



--- Nieuwsbrief Q1 2016 ---

Beste leden,

Het eerste kwartaal van 2016 zit er weer bijna op en als bestuur kijken wij tevreden terug. Zo werd zowel de Duitse als de Nederlandse pers gehaald met het artikel over de spoorlijn Nijmegen – Kleve (toegevoegd aan deze editie) en gaf Maurice Niesten een interview op N1. Tevens heeft GroenLinks vragen gesteld aan de Nijmeegse gemeenteraad, welke wij hebben opgenomen in deze nieuwsbrief. De (teleurstellende) antwoorden erop hebben wij tevens in deze nieuwsbrief opgenomen. Het blijft bijzonder te lezen hoe het college zijn eigen interpretatie geeft aan de opdracht(en) van de gemeenteraad. Tenslotte werd deelgenomen aan het symposium *Demokratisierung der Grenze - neue Formen der euregionalen Zusammenarbeit* op zaterdag 5 maart in Wittem (Limburg).

Op mondiaal niveau is met de ondertekening van het klimaatakkoord in Parijs is feitelijk afscheid genomen van het fossiele tijdperk. Omdat de wereldeconomie nu voor meer dan 80% op fossiel draait, lijkt dit een onmogelijke opgave. Terug naar nul kan alleen met behulp van opzienbarende technologische doorbraken op het terrein van duurzame energieopwekking en een wereldwijd vervoer dat draait op schone energie.

Voor Nederland ligt hier een unieke kans voor extra groei en werkgelegenheid. Dat kan door snel op deze ontwikkeling in te spelen: het moet een speerpunt worden binnen *smart industry*, onderzoek en onderwijs en het bevorderen van start-ups. Daarvoor is wel veel meer urgentie en daadkracht nodig dan nu het geval is en moeten milieu en klimaat voorop staan en de lobby voor fossiel genegeerd.

Op regionaal niveau is de Keizerlijn is hier natuurlijk uitermate geschikt voor: met lokaal opgewekte windenergie klimaatneutraal reizen tussen Kleve, Kranenburg, Groesbeek en Nijmegen, wat vele autobewegingen c.q. verbranding van fossiele brandstof zal verminderen in deze grensstreek. Gezien de opstelling (instelling?) van gemeente Nijmegen zal er echter nog wel wat water door de Waal stromen voordat het zover is. Wij blijven onze lobby vanzelfsprekend enthousiast continueren en geloven dat ratio het zal winnen van inertie.

Tevens treft u bij deze nieuwsbrief de convocatie en agenda aan voor de komende Algemene Leden Vergadering (ALV), met daarbij het voorstel om de statuten te wijzigen. Wij hopen u allen dan te zien!

Namens het bestuur,

Maurice Niesten (voorzitter)
Rob Oudenhoven (penningmeester)
Richard Geurts (secretaris)
Arnout Goeman (webmaster)



Tijd is rijp voor grensoverschrijdend railvervoer

Volgens Gedeputeerde Conny Bieze zijn er kansen voor railverbinding Nijmegen-Kleve

Rover en ProBahn kunnen terugkijken op een succesvol symposium “Met de trein naar de burens”. Vooral de Nederlandse sprekers maakten grote indruk met hun bevolgen pleidooien. De show werd gestolen door Limburgse gedeputeerde Patrick van den Broeck. De EU geeft TEN-t subsidie aan verbetering van hoofdrailinfrastructuur van Europees belang. De Gelderse gedeputeerde Conny Bieze onthulde dat Brussel werk wil maken van reactivering van de railverbinding Nijmegen-Kleve: “Als er kansen zijn, dan ga ik deze niet uit de weg.”

Het symposium “Met de trein naar de burens” vond plaats op 14 november 2015 in een overvol Schützenhaus in het Duitse Wesel. Aanleiding is de nieuwe snelle stoptrein die in december 2016 gaat rijden tussen Arnhem en Düsseldorf als Regional Express 19 (RE19). Een keur van sprekers passeerden de revue.

Het nieuwe Niederhein Netz werd voorgesteld door het Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR). Zo gauw het baanvak Wesel – Bocholt wordt geëlektrificeerd (2018) wordt er een zogenaamd Flügelbetrieb geïntroduceerd. De RE19 zal dan in Wesel worden gesplitst: één deel naar Arnhem, het ander deel naar Bocholt. Abellio, de nieuwe vervoerder van het Niederhein Netz, liet zien welke treinen gaan rijden. Een zogenaamde Stadler Flirt verzorgt de treindienst. Deze treinen kunnen drie spanningen (15kV, 25kV en 1500V) aan en ook nog drie treinbeveiligingssysteem (ETCS, ATB, PZB/Indusi). VIEV kan niet anders concluderen dat de VRR diep in de buidel steekt om grensoverschrijdend railvervoer naar Nederland mogelijk te maken.

De landelijke ProBahn voorzitter, Jörg Bruchertseifer, liep de grens van Duitsland af. Bij veel grensoverschrijdende railverbindingen is een ticket in het leven geroepen dat aan beiden zijden van de grens geldig is. En dat zijn er best wel veel zoals de Poolse-Duitse Oostzeekust, de regio Oder-Neisse, het Egrensis-ticket in het drielandpunt Beieren, Bohemen en Saksen. Het Euregio-ticket, dat in Zuid-Limburg gekocht kan worden, is het enige voorbeeld van Duits-Nederlandse samenwerking. Een voorbeeld dat navolging verdient in Nederland. Zo zou een Duisburger die een kaartje koopt voor de RE19 naar Arnhem, eigenlijk ook gebruik moeten kunnen maken voor de Breng-bus naar Burgers Zoo. Bij grensoverschrijdende verbindingen hoort dus een corresponderende grensoverschrijdend kaartjessysteem.

Toen spraken achter elkaar drie Nederlandse sprekers: Frans van Setten (Arriva), Patrick van den Broeck (gedeputeerde Limburg) en Conny Bieze (gedeputeerde Gelderland). Alle drie staken een wervelend betoog af ten faveure van betere treinverbindingen met het buitenland.

Arriva directeur Frank van Setten ging in op het succes van de railverbinding Groningen-Leer (D). Volgend jaar gaat er ieder uur een treinpaar over de grens! Hij wees het publiek erop dat een grensoverschrijdende verbinding wel tussen grote kernen/knooppunten moet gaan rijden. Impliciet gaf hij aan dat een trein tussen Arnhem en Emmerik geen kans heeft, maar wel een die doorrijdt naar het Ruhrgebied. Hij memoreerde de twee treinen die ooit tussen Nieuweschans en Weener (D) reden. Toen de verbinding van Groningen werd doorgetrokken naar Leer begon het succes. Arriva erkent dat zij als vervoerder een belangrijke rol heeft om het grensoverschrijdend railvervoer te stimuleren. Nu Arriva de concessie gewonnen heeft in Noord-Limburg, zal er een busverbinding Boxmeer-Gennep-Goch komen. Aan de VIEV-verslaggever vertelde Van Setten dat Arriva een groot netwerk heeft waardoor snel de juiste besluitmakers gemobiliseerd kunnen worden. De tijd is rijp voor grensoverschrijdende railvervoer hield hij zijn toehoorders voor: “Vijf jaar geleden had ik dat nog niet kunnen bevroeden.”



De show werd gestolen door de Limburgse gedeputeerde Van den Broeck. Zijn flamboyante verschijning vergezeld met enige zelfspot zorgde voor hilariteit in de zaal. Toch was zijn boodschap serieus. Limburg maakt echt werk van de verbindingen Eindhoven-Venlo-Düsseldorf en Eindhoven-Heerlen-Aachen. Ook de verbinding Weert-Hamont (B)-Neerpelt (B) staat erin. Er is geld genoeg in Brussel voor bevordering van grensoverschrijdend railvervoer, de zogenaamde TEN-t gelden. En niet vergeten mag worden het Junckerfonds ter stimulering van de economie. Met trots meldde hij dat hij tien miljoen euro had gekregen van de EU: “Daarmee gaan we niet verder eindeloos studeren, maar werken het plan direct uit.” Het publiek wees hij op een folder waarin zijn plannen staan. Een folder waar zo het VIEV-logo op had kunnen staan, ware het niet dat twee treinverbindingen ontbreken.

Tenslotte benadrukte de Gelderse gedeputeerde Conny Bieze het belang van grensoverschrijdend railvervoer. Voor Arnhem is de nieuwe stoptreindienst naar Düsseldorf van groot economisch belang. Denk aan de middenstand, denk aan publiekstrekkers als Openlucht museum en Burgers’ Zoo.

Echter de spoorlijnen Nijmegen-Kleve en Roermond-Dalheim-Mönchengladbach waren de hele middag nog niet genoemd. Ook in de folder van Patrick van den Broeck ontbreken deze. Tijd voor actie. VIEV-voorzitter Maurice Niesten vroeg dan ook aandacht voor zowel de Keizerlijn als de Meinlijn. Toen was het hek van de dam. Uit de zaal kwam de vraag: “Gaat Conny Bieze nu ook een vorkje prikken in Brussel met meneer Juncker voor reactivering railverbinding Nijmegen-Kleve? Zij beantwoordde de vraag ad rem: “Deze treinverbinding is geenszins van mijn radar. Vorige week was ik Brussel, en daar werd deze vraag ook gesteld door de EU. Als er kansen zich voordoen, ga ik ze zeker pakken!”

• Ingebruikname van tracé is voor vervoersmaatschappij langgekoesterde wens

Arriva ziet brood in spoorlijn naar Kleef

Vervoerder Arriva onderzoekt de mogelijkheden om op de lijn Nijmegen - Kleef te gaan rijden.

door **Stephen Friedrichs**

NIJMEGEN. Een langgekoesterde wens, zo noemt vervoerder Arriva de reactivatie van de spoorlijn Nijmegen - Kleef. De vervoersmaatschappij onderzoekt de mogelijkheden voor een doorstart, maar benadrukt dat het een project voor de lange termijn zal worden. Daarmee komt reactivatie van de in 1991 opgeheven spoorlijn wel weer een stuk dichterbij, stelt Maurice Niesten. Hij is voorzitter van de Vereniging van Innovatief Euregionaal Vervoer (VIEV) en legde in november van het vorige jaar, tijdens een congres over treinverkeer tussen Nederland en Duitsland, de eerste contacten met Arriva. „Ik vertelde Frank van Setten, directeur bij Arriva, over het spoorlijntje naar Kleef. Wat ons be-

treft is er meer dan genoeg potentie om een doorstart te maken. Er is nu veel meer grensverkeer dan 25 jaar geleden. Uit recente onderzoeken is gebleken dat de lijn rendabel kan worden, zeker als deze wordt doorgetrokken naar Düsseldorf. Arriva exploteert met ingang van december van dit jaar ook de Maaslijn (Nijmegen - Roermond, SF). Dit ligt in het verlengde. Van Setten reageerde erg enthousiast.”

•••
De spoorlijn kan rendabel worden, zeker als deze wordt doorgetrokken naar Düsseldorf

Tot voor kort reden er treinen van Arriva over het grensoverschrijdende traject tussen Groningen en het Duitse Leer, maar daar kwam begin december 2015 een abrupt einde aan. Als gevolg van een kapotte spoorbrug is het traject voor in ieder geval de komende vijf jaar niet bruikbaar. „Dat houdt onder meer in dat Arriva treinstellen beschikbaar heeft”, weet Niesten. „Lichte treinen, die zowel in Nederland als Duitsland op het spoor mogen Perfect voor de spoorlijn Nijmegen - Kleef.”

Arriva bevestigt desgevraagd dat exploitatie van dat tracé ‘een langgekoesterde wens’ is: „We onderzoeken mogelijkheden tot reactivatie van opgeheven spoorlijnen, waaronder die tussen Nijmegen en Kleef. Door de huidige staat van het spoor is het overigens niet zo dat er op korte termijn al treinen kunnen rijden. Het materiaal dat normaal tusschen Groningen en Leer rijdt, gaan we elders onderbrengen.” De provincie Gelderland vindt de spoorlijn nu geen prioriteit, laat een woordvoester weten

SPOORLIJN NIJMEGEN-KLEEF



Infoga.phic: Lo Uma n6; Foto Nijmegen | cartografie: Maps4News

„Er zijn andere trajecten die op dit moment de volle aandacht krijgen. Daarnaast worden de potjes met geld voor het openbaar vervoer steeds kleiner, dat maakt het er niet makkelijker op.” Toch glooit er hoop. „Meerdere partijen hebben zich bij ons gemeld voor de spoorlijn. In de

toekomst zou het daarom zomaar eens een prioriteit kunnen worden.” De gemeenten Nijmegen, Kleef en Kranenburg hebben eerder al aangegeven een reactivatie van het traject toe te juichen. • foto Bert Beelen





Vragen aan college van GroenLinks n.a.v. artikel Gelderlander

Nijmegen, 18 januari 2016



Aan het College van B&W van de gemeente Nijmegen
Van Pepijn Oomen en Lisa Westerveld (GroenLinks)
Schriftelijke vragen ex art. 39 van het Reglement van Orde Nijmegen

Betreft: Reactivering spoorlijn Nijmegen-Kleve

Geacht college,

Reactivering van de spoorlijn Nijmegen-Kleve is een langgekoesterde wens van GroenLinks en van de Nijmeegse raad. In het verleden zijn meerdere amendementen en moties met ruime meerderheid of raadsbreed omarmd; laatstelijk de motie "Opnieuw sneller naar Kleve" (12 november 2014). Na deze motie is het van bestuurlijke zijde vooralsnog stil gebleven.

1. Welke actie heeft u inmiddels ondernomen op deze motie? Bent u inmiddels in overleg met VRR en Provincie om in ieder geval tot een plan te komen voor hoogwaardig busvervoer? En heeft u, zoals ook opgedragen in de motie, in Euregionaal verband de lobby in gang gezet voor reactivering?

In de Gelderlander van 18 januari (pag. 15: 'Arriva ziet brood in spoorlijn naar Kleef') lezen we nu ook dat er van commerciële zijde interesse is in reactivering. Dit leidt voor onze fractie tot de volgende vragen:

2. Kent u het artikel? Bent u gezien het commentaar van de provincie bereid om met andere gemeenten opnieuw naar de provincie te stappen en aan te geven dat reactivering wat Nijmegen betreft hoger op de prioriteitenlijst dient te staan? Heeft u al contact gezocht met Arriva over hun inschatting van haalbaarheid van reactivering?
3. Bent u nog steeds met ons van mening dat grensoverschrijdend spoor niet alleen tegemoet komt aan forenzen maar ook een impuls zal geven aan winkeliers en horeca in de binnenstad?

Wij zien uw antwoorden met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Pepijn Oomen & Lisa Westerveld
GroenLinks Nijmegen



Ruimtelijke Ontwikkeling



Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Telefoon 14024
Telefax (024) 323 59 92
E-mail gemeente@nijmegen.nl

Vereniging voor Innovatief Euregionaal
(rail)Vervoer (VIEV)
T.a.v. de heer M. Niessen
Sleedoorstraat 59
6101 MS ECHT

Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Datum: 23 MRT 2016

Ons kenmerk
RO10/16.0001935

Contactpersoon
Klaas-Jan Gräfe

Onderwerp
Stand van zaken spoorverbinding Nijmegen –
Kleve

Datum uw brief
11 februari 2016

Doorkiesnummer
(024) 3299210

Geachte heer Niessen,

U schreef wethouder Tiemens een brief waarin u vraagt naar de stand van zaken rond de spoorverbinding Nijmegen – Kleve.

Met de provincie Gelderland hebben we regelmatig gesproken over deze spoorlijn, maar voorsnog ziet men reactivering van de spoorlijn Nijmegen – Kleve niet als prioriteit. Reden daarvoor is dat men de investeringen te hoog en het aantal te verwachten reizigers te laag acht. Ook bij de andere betrokken partijen aan beide zijden van de grens hebben we weinig enthousiasme ervaren om aan de slag te gaan met deze spoorlijn.

In 2011 is een uitgebreid Europees onderzoek gedaan naar deze spoorlijn: het Sintropher-onderzoek. Eind 2013 is door de vier gemeenten langs de lijn en de Stadsregio Arnhem Nijmegen een Beslisdokument Nijmegen – Kleve vastgesteld, waarover wij uw raad per brief hebben geïnformeerd. Uit het Sintropher-onderzoek blijkt dat er 1.700 – 1.800 grensoverschrijdende reizigers per dag in beide richtingen samen worden verwacht, waarvan ongeveer 50% uit de bus en 50% nieuwe reizigers. Het gaat dus om ongeveer 850 nieuwe grensoverschrijdende reizigers. De grootste bezetting is berekend tussen Nijmegen en Nijmegen Heijendaal en tussen Heijendaal en Groesbeek, mede omdat hier de busfrequenties worden verlaagd als de trein gaat rijden. In het beslisdokument staat dat we de planontwikkeling stil leggen omdat er tot minimaal 2020 geen financieringsmogelijkheden zijn. Ook voor de jaren daarna wordt het erg moeilijk om financiering te verkrijgen, omdat budgetten onder druk staan en we een aantal projecten met meer prioriteit hebben. Daarnaast vergt een reactivering niet alleen eenmalige investeringskosten, maar ook jaarlijkse exploitatie-, beheer- en instandhoudingskosten waarvoor structureel dekking moet worden gezocht.

Ons college moet een zorgvuldige afweging maken voor de projecten waarvoor we lobbyen bij provincie en rijk. Op dit moment ligt onze lobby-prioriteit bij de aanpak van stations Nijmegen en Nijmegen Heijendaal. De lobby voor de spoorlijn Nijmegen – Kleve heeft voor ons op dit moment geen prioriteit.



Gemeente Nijmegen
Ruimtelijke Ontwikkeling

Vervolg
1

Wat betreft de verbetering van de grensoverschrijdende busverbindingen heeft provincie Gelderland inmiddels gesprekken gevoerd met NIAG, Connexion en Arriva over de mogelijkheden om de buslijnen tussen Nijmegen - Kleve en Doetinchem te verbeteren. Men verwacht in de komende maanden met voorstellen te kunnen komen die met de gemeenten worden besproken. We zullen u op de hoogte houden van de vorderingen.

U refereert naar een artikel in de Gelderlander. We hebben hierover contact gehad met de heer Van Setten van Arriva. Hij geeft aan dat het artikel een te positief beeld geeft van zijn mening. Hij geeft aan dat er weliswaar een grotere belangstelling voor grensoverschrijdend vervoer is, maar dat de kosten voor de reactivering nog ver weg zijn van een rendabele exploitatie. Hij snapt daarom onze prioriteit voor de stations Nijmegen en Nijmegen Heijendaal en ondersteunt die ook. Hij geeft aan dat er momenteel ingezet wordt op de verbetering van de internationale verbindingen Amsterdam - Arnhem - Frankfurt en Den Haag - Eindhoven - Düsseldorf via Arnhem respectievelijk Venlo. Het gaat hier om snelle verbindingen tussen grote bevolkingsconcentraties. Voor Nijmegen zijn deze verbindingen ook interessant: met een overstap in Arnhem of Venlo zijn de grote steden in Nordrhein Westfalen dan snel te bereiken. De verbinding met Kleve blijft dan slechts een regionaal belang houden en dat lijkt te weinig om het een kansrijk project te laten zijn, zeker omdat er een goede busdienst is die mogelijk verder verbeterd wordt. De heer Van Setten onderschrijft dus onze opvatting dat de lobby voor de reactivering van de spoorlijn Nijmegen – Kleve voorlopig geen prioriteit dient te krijgen.

We denken dat goed grensoverschrijdend openbaar vervoer een bijdrage kan leveren aan de versterking van onze Euregio, ook op sociaal-recreatief vlak. Daarbij heeft een treinverbinding over het algemeen een hogere attractiewaarde dan een busverbinding, maar een treinverbinding achten wij nu niet haalbaar. Het verbeteren van de huidige busverbindingen kan een het openbaar vervoer een nieuwe impuls geven.

Hoogachtend,
college van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

drs. H.M.F. Bruls

De Gemeentesecretaris a.i.,

drs. R. Wever



Neuer Interessent für die Bahnlinie

Kleve/Nimwegen.

Direktor der Verkehrsgesellschaft „Arriva“ reagierte recht enthusiastisch auf die Idee, die Verbindung Roermond-Nijmegen über Kleve-Düsseldorf zu verlängern. „Heute gibt es viel mehr Grenzverkehr als vor 25 Jahren“.

Ein bisschen näher ist der Wunsch wieder gerückt, eine Eisenbahnlinie Kleve-Nimwegen zu reaktivieren. 1991 war sie aufgegeben worden. Der Vorsitzende der Vereinigung für fortschrittlichen euregionalen Verkehr, Vereniging van Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer (VIEV), Maurice Niesten, hat nun die Verkehrsgesellschaft „Arriva“ interessiert. Die will nun die Möglichkeiten für einen „doorstart“, ein Durchstarten, prüfen. Erste Kontakte hatte Niesten im vorigen November während eines Kongresses über Bahnverkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden geknüpft. „Ich habe Frans van Setten, den Direktor von Arriva, etwas über das Spoorlijntje“ – das Stückchen Bahnlinie – „nach Kleve erzählt“, sagt er. Arriva erforschte Anfang Dezember auch die Maaslijn von Nijmegen nach Roermond. Dazu passe diese Verlängerung sehr gut. „Van Setten reagierte sehr enthusiastisch“, beschreibt Niesten. „Was uns betrifft, ist da mehr als genug Potenzial“ für eine Umsetzung, meint er. „Heute gibt es viel mehr Grenzverkehr als vor 25 Jahren. Aus der jüngsten Untersuchung ergibt sich, dass die Strecke rentabel sein könnte“. Sicherlich dann, wenn sie bis nach Düsseldorf durchgeführt würde.

Das sieht Dr. Artur Leenders in Kleve ebenso: „Laut einer Untersuchung der Radboud Universität gäbe es 2000 Passagiere pro Tag“. Er ist seit Jahren Kämpfer für die Reaktivierung. Vertreter seiner Partei Die Grünen stehen in Kleve, Kranenburg, Groesbeek und Nimwegen dahinter und er mit seiner Sachkenntnis gerne zur Verfügung. Vor zwei Jahren hatte Artur Leenders in Brüssel vor dem Europäischen Parlament in einem Vortrag dafür geworben. Aber es gibt – noch – keinen Fördertopf für solch ein Anliegen. Vielleicht wären Finanzhilfen über die Euregio denkbar. Vor kurzem noch plante Arriva Zugverbindungen auf der grenzüberschreitenden Strecke zwischen Groningen und dem deutschen Leer. Aber die Planung erlebte Anfang Dezember ein abruptes Ende, als sich heraus stellte, dass eine defekte Eisenbahnbrücke auf keinen Fall in den nächsten fünf Jahren zu sanieren sei. Das bedeute, dass nunmehr ein großer Teil der „Flotte“ von Arriva verfügbar wäre, schlussfolgert Niesten. Light-Rails / „Lichte treinen“ passten sowohl auf niederländische als auch auf deutsche Schienen. „Perfekt für die Bahnlinie Nijmegen-Kleve.“



Heute ist aus der einstigen Bahnstrecke Kleve-Nimwegen ein Verbindungsstück Kleve-Groesbeek für die Draisine geworden. *Foto: Bernd Lauter*

Arriva bestätigt, dass der Betrieb dieser Trasse ein „langgehegter Wunsch“ sei. „Wie untersuchen die Möglichkeiten einer Reaktivierung von aufgegebenen Bahnlinien, darunter auch diese zwischen Nimwegen und Kleve.“ Wegen des heutigen Schienenstandes, der Spurbreite, könnten da aber nicht kurzfristig Züge verkehren. Das „Material“, das normalerweise zwischen Groningen und Leer fährt, müsse man „anderswo unterbringen.“ Die Provinz Gelderland sieht für die Strecke keine Priorität, teilt ein Sprecher mit. Andere



Verbindingen hätten Vorrang. Außerdem würden die Fördertöpfe für öffentlichen Nahverkehr immer kleiner. „Das macht es nicht einfacher“. Aber mehrere Parteien hätten der Provinzverwaltung signalisiert, dass diese Bahnlinie an Bedeutung gewinne. Die Kommunen Kleve, Kranenburg und Nijmegen haben alle angegeben, eine Wiederbelebung der Bahnlinie „toe te juichen“ – also: zu bejubeln. Die Gemeinde Berg en Dal, zu der neuerdings Groesbeek gehört (wie berichtet), sei aber vorerst weniger erpicht darauf, hieß es. Vor der Fusion der Gemeinden wollte Groesbeek zwar kein Schotter-Schienenbett mitten durch die Stadt, eine straßenbahnähnliche „Light-Rail“ aber schon.

Astrid Hoyer-Holderberg/Thed Maas

Bron: <http://www.derwesten.de/staedte/nachrichten-aus-kleve-und-der-region/neuer-interessent-fuer-die-bahnlinie-id11465871.html#plx392574730>

De Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer (VIEV) is in 1995 opgericht en heeft haar wortels in Nijmegen. In haar 20-jarig bestaan is zij gegroeid naar een vereniging met euregionale focus en heeft inmiddels ruim 100 leden en meer dan 1.500 sympathisanten. Doelstelling is om weer een actieve spoorverbinding tussen Nijmegen en Kleve en tussen Roermond en Mönchengladbach te realiseren. VIEV heeft hiervoor twee concepten ontwikkeld: De Keizerlijn (www.keizerlijn.nl) en de Meinlijn (www.meinlijn.nl). Op haar eigen website www.view.eu staat informatie over ontwikkelingen en excursies voor leden en belangstellenden.

VIEV staat ingeschreven bij de Kamer van Koophandel onder registratienummer 40147002.