
Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-) Vervoer

VIEV – Th. Repkesstraat 18 – 6551 BT Weurt – Postgiro 7533517 – www.viev.nl – Tel 024-3771093 / 024-3230070

College van Bestuur van de Stadsregio Arnhem Nijmegen
Stationsplein 26
6512 AB Nijmegen

Nijmegen, 31 juli 2009

Betreft: **Sintropher: advies en randvoorwaarden onderzoek**

Bijlagen: geen

Geachte College,

Graag willen wij u via deze weg feliciteren en complimenteren met de start van het Sintropher-project naar de haalbaarheid van een TramTrein-verbinding tussen Nijmegen en Airport Weeze. Wij zijn blij en verrast dat deze studie wordt uitgevoerd in samenwerking met ProRail.

Omdat VIEV het functioneren van de Stadsregio Arnhem Nijmegen de afgelopen jaren kritisch heeft gevolgd en zelfs het bestaansrecht van uw organisatie publiekelijk ter discussie heeft gesteld, willen wij via deze weg dan ook eens onze waardering uitspreken voor de door u recent geboekte successen.

Zo werd op 6 mei jl. werd station Mook-Molenhoek feestelijk heropend. Wij hebben het erg gewaardeerd dat u ons hiervoor uitnodigde. Een ander succes is het voorstel naar de verkenning van het HOV-netwerk (voorstel aan Stadsregioraad nr 2009.007). Op 10 juni jl. heeft VIEV ingesproken bij de Nijmeegse gemeenteraad en een positief advies gegeven. VIEV is zeer tevreden naar de resultaten van deze verkenning. Het schept voldoening dat onze plannen uit 1998 voor een tram(trein) van de campus naar de Waalsprong overgenomen zijn, en zelfs het tracé wordt verlengd naar Bemmel! Ook zijn wij verheugd dat de railverbinding Nijmegen-Kleve in deze verkenning wordt genoemd. Zelfs in de onlangs gepresenteerde doorkijk naar 2040 t.b.v. Minister van VROM wordt zelfs gesproken over een Light Rail tussen Den Bosch en Kleve.

Helaas moeten wij kritisch blijven. Geen lof komt u ten deel over het uitstel van reactivering van deze belangrijke Euregionale railverbinding tot na 2028. Blijft u werkelijk wachten totdat de burgemeester van Groesbeek zijn tegenstand opgeeft? Zo blijft Europa wel heel erg lang weg.

VIEV vindt het belangrijk dat de Sintropher-studie zorgvuldig en transparant wordt uitgevoerd. Nu het project wordt gestart, willen wij u graag de volgende randvoorwaarden voor deze studie adviseren:

1. Ga uit van het Kasseler RegioTram-concept;
2. Laat de Niers Express (RE10) uit Düsseldorf doorrijden naar Nijmegen;
3. Leer van succesvolle reactiveringsinitiatieven zoals de “Haller Willem”;
4. Doe een beroep op buitenlandse expertise;
5. Geen systeemconceptdiscussies; kies voor het Duitse treinbeveiligingsconcept;
6. Onderzoek in hoeverre van bestaande railinfra gebruikt kan worden gemaakt;
7. Actualiseer eerder uitgevoerd onderzoek;
8. Neem de bezwaren uit Groesbeek serieus;
9. Zorg voor een enthousiaste projectleiding;
10. Geen rapport, maar een plan.

Ad 1 Ga uit van het Kasseler RegioTram-concept

Uitgangspunt van het Sintropher-project moet het verkeersconcept zijn waarvoor de stad en de regio Kassel hebben gekozen: de RegioTram. 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!

In Kassel is het regionale spoornetwerk letterlijk gekoppeld aan het stedelijke tramnetwerk. Tussen Kassel en het vakwerkstadje Wolfhagen (15.000 inwoners) rijdt een hybride TramTrein op diesel (aggregaat staat op het dak), en rijdt als elektrische tram door de binnenstad. Zo ontstaat een gewestelijk vervoersnetwerk. Dit uitgangspunt moet opgenomen worden in de HOV-verkenningen naar een tramverbinding tussen campus en Bimmel. De railverbinding uit Kleve zal fysiek gekoppeld moeten worden aan het aan te leggen Nijmeegse tramnetwerk. De TramTrein uit Weeze/Kleve moet minimaal door kunnen rijden naar de HEMA op de Grote Markt.

Ad 2 Laat de Niers Express (RE10) uit Düsseldorf doorrijden naar Nijmegen

VIEV is voorstander van zowel het doortrekken van de Niers Express (RE10) van Düsseldorf naar Nijmegen CS als van het doortrekken van de Nijmeegse (stads)tram naar het vliegveld Weeze.

VIEV is warm pleitbezorger voor TramTrein-concepten. Dat betekent echter niet “vertramming” van het tracé tussen Nijmegen en Kleve. De lichte treinen van de Niers Express (RE10) uit Düsseldorf moeten kunnen doorrijden naar Nijmegen CS. Zo krijgt Nijmegen een rechtstreekse treinverbinding met Krefeld, met de metropool Ruhrgebied, met de Landeshauptstadt van Nordrhein-Westfalen Düsseldorf en haar internationale luchthaven. Kassel laat wederom zien hoe dat moet. Tussen Wolfhagen en Kassel rijden niet alleen hybride dieseltramtreinen, maar ook de Kurhessenbahn (Regional Bahn) tussen Korbach en ICE-station Kassel Bad Wilhelmshöhe.

Ad 3 Leer van succesvolle ervaringen zoals de “Haller Willem”

In Duitsland is inmiddels veel ervaring opgedaan in het reactiveren van gesloten railverbindingen. Reactivering is mogelijk tegen lage kosten. Het Sintropher-project moet dan ook van deze ervaringen uitgaan, en niet op basis van dure, Nederlandse standaard-oplossingen. Een goed voorbeeld is de Haller Willem, de railverbinding tussen Osnabrück-Dissen/Bad Rothenfelde. Deze railverbinding is met een opmerkelijk laag kostenkengetal van € 700.000 per kilometer spoor (inclusief treinbeveiliging- en beheersing en bewaakte overwegen) gereactiveerd. Op basis van de Haller Willem kan voor € 17 miljoen de lichte trein uit Düsseldorf doorrijden naar Nijmegen CS. Vertramming daarentegen is wezenlijk duurder dan kiezen voor reguliere railinfrastructuur. Dat bewijst de Franse stad Valenciennes waar een oude goederenspoorlijn van circa 8 km voor ruim € 80 miljoen is vertramd.

Ad 4 Doe een beroep op buitenlandse expertise

VIEV heeft weinig vertrouwen in de expertise en vakbekwaamheid van de meeste Nederlandse advies- en ingenieursbureaus op het gebied van mobiliteit en railinfra. Deze bureaus zijn goed in het produceren van stapels rapporten, power point presentaties en congressen. Deze bureaus zijn behept met het “kannie-virus”. Bij opdrachtverstrekking staat het eindoordeel al vast: *kan niet, niet kostendekkend*. Voor hen is HOV identiek aan een bus. De ontsparing van Randstadrail, de soap rond de besluitvorming van de Rijn Gouwelijn, de HSL-Z, de Noord-Zuidlijn, etc, etc. bevestigen slechts ons beeld. De pragmatische en innovatieve aanpak in Duitsland en Frankrijk laat zien dat het echt anders kan. Graag memoreren wij een recente publicatie van prof. ir. Maurits van Witsen die in OVMagazine constateerde dat Nederland de Europese hekkensluiter is op het gebied van innovatie in het OV. Daarom adviseren wij gebruik te maken van Duitse en Franse expertise. Ook hier refereren wij naar succesvolle projecten als Kassel, de Haller Willem, Dürener Kreisbahn, etc. Maak gebruik van de bureaus die deze projecten tot een succes maakten.

Ad 5 Geen systeemconceptdiscussies; kies voor het Duitse treinbeveiligingsconcept

Deze aanbeveling ligt in het verlengde van punt 2, leer van de Haller Willem. Wij raden u aan geen studies uit te voeren naar het optimale treinbeveiliging- en beheersingssysteem. ProRail zal ongetwijfeld dit aspect belangrijk vinden en studies willen uitvoeren naar Automatische Treinbeïnvloeding (ATB). Doe hier niet aan mee. Kies voor het Duitse systeem Indusi. Immers het uitgangspunt is het doortrekken van de Niers Express (RE10) uit Düsseldorf naar Nijmegen. Het is verspilling van publiek geld om deze treinen ook nog uit te rusten met het Nederlandse ATB-systeem.

Bovendien leert de Haller Willem dat in Duitsland de kostenkanten van railinfra-producten lager zijn dan in Nederland.

Ad 6 Maak gebruik van goede, bestaande railinfra

VIEV wil tegen lage kosten de railverbinding Kleve-Nijmegen reactiveren. Daarom hebben wij op kostengunstige reactiverings initiatieven gewezen zoals de Haller Willem. Tijdens de jaarlijkse VIEV-ledenexcursie op 20 juni jl. attendeerden enkele excursiedelnemers op de goede staat van onderhoud van het Duitse tracé waar betonnen dwarsliggers zijn toegepast. Wellicht is dit gedeelte met behulp van regulier spooronderhoud (met het zogenaamde horren) al in rijvaardige staat terug te brengen.

Ad 7 Actualiseer eerder uitgevoerd onderzoek

Veel van onze leden reageerden sceptisch bij de aankondiging van de Sintropher-studie. Waarom wordt er nu opnieuw een studie uitgevoerd? Is er nu niet genoeg gestudeerd? De haalbaarheid is immers al in 1997 aangetoond met het AGV/Röhr-onderzoek. Wij kunnen onze leden geen ongelijk geven. Probleem is geen gebrek aan inzicht, maar het ontbreken aan ambitie, durf en politieke wil in Gelderland, de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de Kreis Kleve. VIEV ziet dit onderzoek dan ook als laatste duwtje in de rug voor deze beleidsmakers.

VIEV heeft dan ook de volgende aanbeveling:

- Actualiseer de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek uit 1997 op basis van de huidige demografische ontwikkelingen in de grensregio.

Tijdens de Vervlechtingstudie-workshop in Kleve-Rindern op 15 oktober 2008 gaf Dipl.-Ing. Helmut Hardt van het Kevelaerse adviesbureau Stadtumbau GmbH aan welke demografische veranderingen zich hebben voorgedaan in de grensregio. Zonder de emigratie van Nederlanders was de Kreis Kleve al qua bevolking aan het krimpen.

Graag memoreren wij de woorden van burgemeester Brauer van Kleve tijdens dezelfde workshop in Kleve.

Burgemeester Brauer van Kleve was toen enthousiast 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.

Ad 8 Neem de bezwaren uit Groesbeek serieus

Alhoewel de weerstand vanuit Groesbeek tegen reactivering, welke wordt geleid door burgemeester Prick (PvdA) van Groesbeek, absurdistische vormen aanneemt, vraagt VIEV de bezwaren vanuit Groesbeek serieus mee te nemen in het Sintropher-project. De bezwaren zijn:

- Wat zijn de gevolgen voor reactivering voor buslijn 5, in het bijzonder voor de ontsluiting van Breedeweg, De Horst en de Groesbeekse Instellingen;
- Geen goederentreinen door het dorp;
- De spoorlijn slijt het dorp doormidden.

Daarom vragen wij in het Sintropher-project uit te zoeken naar de consequenties van reactivering voor het OV-netwerk in de Groesbeek en omgeving. VIEV adviseert u de volgende onderzoeksvragen te stellen:

- Voer een verplaatsingsonderzoek (herkomst, bestemmingsonderzoek) uit: wie maakt van het huidige Groesbeekse OV gebruik, waar komt hij/zij vandaan? Waar gaat hij/zij naar toe?
- Ga na welke nieuwe doelgroepen ofwel keuze-reizigers, gebruik gaan maken van het Groesbeekse OV na reactivering van de (tram)treinverbinding Düsseldorf-Nijmegen met een halte in Groesbeek. Ofwel wat is het potentieel aan keuze reizigers?
- Ga na in hoeverre er een P&R-station moet komen in Groesbeek?

Als uitgangspunt voor reactivering kiest VIEV een lichte trein-verbinding (Light Train) in combinatie met een TramTrein zoals aangegeven bij ad 2. VIEV is geen voorstander van goederenverkeer; daarvoor is de Betuweroute aangelegd.

Het bezwaar van Groesbeek dat de spoorlijn het dorp door midden deelt, moet terzijde worden gelegd. Elke OV-deskundige weet dat het OV daar naar toe moet, waar mensen wonen, werken, studeren en winkelen. Niet de

toekomstige TramTrein splijt het dorp, maar het drukke wegverkeer dat ondanks een rondweg zich door het dorp heendringt. Kijk naar Ede waar een spoorlijn dwars door de stad loopt, langs winkels, terrassen en woontorens. Kijk naar Bemmel waar de burgemeester actief meewerkt aan doortrekking van de tram, dwars door het dorp.

Ad 9 Zorg voor een enthousiaste projectleiding

Voor dit haalbaarheidsonderzoek is een betrokken, bevlogen, visionaire projectleiding een succesfactor. Graag herinneren wij aan wijlen Thomas Rabenmüller die als Geschäftsführer van Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV) de bezielende kracht was achter het RegioTram-project van Kassel. Het Sintropher-project is gedoemd te mislukken als een projectleider wordt aangesteld die alleen maar lijstjes en budgetten kan bijhouden. VIEV adviseert een stuurgroep in te stellen die bestaat uit vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties om de projectleiding enthousiast te houden.

Ad 10 Eindproduct is geen rapport, maar een aanvalsplan

VIEV staat niet te wachten op weer een haalbaarheidsonderzoek. Reactivering is sinds 1997 aantoonbaar haalbaar, en sindsdien zijn de argumenten door de demografische ontwikkelingen in de regio, alleen maar toegenomen. Daarom dient het Sintropher-project te resulteren in een Plan van Aanpak dat exact antwoord geeft op de volgende probleemstelling:

- Hoe kan op een eenvoudige, goedkope wijze de gesloten railverbinding Nijmegen-Kleve gereactiveerd worden met als doel Nijmegen, Groesbeek, Kranenburg, Kleve, vliegveld Weeze en Düsseldorf met elkaar te verbinden door een hoogwaardige en duurzame vervoerverbinding?
- Welke stappen moeten hiervoor genomen worden?
- Welke actoren zijn hiervoor nodig en hoe moeten deze gemobiliseerd worden?
- Welke middelen zijn hiervoor nodig?

De uitvoering van het plan leidt dan tot reactivering. Dan kunnen op 8 augustus 2015, op de 150e verjaardag van de spoorweg Nijmegen-Cleve, weer (lichte) treinen gaan rijden tussen Nijmegen en Düsseldorf. Wij hopen samen met u op deze heugelijke dag het vertreksein te kunnen geven.

Hoogachtend,

Drs. Ing. M.S.A. Walraven
Voorzitter VIEV

J. C. de Bruin
Secretaris a.i./Penningmeester VIEV



Een Kasseler RegioTram is zojuist binnengekomen op het station van Wolfhagen. Exploitatie van dit ongeëlektrificeerde traject geschiedt met dieseltramtreinen. Een dieselaggregaat staat op het dak! Vanaf 19 augustus 2007 rijden deze dieseltramtrein door tot in de binnenstad van Kassel via een tunnel onder het Hauptbahnhof. Met de EuregioTram vanuit Weeze naar de HEMA. Het kan echt!

De stadsregio Kassel laat zien hoe bereikbaarheidsproblemen worden opgelost. Kassel moet dan ook het uitgangspunt zijn van Sintropher.

Het Kasseler RegioTramconcept kan zo worden toegepast in middelgrote steden als Maastricht, Nijmegen en Groningen. Groningen is inmiddels overtuigd en werkt aan een concreet RegioTramplan.

Foto: Joyce Parlevliet (Traffic & Transport, Utrecht)