

Inhoudsopgave:

- Grenzland Express: herstel stoptrein Oldenzaal-Bad Bentheim (D)
- 2100 handtekeningen hebben succes: VRR studeert op herstel stoptrein Emmerich-Zevenaar-Arnhem
- Haller Willem: leerzame excursie in lobbyen voor VIEV en Burgerinitiatief
- VIEV verwelkomt verkiezingstrein in Groesbeek
- Venlo en Kreis Viersen toont ambitie: reactivering railverbinding (Venlo)-Viersen-Kaarst-(Düsseldorf)

Grenzland Express: herstel stoptrein Oldenzaal-Bad Bentheim (D)

Op zondag 12 december 2010 is onder grote publieke belangstelling de Grenzland Express gaan rijden tussen Hengelo en Bad Bentheim. De trein puilden uit met Twentenaren en Bentheimers die voor slechts één euro wel een ritje wilden maken. Een slimme zet om de regionale bevolking kennis te laten maken met de trein. In Bad Bentheim werden de Tukkers hartelijk welkom geheten met Glühwein en kerstkransjes.

Deze stoptrein is een enorme verrijking en impuls voor het euregionaal openbaar vervoer. Tot nu toe kon men alleen gebruik maken van de internationale IC-trein van Amsterdam naar Berlijn die slechts zes keer per dag rijdt. De stoptrein daarentegen rijdt elk uur, en hiervoor hoeft men niet vooraf een kaartje te regelen met dure grenstoelag en zitplaatsreservering. De exploitatie wordt verzorgd door het Nederlandse Syntus en het Duitse vervoersbedrijf Bentheimer Eisenbahn in opdracht van de provincie Overijssel, de Regio Twente en het Land Niedersachsen. De trein rijdt in eerste instantie voor een proefperiode van drie jaar. Tijdens deze proefperiode wordt gekeken of er voldoende reizigers zijn om de treindienst ook op lange termijn rendabel te kunnen exploiteren. De exploitatiekosten voor deze drie jaar bedragen 6,1 miljoen euro. Europa draagt 1,4 miljoen euro bij vanuit het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO). Het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur & Milieu en het Land Niedersachsen dragen 1,8 miljoen bij. De resterende 2,9 miljoen wordt bijgelegd door de Regio Twente, Landkreis Grafschaft Bentheim en de gemeenten Hengelo, Oldenzaal, Bad Bentheim en Nordhorn.

Doordeweeks zal er elk uur tussen 06.30 uur en 20.30 uur een stoptrein zal rijden. Ook in het weekend rijdt de trein. Doordat de trein niet stopt in Hengelo-Oost is het mogelijk aansluitingen te kunnen bieden op aansluitend openbaar vervoer in Nederland en Duitsland. Reizigers kunnen rechtstreeks overstappen op de busverbindingen van Syntus en de Bentheimer Eisenbahn, maar ook op de Westfalenbahn die vanuit Bad Bentheim naar Osnabrück en Bielefeld rijdt en de intercity in Hengelo naar Den Haag. Op het traject zal de kenmerkende DM90 trein ("De Buffel") worden ingezet. De kaarten op dit traject zijn voornamelijk alleen tegen contante betaling verkrijgbaar in de trein bij de conducteur. Een enkele reis Hengelo – Bad Bentheim kost € 4,50. Tevens zullen er speciale tickets verkrijgbaar zijn, zoals bijvoorbeeld het Syntus Superticket en een speciaal fietsticket (€1,-). De prijzen zijn een afgeleide van een gemiddelde prijs die is gebaseerd op het Nederlandse en Duitse tariefstelsel.



Foto links: De stad Nordhorn wil weer een personentreinaansluiting hebben. (c) Matthias Jagusch, www.asm-muenster
 Afbeelding rechts: Een van de eerste kaartjes van de Grenzland Express afgestempeld op 12 december 2010.

Terug naar zondag 12 december toen de "OV Muur" viel tussen Twente en het Graafschap Bentheim. Er reed een extra persontrein (type Talent) van Bad Bentheim naar de stad Nordhorn over het goederenspoor dat doorloopt tot Coevorden. Nordhorn, een stad van meer dan 50.000 inwoners, wil graag dat de Grenzland Express wordt doorgetrokken zodat men ook goed OV krijgt. Op het voormalige station van Nordhorn werden de reizigers begroet door de jongerenafdeling van het CDU, Junge Union, die klaarstond met grote spandoeken met leuzen voor herstel van het personenvervoer.

Meer informatie: www.grenzlandexpress.de, www.nordhorn-am-zug.de

2100 handtekeningen hebben succes: VRR studeert op herstel stoptrein Emmerich-Zevenaar-Arnhem

Op vrijdag 17 december 2010 is een petitie aangeboden aan Stadsregiovoorzitter Jaap Modder voor herstel van de stoptrein tussen Emmerich en Arnhem. Initiatiefneemster is Ina Laarmans uit Emmerich. VIEV juicht dit initiatief van harte toe, en roept alle leden op deze petitie te ondertekenen. De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft aangegeven samen met de Duitse autoriteiten (het verkeersverbond VRR en het Land NRW) de haalbaarheid na te gaan van doortrekking van de Regional Express RE5 uit Oberhausen naar Arnhem.

Helaas constateert VIEV dan een klein probleempje. ProRail werkt samen met het Ministerie van Infrastructuur&Ruimte het plan uit om een derde spoor aan te leggen tussen Zevenaar en Emmerich. Het volledige traject zal dan worden omgebouwd naar 25kV bovenleidingsspanning en het nieuwe treinbeveiligingssysteem ERTMS. Deze ombouw betekent in feite het einde van personenvervoer op dit traject, tenzij men een bi-courante locomotief wil inzetten, of met een ICE een stoptreindienst wil realiseren. De huidige situatie is dat tot Emmerich 1500V bovenleiding en ATB treinbeveiliging is geïnstalleerd. Dit maakt het mogelijk dat elektrische NS-treinen tot op heden kunnen doorrijden. Handig als de ICE panne heeft zoals bij het treinongeluk in Zevenaar. In 2007 waren er nog de plannen dat men het traject ging ombouwen naar het Duitse systeem met 15kV en Indusi. Daarom pleitte VIEV station Zevenaar om te bouwen naar 15kV (zie VIEVMail oktober 2008). De plannen voor de ombouw naar 25kV/ERTMS zijn in september jl. vrijgegeven voor inspraak. Helaas is dit plan ons ontgaan. De inspraaktermijn is inmiddels verstreken. VIEV heeft dan ook de Stadsregio geattendeerd op deze ombouw. Echter de Stadsregio meldt geen bestuurlijke capaciteit te kunnen leveren. Zij legt het lot in handen van de VRR. VIEV heeft samen met Gelderse Milieufederatie (GMF) alsnog een zienswijze ingediend om dit besluit, dat grensoverschrijdend personenvervoer frustreert, en haaks staat op het regeringsprogramma, terug te draaien.

Voor meer informatie:

www.petities.nl; zoekwoord: Emmerich

<http://www.prorail.nl/Publiek/Infraprojecten/Gelderland/Pages/DerdespoorZevenaar.aspx>

<http://www.omroep gelderland.nl/web/Nieuws/nieuwsartikel/803191/Petitie-voor-stoptrein-Emmerich.htm>

Haller Willem: leerzame excursie in lobbyen voor VIEV en Burgerinitiatief

Op zaterdag 4 december jl. bezochten VIEV en het Burgerinitiatief (BI) de gereactiveerde railverbinding tussen Osnabrück en Bielefeld, de Haller Willem. Vanuit de VIEV was er veel belangstelling; 6 leden toonden hun interesse. Echter het bezoek werd een week uitgesteld. Bij velen was het toen lastig dit bezoekje te combineren met Sinterklaas. Slechts twee deelnemers trotseerden de kou, en gingen per busje naar Osnabruck. Daar werden we hartelijk verwelkomd door Johannes Bartelt, voorzitter van de Initiative Haller Willem. Hij was een van de initiatiefnemers in 1991. Na veertien jaar lobbyen reed in 2005 weer een trein. Ook al rijdt de trein, het burgerinitiatief is blijven bestaan om de dienstverlening te verbeteren. Zo streeft men naar een halfuursdienst. En het Initiatief Haller Willem pleit voor een Stadtbahn, ofwel doortrekking naar de binnenstad als TramTrein! Men is inmiddels in Nordhausen (Harz) gaan kijken.

Ook maakten we kennis met Nils Peters die als oud-voorzitter de autoriteiten wist te overtuigen. Hij stelde ons vele vragen naar de status van ons project, de railverbinding Nijmegen-Kleve-(Düsseldorf). Hij adviseerde ons te zoeken naar een politieke sponsor, een bestuurder die reactivering tot "Chefsache" maakt. In feite was Guusje ter Horst dat toen zij nog burgemeester van Nijmegen was. Verder adviseerde hij ons met veel bestuurders en vervoersautoriteiten te blijven praten. Praat net zo lang totdat zij er genoeg van krijgen. Inderdaad is dat een leerpunt voor ons; dat doen we te weinig door gebrek aan bestuurskracht. Een ritje met de Haller Willem stond uiteraard op het programma. Na afloop werd de kerstmarkt van Osnabruck bezocht (een aanrader, vanwege de oude herstelde monumenten) waar een toast werd uitgebracht op de Haller Willem en spoedige reactivering van de railverbinding Nijmegen-Kleve.

VIEV verwelkomt VVD verkiezingstrein in Groesbeek

Op zaterdagochtend 19 februari 2011 werd de VVD Statenverkiezingscampagne-railfiets-trein hartelijk onthaald door VIEV op station Groesbeek. De Gelderse VVD kandidaat-statenleden staan volledig achter reactivering. Staat zelfs letterlijk in hun verkiezingsprogramma. Het tijdelijk station Groesbeek was feestelijk gedrapeerd met leuzen zoals "*Trek de Niers Express door naar Nijmegen*", "*Wij willen onze trein terug*" en "*TramTrein: zonder trappen naar Kleve*". Deze woorden waren niet aan dovemansoren gericht. VVD lijsttrekker Conny Bieze zegde toe zich hart te gaan maken voor deze lijn in de nieuwe Staten van Gelderland.

De conclusie was duidelijk: Het is niet meer de vraag of de trein gaat rijden, maar wanneer. VIEV kan de steun van de VVD goed gebruiken. Immers de VVD zit in de regering, levert de minister voor infrastructuur en in het regeringsprogramma wordt prioriteit gegeven aan het grensoverschrijdend railverkeer. Overigens is de VVD niet de enige partij die railverbinding Nijmegen-Kleve in haar programma heeft staan. Ook SP en GroenLinks noemen reactivering als speerpunten in hun Gelderse OV-beleid.



Lijsttrekker Conny Bieze (vierde van links) wil dat Groesbeek weer aangesloten wordt op het landelijke spoor. Uiterst links staat onze eigen voorzitter Marcel Walraven met een actiebord.
Foto: Marcel Vink, <http://www.ooij2000.nl>

De zetelverdeling na de verkiezingen is als volgt:

VVD	11	CDA	9	PvdA	9	PVV	6
SP	5	GroenLinks	4	D66	4	ChristenUnie	3
SGP	2	Partij voor de Dieren	1	50PLUS	1		

Venlo en Kreis Viersen tonen ambitie: reactivering railverbinding (Venlo)-Viersen-Kaarst-(Düsseldorf)

Venlo en de Kreis Viersen hebben de haalbaarheid onderzocht van een snellere verbinding tussen Venlo, Viersen en Düsseldorf. Hiertoe moet een ontbrekende stuk railverbinding tussen Viersen en Kaarst gereactiveerd worden. De haalbaarheid is overtuigend aangetoond. Onze inzet voor reactivering van de railverbinding Nijmegen-Kleve-(Düsseldorf) heeft er een geduchte concurrent of collega erbij.

De Kreisrat van Viersen heeft zich op 16 november jl. namelijk uitgesproken voor reactivering van de railverbinding tussen Viersen en Kaarst. Deze reactivering betekent het doortrekken van de succesvolle S-bahnverbinding S28 ofwel de Regiobahn (zie ook vijftien succesvolle regionaal verhalen) naar Viersen (70.000 inwoners). Deze voormalige Gelderse stad (Viersen maakte tot 1795 onderdeel uit van het Opperkwartier van het Hertogdom Gelre) krijgt hiermee een rechtstreekse verbinding met Düsseldorf in twintigminuten takt. Daarnaast wil de Kreis ook dat over de doorgetrokken railverbinding - om het uur - de trein uit Venlo doorrijdt naar Düsseldorf (RE28).

Van deze voormalige railverbinding (aangelegd in 1877) resteert slechts het talud. Het spoor is in de tachtiger jaren geleden afgebroken nadat in 1968 het treinverkeer werd stilgelegd. Slechts een viaduct over het Nordkanal en een stationsgebouw in Schiefsbahn en enkele duikers zijn de laatste herinneringen aan dit stukje spoorgeschiedenis.

In 2009 heeft de Kreis Viersen i.s.m. het verkeersverbond VRR, gemeente Venlo en de kamer van koophandel Limburg een haalbaarheidstudie uitgevoerd naar doortrekking van de Regiobahn/S28 met ondermeer de bekende euregionale stimuleringsubsidie INTERREG IVa en EFRO. De haalbaarheid is overtuigend aangetoond: verlenging is technisch én bedrijfseconomisch mogelijk. Er is sprake van een kosten-batenverhouding (Kosten-Nutzen-Indikator) van 2,14, dit is significant hoger dan 1, het minimum. De kosten van reactivering zijn berekend op € 58 miljoen. De verbinding tussen Venlo en Düsseldorf wordt aanzienlijk verkort. Landrat Peter Ottman (voorzitter van de Kreisrat) staat achter dit initiatief. Hij ligt toe: „In der Bewertung wurde der volkswirtschaftliche Nutzen nach Faktoren wie Reisezeitgewinne, Betriebskosten, Umweltauswirkungen und Unfallschäden getrennt für den Motorisierten Verkehr und den ÖPNV ermittelt. Dieser Nutzen wurde den Investitionen gegenüber gestellt“. De Kreis Viersen kan dit project niet zelf financieren. Hij doet dan ook een beroep op de deelstaat NRW: "Die Übernahme der Folgekosten nach dem Bestellerprinzip keine Alternative. Auch die Übernahme der Kosten durch den VRR erscheint schwierig. Hier sei nun das Land NRW gefordert. Die Förderung des ÖPNV habe Tradition in Nordrhein-Westfalen. Und eine verbesserte grenzüberschreitende SPNV-Verbindung dürfe sicherlich im Interesse des Landes sein.", aldus de Landrat Ottman. Wat een contrast met de Kreis Kleve. Daar heeft Landrat Wolfgang Spreen tegen VIEV gezegd dat reactivering van zijn grensoverschrijdende railverbinding geen verantwoordelijkheid is van de Kreisbestuur, maar een aangelegenheid is van de gemeenten Kleve, Kranenburg, Groesbeek en Nijmegen. Niet voor niets is zijn bijnaam dan ook: Mister Nichtzustandig.

Burgers nemen het initiatief in eigen handen: Brexbachtalbahn en Iltalbahn

In Duitsland zijn twee spoorlijnen gereactiveerd waar burgers zelf het initiatief hebben genomen. Met bijlen en zagen maakten zij het spoor schoon. Deze zijn de Iltalbahn in het Beierse Woud (Passau-Waldkirchen-Freyung) en de Brexbachtalbahn in het Westerwald (nabij Koblenz). Beide initiatieven zijn niet te vergelijken met stoomorganisaties als VSM en ZLSM. Zij richten zich niet op een nostalgisch spoorbedrijf, maar op versterking van de regionale toeristische infrastructuur. Deze initiatieven worden ondersteund door semi-professionele spoorvervoerorganisaties. Zo wordt de Brexbachtalbahn ondersteund door www.zugtouren.de. De ambitie van beide initiatieven is op de lange termijn een normale, reguliere openbaar vervoersdienst. Zo droomt de Iltalbahn ook van reactiveren van het opgebroken baanvak naar Tsjechië. Helaas heeft David Davids vanwege persoonlijke redenen moeten afgezien van een lezing over de Brexbachtalbahn. Zijn vereniging, opgericht in 2007, reed in mei 2010 al met een trein op Die Brex die sinds 1995 was gesloten.



Met man en macht wordt de Iltalbahn vrijgemaakt door vrijwilligers.

Agenda

Februari 2011: lezing door David Davids over de Brexbachtalbahn moest helaas worden geannuleerd.

Woensdag 13 April 2011: Extra ledenvergadering i.v.m. de presentatie van Sintropher-studie, aanvang 20h00, Wijkcentrum Titus Brandsma, Tweede Oude Heselaan 386, Nijmegen. Komt allen!

Mei/Juni 2011: Jubileumexcursie (gratis voor leden): Draisienstocht van Kranenburg naar Groesbeek.

Informatie en aanmelding: Maurice Niesten



Op 1 juni 2001 herdacht VIEV met een kranslegging bij het spoorwegmonument dat het 10 jaar geleden was dat de laatste trein reed tussen Nijmegen en Kleve.

Colofon

VIEV wil euregionale railinfrastructuur, al dan niet in gebruik, behouden en op een nieuwe manier gebruiken. Deze grensoverschrijdende spoorlijnen met hun stations kunnen met behulp van lightrail een belangrijke bijdrage leveren aan het oplossen van de regionale mobiliteitsproblemen. In inspraakreacties bij gemeenten, provincies en het rijk komt VIEV hiervoor op. VIEV wil een burgerforum zijn voor lightrail.

VIEV – Bestuur

Voorzitter:	Marcel Walraven
Secretaris:	Maurice Niesten
Penningmeester:	Bijou van Hettema
Webmaster:	Lambiek Kneplé

Redactie VIEVinfo

Marcel Walraven & John de Bruin

Contact

Website:	www.viev.nl
Telefoon:	024-3230070 / 06-20 38 68 78

Wilt u lid worden?

- Vul dan de uitgeknipte bon in en stuur deze op naar: VIEV, Kronenburgerplaats 44, 6511 AW NIJMEGEN
- Scan de (uitgeknipte) en ingevulde bon in en stuur deze naar e-mailadres: info@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).

✂