

Aan de leden van de VIEV

Nijmegen, 8 mei 2009
Betreft: **ledenbrief mei 2009**

Beste leden van de VIEV,

Graag willen wij u met deze brief informeren over enige recente ontwikkelingen binnen onze vereniging. Normaliter gebeurt dat met ons ledenblad *VIEVmail*. Gelet op de lange doorlooptijd om dit ledenblad samen te stellen, op te maken en te versturen, is gekozen voor deze ledenbrief.

Een paar ontwikkelingen binnen de vereniging, willen wij met u delen:

- Uit het bestuur: terugtreden secretaris;
- Nieuw haalbaarheidsonderzoek naar railverbinding Nijmegen-Kleve-Weeze Airport;
- Nota minister Eurlings over grensoverschrijdend railvervoer;
- Station Mook-Molenhoek heropent.

Uit het bestuur

Onverwacht heeft onze secretaris Tom Brouwers onlangs besloten met onmiddellijke ingang terug te treden als secretaris van de VIEV. In de ALV van juni 2009 willen wij hierop bij u terugkomen. Zijn plotselinge vertrek betekent wel een adering. Onder meer had Tom de eindredactie van de *VIEVmail* in zijn portefeuille, hetgeen hij niet onverdienlijk deed. Onder zijn redactie is de *VIEVmail* in oktober 2008 – na ruim een jaar – weer eindelijk verschenen. Het VIEV-secretariaat wordt tijdelijk waargenomen door penningmeester John de Bruin.

Nieuw haalbaarheidsonderzoek Nijmegen-Kleve-Weeze

Op 15 oktober 2008 vond in Wasserburg, een rooms-katholiek conferentiecentrum in Kleve-Rindern, een workshop plaats over de railverbinding Nijmegen-Kleve (zie ook *VIEVMail* oktober 2008). VIEV was uitgenodigd, en verzorgde ook een lichtbeeld-presentatie.

Op deze dag kondigde de bestuursvoorzitter van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, Jaap Modder, een haalbaarheidsonderzoek aan naar een TramTreinverbinding tussen Nijmegen, Kleve en Vliegveld Weeze. Het haalbaarheidsonderzoek is onderdeel van het Syntrophor-project van de University College London. Syntrophor is een internationaal wetenschappelijk onderzoek naar verschillende grensoverschrijdende openbare vervoerverbindingen in Europa. Het haalbaarheidsonderzoek voor Nijmegen-Kleve-Weeze wordt uitgevoerd door ProRail en de Stadsregio. Het projectbudget bedraagt € 300.000 waarvan de helft wordt gesubsidieerd door de Europese Unie (Interreg). De andere helft zal de Stadsregio bijdragen. ProRail neemt de projectleiding op zich.

Enkele leden mailden ons met de vraag waarom er nu opnieuw een studie uitgevoerd moet worden. Is er nu niet genoeg gestudeerd? De haalbaarheid is immers al in 1997 aangetoond met het AGV/Röhr-onderzoek. U hebt helemaal gelijk. Probleem is geen gebrek aan inzicht, maar het ontbreken aan ambitie, durf en politieke wil in Gelderland, de Stadsregio en de Kreis Kleve. Toch is deze studie wel een trendbreuk. Tot voor kort was reactivering uitgesteld tot na 2020. Nu geeft de Stadsregio bij monde van Jaap Modder toe dat dit besluit op verkeerde cijfers is genomen. Hem was door deskundigen verteld dat reactivering wel 130 miljoen euro zou kosten. Daarmee geeft hij VIEV eindelijk gelijk. In december 2006 heeft VIEV in de KAN-raad al betoogd dat de kosten maar 30 miljoen euro zijn. En met recente ervaringen met de reactivering van de Haller Willem in 2005 (railverbinding tussen Osnabrück -Disssen/Bad Rothenfelde) kan voor € 17 miljoen de trein uit Düsseldorf doorrijden naar Nijmegen.

VIEV heeft dan ook de volgende aanbevelingen aan de Stadsregio, ProRail en University College London:

- Actualiseer de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek uit 1997 op basis van de huidige demografische ontwikkelingen in de grensregio;
- Schakel Duitse onderzoeksbureaus die aantoonbaar ervaring hebben met reactiveringsprojecten zoals de Haller Willem, Dürener Kreisbahn, Wolfhagen-Kassel, etc, etc. Ga het wiel niet opnieuw uitvinden!

Tijdens de workshop vertelde de projectleider van ProRail, Eduard de Jong, op enthousiaste wijze de achtergronden van deze studie en mogelijkheden van reactivering. Het wordt duidelijk dat ProRail het licht heeft gezien van Light Rail. Niet langer wordt deze ontwikkeling als bedreiging gezien, maar als kans om regio's beter bereikbaar te houden.

Een kanttekening is wel op zijn plaats. Gewaakt moet worden dat ProRail niet doorschiet in haar enthousiasme. ProRail lijkt in te zetten op letterlijke "vertramming" van railinfrastructuur zoals tussen Zwolle en Kampen. Treinverkeer is niet meer mogelijk. Dat is echter niet de essentie van TramTrein-concepten. Men moet niet inzetten op de railinfrastructuur, maar op het materieel. VIEV is voorstander van zowel het doortrekken van de Niersexpress (RE10) van Düsseldorf naar Nijmegen als het doortrekken van de Nijmeegse (stads)tram naar het vliegveld Weeze. De Stadsregio Kassel laat precies zien hoe dat moet door het inzetten van (dieselhybride) TramTreinen die zowel op spoorse regionale infrastructuur als op stadse tramspoor kunnen rijden!

Terug naar de workshop van 15 oktober 2008 in de Wasserburg in Kleve-Rindern. Naast Jaap Modder waren ook de burgemeesters Prick (Groesbeek), Steins (Kranenburg) en Brauer (Kleve) aanwezig. Opvallend was dat burgemeester Brauer van Kleve enthousiast was over reactivering. Hij benadrukte dat Kleve zijn blik weer moet richten op Nederland. Al driehonderd jaar - sinds de "Pruus" het voor het zeggen heeft in het hertogdom (1608) - heeft Kleve zijn blik gericht op het oosten. *De toekomst van Kleve ligt echter in Nederland!*, aldus burgemeester Brauer.

Notitie Minister Eurlings over grensoverschrijdend railvervoer

Minister Eurlings en staatssecretaris Huizinga hebben in december 2008 hun visie gegeven op het grensoverschrijdend regionaal personentreinvervoer. Aanleiding daartoe zijn vragen uit de Tweede Kamer (motie Verdaas c.s. uit 2006) en de recente initiatiefnota Grenzeloos Genoeg(en)? van het CDA en CU. De visie van het ministerie is niet verrassend. De regio's moeten het doen. Het Rijk zorgt slechts voor een betrouwbaar spoorwegsysteem, de ontsluiting van de Randstad en voor de internationale corridors HSL-Z en Betuweroute. Alle overige railverbindingen zijn de verantwoordelijkheid van de regio. Mochten regio's initiatieven nemen, dan is het Rijk bereid deze te ondersteunen.

VIEV zal haar lobby blijven richten op de regionale autoriteiten. Het is een teken aan de wand voor onze Gelderse OV-bestuurders (i.c. Marijke van Haaren en Jan Walraven, beiden CDA) dat Zuid-Limburg er wel in slaagt geld binnen te slepen voor aanleg van een nieuwe spoorlijn van Kerkrade naar Aachen om bedrijventerrein Atlantis te ontsluiten (10 miljoen) en voor de tramtrein tussen Maastricht en Hasselt (34 miljoen euro). Daar weet het CDA van Limburg wel optimaal gebruik te maken van haar contacten met hun "Camiel" op het ministerie.

Opening station Mook-Molenhoek

Op 6 mei jl is het station Mook-Molenhoek heropend. Heropening van dit station is vooral het werk geweest van Arthur Hofstad van de Gelderse Milieufederatie (GMF). Als VIEV hebben wij GMF ondersteund met het aandragen van argumenten en het redigeren van inspraakreacties. VIEV was dan ook uitgenodigd voor de feestelijke heropening. In het Jachtslot Mookerheide was een mini-symposium georganiseerd. Gestart werd met een film waarin naast burgers en buitenlui, ook de burgemeester van Mook-Middelaar de heropening van harte begroette. *"Jammer dat burgemeester Prick van Groesbeek deze film niet ziet. Dan ervaart hij zelf hoe leuk het is om een station te heropenen!*", was de openingszin van de Stadsregiobestuurvoorzitter Jaap Modder. U begrijpt dat wij als VIEV nauwelijks meer hoefden te pleiten voor reactivering Nijmegen-Kleve. Kan VIEV weer vertrouwen op de Stadsregio?

Met hartelijke groeten namens het VIEV-bestuur,

Marcel Walraven
Voorzitter

John de Bruin
Penningmeester/secretaris a.i.