Jaarverslag 2017/2018

17 mei 2018

auteurs:
M. Niesten, A.H. Goeman en R.W.H. Oudenhoven
Bestuursleden Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer (VIEV)

INHOUDSOPGAVE **blz.**

1.	**ALGEMEEN**	**4**
2.	**VERSLAG BESTUUR VERENINGSJAAR 2017/2018**	**5**
3.	**PUBLICATIES**	**9**

1. Algemeen

Oprichting

Blijkens de akte d.d. 25 maart 1996 werd de vereniging met volledige rechtsbevoegdheid Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer (VIEV) per 29 maart 1995 opgericht. De statutaire naam is Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer (VIEV). De laatste statutenwijziging vond plaats op 16 september 2016.

De vereniging is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel onder dossiernummer 40147002.

Doelstelling

De doelstelling van de Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer (VIEV) wordt in artikel 2 van de statuten als volgt omschreven:

Het verwezenlijken van een reguliere en/of toeristische treindienst op het traject Nijmegen – Kleve en Roermond – Dalheim, voorts heeft de vereniging ten doel het bevorderen dat euregionale railinfrastructuur, al dan niet in gebruik, kan worden behouden en op een nieuwe manier worden gebruikt, tevens heeft de vereniging ten doel het instandhouden van de infrastructuur, de gebouwen, de flora en fauna langs en bij de spoortrajecten Nijmegen – Kleve en Roermond – Dalheim, alsmede het verrichten van alle handelingen en het ondernemen van alle activiteiten die daartoe bevorderlijk kunnen zijn.

Zij tracht dit doel onder meer te bereiken door:

a. het verzorgen van publiciteit en het verstrekken van inlichtingen;
b. het samenwerken met de overheden, de vervoersmaatschappijen en ander daarvoor in aanmerking komende lichamen;
c. het gevraagd en ongevraagd advies uitbrengen over exploitatievormen en mogelijkheden van de daarvoor in aanmerking komende trajecten;
d. het bevorderen van de integratie van trein en tram en het stimuleren van ketenmobiliteit;
e. zoveel mogelijk mensen betrekken bij de problemen van het grensoverschrijdend openbaar vervoer en het zoeken naar volwaardige oplossingen hiervoor;
f. het behartigen van de belangen van de reizigers die gebruik maken van grensoverschrijdend openbaar vervoer;
g. alle andere wettige middelen, welke tot het bereiken van het doel der vereniging kunnen strekken.

Bestuur

Het bestuur wordt gevoerd door:

- Maurice Niesten (voorzitter)
- Rob Oudenhoven (penningmeester)
- Arnout Goeman (bestuurslid, webmaster en secretaris a.i.)

2. Verslag bestuur verenigingsjaar 2017/2018

1 april 2017 – 31 maart 2018

Het verenigingsjaar 2017/2018 bouwde voort op het succesvolle jaar 2016/2017, waarbij dit jaar wij ervoor gekozen hebben meer op de achtergrond te werken dan het voorgaande jaar. In de ALV van afgelopen jaar kregen wij het mandaat om het `NSM-plan` verder uit te werken, wat wij dan ook gedaan hebben. In afwachting van het coalitieakkoord van gemeente Nijmegen hebben wij alles gereed staan voor een lancering bij de media. Onze visie – met modern materieel in enkele weekenden de slag maken naar Groesbeek met aangepaste snelheid via een toekomstbestendig wissel ter hoogte van de Scheidingsweg – wordt goed gevisualiseerd met de foto aan de voorkant van dit jaarverslag. In dit jaarverslag wordt kort stilgestaan bij relevante gebeurtenissen afgelopen verenigingsjaar, waarbij wij – net als in het vorige jaarverslag – gepubliceerde artikelen in de media in zijn geheel in dit verslag opnemen.

- *6 april 2017 – Opening stoptreinverbinding RE 19 Arnhem - Düsseldorf*

Op 6 april was het voltallige bestuur van VIEV aanwezig bij de officiële opening van de stoptreinverbinding tussen Arnhem en Düsseldorf. Deze opening kreeg een wat soberder tintje, aangezien de Rhein-IJssel-Express (RE 19) die ochtend nog niet volgens de geplande dienstregeling kon rijden vanwege softwareproblemen. In diverse speeches werd het belang aangehaald van goede grensoverschrijdende verbindingen, waarna we de trein mochten verkennen en diverse lekkere hapjes kregen voorgeschoteld.

Voor het traject heeft Abellio, dochter van de Nederlandse Spoorwegen, nieuwe treinstellen aangeschaft, de Stadler Flirt 3. Deze elektrische treinen die snel kunnen optrekken zijn geschikt voor drie soorten stroomsystemen: 15 kV wisselspanning tussen Düsseldorf en Elten; 25 kV tussen Elten en Zevenaar en 1,5 kV gelijkspanning op het traject Zevenaar-Arnhem (een aantal jaar geleden hebben wij als VIEV gepleit dat er geen “spanningseiland” van 25kV zou moeten ontstaan, zodat deze verbinding zonder dit dure systeem van drie soorten stroomsystemen in de treinen zou kunnen worden gerealiseerd).

Nadat de trein de Nederlandse stations Arnhem en Zevenaar heeft aangedaan, gaat deze de grens over. Daar doet de stoptrein onder meer Emmerich, Oberhausen en Duisburg aan. De eindbestemming is het centraal station in Düsseldorf.

Als herinnering aan deze dag kregen wij nog een mooi miniatuur treinbord mee naar huis. Insteek blijft om er ook één voor Nijmegen – Kleve te krijgen binnen enkele jaren…

- *7 april 2017 – Live op Omroep Gelderland*

Naar aanleiding van de officiële opening van de stoptreinverbinding tussen Arnhem en Düsseldorf, werden wij door Omroep Gelderland uitgenodigd om tussen 12.00 en 13.00 live vanuit de studio te spreken over de ontwikkelingen van "die andere internationale spoorverbinding van Gelderland". Presentator Rob Kleijs had enkele prikkelende vragen en aangezien het live was, ontwikkelde zich een goed en spontaan gesprek. We hebben diverse positieve reacties gekregen op onze bijdrage aan deze uitzending en ook weer diverse nieuwe leden mogen verwelkomen.

- *11 mei 2017 – Overhandiging petitie aan Gedeputeerde Conny Bieze*

Provincie Gelderland publiceerde hierover de volgende tekst op haar Facebookpagina: "Maurice Niesten, voorzitter van VIEV, overhandigt gedeputeerde Conny Bieze een petitie met 1375 handtekeningen. De belangenvereniging pleit voor een spoorlijnverbinding tussen Nijmegen en Kleve. Voor veel studenten en forenzen zou dit een goede grensoverschrijdende verbinding zijn. Maurice Niesten benadrukte in zijn betoog dat er goedkope manieren zijn voor de spoorverbinding en vroeg om een intentieverklaring. Conny Bieze onderschreef in haar eerste reactie het belang van grensoverschrijdend vervoer voor onze regio. De provincie heeft naar de mogelijkheden van verbetering van de verbinding gekeken. De oplossing ligt nu vooral in versterken van de buslijn. "In deze vier jaar ligt er heel veel op mijn bordje om te verbeteren aan het spoor waar grote knelpunten zijn. Deze verbinding hoort daar nu niet bij." Aldus de gedeputeerde. De provincie geeft nog een officiële reactie op de rapporten, voorstellen en petitie. Deze komt voor de zomer. Conny Bieze: "U heeft uw huiswerk zo goed gedaan, we willen hier serieus naar kunnen kijken. Dat heeft even tijd nodig."

- *18 mei 2017 – D66 Regiogesprek GrensOV*

Op donderdagavond 18 mei heeft Statenlid Rita Braam een onderzoek aangeboden aan Gedeputeerde Conny Bieze over Grensoverschrijdend Openbaar Vervoer tussen Gelderland en Duitsland. De avond bestond uit een rondetafelgesprek met diverse genodigden uit Nederland en

Duitsland over de noodzaak en mogelijkheden voor verbetering van het Grensoverschrijdend Openbaar Vervoer. Als VIEV onderschrijven wij de conclusies van het rapport (waarin wij eervol vernoemd worden) en hebben diverse nieuwe contacten aan ons lobbynetwerk kunnen toevoegen. Onderstaand het bericht over deze avond (bron: Omroep Gelderland).

Meer dan twee uur doen over 14 kilometer voor bijna 18 euro

ARNHEM - Door de slechte ov-verbindingen tussen Gelderland en Duitsland worden studenten en jongeren in de regio beperkt in hun carrière en ontwikkeling. Daar moet wat aan gebeuren, zegt D66 Gelderland in een rapport dat vanavond overhandigd wordt aan gedeputeerde Connie Bieze.

De Gelderse D66 wil dat er een betere ov verbinding komt tussen Nijmegen, Kleve, Emmerich en Doetinchem. Ook tussen Winterswijk, Bochelt en Vreden moet beter openbaar vervoer komen. 'We zijn blij met de treinverbinding tussen Arnhem en Düsseldorf die net gestart is, maar dat is lang niet genoeg', zegt Rita Braam, statenlid voor D66.

Slechte verbindingen

De huidige ov verbindingen over de grens zijn slecht vindt Rita Braam. D66 liet ze onderzoeken. De afstand tussen Nijmegen en Kleve is hemelsbreed 21 kilometer. Met het ov doe je er 49 minuten uur over en betaal je 5,70 euro. Doetinchem naar Emmerich is maar 14 kilometer, maar duurt meer dan twee uur en kost 17,90 euro. De verbinding gaat ook vaak maar één keer per uur. Lastig is ook dat de ov chipkaart in Duitsland niet geldig is.

Kip of ei?

Veel Duitse studenten die in Nijmegen studeren vermijden het ov. Ze gaan in Nijmegen op kamers of rijden met een auto heen en weer. Nederlandse studenten en jongeren overwegen vaak niet eens een studie of stage in het buurland, terwijl dat volgens D66 wel meer carrièrekansen oplevert. In Kleve en Bocholt zitten technische hogescholen, terwijl de Achterhoek staat te springen om goede technici.

Doordat er nu weinig reizigers met het ov de grens over gaan, zijn ov bedrijven huiverig om nieuwe lijnen te exploiteren. Maar dat is volgens D66 het oude verhaal van de kip en het ei. Alleen als er goede verbindingen komen, zullen er meer reizigers komen. Duitse en Nederlandse politici moeten dit probleem samen aanpakken.

- *14 januari 2018 – Opening stoptreinverbinding RB 61 Hengelo-Osnabrück*

Op 14 januari was het voltallige bestuur van de VIEV aanwezig bij de officiële opening van de stoptreinverbinding tussen Hengelo-Osnabrück. Ook hier geen vlekkeloze opening, net als bij de opening van Rhein-IJssel-Express (RE 19) tussen Arnhem en Düsseldorf vorig jaar. Sterker nog, de eerste trein – waar wij inzaten – vertrok even na half 12, vijf uur later dan de bedoeling was. De eerste trein had om half 7 vanochtend moeten vertrekken, maar dat lukte niet door een haperende stroomvoorziening. Er werden bussen ingezet. Op de terugweg reden de treinen ook niet, waardoor wij met de bus terug naar Hengelo moesten reizen. Vervoersmaatschappij Keolis wijt de problemen aan de omschakeling van de treinstellen op het Nederlandse elektriciteitsnet. Treinen rijden in Nederland op een lager voltage en op gelijkstroom in plaats van wisselspanning. Er moeten in totaal acht treinstellen gaan rijden op de nieuwe

spoorverbinding. Voor zover bekend rijden er nu nog maar drie. Welke gevolgen dat heeft voor de dienstregeling is niet duidelijk.
Als VIEV begrijpen wij de complexiteit als geen ander en nemen "opstartproblemen" voor lief. Op beide trajecten (Hengelo – Osnabrück en Arnhem – Düsseldorf) rijden inmiddels grensoverschrijdende stoptreinen, terwijl dit voor onze Keizerlijn en Meinlijn helaas nog steeds niet binnen afzienbare termijn gaat gebeuren…

- *27 januari 2018 – Bijeenkomst PvdA en SPD te Groesbeek*

De reactivering van de spoorlijn Nijmegen – Kleve blijft de gemoederen bezig houden. Op zaterdag 27 januari jongstleden kwamen alle betrokken partijen bij elkaar in Groesbeek. De meerderheid is het erover eens dat de heropening van de 'Keizerlijn' positief zou uitpakken voor zowel de maatschappij als het bedrijfsleven in de grensregio. Nu moet alleen de Provincie Gelderland nog met de nodige financiële middelen over de brug komen.

Bij de bijeenkomst rond de reactivering van de oude spoorlijn waren veel verschillende partijen uit Nederland en Duitsland aanwezig, te weten ProRail, ProBahn, Arriva, Niederrheinischer Verkehrsbetrieb Aktiengesellschaft (NIAG), Vereniging voor Internationaal Euregionaal Vervoer (VIEV), Conferentieoord de Poort, Provinciale Staten Gelderland, Airport Weeze, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Mobiliteitsmanagement Stadt Krefeld, de plaatsvervangend burgemeester van Kleve en vertegenwoordigers van de politieke partijen SPD, FDP, die Grünen, GroenLinks, PvdA, D66 en VVD. In eerste instantie werden de kosten voor heropening van de lijn nog geschat op circa 116 miljoen euro, maar VIEV kwam na grondig onderzoek vorig jaar oktober op een veel lager bedrag uit: 50 miljoen euro. Het aantal voorstanders van de spoorlijn is in de tussentijd zienderogen gestegen. Overigens gaan er ook stemmen op om niet de trein, maar de bus of tram als grensoverschrijdend vervoermiddel in te zetten tussen Nijmegen en Kleve.

Het traject Nijmegen – Kleve werd op 1 juni 1991 gesloten. Nog in datzelfde jaar diende de SPD Kranenburg een motie in tot reactivering van de lijn. Jürgen Franken, voorzitter van de SPD-Kreistagsfraktion in de Kreis Kleve, hoopt er nog steeds op dat de lijn nieuw leven wordt ingeblazen. De treinverbinding zou een uitkomst zijn voor personenvervoer tussen de studentensteden Nijmegen en Kleve. Dit beamen ook prof. Hasan Alkas van de Hochschule Rhein-Waal en Han van Krieken, Rector Magnificus van de Radboud Universiteit. "Wanneer mensen internationaal met elkaar moeten samenwerken, moeten zij elkaar kunnen bereiken," aldus Van Krieken. Hij zet de reactivering van de spoorlijn als speerpunt op de agenda van de Economic Board.

De Provincie Gelderland draait op voor de kosten voor reactivering van de spoorlijn, maar heeft hier nog geen besluit over genomen. Gedeputeerde Michiel Scheffer ziet vanwege de hoge kosten van de lijn meer heil in een snelle busverbinding. Afgelopen zaterdag in Groesbeek zijn de meeste aanwezigen het erover eens: elke politieke partij moet zich hard maken om de spoorlijn in de coalitieakkoorden van de gemeente Nijmegen en de gemeente Berg en Dal opgenomen te krijgen. Hopelijk komt de Provincie Gelderland dan over de brug. Of zoals Maurice Niesten, voorzitter van VIEV, het zegt: "Het komt nu aan op politieke daadkracht, zodat het in het volgende coalitieprogramma van de Provincie wordt opgenomen. Zij hebben de beschikbare middelen en zijn politiek voor deze spoorlijn verantwoordelijk."

- *10 maart 2018 – Excursie naar Düsseldorf*

Op zaterdag 10 maart 2018 zijn we met 10 leden naar Düsseldorf te gaan. Düsseldorf is de hoofdstad van de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen en telt zo'n 600.000 inwoners, waarmee

het de zevende stad van Duitsland is. Een bijzonder feitje is dat Düsseldorf de enige stad in Duitsland is waar de verkeerslichten voor voetgangers ook een aparte geelfase hebben. Het gele signaal wordt door een rechthoekige gele balk weergegeven.
Daarnaast – en voor ons veel relevanter – is Düsseldorf de enige stad in Duitsland met twee rechtstreekse stoptreinverbindingen naar Nederlandse steden (Arnhem en Venlo). Deze dag is de reis de bestemming en Düsseldorf een aangename tussenstop voor een stadswandeling en een versnapering. We hadden mooi weer en genoten van een heerlijk ijsje langs de oevers van de Rijn.

Het reisschema was als volgt:
10.00 uur verzamelen op perron 3 van station Nijmegen
10.13 uur vertrek richting Arnhem (10.26 uur aankomst)
10.44 uur vertrek richting Düsseldorf (12.33 uur aankomst) (Stadswandeling Düsseldorf)
15.49 uur vertrek richting Venlo (16.56 uur aankomst)
17.29 uur vertrek richting Nijmegen (18.22 uur aankomst)

Wij hebben een mooie internationale ronde gemaakt en zowel de vorig jaar geopende verbinding van Arnhem naar Düsseldorf in z'n geheel gehad en een groot gedeelte van de oudste, continue in operatie zijnde, stoptreinverbinding naar Venlo gehad.

3. Publicaties

Afgelopen verenigingsjaar hebben wij diverse malen de pers bereikt, zowel digitaal als gedrukt. Bijgaand een selectie van de publicaties (vanwege auteursrecht vaak slechts gedeeltelijk weergegeven). De volledige artikelen zijn voor leden te allen tijde beschikbaar in onze VIEV bibliotheek. Via info@viev.eu of via de telefoon (06 22 77 43 56) kunt u uw keuze opgeven.

© Roel Hemkes, Wikipedia, cc-by-2.0

dinsdag 11 juli 2017

Provincie: Spoor Nijmegen–Kleve te duur

door Redactie OV-Magazine in rubriek decentraal
8 reacties

De provincie Gelderland heeft de plannen voor reactivering van de spoorlijn Nijmegen–Kleve in de prullenbak gegooid. Zowel de investering in de infrastructuur als het exploitatietekort zouden te hoog zijn, concludeert de provincie.

Al jaren wordt er gesproken over het in ere herstellen van de grensoverschrijdende spoorverbinding. In mei bood de vereniging Vereniging voor Innovatief Euregionaal Vervoer (VIEV) een petitie aan met 1375 ondertekenaars om de spoorlijn weer in dienst te nemen. Uit een overzicht naar mogelijkheden voor grensoverschrijdende verbindingen blijkt echter dat de kosten fors zijn: 116 miljoen euro aan aanpassing en herstel van de

infrastructuur en 1,4 miljoen euro aan jaarlijks exploitatietekort. Dagelijks zouden ongeveer 1750 mensen per dag de grens per trein oversteken, zo is de verwachting, waarvan ongeveer de helft uit de bestaande buslijnen.

VIEV-voorzitter Maurice Niesten is erg teleurgesteld over het besluit. "Het lijkt erop dat de provincie heeft gerekend op basis van oude onderzoeken, waarbij er de nodige tunnels waren voorzien, onder meer in Groesbeek. Maar we hebben juist laten zien dat dat soort aanpassingen helemaal niet nodig zijn en de lijn veel goedkoper kan worden heraangelegd."

Wie van Nijmegen naar Kleve wil kan in buslijn 58 stappen. Deze wordt geëxploiteerd door de Duitse vervoerder NIAG en is een van de populairdere buslijnen in de regio. Elk uur rijdt hij van Emmerich over Kleve naar Nijmegen en in de spits wordt hij versterkt met lijn 57. De bus doet er 48 minuten over. Over rails zou het de helft sneller kunnen.

Vanaf 2018 moet de buslijn versneld en eens per half uur gaan rijden. De bus gaat ook in Nederland op het hele traject over de hoofdweg en rijdt door naar station Nijmegen Heyendaal. De hogere frequentie wordt deels betaald door het laten vervallen van de scholierenlijn Nijmegen–Kranenburg.

Lees ook: Keizerlijn Nijmegen–Kleve nog niet in zicht

Tussen Aalten en Bocholt gaat in het najaar bij wijze van proef ook een bus rijden. Deze proef wordt mede betaald uit Europees geld. Met behulp van deze busverbinding verbetert de aansluiting op bestaande stations aan beide zijden van de grens. In de proef wordt ook gekeken hoe de gebruikelijke hobbels van de tarieven geslecht kunnen worden.

Ook wil de provincie de kwaliteit van de ICE verhogen en op langere termijn de snelheid en frequentie van de internationale trein naar Berlijn verbeteren.

TAGS AALTEN, BOCHOLT, EMMERICH, EMMERIK, GROESBEEK, ICE INTERNATIONAL, INTERCITY BERLIJN, KEIZERLIJN, KLEEF, KRANENBURG, MAURICE NIESTEN, NIAG, NIJMEGEN, NIJMEGEN HEYENDAAL, NIJMEGEN-KLEVE, NIJMEGEN–KLEEF, PROVINCIE GELDERLAND, VIEV

8 reacties

ALEX MINK
11 juli 2017 om 21:57- **Reageren**

Jammer dat de provincie heeft gekozen voor het massaal toepassen van civieltechnische maatregelen vanuit veiligheidsdenken. Daardoor wordt het wel erg makkelijk om deze verbinding richting rode cijfers te redeneren, terwijl een lightrailverbinding of een soort BRT ook prima mogelijk zijn op dit tracé (en vanuit ruimtelijke inpasbaarheid veruit beter uitpakken dan een trein). Hier kan men echt meerdere vliegen in één klap slaan: een intensivering van de dienst op de drukke as tussen station Nijmegen en Heyendaal, betere ontsluiting van Groesbeek en substantiële reistijdwinst ten opzichte van de reguliere streekbus. En serieus nu: 48 minuten reistijd met OV is ongeveer de helft langer dan via de N325/B9 met de auto op de relatie Nijmegen-Kleve. Zo wordt het nooit wat....

HENK ANGENENT
12 juli 2017 om 09:33- **Reageren**

Het is natuurlijk een bekende truc van de overheid om, als je ergens geen zin in hebt, een adviesbureau in te huren dat allerlei belachelijke zaken voorstelt, waardoor de plannen vanzelf duur worden. Het bureau wil hier graag aan meewerken, want die willen natuurlijk ook opdrachten blijven ontvangen.
En natuurlijk houden VVD´ers als mw. Bieze meer van asfalt dan van goed ov. Dat is al eerder duidelijk geworden.
Het kan volgens mij allemaal veel goedkoper. De lijn ligt er al en hoeft alleen te worden opgeknapt. Heeft Gelderland niet iets van 4 miljard NUON-geld op de bank staan? Dat geld is eigenlijk van de burgers. Dus waar zeurt die provincie over?

ERIK
14 juli 2017 om 10:33- **Reageren**

Als ik Conny Bieze goed begrijp worden er dus extra bussen ingezet om de vervoersvraag op te vangen, die er met de trein niet is. Krom. De trein is veel sneller en directer, dus waarom zouden mensen liever de bus dan de trein nemen. Dit is de zoveelste keer dat de reactivering van deze spoorverbinding de nek wordt omgedraaid, er rust bijna een vloek op. Dit terwijl nu bijna alle neuzen dezelfde kant opstaan, en er genoeg mooie en betaalbare plannen zijn.
De kosten lijken me veel te hoog ingeschat, maar dat zal wel komen omdat VVD ers altijd te veel en te duur declareren. Dan krijg je dat.
Gelderland zou een voorbeeld moeten nemen aan Enschede Gronau. Dat kostte indertijd 13,6 miljoen. Die lijn is 8 kilometer. Naar Kleef is 27, dus zelfs als ik de inflatiecorrectie meeneem, kom ik nooit aan 110 miljoen. Misschien de helft, als het tegenzit, maar met name Groesbeek Kleef ligt er dankzij de drainsines nog niet eens te vreselijk bij.
Overigens ging ook van de lijn naar Gronau het verhaal dat er niemand in zou stappen en het niet rendabel zou zijn. Over de successen van deze verbinding hoef ik hier hopelijk niet uit te wijden. Waar wacht Gelderland nog op?

Het Gelderse njet ten spijt: Nijmegen – Kleef blijft ook op de politieke agenda staan.
https://www.duitslandnieuws.nl/blog/2017/07/26/overzicht-grensoverschrijdende-spoorkwesties-nederland-en-duitsland/

Grensoverschrijdend spoor komt uit winterslaap

Maar heel voorzichtig kunnen we sinds de heropening van de spoorlijn Enschede – Gronau wel concluderen dat het grensoverschrijdende spoor uit haar winterslaap komt. Meerdere verbindingen worden verbeterd en sommige spoorlijnen staan op de lijst om nieuw leven ingeblazen te krijgen.

Het Gelderse *njet* ten spijt: Nijmegen – Kleef blijft ook op de politieke agenda staan.

Enschede – Gronau

De spoorlijn Enschede – Gronau geldt misschien wel als schoolvoorbeeld van hoe succesvol een internationale spoorverbinding kan zijn. Twintig jaar lang, tussen 1981 en 2001, reden er geen treinen meer op het traject. De spoorlijn moest echt blijven liggen vanwege militair-strategische redenen. De NAVO wilde niet dat de spoorlijn werd opgebroken. Dat is waarschijnlijk de redding geweest voor lijntje.

In 2001 reed, na veel discussie, de eerste passagierstrein weer over het traject. De passagiersaantallen overtroffen alle verwachtingen. De lijn wordt nu niet alleen gebruikt voor dagjesmensen maar ook door mensen die snel vanuit het oosten van het land in het Ruhrgebied willen zijn.

Is het dan één groot succesverhaal? Nee. De halte Enschede Eschmarke is het rustigste station van Nederland. Maar dat komt vooral, omdat de woonwijk die er omheen gepland was, nooit gebouwd is.

Roermond – Dalheim

Dit lijntje is onderwerp van een heus internationaal verdrag tussen Nederland en België. In het 'IJzeren Rijnverdrag' (1873) is vastgelegd dat België op eigen kosten een verbinding tussen de haven van Antwerpen en Duitsland mocht aanleggen, dwars door Limburg. Dit was eerder al afgesproken bij de afsplitsing van België. Deze 'stalen rivier' is in 1879 in gebruik genomen tussen Hamont (België), Weert, Roermond en Dalheim.

Het deel tussen Weert en Roermond wordt nog druk gebruikt als onderdeel van de spoorlijn Eindhoven – Maastricht, maar dat geldt niet voor de grensoverschrijdende delen. Met name het deel naar Duitsland ligt er ongebruikt bij.

Het verzoek van België in 1999 om de hele IJzeren Rijn opnieuw in gebruik te nemen leidde tot ophef, vooral omdat het deel naar Duitsland door Nationaal Park de Meinweg loopt. Een besluit hierover blijft voorlopig uit. De provincie Limburg heeft liever dat de goederentreinen via Venlo omrijden.

Ondertussen pleit vereniging VIEV er juist voor om de IJzeren Lijn voor personenvervoer in gebruik te nemen. Concreet zijn de plannen allemaal niet, dus de sporen door de Meinweg zullen er voorlopig nog wel roestig bij blijven liggen.

Gelderland

Arnhem – Düsseldorf

In de jaren zeventig reden er nog dagelijks rond de 25 treinen de grens over tussen Arnhem en Düsseldorf. Dat waren niet alleen nachttreinen heel Europa in; ook de vermaarde TEE vond haar weg over de grens. Het aanbod werd gecomplementeerd met *Eilzüge* die de regio inreden.

Na jaren van neergang (de nachttreinen verdwenen, veel dagtreinen ook; alleen de ICE bleef over) zitten we sinds dit jaar weer rond dit aantal. NS-dochter Abellio rijdt, dankzij flinke regionale steun, achttien keer per dag een stoptrein tussen Arnhem en Düsseldorf (die in Nederland overigens alleen in Zevenaar stopt). NS en Deutsche Bahn exploiteren daarbovenop nog zeven keer per dag een ICE tussen Amsterdam en Frankfurt (en een enkele keer Basel).

De nachttrein laat voorlopig nog op zich wachten. De Oostenrijkse spoorwegen ÖBB, die de nachttreinen van DB overnam, beperken hun dienst voorlopig tot Düsseldorf. Doorrijden naar Utrecht of Amsterdam vinden de Oostenrijkers vooralsnog te duur.

Nijmegen – Kleef

Wie nu van Nijmegen naar Kleef wil, moet de bus pakken, of in de zomer een *draisine* (een railfiets) huren. Het spoor ligt er nog bijna volledig, maar er rijden al sinds 1991 geen passagierstreinen meer.

In 1879 – relatief laat – kreeg Nijmegen haar eerste spoorlijn. Het spoor verbond de Waalstad echter niet met Nederland, maar met het Duitse Kleef. Na de Tweede Wereldoorlog trad het verval in; de vernielde spoorbrug bij Rhenen werd niet hersteld, zodat goederenvervoer voortaan niet meer over Amersfoort, Kesteren en Nijmegen, maar via Arnhem richting Düsseldorf ging. In 1961 werd het lijntje terug enkelspoor, in 1991 viel het doek definitief.

Er wordt flink gelobbyd om het lijntje weer te heropenen, eventueel met lightrail. Nijmegen ziet er wat in, maar Groesbeek is mordicus tegen. Tot nu is de heropening van de lijn onvoldoende rendabel bevonden.

VERVOERSVERENIGING VIEV: 'SPOORLIJN NIJMEGEN – KLEEF KAN VOOR TIENTALLEN MILJOENEN MINDER'

Gepubliceerd op 04-12-2017 09:14 | Regio Nijmegen Foto: Maurice Niesten

NIJMEGEN – Er is al een hoop om te doen geweest. De spoorlijn tussen Nijmegen en Kleef, oftewel de Keizerlijn. Werd de ingebruikneming van de lijn eerst nog geschat op zo'n 116 miljoen, na grondig onderzoek en het tegen elkaar afwegen van wensen en mogelijkheden valt de raming nu drastisch lager uit: al voor 50 miljoen zou het mogelijk zijn. VIEV, de Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer komt met een nieuw voorstel.

Slechts 22 minuten duurt de treinreis van Arnhem naar het Duitse Emmerik met de Rhein-IJssel-Express. Het is een spoortraject tussen twee niet-studentensteden. Ook een traject dat naar verwacht minder reizigers zal bedienen dan de zo graag door VIEV geziene Keizerlijn. Al met al een lijn die minder voor de hand zou liggen dan een lijn tussen Nijmegen en Kleef, twee populaire studentensteden. Toch ligt de lijn tussen Arnhem en Emmerik er wel, maar heeft de Keizerlijn nog geen groen licht gekregen. Een doorn in het oog van VIEV.

Driesporenbeleid

VIEV legt zich er dan ook niet zo maar bij neer. Voorzitter Maurice Niesten zette de afgelopen tijd in op een 'driesporenbeleid'. "We moeten voorlichten op verschillende gebieden. Zo moeten we politiek de juiste info geven, technische info geven en het spoor weer zichtbaar maken", aldus Niesten. Dat laatste dient letterlijk genomen te worden: de lijn tussen Nijmegen en Kleef ligt er voor een groot deel al, maar is niet zichtbaar, want deels overgroeid met planten en hier en daar vervallen. Toch hoeft het niet veel langer dan een week te duren om de lijn weer zichtbaar te maken, weet men uit ervaring door eerdere schoonmaakacties van het spoor tussen Nijmegen en Groesbeek.

Drastische besparingen

VIEV heeft besparingen voor ogen die wel eens voor een doorslag kunnen geven. Eerder werd aan twee dure tunnels gedacht: één ter hoogte van de d'Almarasweg en één ter hoogte van de Sionsweg. De tunnels kunnen vervangen worden door eerder op het traject (net vóór de overweg Sionsweg) met een wissel aan te takken op de Maaslijn (zie foto waar de RailHog staat).

Een tweede kostenbesparende mogelijkheid biedt de Maaslijn. De Maaslijn is de spoorlijn tussen Nijmegen en Roermond. Wanneer de Keizerlijn kan aantakken op de Maaslijn, kan gebruik gemaakt worden van een heel stuk reeds bestaand traject: vanaf station Nijmegen tot aan de Sionsweg en daarna kan de trein doorrijden tot aan Kleve campus. Ook de Provincie zegt dit als een reële mogelijkheid te zien in een schrijven aan VIEV van 21 augustus dit jaar. De Gemeente Nijmegen onderstreept deze visie ook in een brief van oktober jongstleden aan de Nijmeegse gemeenteraad. Hiermee wordt de dure teruglegging van een derde spoor bij station Heyendaal voorkomen. Wat resteert zijn dan nog de kosten van het geheel vernieuwen van de spoorlijn vanaf de wissel tot aan de Duitse grens, in totaal zo'n 10 kilometer. Dit zou ongeveer 15 miljoen euro vergen, aanzienlijk goedkoper dan de bedragen die tot op heden in de media circuleerden.

Spannend

Met de gemeenteraadsverkiezingen op komst, hebben veel politieke partijen zich al positief uitgesproken over reactivering van deze spoorlijn. Daarnaast blijkt in de praktijk dat de passagiersaantallen op grensoverschrijdende verbindingen een veelvoud bedragen van de aantallen die geprognosticeerd waren. Bovendien weten regionale vervoerders als Arriva, Abellio en Keolis steeds beter grensoverschrijdende verbindingen rendabel te krijgen met nieuw en zuinig materieel. Nu duidelijk is dat ook het benodigde bedrag voor reactivering van deze spoorlijn meer dan gehalveerd is, zou dat wel eens een heel nieuw licht op de zaak kunnen werpen.

Deel dit artikel:

Wer hat so viel Pinke-pinke?

Hubert Bruls sieht eine Reaktivierung der Bahnstrecke skeptisch

Nimwegen. Seit Jahren wird über die Reaktivierung der Bahnstrecke Kleve-Nimwegen diskutiert. Wie denkt Bürgermeister Hubert Bruls eigentlich über dieses Projekt? Im Gespräch mit der NRZ macht er unmissverständlich klar, dass eine Reaktivierung der Strecke ein ungeheurer Kraftakt werden würde. „Die Strecke wurde damals nicht umsonst aufgegeben, es gab einfach zu wenig Nachfrage. Die Provinz Gelderland und das Land NRW sprechen jetzt miteinander, das ist auch gut. Aber das Problem ist doch, dass dieses Projekt sehr, sehr viel Geld kosten wird, und ich sehe noch niemanden, der bereit ist, dies zu zahlen."

Und die Entwicklung sei in den vergangenen Jahren nicht stehen geblieben. Groesbeek etwa habe sich städtebaulich weiterentwickelt und auch in Nimwegen werde in Kürze der Bahnhof Heyendaal ausgebaut. Der neue Bahnhof werde einem Gleis aus Kleve den Platz nehmen: „Den Raum, den wir für den Ausbau in Heyendaal benötigen, der fehlt für einen Zug aus Kleve", betont Bruls. Den größten Hindernisgrund sehe er jedoch in Groesbeek. „Ich möchte den Beschluss erst noch sehen, der 100 Millionen Euro für das Projekt bewilligt", sagt Bruls.

Der Nimweger Bürgermeister sieht allerdings, dass es eine gute, bestehende Alternative gibt: die Schnellbuslinie zwischen Nimwegen und Emmerich, mit Anschluss in Kranenburg und Kleve. Diese könnte man ausbauen. AG