

---

# Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-) Vervoer

---

VIEV – Molenweg 253 – 6543 VD Nijmegen – Postgiro 7533517 – www.viev.nl – Tel 0314-366852 / 024-3230070

Stadsregio Arnhem-Nijmegen  
t.a.v. het College van Bestuur KAN  
Regionale Nota Mobiliteit  
Postbus 6578  
6503 GB Nijmegen

Nijmegen, 27 september 2006

## **Betreft: inspraakreactie op Regionale Nota Mobiliteit**

Geacht College,

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid te reageren op de Regionale Nota Mobiliteit d.d. 18 mei 2006.

Wij spreken onze waardering uit voor de nota. Wij onderschrijven uw beleidskeuze voor gebundelde verkeersstromen en het verknopen van de verschillende regionale netwerken. Een punt waar wij erg verheugd mee zijn is het onderkennen van het belang van het (hoogwaardig) openbaar vervoer. Inderdaad is dit een trendbreuk waar de landelijke nota mobiliteit een voorbeeld aan kan nemen. Het verleiden naar andere verkeersvormen i.c. het optimaliseren van de ketenmobiliteit, het inzetten op transferia, het versterken van het openbaar vervoer zijn punten die wij van harte ondersteunen.

Toch willen wij onze zienswijze toelichten door het maken van bezwaren, stellen van vragen en het geven van oplossingen en suggesties.

### **Algemeen**

- Het verknopen van regionale netwerken onderschrijven wij van harte. Op grond van deze beleidskeuze verwachten wij een duidelijke keuze hoe de KAN-regio zich gaat verknopen met het Duitse regionale netwerk. De Stadsregio Arnhem-Nijmegen is een unieke achterblijver in Nederland op het gebied van railverbindingen met het Duitse achterland. Zelfs de landelijke Nota Mobiliteit heeft een passage over grensoverschrijdend railvervoer (motie Slob van de CU). Deze regionale nota moet daarom duidelijk aangeven hoe de railverbindingen Arnhem-Emmerich –(Oberhausen) en Nijmegen- Kleve-(Düsseldorf) verbeterd gaan worden. Het beleid over de eerste verbinding blijft beperkt tot inzet op de Deltalijn. Maar de Deltalijn richt zich op het verknopen van internationale corridors i.p.v. regionale netwerken. Over de tweede railverbinding wordt slechts gesproken over een mogelijk herstel. In onderstaande reactie zullen wij nader ingaan op deze twee euregionale railverbindingen.
- Ondanks de goede beleidskeuze voor het verknopen van regionale netwerken blijft de nota gericht op interne bereikbaarheid. Onvoldoende komt uit de verf dat de stadsregio relaties of interfaces heeft met andere regio's. Is het niet verstandig de interfaces met andere regio's in een aparte paragraaf te noemen waarbij een kwantitatieve en kwalitatieve onderbouwing wordt gegeven van de economische, sociale en culturele relaties die leiden tot verkeersstromen? Deze paragraaf kan dan aangeven welke ontwikkelingen zich voordoen in de buurregio's. Voorbeeld is Duitsland waar in de grensstreek demografische ontwikkelingen gaande zijn i.c. een

emigratiegolf van Nederlanders. Kranenburg dat inzet op studenthuisvesting en het aantrekken van Nederlandse emigranten. In Kranenburg wonen nu al 20% Nederlanders. Een stad als Kleve dat qua binnenstadsomzet (de hoogste omzet per hoofd van de bevolking in NRW!) sterk afhankelijk is van het Nederlandse koperspubliek.

- Een knelpuntenanalyse over de railinfrastructuur ontbreekt. Ons inziens worden de volgende knelpunten op het spoornetwerk niet onderkend:
  - beperkte spoorcapaciteit tussen Zevenaar-Emmerich door opening Betuweroute;
  - beperkte spoorcapaciteit bij de aansluiting van de Zwolse lijn en de Zevenaarse lijn waardoor beperkt verkeer naar en van De Liemers, Achterhoek en Duitsland mogelijk is;
  - spoorcapaciteit Elst waardoor de stoptrein uit Tiel niet kan doorrijden naar Arnhem;
- De RegioRail KAN wordt genoemd, maar gelieve aan te geven welk lijnennetwerk wordt beoogd. Velen denken dat er sprake is van een “lightrail” tussen Zevenaar-Wychen, maar dit concept is toch al lang verlaten in vorige studies?
- Wat wordt bedoeld met hoogwaardig openbaar vervoer? Wij gaan er van uit dat dit geen bus is. Over welke modaliteiten wordt gedacht?
- Waarom is er geen inzicht gegeven in de herkomst-bestemming van de verkeersstromen. De nota geeft alleen de radialen aan. Dat is onvoldoende. Met name de verkeersstroom naar de Nijmeegse universiteit baart ons zorgen, maar wordt niet genoemd. Beleid maken op verkeersstroom is alleen mogelijk wanneer de herkomst van het verkeer bekend is

### Opmerkingen per bladzijde

- Blz 12, figuur 2: Waarom is het Duitse achterland witgekleurd? Dit getuigt niet van euregionaal denken. Gaarne inkleuren en de radialen doortrekken naar Emmerich en Kleve en wellicht naar vliegveld Weeze.
- Blz 13: Waarom wordt de railverbinding Nijmegen –Kleve -Düsseldorf niet genoemd bij de beleidsdoelstelling van de regionale corridor? Dit is een haalbaar project van 30 miljoen euro (16 miljoen voor Nederland, 15 miljoen voor Duitsland) i.p.v. 100-300 miljoen euro die de Deltalijn gaat kosten die bovendien de inzet vraagt van veel actoren.
- Blz 13: Welke luchthaven wordt bedoeld in beleidsdoelstellingen ? Graag de naam van Airport Weeze noemen.
- Blz. 13: Wij onderschrijven uw stelling dat een goede OV-ontsluiting de succesfactor is van deze luchthaven die zich immers in de “middle of nowhere” bevindt. Echter het is onduidelijk in hoeverre de nota inzet op verbetering van de OV-ontsluiting van deze luchthaven. Graag vermelden welke oplossingskeuze deze nota gaat maken. De buspendels die de marktsector aanbiedt, zijn volstrekt onvoldoende om deze luchthaven bereikbaar te houden. Daarom moet revitalisering van de railverbinding Nijmegen-Kleve ook genoemd worden die voor deze OV-ontsluiting zorg gaat dragen.
- Blz. 14 De stad Emmerich wordt terecht genoemd in de radiaal. Echter niet (meer) wordt aangegeven hoe deze stad, de poort van het Ruhrgebied, per openbaar vervoer wordt ontsloten. In het Regionaal Plan 2005-2020 wordt nog gesproken over een stoptrein tussen Wageningen en Emmerich. Wij stellen voor de RegioRail door te trekken naar Emmerich inclusief heropening van station Elten (D). Dan pas is er sprake van verknoping van regionale netwerken. RegioRail sluit dan naadloos aan op de Duitse Regionaal Expressen naar het Ruhrgebied. Technisch gezien is dit een haalbaar project De railverbinding tot Emmerich is immers uitgerust met het Nederlandse systeem van treinbeveiliging (ATB) en energievoorziening (1500 V). Nederlandse stop – en intercitiytreinen kunnen dus tot Emmerich rijden zonder locomotiefwisseling!
- Blz. 15 Waarom wordt Beek genoemd als plaats in de radiaal? Wij stellen voor deze plaatsnaam te schrappen en alleen te praten over de radiaal Kleve-Kranenburg-Nijmegen. Ons inziens is het noemen van de dorpsnaam Beek niet relevant voor deze radiaal. De bevolkingsomvang noch de importantie van economische, culturele of educatieve bedrijvigheid legitimeren dit. Daarentegen is er wel een sterke band tussen Kleve-Kranenburg-Groesbeek-HAN/universiteit.
- Blz. 15 Waarom wordt Tiel niet genoemd als regionale corridor. Is de Betuwe en deze Gelderse stad niet van belang voor het KAN?
- Blz. 16 Waarom staat er “mogelijk” bij de zinsnede over de spoorlijn Nijmegen-Kleve? Dit is in tegenspraak met de Regionaal Plan 2005-2020 waar immers een verkenning wordt aangekondigd. Nota bene wordt deze verkenning als tweede verkeersproject genoemd. Echter van deze ambitie is in deze nota niets meer terug te vinden. Ons inziens moet de nota zich uitspreken voor revitalisering gelet op uw eigen beleidskeuzes:

- inzetten op regionale corridor Kleve-Kranenburg-Nijmegen;
- ontsluiting van de luchthaven Weeze;
- verknoping van verschillende regionale netwerken.
- Blz. 18 Compliment voor het noemen van en transferium bij Molenhoek. De eerste gesprekken over heropening zijn gestart met maatschappelijke organisaties. Eindelijk een plan dat daadwerkelijk wordt omgezet in een concreet project.
- Blz. 22 Compliment voor het waarschuwen voor een verkeersinfarct. Dit is een zorg die wij met u delen. Daarom zet onze vereniging zich ook in voor een hoogwaardig openbaar vervoer systeem dat zich richt op integratie van trein en tram, ketenmobiliteit en transferia.
- Blz 23 De Deltalijn is een mooie droom, maar is niet in 2020 gerealiseerd. Het is beter te streven naar een hogere frequentie van het grensoverschrijdend treinvervoer. Dat kan door in te zetten op concrete en haalbare projecten:
  - een uursdienst van de ICE Amsterdam-Keulen;
  - doortrekken van de huidige Regional Express Düsseldorf-Kleve naar Nijmegen,
  - doortrekken van de Intercity Den Haag/Rotterdam van Arnhem naar Zevenaar en Emmerich;
  - Emmerich omvormen tot overstapstation tussen RegioRail en het Duitse regionale railnetwerk.Graag memoreren wij dat uit ProRail cijfers blijkt dat de ICE-verbindingen naar Frankfurt en Berlijn kampen met neergaande passagiersaantallen. Daarentegen stijgen de passagiers op regionale verbindingen als Enschede-Gronau-Munster, Venlo-Kaldenkirchen en Heerlen-Aken.
- Blz. 28-29: Waarom zijn de mobiliteitsorganisaties als Rover , VIEV of ProBahn niet betrokken bij het opstellen van deze nota? Rover heeft zelfs zitting in het OV-platform.

Wij danken U voor deze mogelijkheid om onze zienswijze te kunnen geven. Graag zijn wij bereid onze zienswijze nader toe te lichten.

Hoogachtend,

Drs. Ing. Marcel Walraven  
Voorzitter VIEV