerd Leers van Maastricht zit er weer een beetje schot in de Limburgse grensoverschrijdende spoorverbindingen. Er wordt niet alleen naar gestreefd het spoor tussen Maastricht en Hasselt voor regionaal personenvervoer, eventueel een sneltram, weer aan het rijden te krijgen. Want sinds december 2007 beschikt Maastricht elf keer per doordeweekse dag over een rechtstreekse intercity naar Brussel. De afstand wordt in één uur en 20 minuten afgelegd.

Helaas zijn we er daar nog niet mee. Deze trein heeft enkele nadelen:

- De intercity rijdt als stoptrein naar Luik, waarbij het Nederlandse station Eijsden is opgeheven.
- Er wordt nog steeds een extra toeslag voor de grensoverschrijding geheven, waardoor veel Nederlanders met de auto naar grensstation Visé (Wezet) blijven rijden en daar een kaartje naar Brussel kopen.
- Maastricht heeft geen internationaal loket meer; de reiziger moet zich behelpen met de automaat, die geen kaartjes levert voor een aansluitende HSL-trein.
- De aansluiting op de intercity uit Amsterdam is matig, namelijk drie minuten, waarbij de reiziger ook nog een lang (trappen)traject moet afleggen. Het alternatief is een trein eerder komen en 33 minuten wachten.
- De Maastricht-Brussel Express rijdt niet in het weekeinde. Dan is de reiziger twintig minuten langer onderweg.

Elk uur vertrekt de Maastricht-Brussel Express

Foto: Lambiek Knepflé

Ontwikkel Zevenaar tot Poort van Nederland

Sluit StadsRegioRail aan op het Ruhrgebied

Door Marcel Walraven

Ontwikkel station Zevenaar tot Poort van Nederland. Dat is de aanbeveling die VIEV doet in haar reactie op het Masterplan openbaar vervoer van de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Volgens VIEV doet zich een unieke kans voor om station Zevenaar te ontwikkelen tot euregionaal railknooppunt waar Duitse personentreinen naadloos aansluiten op de StadsRegioRail.

Op 22 januari 2007 hebben de Duitse en Nederlandse ministers van verkeer en waterstaat afgesproken een derde spoor aan te leggen tussen Emmerich en de aansluiting van de Betuweroute. Verontrustend is de aankondiging dat op hetzelfde traject de bovenleiding zal worden om-gebouwd van het Nederlandse 1500 V gelijkstroomsysteem naar het Duitse 15 kV (16 2/3 Hz) wisselspanningsysteem. Dit bericht betekent dus dat in de toekomst nooit meer Nederlandse elektrische treinen zoals stoptreinen, intercity's, de dagelijkse CityNightlines (de slaaptreinen naar o.a. München) en wintersporttreinen door kunnen rijden naar Emmerich. Een bedreiging dus voor het grensoverschrijdend openbaar personenvervoer.

Echter het is ook een kans voor De Liemers en Zevenaar. Het biedt kans om de StadsRegioRail (voorheen RegioRail KAN, de light rail tussen Wychen en Zevenaar waarover al meer dan 10 jaar is geschreven, gestudeerd en vergaderd) te koppelen aan het Duitse spoorwegnetwerk. Daarvoor moet dan wel het stuk tussen de aansluiting van de Betuweroute en het station Zevenaar (circa 2 km) omgebouwd worden naar het Duitse bovenleidingsysteem. Dan kunnen de Duitse RegionalBahn (RB, uurdienst) uit Duisburg en de RegionalExpress (RE, twee-uurdienst) uit Koblenz doorrijden naar Zevenaar!

VIEV is van mening dat de Provincie Gelderland, de Stadsregio Arnhem-Nijmegen (v/h KAN) en de Gemeente Zevenaar dan ook aandringen bij Minister Eurlings en ProRail dat het Duitse 15 kV-bovenleidingsysteem wordt doorgetrokken tot aan het station van Zevenaar. Met een extra spoor kunnen de Duitse regionale treinen uit het Ruhrgebied naadloos aansluiten op de StadsregioRail-treinen naar Arnhem en Doetinchem. Dit is een unieke kans om de Stadsregio Arnhem-Nijmegen eindelijk te koppelen aan de metropool Ruhrgebied. Om het uur een trein naar hartje Ruhrgebied, zonder ICE-toeslag, zonder reservering, zonder international kaartje. Kijk, zo komt Europa echt dichterbij.

Topprioriteit rail in Euregionaal Mobiliteitsplan

Spoorverbindingen Nijmegen-Kleve en Arnhem-Emmerich in top tien

Door de VIEV-redactie

Op woensdag 25 juni 2008 is het Euregionaal Mobiliteitsplan Rijn-Waal overhandigd door de voorzitter van de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland aan Erwin Schmitz, directeur van de Euregio Rijn-Waal. Het rapport biedt een uitgebreid overzicht van alle knelpunten in grensoverschrijdende verbindingen in de Euregio Rijn-Waal. Het plan is tot stand gekomen door voornamelijk ambtenaren te vragen naar hun kijk op de euregionale bereikbaarheidsproblemen. Daarom is het opvallend dat de railverbindingen Arnhem-Emmerich en Nijmegen-Kleve in de projecten toptien staan! Een mooi succes van ROVER en de Gelderse Milieufederatie (GMF) die, in tegenstelling tot de VIEV, wel uitgenodigd waren voor deelname aan de expertmeetings.

Knelpunten in de Euregio

Door de groeiende grensoverschrijdende economische relaties in de Euregio ontstaan steeds meer knelpunten in het hoofdwegennet en het onderliggend net. Daarnaast ontbreken schakels in het grensoverschrijdend Euregionaal openbaar vervoernet. In het wegennet blijken de knelpunten vooral te liggen tussen de economische kerngebieden in en nabij de Euregio zoals de stadsregio Arnhem Nijmegen, Emmerich en Kleve. Daarnaast is de ontsluiting van het vliegveld Weeze een aandachtspunt. In het spoorwegnet bestaat slechts één grensoverschrijdende spoorverbinding die enkel voor lange afstandsvervoer wordt gebruikt. De overige grensoverschrijdende OV-verbindingen zijn dunbezaaid: een (succesvolle) busverbinding tussen Nijmegen en Kleve, een buurtbusje tussen 's–Heerenberg en Emmerich, en één tussen Dinxperlo en Bocholt.

Aanpak mobiliteitsplan

Het grensoverschrijdend mobiliteitsplan is opgesteld in opdracht van de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland en de Niederrheinische Industrie- und Handelskammer (IHK). Alle gemeenten en instanties in de Euregio zijn verzocht om grensoverschrijdende knelpunten en plannen aan te dragen. Daarnaast zijn er interviews met stakeholders gehouden. In een tweetal expertmeetings is alle input gezamenlijk met alle partijen in de Euregio verder uitgewerkt en zijn met de aanwezigen de gewenste prioriteitsprojecten aangegeven. VIEV was niet uitgenodigd, maar ROVER en de Gelderse Milieufederatie wel.

Arnhem en Emmerich

Op het spoor is Duitsland alleen per ICE te bereiken vanaf de Euregio Rijn-Waal. Maar deze trein raast wel in één keer door naar Oberhausen. De grensregio met de steden Emmerich en Wesel wordt niet aangedaan. Een proef, enkele jaren geleden, waarbij Syntus een verbinding onderhield tussen Arnhem en Emmerich stierf een vroegtijdige dood wegens te geringe frequentie (twee uurs dienst en alleen in het weekeinde) en te weinig bekendheid. Het rapport is echter optimistisch over een nieuwe poging om de steden Arnhem en Emmerich per spoor met elkaar te verbinden. De haalbaarheid van (minimaal) een uursfrequentie werd in 2005 reeds aangetoond. Daartoe moeten enkele wissels worden aangepast, dient er in Elten een perron te worden aangelegd en moet in Emmerich de aansluiting op de trein naar Oberhausen en Koblenz in orde zijn. Helaas signaleert het rapport niet een naderend risico. Dat is het ombouwen van het Nederlandse bovenleidingsysteem (1500V) en treinbeveiligingssysteem (ATB) naar 15 kV/Indusi- (het Duitse systeem). VIEV pleit daarom dat het Duitse 15kV/Indusi-systeem wordt aangelegd tot aan station Zevenaar zodat de Regional Express uit Oberhausen kan doorrijden naar Nederland.

Nijmegen en Kleve

Opzienbarend in het rapport is de positieve kijk op de reactivering van de railverbinding tussen Nijmegen en Kleve. Hier lijkt sprake van een trendbreuk. De reactivering wordt bestempeld als relatief eenvoudig en de exploitatie wordt vele malen gunstiger nu het vliegveld Weeze goed blijkt te lopen. Met de invoering van de vliegtax in Nederland schijnt dit vliegveld vlak over de grens nog populairder te worden, met alle bereikbaarheidsproblemen van dien. Er worden nog wel enkele knelpunten gesignaleerd in het rapport, waaronder de recreatieve fietslorries die tot 2020 op het spoor mogen rijden, en het verzet van het Groesbeekse gemeentebestuur tegen de komst van een aantrekkelijke TramTrein-verbinding. De reactivering van de spoorverbinding komt door deze prioriteitstelling in het Mobiliteitsplan echter veel dichter bij dan na 2020. Wat te denken van voorjaar 2015?

Bronnen:
Kamer van Koophandel Centraal Gelderland
Gelderse Milieufederatie.

Thom de Graaf wijst gesprek VIEV af

VIEV biedt burgemeester hulp en expertise aan

Directie Grondgebied
Openbare Ruimte
Ontwikkeling

GEMEENTE Nijmegen

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

Postadres
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Vereniging voor Innovatief
Euregionaal (rail-)vervoer
t.a.v. de heer M.S.A. Walraven
Th. Rupkesstraat 18
6551 BT Weurt

Datum	Ons kenmerk	Contactpersoon
26-03-2008	G520/08.0008438	Klaas-Jan Gräfe
Onderwerp	**Datum uw brief**	**Doorkiesnummer**
Spoorontsluiting met Kleve en Weeze	8 februari 2008	3292831

Geachte heer Walraven,

U schreef mij op 8 februari j.l. een brief waarin u aangeeft blij te zijn met mijn nieuwjaarsrede waarin ik een pleidooi hield voor een betere spoorontsluiting met Duitsland. U biedt ons uw hulp en expertise aan in de lobby richting Den Haag en over de grens.

De spoorlijn naar Kleve is opgenomen in het onlangs vastgestelde Masterplan OV van de Stadsregio Arnhem Nijmegen als strategisch project. Daar is hij mede dankzij de inbreng van de gemeente Nijmegen terecht gekomen. Op pagina 10 van dat Masterplan staat: "We verkennen de heropening van de raillijn Nijmegen - Kleve (tot 2020 eventueel als toeristisch-recreatieve attractie) en de ruimtelijke voorwaarden voor een doorgaande trein naar Düsseldorf."

We wachten eerst de uitkomst van die verkenning van de Stadsregio af, voordat we verdere acties ondernemen. In uw brief schrijft u dat de haalbaarheid in 1997 reeds aangetoond is, maar in de afgelopen elf jaar is de wereld flink veranderd. Een nieuw onderzoek is mijns inziens noodzakelijk.

In de verkenning naar de mogelijkheden van een regionale tram, ligt de nadruk op de verbinding Nijmegen - Bemmel - Huissen - Arnhem. Wel worden daarin mogelijke toekomstige uitbreidingen bekeken, maar meer als globale doorkijk. De in het Masterplan bedoelde verkenning naar Nijmegen - Kleve wordt uitgebreider en gedetailleerder.

Ik ben met u van mening dat de spoorlijn naar Kleve en Weeze kansen biedt voor de toekomst. Voor de kortere termijn zullen we bekijken of we het niet-spoorgebonden openbaar vervoer kunnen verbeteren. Het

Gemeente Nijmegen
Directie Grondgebied
Openbare Ruimte
Ontwikkeling

initiatief voor de spoorlijn ligt op dit moment bij de Stadsregio.

U verzoekt mij om een gesprek, maar daar zie ik op dit moment geen aanleiding toe. Wel kunt u het onderwerp bespreken in het Seizoensoverleg Mobiliteit, dat u met de portefeuillehouder verkeer - de heer Van der Meer - heeft.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Wellicht dat het na de studie van de Stadsregio verstandig is om verder contact te hebben.

Hoogachtend,
de Burgemeester van Nijmegen,

mr. Th.C. de Graaf

VIEV bezoekt TramTreinstad Kassel

Succesvolle ledenexcursie

Door Maurice Niesten

Op zaterdag 24 mei 2008 organiseerde VIEV een excursie voor haar leden naar de nieuwe icoon van de TramTrein: de Duitse stad Kassel.

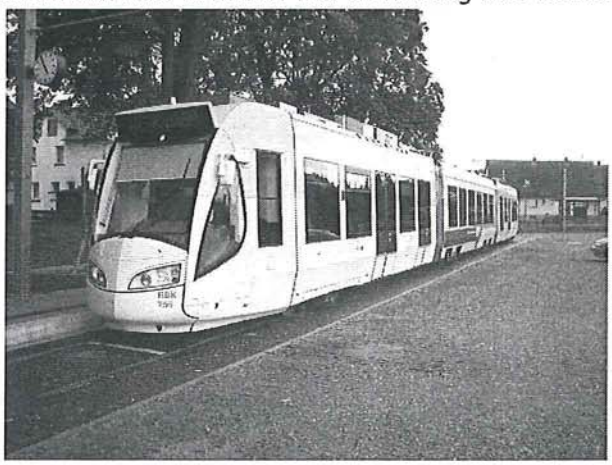
Om half tien 's ochtends vertrok het gezelschap vanuit Nijmegen naar Wolfhagen. De rit verliep spoedig maar een file zorgde toch voor wat vertraging. Iets voor tweeën kwamen we in Wolfhagen aan waar het gezelschap direct in de Regional-Express naar Kassel-Wilhelmshöhe stapten. Nog geen half uur later stapten we uit in Kassel-Wilhelmshöhe. Na op het station een drankje en een versnapering genuttigd te hebben, bekeken wij het enorme station dat de primaire functie van Hauptbahnhof heeft overgenomen.

Iets na drieën wordt het dan toch tijd om te aanschouwen waarvoor wij hier gekomen zijn: de RegioTram. Deze tram kan zowel in de stad rijden als op het treinspoor buiten de stad. We nemen de tram en zien door de transparante wand achter de bestuurder hoe deze binnen enkele minuten van Kassel-Wilhelmshöhe het Hauptbahnhof binnen komt rijden. We stappen hier niet uit, maar duiken vervolgens de tunnel in en komen midden in het centrum uit. Hier maken we een halve ronde om vervolgens over te stappen op de tram naar Hessisch Lichtenau. Deze rit voert ons door de buitenwijken van Kassel in circa drie kwartier via een mooie bosrijke omgeving naar Hessisch Lichtenau.

Voorzitter Marcel Walraven vertelt de leden over het project achter de RegioTram en wijst onderweg op de techniek die destijds gebruikt is. Zo valt het op dat bij de stationnetjes maar liefst zes spoorstaven liggen die gebruikt worden om de tram naast het perron te krijgen en zo voldoende profielruimte te behouden voor (niet-rijdende) doorgaande treinen. Een techniek die heden ten dage niet meer gebruikt zou worden met de komst van de hybride tram. Vlak na de halte komen deze spoorstaven weer samen tot het normale traject. Voordat we er erg in hebben zijn we in Hessisch Lichtenau aangekomen en rijdt de tram via de keerlus om zich klaar te maken voor de rit terug naar Kassel.

» So waren wir noch nie verbunden.
***Mit der RegioTram** von der Region in die City. Ohne Umsteigen.*

De TramTrein van Kassel is aangekomen in Hessisch-Lichtenau



Wij gaan niet direct terug, maar lopen Hessisch-Lichtenau in. Een leuk plaatsje met zo'n 13.000 inwoners en een mooi, groen stadspark en een gezellig plein. Hier worden een paar lekkere Duitse biertjes soldaat gemaakt en het avondeten (heerlijke asperges!) genuttigd. Het gezelschap bespreekt uitvoerig wat men zojuist aanschouwd heeft. Een goed lopende verbinding door natuur van een stad met zo'n 200.000 inwoners naar een kleine plaats. Het zou met wat inbeelding Nijmegen - Groesbeek kunnen zijn.

Iets na half zes nemen we de tram weer terug naar Kassel en lopen daar een rondje door het winkelcentrum. We zijn echter gekomen voor het spoor en de RegioTram dus we maken de ronde af met de tram naar Hauptbahnhof om dat nader te bestuderen. Enerzijds heerst er vreugd onder de leden omdat dit station als het ware een tweede leven heeft gekregen door de RegioTram en de spoortunnel. Anderzijds ziet ieder ook de vergane glorie en de niet meer gebruikte sporen van tramlijnen van de tijd dat dit station nog de centrale functie had in Kassel. Maar we zijn hier niet om te treuren maar om te kijken hoe het wel kan.

We nemen de RegioTram terug naar Wolfshagen en zien hoe deze tram licht en makkelijk rijdt over het spoor dat eerder alleen werd gebruikt door de trein zelf. Deze rit schiet ook erg op en voor we het weten zijn we alweer terug in Wolfshagen. Hier worden we uitgenodigd om in het seinhuis te komen en krijgen van de verkeersleider uitleg hoe nu sinds kort hier het hele baanvak van Kassel naar Korbach bediend wordt. Een interessant einde van een leuke dag.

Nieuwe stap voor tram Hasselt-Maastricht

Intentieverklaring ondertekend

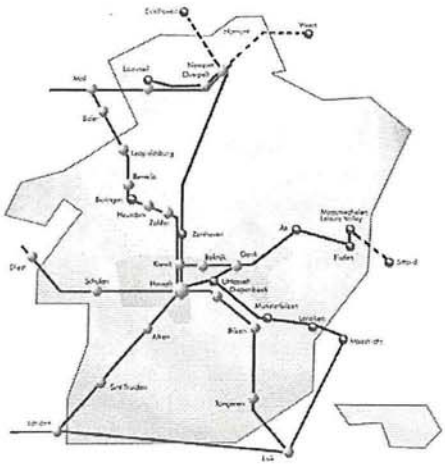
Het Spartacusplan verbindt Belgisch en Nederlands Limburg met elkaar door openbaar vervoer. Dit plan dat is opgesteld door De Lijn en de NMBS, biedt kansen voor een aantal oude spoorlijnen. Op 30 juni 2008 is een nieuwe stap gezet. De vervoersautoriteiten van Vlaanderen en Nederlands Limburg heben de intentieverklaring tot realisering van de tram Vlaanderen-Maastricht ondertekend.

De intentieverklaring omvat twee fasen. Als eerste verbinden de partijen zich met de ondertekening tot uitvoering van verschillende onderzoeksfasen waaronder de structuur van de samenwerking, keuze van tracé en stations, exploitatie, financiering e.d. De tweede fase omvat de feitelijke samenwerking voor realisatie van het project. De intentieverklaring werd getekend tijdens een miniconferentie, die in het teken stond van grensoverschrijdend openbaar vervoer. Tijdens deze bijeenkomst werd ook de Euregio Maas Rijn intentieovereenkomst ondertekend door partners uit de Euregio, waaronder de Nederlandse minister van Verkeer C. Eurlings en zijn Belgische collega K.van Brempt.

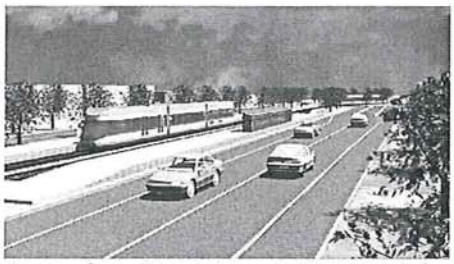
Stand van zaken Tram Vlaanderen-Maastricht
Het eerste deel van het onderzoek naar de tramverbinding tussen Vlaanderen en Maastricht is inmiddels afgerond. Daaruit blijkt dat een grensoverschrijdende tramverbinding tussen Vlaanderen en Maastricht mogelijk is. Uit het onderzoek komt naar voren dat er met name mogelijkheden liggen voor een tracé via de binnenstad van Maastricht. De varianten die voeren over de oude spoorbrug bieden weinig toekomstperspectief. Tot die conclusie is gekomen na afweging van criteria als toekomstwaarde, vervoerswaarde en knelpunten van de spoorbrug door bijvoorbeeld hoogwater en gezamenlijk gebruik van het spoor voor personen- en goederenvervoer. Het college heeft daarom besloten om in het vervolgonderzoek alleen de varianten via de binnenstad verder uit werken. Ook wordt de mogelijkheid onderzocht om de verbinding door te trekken van Maastricht CS naar station Randwijck. In november 2008 moet de Maastrichtse raad een principebesluit nemen over het aan te leggen tracé.

Waarom een tramverbinding?
De Tram Vlaanderen Maastricht biedt zicht op een duurzame koppeling tussen de fijnmazige openbaarvervoer netwerken van Belgisch- en Nederlands Limburg en een duurzame ontsluiting van het plangebied Belvedère. De verbinding halveert de reistijd met het openbaar vervoer tussen Maastricht en Hasselt en versterkt de relatie tussen de beide universiteiten aan weerszijde van de grens. Na de zomer is een consultatie voorzien van de betrokken ondernemers-, bewoners- en overige belanghebbendenorganisaties over het principe van ontsluiting van de binnenstad met trams.

Bron: Persbericht Maastricht 30 juni 2008.



Het Spartacusplan omvat de aanleg van nieuwe tramlijnen op voormalige spoortracés zoals Hasselt-Neerpelt, Genk-Maasmechelen en Hasselt-Maastricht.



Impressie van het nieuwe tramstation naast de provinciale weg in Lanaken. (Bron: De Lijn)

Zo ziet het station van Lanaken er thans uit; de provinciale weg loopt achter dit gebouw langs. (Foto: Lambiek Knepflé)

Laat Kassel de top tien aanvoeren!

Ingezonden brief van VIEV gepubliceerd in OVmagazine

In het laatste februarinummer van OV-Magazine stond de Tramsteden top tien, een rangorde van tien steden die als voorbeeld kunnen dienen voor steden als Groningen en Nijmegen. Middelgrote steden dus die de tram opnieuw willen invoeren. Is de genoemde top tien werkelijk het lijstje waarop niet-randstedelijke beleidsmakers zich kunnen baseren? De Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-) Vervoer (VIEV) vindt van niet.

Hoewel Straatsburg qua stadsgrootte direct afvalt, bezet deze stad toch de derde plaats. Freiburg is een stad die al jarenlang een tramnet heeft en zou vanwege het ontbreken aan innovatie moeten afvallen. Het moet toch gaan om TramTreinsteden waar iets nieuws tot stand is gekomen. Als vereniging, die sinds 1997 pleit voor invoering van de trein-tram in Nijmegen, hebben wij ons in de negentiger jaren laten inspireren door TramTrein-voorbeelden in Zwickau en Saarbrücken. Beide middelgrote steden worden niet in de top tien genoemd, terwijl ze met hun TramTreinconcept toch echt stad en regio aan elkaar koppelen.

In 2000 verscheen de CD-rom 'Light rail' van Goudappel Coffeng. Dat was in de tijd dat dit bureau nog niet de bandentram had ontdekt als hov-alternatief voor Nijmegen. De iconen van toen waren Saarbrücken, maar ook Orléans, Parijs, Straatsburg en Karlsruhe. De laatste drie steden val-len qua stadsgrootte af, maar waar is Orléans gebleven? De stad behoort tot de afvallers. Was dit niet de stad die in OV-Magazine als voorbeeld werd gesteld voor de koppeling tussen ruimtelijke ontwikkelingen en ov-assen? Als voorbeeld om verlepte binnensteden op te pimpen? Eduard de Jong schreef daar in 2001 een baanbrekende publicatie over. De koppeling tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit begint nu pas mondjesmaat door te dringen tot onze beleidsmakers.

Het voorbeeld van nu is zonder meer Kassel. Terecht noemen de auteurs van de top tien deze stad de nieuwe icoon in TramTreinland. Ons inziens kan zelfs gesproken worden van het 'Kasseler model'. Waarom staat Kassel dan op de achtste plaats? Wat VIEV betreft mag deze stad de lijst aanvoeren! Kassel laat zien hoe met weinig middelen een uiterst effectieve koppeling tot stand komt tussen trein en tram, tussen regio en stad.

De TramTrein van Saarbrücken

De stad Kassel laat ook zien hoe het niet meer hoeft: vertramming van spoorlijnen. Vertramming is achterhaald met de introductie van hybride TramTreins, die zowel elektrisch als op diesel kunnen rijden. Zonder meer is dit een technologische innovatie. Kassel is dan ook het voorbeeld voor Groningen en ook Nijmegen. Groningen kiest namelijk expliciet voor een TramTrein. Nijmegen kiest hier helaas nog niet voor, ook al ligt koppeling voor de hand met de stilgelegde railverbinding naar het Duitse Kleve.
Kassel is ook het voorbeeld voor de spoorlijn Zwolle–Kampen, die ProRail wil gaan vertrammen. Pak het aan zoals Kassel dat doet. Schaf het juiste materieel aan, en rijden maar!

Valenciennes hoort ons inziens inderdaad in de top drie thuis omdat de stad qua grootte vergelijkbaar is met Nijmegen en Groningen. De Fransen kiezen in tegenstelling tot Kassel wel voor vertramming van een oud goederenspoor naar Denain, een stadje zo groot als Groesbeek. Dat vergt een hoge investering van meer dan 80 miljoen euro.
De grote concurrent van Valenciennes is niet Kassel, maar Le Mans. Voor VIEV staat deze stad op nummer 2. Le Mans is met slechts 150.000 inwoners niet alleen qua grootte vergelijkbaar met Nijmegen en Groningen, maar baart vooral opzien vanwege de laagste kosten in Frankrijk: circa 20 miljoen euro per kilometer trambaan.

Zo zijn er meer steden die een nominatie waard zijn. De afgelopen periode berichtte OVmagazine over diverse (trein)tram-projecten in Europa zoals Le Mans, Marseille, Tenerife en Bordeaux. Alhoewel Bordeaux misschien qua stadsgrootte af moet vallen, heeft deze stad wel een revolutionair innovatief ondergronds tractie energiesysteem aangelegd (alimentation par le sol), waardoor er geen bovenleiding meer nodig is. Dit systeem is het alternatief voor de gezichtsvervuilende bovenleiding die - volgens sommigen - het historische stadskarakter aantast.

Alicante is de aangename verassing in deze top tien. Over Alicante moet worden aangevuld dat daar recentelijk, sinds voorjaar 2007, nieuw TramTreinmaterieel is geïntroduceerd van Alstom. Helaas prijkt op de foto nog een oude tram van Siemens Duewag uit de negentiger jaren. Hopelijk kan OV-Magazine binnenkort nader berichten over dit TramTreinproject op Spaanse bodem.

Marcel Walraven,
Voorzitter van de Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-)Vervoer (VIEV) www.viev.nl

30 neue Züge für den Niederrhein

Vanaf 2009 wordt de treindienst tussen Düsseldorf en Kleve door de NordWestBahn overgenomen. De NordWestBahn heeft bewezen een succesvolle regionale private vervoersmaatschappij te zijn waar de reiziger centraal staat. De overname schept nieuwe kansen voor doortrekking naar Nijmegen.

Der Niederrhein sieht in Zukunft nicht mehr rot. Sondern blaugelb. Nicht politisch, sondern beim schiengebundenen Personen-Nahverkehr. In Februar 2008 hat die Osnabrücker Nordwestbahn die Ausschreibung von vier Strecken im VRR-Gebiet gegen die Konkurrenz der Deutschen Bahn gewonnen. Ab Dezember 2009 werden auf dem "Niers-Express" zwischen Düsseldorf und Kleve und auf dem "Niederrheiner" zwischen Duisburg und Xanten keine roten "Talente" der Deutschen Bahn, sondern die blaugelben "Lint 41" der Nordwestbahn verkehren. Zwei weitere Strecken in NRW – zwischen Oberhausen und Duisburg-Ruhrort und zwischen Oberhausen und Dorsten – kommen im Dezember 2010 hinzu.

"30 neue Züge haben wir speziell für die niederrheinischen Strecken bestellt", erklärt Katrin Hofmann, Sprecherin der Privatbahn. Die Vorbereitungen für die angepeilte Übernahme des so genannten "NRE-Netzes" (Niers-Rhein-Emscher) läuft schon auf Hochtouren, denn damit wächst die Streckenlänge nicht nu rum 225 Kilometer an, sondern es kommt eine neue Region hinzu. Rund 80 Mitarbeiter sollen für das NRE-Netz neu eingestellt werden. "Da keine Lokführer am Markt zu bekommen sind, bilden wir sie selbst aus", so Hofmann. Ein halbes Jahr dauert der Lehrgang zum Triebfahrzeugführer. Voraussetzung ist eine abgeschlossene technische Berufsausbildung und die Bereitschaft zum Schichtdienst. Gezahlt wird nach Tarif.

De geel-blauwe treinen van de NordWestBahn (Foto/Montage: NRZ)

Um sich langsam an die neue Aufgabe heran zu tasten, übernimmt die Gesellschaft schon jetzt die ersten Fahr-Aufträge. So werden unter anderem zum "Tag der Begegnung" Sonderzüge der Nordwestbahn zwischen Essen und Xanten eingesetzt, um die Besucher zur Groß-Veranstaltung zu bringen. Aber neue Aufgaben sind die Osnabrücker gewohnt. Seit November 2000 sind sie nämlich erst unterwegs. Zunächst nur auf den Strecken Osnabrück – Bremen und Osnabrück – Wilhelmshaven. Dort aber mit beeindruckendem Erfolg. "Wir konnten die Zahl der Fahrgäste auf diesen Strecken bisher um 500 Prozent steigern", erklärt Katrin Hofmann stolz. Dabei ist die Passagierzahl zwischen diesen Städten nicht plötzlich sprunghaft angestiegen. Der Löwenanteil wird auf dem platten Land gemacht. Zwischen Vechta und Lohne oder zwischen Quakenbrück und Cloppenburg.

"Unsere Stärke liegt in der Region"

"Wir wollen keine Metropolen miteinander verbinden", sagt Katrin Hofmann. "Unsere Stärke liegt in der Region." In erster Linie mit Pünktlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit will die Nordwestbahn künftig auch am Niederrhein punkten. Mehr bleibt ihr auch kaum, denn Takt-Frequenz, Fahrpreis, Personal und Ausstattung der Züge werden ohnehin vom künftigen Auftraggeber, dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, bestimmt. So wird es in Zukunft weder Kaffeemaschine, noch Ticketautomat oder Entwerter an Bord geben. Dafür dürfen sich die Fahrgäste aber über Videokameras in den Großraumwagen und Toiletten freuen.

Besonderes Augenmerk legt die Nordwestbahn aber auf die Sauberkeit ihrer Züge. Täglich wird jeder Triebwagen von innen gereinigt, einmal in der Woche ist ein Besuch in der Waschstraße in der Dorstener Werkstatt dran. Nachts werden die Fahrzeuge bewacht, um nicht morgens lauter Graffiti durch die Gegend zu fahren. "Innerhalb von 24 Stunden wird jede Schiererei beseitigt, jeder beschädigte Sitz ausgetauscht", verspricht die Nordwestbahn. Denn: "Ist erstmal der Schlendrian eingekehrt, sinkt die Hemmschwelle für weitere Beschädigungen enorm", betont die Sprecherin. Folge: Die Kosten steigen, die Akzeptanz geht zurück.

Mit diesem Konzept kann die Nordwestbahn nicht nur die Pendler überzeugen. "95 Prozent sind mit uns sehr zufrieden", zo Hofmann stolz. Offensichtlich wagen aus Preis-Gründen auch immer mehr Nahverkehrsverbünde den Wechsel. Bereits im Dezember 2003 gelang den blaugelben Nordwestern der Sprung nach Nordrhein-Westfalen.

Weitere Strecken in NRW für den Nordwester

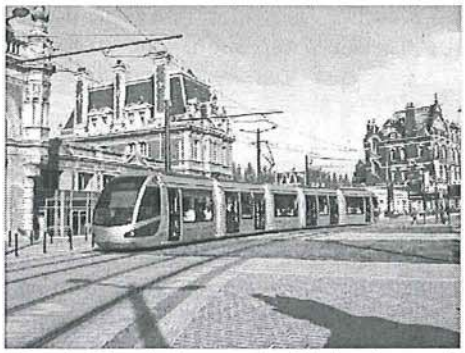
Dort übernahm die Privatbahn damals zwei Strecken zwischen Holzminden und Münster. Zwei Jahre später kamen die Verbindungen Borken-Essen, Dorsten – Coesfeld und Dorsten – Dortmund hinzu. Außerdem wurde nach 20 Jahren Unterbrechung der "Haller Willem" – eine Bahnstrecke zwischen Osnabrück und Bielefeld – reaktiviert. Auch am Niederrhein besteht Bedarf an der Wiederaufnahme stillgelegter Strecken. "Insbesondere von niederländischer Seite wird Eine Verlängerung des Niers-Express nach Nimwegen gewünscht", schildert Frau Hofmann. Doch das geht bekanntlich nicht mehr. Dort verkehrt jetzt nur noch eine Draisine. *Bron: Neue Rhein Zeitung*

Grenelle: Groene Franse (spoor) Revolutie

Door Marcel Walraven

Terwijl de Nederlandse regering niet verder komt dan spaarlampen verplicht stellen, heeft de Franse regering onlangs ambitieuze duurzaamheidplannen gelanceerd onder de naam *Grenelle de l'Environment*. Met name de plannen met het spoor zijn spectaculair: in 2020 moet 2000 km TGV-spoor en 1500 km tramspoor zijn aangelegd! De drijvende kracht is Minister van Ecologie, Jean Louis Borloo. Een naam om te onthouden!

Op 25 oktober 2007 presenteerde de Franse President Sarkozy zijn routekaart voor duurzaamheid en ecologie. De plannen worden "Grenelle de l'Environment" genoemd. Vooral op transportgebied gaat het roer om. De Franse regering zal aanzienlijk minder geld uitgeven aan snelwegen en luchthavens, maar zal vracht- en **personenvervoer per spoor juist bevorderen**. Vervuilende auto's worden zwaarder belast en steden mogen tol gaan heffen op auto's die het centrum in willen. Bovendien komt er ruim **tweeduizend kilometer extra spoor** voor hogesnelheidstreinen en goederenvervoer, **plus 1500 kilometer tramspoor in de steden**. Op dit moment ligt er al 350 tramspoor. Kortom er is sprake van een vervijfvoudiging van trambanen in de komende 12 jaar! En dan te beseffen dat Frankrijk model staat voor de renaissance van de tram in de binnensteden



Ook in de Noord-Franse stad Valenciennes is de tram in 2006 teruggekeerd. Drijvende kracht van dit project is burgemeester Jean-Louis Borloo.

De drijvende kracht achter deze plannen is de Minister voor Ecologie, **Jean Louis Borloo** (onthoud die naam!). Borloo is geen partijgenoot van de rechtse president Sarkozy maar partijvoorzitter van de linkse Radicale Partij. Dat Jean Louis Borloo het railvervoer een warm hart toedraagt werd in de Noordfranse stad Valenciennes al duidelijk. Hij ijverde daar als burgemeester voor invoering van de tram om zijn gedegradeerde stadsregio weer op te pimpen. De stad was aan lager wal geraakt door sluiting van de mijnen en kampte met hoge werkloosheid. Door een goede lobby werd in 2006 de tram geopend die de universiteit met de binnenstad verbindt. De binnenstad heeft een face lift ondergaan. In Frankrijk zijn tramprojecten niet alleen vervoerstechnische oplossingen, maar ook een vorm van stedelijke vernieuwing. Nog steeds komt Borloo voor zijn streek op. In september 2007 werd de tram van Valenciennes met 10 km verlengd naar het plaatsje Denain (19.000 inwoners vergelijkbaar met Groesbeek) door een gesloten spoorlijn te vertrammen. En er zijn plannen om de tram door te trekken naar het Belgische Mons (Bergen).

President Sarkozy (rechts) met links Jean Louis Borloo, de Minister voor Ecologie. Borloo (onthou die naam!) is de drijvende kracht achter Grenelle de l'Environment , het Franse duurzaamheidsprogramma.

Een saillant detail is dat het Franse Ministerie van Verkeer en Waterstaat inmiddels is opgeheven en als staatssecretariaat ressorteert onder Borloo's Ministerie van Ecologie!

De OV-plannen van de Nederlandse regering verbleken bij de Franse ambities. Het Actieplan "Groei op het Spoor", dat Minister Eurlings onlangs in november presenteerde, komt niet verder dan de aanleg van extra fietsenstallingen en P&R-faciliteiten. Uiteraard worden weer vele fraaie uitgangspunten benoemd, treffende analyses gegeven en studies uitgevoerd. Dat is het niveau in Nederland: studeren, maar nooit plannen uitvoeren.

Zo kondigt het Ministerie planstudies aan naar o.a. de corridor Utrecht-Arnhem. Dat is goed nieuws voor de Provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen (KAN). Zij hoeven dan niet langer te ijveren voor de Deltalijn, een snelle 160 km/h treinverbinding tussen Utrecht-Arnhem-Oberhausen. De vrijgekomen ambtelijke capaciteit kan men beter besteden zoals het uitwerken van de Nijmegse tram(trein)plannen met o.a. een verlenging naar Groesbeek, Kleve en het vliegveld Weeze! Hoe het moet, laten steden zien als Valenciennes, Le Mans, Mulhouse, Orleans, Marseille, Montpellier, Bordeaux, Straatburg, etc, etc.

Bronnen:
Het Parool 26-10-2007;
Eduard de Jong, *Frankrijk lanceert ambitieuze railplannen*, OV-magazine, december 2007

Doorbraak is een feit!

Kassel verbindt stad en regio met de RegioTram

Door Marcel Walraven

Het is gelukt! Kassel heeft de lang verwachte doorbraak bereikt. Op zondagmiddag 19 augustus 2007 is de 170 meter lange tunnel onder de stations-hal van het Hauptbahnhof van Kassel feestelijk geopend. De regionale dieseltrein uit het kleine vakwerkstadje Wolfhagen rijdt nu als tram verder door naar de Königsplatz in het hartje van de stad. De opening markeert een historisch mijlpaal in de verkeerskunde. Terecht kan men spreken van het "Kasseler model". Ofwel hoe een middelgrote stadsregio met weinig middelen een geïntegreerd regionaal vervoersnetwerk weet te realiseren waar stad en regio met elkaar zijn verbonden. Voor VIEV is Kassel het voorbeeld hoe middelgrote Nederlandse steden zoals Groningen, Nijmegen en Maastricht hun bereikbaarheidsproblemen kunnen oplossen met behulp van hun euregionale spoorlijnen.

In de negentiger jaren kampte de stadregio Kassel met diverse problemen. Met de komst van de ICE verschoof het economisch centrum naar het nabij gelegen Bad Wilhelmshöhe. Daar stopte immers de snelle ICE-treinen uit alle delen van het land. Het Hauptbahnhof degradeerde tot het eindpunt van de slechts regionale treinen. Deze regionale treinen waren bovendien slecht renderend door een lage bezettingsgraad die weer mede het gevolg was van verouderd materieel en antieke vervoersconcepten van de DB. Tot dan toe maakte niemand zich daarover druk. Het verschil werd wel door de Bondsregering bijgepast. Maar in de negentiger jaren werd de stadregio verantwoordelijk voor het regionale openbaar vervoer. Daarnaast kampte de stad met files en congestieproblemen. In de stadsregio Kassel wonen circa 200.000 mensen in de stad zelf en 100.000 inwoners in de ommelanden die wel elke werkdag in de stad moeten zijn. De bereikbaarheidsproblemen stapelden zich op en noopte het - pas opgerichte - Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) om met alternatieven te komen. Echter de stad bezit een sterke troef: Het heeft een goed renderend stadstramnet die door de bevolking hooglijk wordt gewaardeerd. In tegenstelling tot alle andere grote Duitse steden is de tram nooit vervangen door de bus.

» *So waren wir noch nie verbunden.*
*Mit der **RegioTram** direkt in die City.*

RegioTram vergroot de bereikbaarheid

Op 30 januari 1999 lanceerde het NVV de verbluffend eenvoudige oplossing voor de bereikbaarheidsproblemen: koppel het spoorwegnet aan het stadstramnet. Laat de regionale treinen als stadstrams doorrijden naar de binnenstad. De plannen waren geïnspireerd op de trams van Karlsruhe die sinds 1991 op het hoofdspoor mogen doorrijden. Het Kasseler RegioTram-concept is geboren! In de tijd dat Nijmegen nog studeerde op de kabelbaan en het KAN haar rijk geïllustreerde OV-Masterplan lanceerde, ging de stadsregio Kassel echt aan de slag met haar plannen. En hoe!

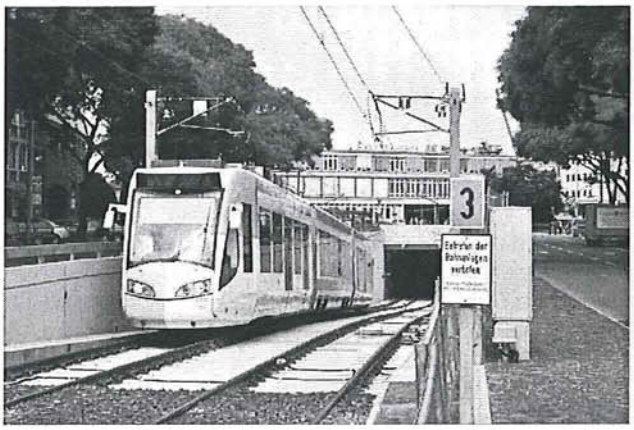
Plannen worden werkelijkheid

In 2001 wordt gestart met een experimentele treindienst tussen Kassel en Hofgeismar met geleende TramTreinen uit Saarbrücken. De sinds 1986 gesloten spoorlijn Kassel-Helsa wordt gereactiveerd. Ook wordt een order geplaatst voor de levering van 28 TramTreinen bij Alstom in Salzgitter. Met de aanschaf van dieselhybride TramTreinen schrijft Kassel techniekgeschiedenis. Nog nooit is eerder een order geplaatst voor TramTreinen die zowel op ongeëlektrificeerde baanvakken als op het stadstramnet kunnen rijden. Tot dan toe reed alleen in het Oostduitse Nordhausen (Harz) een experimentele tram. In 2003 wordt het besluit genomen om onder het Hauptbahnhof een tunnel aan te leggen die aansluit op de spoornetwerk. In 2004 rollen de eerste RegioTrams bij Alstom uit de fabriek. De RegioTramlijn 2 is inmiddels doorgetrokken van Helsa naar en Hessisch-Lichtenau door een sporadisch gebruikt spoortracé om te bouwen tot tramlijn. In 2005 zijn de spiksplinternieuwe RegioTrams eindelijk toegelaten op het Duitse hoofdspoor. Deze gaan rijden tussen Kassel en Hofgeismar in een 30 minutendienst. Er wordt gestart met de sloop van een van de perrons op het Hauptbahnhof. In voorjaar 2006 wordt de RegioTramlijn 5 naar Melsungen geopend. De stations zijn aangepast en van hun grauwheid ontdaan. In augustus 2006 bezoekt het VIEV-bestuur de NVV-directie en de regiotram van Kassel. Op dat moment is`de bouw van de tunnel onder het station in volle gang. In december 2006 wordt de RegioTramnlijn naar Wolfhagen geopend. Een unicum en een echte spoorse innovatie. Op dit traject rijden de dieselhybride trams tussen de ICE's en zware goederentreinen door naar het liefelijke vakwerkstadje Wolfhagen in en glooiend heuvellandschap waar Roodkapje ooit bij oma op bezoek ging.

Lokale overheden betalen slechts 15%
De kosten van het gehele project bedragen 180 miljoen euro. Hiervan gaat 100 miljoen euro op aan de infrastructuur, 80 miljoen euro kost het materieel. De kosten van de infrastructuur worden voor 85% gesubsidieerd door het Land Hessen en de Bondsregering in het kader van het Gemeinde Verkehrs Finanzierungsgesetz (GVFG). Voor de overige 15% moeten de Kommunen en de lokale overheden opbrengen. Het materieel moet de regio zelf betalen waarvan de helft ook door het Land Hessen wordt gesubsidieerd.

Feestelijke opening met sekt en vuurwerk
En op 19 augustus 2007 is het dan eindelijk zover. Met spetterend vuurwerk reed om 14h.05 de eerste dieselhybride RegioTram de tunnel binnen onder het Kasseler Kulturbahnhof. Daarvoor hadden alle gasten zich al verzameld op het nieuwe perron waarbij zij zich te goed deden aan fonkelende glazen sekt. Ook het VIEV-bestuur was aanwezig. Het publiek kon het evenement en de chique geklede prominentie goed waarnemen.

Regio is nu echt verbonden met hartje binnenstad



Alle sprekers benadrukten het belang dat regio en stad nu met elkaar zijn verbonden. De Minister van Economische Zaken van de deelstaat Hessen, Dr. Alois Rhiel, benadrukte de grote kansen voor de economische ontwikkeling en de bereikbaarheid van de regio Noord-Hessen die de RegioTam biedt vanwege haar innovatieve karakter. Niet voor niets hebben de Hessische Landesregering en de "Bund" 85% van de infrastructuurkosten betaald. De bestuursvoorzitter van het Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) en Landrat Dr. Udo Schlitzberger noemde de tunnel onder het Hauptbahnhof de belangrijkste infrastructurele verbetering voor Nordhessen: *"Mit der Verbindung der beiden Systemen Bahn und Straßenbahn am Kultur-bahnhof, rücken Stadt und Umland enger zusammen. Davon profitieren die Grossstadt und die Gemeinden an den Strecken gleichermaßen"*. De Konzernbevollmächtigter van de DB, Dr. Klaus Vornhusen, ging in op het belang voor de klant, de reiziger: *"Hier am Hauptbahnhof in Kassel verschmelzen Tram-bahn und Eisenbahn zu einem ganz neuen Angebot für die Kunden."* De RegioTram maakt duidelijk dat het spoor 170 jaar oud is, maar nog steeds jong en levendig is.

In memoriam: Thomas Rabenmüller

Alle sprekers herdachten de projectleider van dit grote infra-project en Geschaftführer van het NVV, Thomas Rabenmüller. Het publiek reageerde met een in-stemmend ingetogen applaus. Zonder zijn inzet was het nooit zover gekomen. Rabenmüller verongelukte tijdens een bergwandeling in september 2006. Een maand eerder hadden wij als VIEV-bestuur kennis met gemaakt tijdens een excursie naar Kassel. Juist dergelijke complexe projecten hebben een integere doch een ter zake kundige, bevlogen projectmanager nodig. Tijdens een TramTreinrit liet hij mij de kracht van de dieselhybride trams zien en horen. Er was namelijk niets te horen! Door deze nieuwe ontwikkeling in de TramTrein-techniek, blijkt achteraf het "vertrammen" van de verlaten spoorlijn naar Helsa en Hessisich-Lichtenau (RT-lijn 2) niet nodig te zijn geweest, aldus Rabenmüller. Met de dieselhybride tram kan men de meerkosten uitsparen aan bovenleiding en de complexe wissels voor zowel tram- als treinbedrijf.

Internationale belangstelling
Na de opening greep ik de kans om met Landrat, Dr Udo Schlitzberger (SPD), te spreken van de Landkreis Kassel (voorzitter van de Kreistag) en bestuursvoorzitter van het Nordhessischer Verkehrverbund NVV). Een goed glas Sekt zorgt voor de nodige moed! Het is duidelijk een man met visie en missie. Ik vertelde hem over de ambitieloosheid in de Nijmeegse grensregio. Probeerde hem zelfs te strikken om politicus in de Kreis Kleve te worden. Daar had hij geen zin in. Hij begreep zijn Kleefse collega's wel; hij gaf toe dat geld inderdaad een groot probleem is in Duitsland door de kortingen in het openbaar vervoer. Nordhessen heeft het geluk gehad dat het geld reeds was toegezegd door de Landsregering en de Bund in de rijke jaren negentig. Maar hij gaf ook aan dat de Regio-Tram een structuurpolitieke investering is om de regio op een hoger plan te brengen: *"Goed voor het toerisme, goed voor de stad Kassel."* De Kreis gaat nu voor 15 miljoen euro een tunnel van de spoorlijn Wolfhagen-Kassel opknappen door er een nieuwe te boren! Eindelijk een politicus die niet mekkert over kostendekkingsgraden en andere prioriteiten. *"Dat lijntje is van belang voor de regio"*, zei Landrat Schlitzberger klip en klaar. De Landrat vertelde met trots dat volgende week al een delegatie uit de Amerikaans Staat Wisconsin komt om zelf te zien hoe de stadregio Kassel haar ommelanden verbindt. Zo zie je maar, zelfs de Amerikanen willen weten hoe succesvolle Europese stadsregio's bereikbaarheidsprobleem oplossen.

StadtUmBau
Ingenieurgesellschaft mbH
Stadtentwicklung - Umweltplanung - Bauwesen
Architektur - Städtebau - Landschaftsplanung

StadtUmBau GmbH · Basilikastraße 10 · D-47623 Kevelaer
Vereniging voor Innovatief
Euregionaal (rail-) Vervoer (VIEV)

Heer Marcel Walraven

Th.Rupkesstraat 18

6551 BT Weurt

Niederlande

StadtUmBau GmbH
Basilikastraße 10
D - 47623 Kevelaer
T +49 (0) 28 32 - 97 29 29
F +49 (0) 28 32 - 97 29 00
M +49 (0) 1 72 - 26 208 26
info@stadtumbau-gmbh.de
www.stadtumbau-gmbh.de
Geschäftsführer:
Dipl.-Ing. Helmut O. H. Hardt
AKNW / BNSP / DASL

30.09.2008

ROT 8
„Euregionale Verbindingsstudie Grensregio Nijmegen – Kleef"

Geachte Dames en Heren,

de Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft samen met hun Projectpartners, de Gemeente Nijmegen, de Gemeinde Kranenburg en de Stadt Kleve de StadtUmBau GmbH opdracht gegeven om een grensoverschrijdend Verbindingsstudie uittewerke. De Verbindingsstudie zal grensoverschrijdende Ontwikkelingsmogelijkheiden en ook Strategien en Projecten laten zien.

Onder andere vinden voor bijzonder belangrijke themas op het gebied van Infrastructuur verdiepende workshops plaats. Wij nodigen U van harte uit, om aan deze workshop/s deeltenemen.

A.u.b. even Uw deelname bevestigen. Voor vragen kunt U graag met ons contact opnemen.

Met vriendelijke Groeten:
- StadtUmBau GmbH -

Helmut O.H. Hardt

Aanleg:
- Workshop-Programma
- Deelnemerslijst
- Aanrijroute naar Wasserburg Rindern in Kleve

Amtsgericht Kleve HRB 4159 USt.-ID.: DE 174 632 995
Volksbank a. d. Niers eG BLZ 320 613 84 / Kto: 4315 170015
IBAN: DE97 320 61384 4315 170015 / BIC: GENODED 1GDL

Euregionale Verflechtungsstudie: ROT 8

Workshop:
Reaktivierung der Bahnlinie Nijmegen - Kleve

Mittwoch: 15.10.2008 / Wasserburg Rindern in Kleve

09.45	Ankunft / Kaffee	
10.00	Impulsvortrag StadtUmBau GmbH	Hintergrundinformationen, Strategie zur Bahnlinie
10.30	Impulsvorträge	
	Stadsregio Arnhem Nijmegen	Openbaar Vervoer in de Stadsregio, ÖPNV-Konzept, Zukunftsaufgaben, Wie passt ein EuregioRail dazu?
	Nordwestbahn GmbH	Grenzüberschreitendes ÖPNV-Angebot aus Sicht eines Betreibers
	Gemeente Groesbeek	Standpunkte/Probleme in Groesbeek
11.30	Statements der anderen Teilnehmer	Bewertung der Strategie
12.00	Offene Diskussion	
13.00	Mittagspause	
14.00	Thema: 1	Kosten der Wiederherstellung
14.30	Thema: 2	Rahmenbedingungen für einen grenzüberschreitenden Betrieb
15.00	Thema: 3	Lösungen für Groesbeek
15.30	Offene Abschlußdiskussion	Fahrplan
16.00	Ende des workshops	

Grenzeloos Genoeg(en)

CDA en CU pleiten voor grensoverschrijdend personenvervoer per spoor

Door Marcel Walraven

Het regionaal spoorverkeer in de grensstreken met Duitsland en België kan enorm opbloeien als het een impuls van de overheid krijgt en als de technische en administratieve drempels geslecht worden. Dat schrijven de Tweede Kamerleden Ernst Cramer (CU) en Ger Koopmans (CDA) in hun onlangs verschenen initiatiefnota. VIEV is blij met dit initiatief. De problematiek van het grensoverschrijdende railvervoer wordt hiermee erkend. Helaas hebben gesloten railverbindingen naar Emmerich, Kleve en Neerpelt/Antwerpen geen prioriteit. Er zou namelijk onvoldoende draagvlak zijn in de regio, stellen de Kamerleden. Deze nota bewijst hoe belangrijk het is dat vervoersregio's ambities hebben.

Het regionaal treinverkeer in de grensgebieden is in ontwikkeling achtergebleven vergeleken bij het binnenlands treinverkeer. Door het internationale karakter van de bestaande lijnen naar België en Duitsland is er geen duidelijke opdrachtgever die de verantwoordelijkheid neemt. Er is ook onduidelijkheid over de financiering en onvolkomenheid in de concessieverlening naar vervoerders toe, constateert Cramer. Het gaat hem om lijnen als Venlo-Kaldenkirchen, Heerlen-Aken, Maastricht-Luik en Roosendaal-Antwerpen. Daar waar er al wel een moderne verbinding tot stand is gebracht, blijken de vervoersresultaten de prognoses ruim te overtreffen. Cramer: *„Er bestaat een grote economische en sociale samenhang in de grensstreken; de eenwording van Europa is daar al lang dagelijkse praktijk. Het is voor de burgers heel normaal om voor werken, winkelen of sociale contacten de grens over te wippen. Net zo vanzelfsprekend en ongemerkt als je dat met de auto of de fiets doet, zou het ook met de trein moeten kunnen."*

Een succesvol voorbeeld is de lijn Enschede-Gronau, maar deze symboliseert tevens het belabberde van de huidige situatie. De lijn wordt geëxploiteerd door een Duitse vervoersmaatschappij, en mag daarom niet doorrijden tot Hengelo. Bij station Enschede, waar Cramer en Koopmans hun nota presenteerden, is het spoor zelfs met stootblokken opgebroken en doorgezaagd.

Aanbevelingen

In hun nota constateren Cramer en Koopmans dat door het nemen van enkele relatief eenvoudige maatregelen, de grensoverschrijdende regionale treinverbindingen een forse impuls kunnen krijgen. Cramer: *„Daar profiteren niet alleen forenzen van. Deze verbindingen ondersteunen de hele economische en sociale samenhang in een regio en verbeteren ook de bereikbaarheid van de HSL-stations net over de grens. Op deze manier wordt Nederland veel beter aangetakt op dit Europese netwerk, zonder dat de aanleg van peperdure infrastructuur benodigd is."* De belangrijkste aanbevelingen, die VIEV ook van harte ondersteunt, zijn:

- Erkennen dat technische verschillen tussen de verschillende landen an sich geen probleem zijn, maar wel een extra financiële opgave vergen ten opzichte van binnenlandse verbindingen.
- Duidelijk in communicatie met regio's vastleggen dat BDU-gelden ook voor grensoverschrijdende investeringen in verkeer en vervoer aangewend mogen worden
- Onderzoeken op welke wijze toelating van buitenlandse treinen op geselecteerde Nederlandse trajecten mogelijk kan worden gemaakt zonder dat de objectieve veiligheid verslechtert

Kanttekeningen van VIEV

Het rapport is nog niet volledig. Zo verdient de inventarisatie van de grensoverschrijdende railverbindingen een herziening. Over Nijmegen-Kleve wordt niet eens gemeld dat de haalbaarheid al in 1997 is aangetoond. Ook van het Spartacusplan hebben de Tweede Kamerleden niet van gehoord. De voor het personenvervoer gesloten railverbindingen naar Emmerich, Kleve, Mönchengladbach en Neerpelt/Antwerpen krijgen geen prioriteit van CDA en CU. Wel ondersteunt de nota het initiatief van de Stadsregio Twente voor een stoptrein naar Bad Bentheim. De verklaring voor deze keuze, ligt in het feit dat Twente zich hiervoor actief inzet. Wanneer een regio initiatieven neemt, dan nemen de CU en CDA aan dat er voldoende draagvlak en vervoersomvang is. De indruk wordt gewekt dat dit rapport vooral niet tegen de haren in mag strijken van de CDA-bestuurders in de grensregio's. Daarmee worden met name de bewoners in Gelderland, Midden Limburg en delen van Noord-Brabant in de kou gezet. Helaas verzuimt dit rapport dit verschil in bestuurlijke ambitie te signaleren en een verklaring te zoeken.

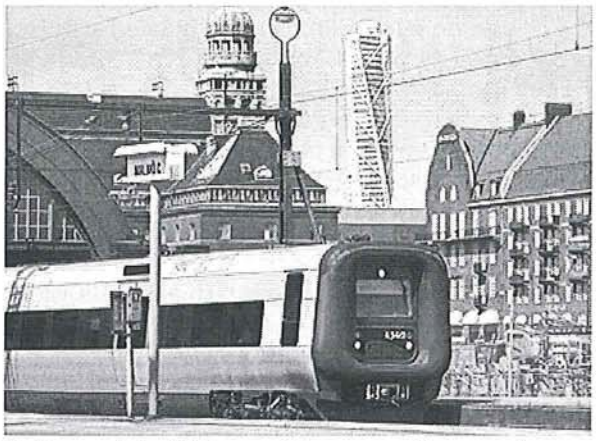
VIEV heeft CDA en CU dan ook gewezen op de versnippering in de aansturing van het regionale OV. Er zijn teveel concessieverlenende overheden actief zoals provincies en kaderwetgebieden. Deze overheden verschillen in aanpak, beleid, slagkracht, ambitie, leervermogen, geldmiddelen, reizigersinvloed en democratische legitimiteit. VIEV streeft dan ook naar de vorming van eenvormige concessieverlenende vervoersautoriteiten met gelijkvormige manieren van financiering en reizigersinvloed. Deze concessieverlenende vervoersautoriteit is verantwoordelijk voor het OV in grotere, samenhangende regio's dan nu het geval is. Zo ontstaat gelijkwaardigheid voor het OV in alle delen van Nederland. Hierbij kan men zich laten inspireren door de Verkehrsverbünde in Duitsland en de Communitautés Urbaines in Frankrijk.

REIS REPORTAGE

Kopenhagen - Malmö en weer terug

Door Tom Brouwers

In oktober 2007 bracht ik een bezoek aan de Zuid-Zweedse stad Malmö. Daarbij reisde ik met de trein van Kopenhagen Airport naar Malmö. Een prachtig voorbeeld van twee landen die het reguliere personenvervoer aan elkaar hebben gekoppeld en hebben bewezen dat 1 + 1 wel degelijk 3 is.



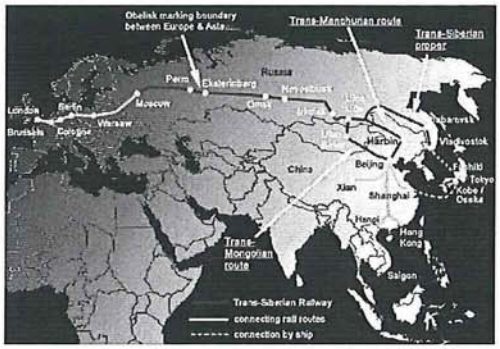
Nadat ik op donderdagavond veilig was geland op de luchthaven van Kopenhagen, stapte ik over op de trein naar Malmö. Een overstap die vlekkeloos verliep. Hoewel Denemarken niet meedoet aan de euro, kon ik mijn kaartje zelfs in euro's betalen! Driemaal per uur rijdt er een trein van Kopenhagen naar Malmö, dat deel uitmaakt van het traject Kopenhagen (Østerport) naar het Zweedse Karlskrona. Omdat het al donker was, kon ik helaas niet zoveel zien van het uitzicht.

De treintjes zelf deden me qua uiterlijk denken aan de DM90 (Buffel) die een hele tijd tussen Nijmegen en Roermond hebben gereden. Van binnen zagen ze er modern uit, en er was zoals normaal een 2-2 opstelling. Boven elke twee zitplaatsen was één stopcontact en twee aansluitingen voor een koptelefoon, waarmee je naar 5 kanalen kon luisteren in de trein. Modern materieel dus, zoiets kom je in Nederland alleen in de ICE tegen...

Zondagmiddag op de terugweg van Malmö naar Kopenhagen, zag ik hoe mooi het traject was. We reden over de Øresundbrug die beide steden met elkaar verbindt. Vanuit Malmö gaat de brug eerst een hele tijd over het water, om vervolgens op een eilandje te landen, waar hij de grond ingaat en even later in Kopenhagen weer naar boven komt.

Met de trein naar Peking

Door Tom Brouwers

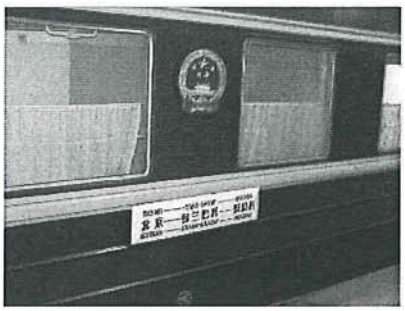


Een van de bekendste buitenlandse spoorlijnen, is de Transsiberië Express, ook wel de Transsib genoemd. De Transsib is eigenlijk de spoorlijn van Moskou naar Vladivostok, aan de oostkust van Rusland. Een traject van 9.288km, waar je 7 dagen over doet en 7 tijdzones passeert. De Transsib kent ook 2 aftakkingen: de Trans Mantsjoerije route, die door de gelijknamige Chinese provincie naar Peking gaat, en de TransMongolië route, die langs 't Baikalmeer gaat en dwars door Mongolië en de Gobi woestijn naar Peking rijdt. De laatste route sprak mij het meest aan, omdat ik van veel mensen gehoord had dat Mongolië ontzettend mooi moest zijn.

Na anderhalve maand voorbereiding (4 visa moest ik aanvragen) en een dag enigszins gestresst ingepakt te hebben, was 't dan zover. Zondag 21 oktober stond ik met m'n backpack op het perron in Düsseldorf, te wachten op de nachttrein naar Moskou. Eenmaal ingestapt bleek dat het treinpersoneel enkel Russisch sprak. Enfin, dat hoorde bij het avontuur. De coupé was eenvoudig ingericht: een 3-persoonsbank, die konden worden uitgeklapt tot 3 bedden (boven elkaar), een tafeltje waar een wasbak in zat, een stopcontact en een kapstok en verder wat bagagerekken. Nadat ik de eerste nacht ietwat onrustig had geslapen, kwamen we 's ochtends aan in Warschau, waar wat wagons af- en bijgekoppeld werden.

Vervolgens reden we Wit-Rusland binnen, wat meteen te merken was. Aan de grens bleven we staan. Ik zag grauwe bouwsels staan aan de ene kant van het spoor. Aan de andere kant stond een vuilnisbak met een jochie er voor de helft in hangend, op zoek naar eten. Aan de andere kant van de vuilnisbak sprong op hetzelfde moment een zwerfkat uit. Een beeld dat op mijn netvlies gegrift stond...

Niet veel later arriveerden we in Brest, waar de wielstellen werden gewisseld. Het Russische spoor is namelijk breder dan het Europese spoor. De trein werd in een werkplaats gereden, waar elke wagon werd opgetakeld, en de wielen werden verwisseld.. Twee uur later reden we verder naar Minsk, en de avond viel. 's Nachts reden we langzamerhand Rusland binnen. De tweede nacht sliep ik prima. Ondanks een paar uur vertraging zondagnacht in Duitsland, zelfdoding, kwam de trein stipt op tijd, dinsdagochtend om 09:20u aan in Moskva Belarusskaja.



Nadat ik 's middags het een ander bezichtigd had in de Russische hoofdstad, begaf ik me 's avonds naar het Iaroslavsky station, waar de trein naar Peking vertrok. Dit station ligt aan een plein waar ook nog twee andere treinstations liggen, lekker verwarrend... In een reusachtige vertrekhal staat schematisch een kaart van Rusland en de bestemmingen richting het oosten, en de bijbehorende tijdzones. Helemaal aan het einde stond "PEKIN", de trein die ik moest hebben. Drie kwartier voor vertrek werd bekend dat de trein van spoor 2 zou vertrekken.

De Rossija, de wit-blauw-rood gekleurde trein naar Vladivostok, vertrok tien minuten eerder van het spoor tegenover ons. Op het perron staat een monument voor de Transsiberische spoorlijn, en een bordje met "0 km" daarop, wat het beginpunt aanduidt. Na wat foto's gemaakt te hebben op het perron, ben ik ingestapt. De Chinese *provodnik* gaf me mijn beddengoed en ik zat bij een Zweedse jongen in een 4-persoons-coupé, die we verder met niemand hoefden te delen. Alle Europeanen waren in dezelfde Chinese wagon gestopt, dat was wel handig. Om 21.35u vertrokken we uit Moskou, het avontuur was begonnen...

De wagon bestond uit acht 4-persoonscoupés, waarvan de voorste altijd voor de 2 provodniks waren. In de trein was geen douche aanwezig, maar wel wc- annex wasruimtes, die elke dag schoon werden gemaakt. Jezelf wassen was prima te doen, maar na die 6 dagen verlang je wel echt naar een douche. Eten deden we veelal met zelf meegebracht kant-en-klaar voedsel in poedervorm en wat heet water van de *samovar* (boiler), die overigens ook voor soep, koffie en thee gebruikt werd. Gelukkig was er ook een restauratiewagon aanwezig, waar we twee keer een Russische maaltijd hebben genuttigd: Borsjt en Soel-janka. Erg aan te raden!

De trein heeft er 6 volle dagen en nachten over gedaan om vanuit Moskou via Siberië en Mongolië naar Peking te rijden. En vreemd genoeg heb ik me geen moment verveeld. De dagen vliegen voorbij als je aan het kaarten bent, met 10 personen eet in een coupé die eigenlijk voor 4 personen al te krap is, tijdens het georganiseerd niks doen, bij het genieten van het uitzicht uit ons raam of gedurende de 6 uur durende paspoortcontroles bij de grens.

In totaal hebben we zo'n 35 stops gemaakt, wat neerkomt op zo´n 6 tot 10 keer per dag. De stops variëren van 10 tot 30 minuten (bij grenscontroles langer). Die stops maak je niet altijd mee, omdat er soms ook 's nachts wordt gestopt. Zodra we uitstapten, kwamen de *babushka´s* op ons af en prezen hun koopwaar aan op het perron. Voor een habbekrats kon je bij hen de lekkerste dingen kopen: brood, kaasjes, worst, frisdrank, bier, of zelfgemaakte zoetwaren. Ook werden de kolen, om de wagon warm te houden, bijgevuld. Je dag- en nachtritme wordt steeds verder verstoord, aangezien je 5 tijdzones bent doorgereisd. De dag begint steeds vroeger, en de avond valt steeds eerder. Als je om 15 uur lokale tijd (10 uur Moskou-tijd) opstaat, en het twee uur later alweer donker ziet worden, is het echt tijd om over te schakelen naar een ander ritme.

Het landschap wordt gekenmerkt door vele grasvlaktes, riviertjes, beboste gebieden, en hele simpele houten huisjes waarvan je jezelf je afvraagt hoe mensen er in vredesnaam in kunnen wonen. Het Baikalmeer, de grootste zoetwaterbron ter wereld, die meer op een zee leek. Het duurde bijna acht uur voordat we daar omheen waren gereden, wat erg mooie uitzichten heeft opgeleverd.

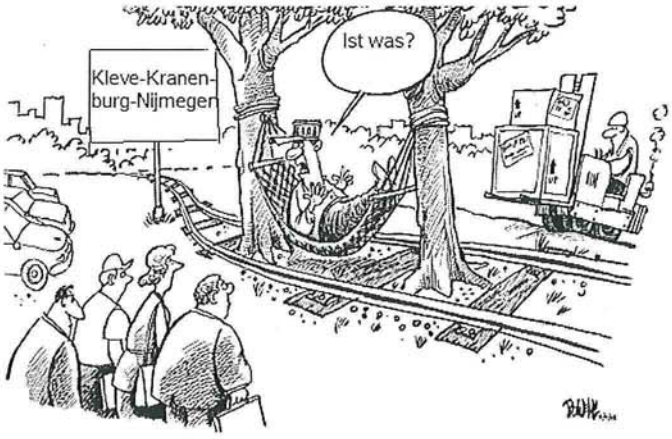
Toen kwam de Russisch-Mongoolse grenscontrole, die gelukkig met humor gepaard ging. **"Do you have alcohol?"** *"No sir"* **"Do you have drugs?"** *"No sir"* **"Why not?"** *"Why should I?"* **"OK, welcome to Mongolia!"** En zo reden we Mongolië binnen, een land waarin onnoemelijk veel 'onbenutte' ruimte te vinden is, in tegenstelling tot de rest van de wereld. Uitgestrekte zandvlakten, waarover je dagenlang kunt lopen en letterlijk niemand kunt tegenkomen. Af en toe een enkel huisje of een paar huisjes, of hutten waar de nomaden in wonen, en dan weer heel lang niets. Na een dag door de Gobi woestijn te hebben gereden, reden we China binnen. Grenscontroles, wielen wisselen en weer door. De volgende ochtend werd gekenmerkt door berglandschap, graanvelden en bruggetjes.

Ik heb genoten van de Transmongolie Express en van de mensen die ik onderweg tegenkwam. Wat me nog het meest opviel is hoe snel je aan iemand gehecht kunt raken. Dat merkten de meesten van ons toen we op de enerlaatste dag afscheid moesten nemen van de mensen die in de Mongoolse hoofdstad uitstapten. Ineens neem je afscheid van iemand waar je vijf dagen lang een coupe mee hebt gedeeld, dag en nacht. Het wordt nog vreemder als er vervolgens iemand anders voor je neus staat die deze plek komt claimen.

Desalniettemin is het een aanrader. Sinds december 2007 vertrekken de nachttreinen naar Moskou ook vanaf Amsterdam, Utrecht en Arnhem. Ik heb mijn tickets geboekt bij de Treinreiswinkel, en kan dat sterk aanraden. Het is een reis waar ik nog vaak aan terug zal denken. Een treinticket van Amsterdam via Moskou naar Peking kost ongeveer evenveel als een vliegticket: € 661,-.

Strip

Preise für Benzin und Diesel erreichen immer neue Rekordwerte



Agenda

23 oktober 2008 *In de file of in de tram?* Informatie- en debatavond van PvdA en GroenLinks, Wapen van Bemmel, Dorpsstraat 52, Bemmel, aanvang 20h00.

08 november 2008 Natuurwerkdag: opschonen spoorlijn Groesbeek, organisatie Landschapsbeheer Groesbeek, verzamelen 9h00 achter gemeentehuis

09 mei 2009 Opening station Molenhoek

Wilt u lid worden?

- Vul dan de uitgeknipte bon in en stuur deze op naar: VIEV, Th. Repkesstraat 18, 6551 BT WEURT
- Scan de (uitgeknipte) en ingevulde bon in en stuur deze naar e-mailadres: jdebruin@viev.nl

✂----------

AANMELDING LIDMAATSCHAP VIEV

Contributie € 17,50 per jaar

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

.....

.....

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

✂----------

Colofon

VIEV – Th. Repkesstraat 18 – 6551 BT WEURT -
Tel 024-3230070 / 0314-366852 - Postgiro 7533517
e-mailadres: **info@viev.nl** website: **www.viev.nl**

VIEV wil euregionale railinfrastructuur, al dan niet in gebruik, behouden en op een nieuwe manier gebruiken. Deze grensoverschrijdende spoorlijnen met hun stations kunnen met behulp van TramTreinen 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 TramTrein-concepten.

VIEV - Bestuur

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

Secretaris:
Tom Brouwers
Tel : 06-50600456
E-mail: tom.brouwers@home.nl

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

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

Maurice Niesten
Tel: 0622774356
E-mail: maurice@wolfskuil.com

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

Redactie VIEVmail
John de Bruin
Tom Brouwers
Marcel Walraven

Redactie adres:
redactie@viev.nl