

Krantenkoppen grensregio Nijmegen/Kleve

- Tracé treintje Kleef vast gaan opschonen, *Gelderlander 10 augustus 2006*
- Treinheva's hou eens op!, *Gelderlander 29 juli 2006*
- Lightrail naar Kleef moet wel een trein kunnen worden,
De Brug 19 juli 2006
- CDA luidt de noodklok, centrumplan en spoor niet samen,
Groesbeeks Weekblad 4 juli 2006
- Buslijn 57 loopt als een trein, *Gelderlander 8 juni 2006*
- Mobiliteitsplan voor Euregio Rijn-Waal, *De Brug 31 mei 2006*
- Regionalrat: Bahnlinie Nimwegen-Xanten, *Rheinische Post 17 februari 2006*

Railverbinding Nijmegen – Kleve een ontbrekende schakel door Marcel Walraven, voorzitter VIEV

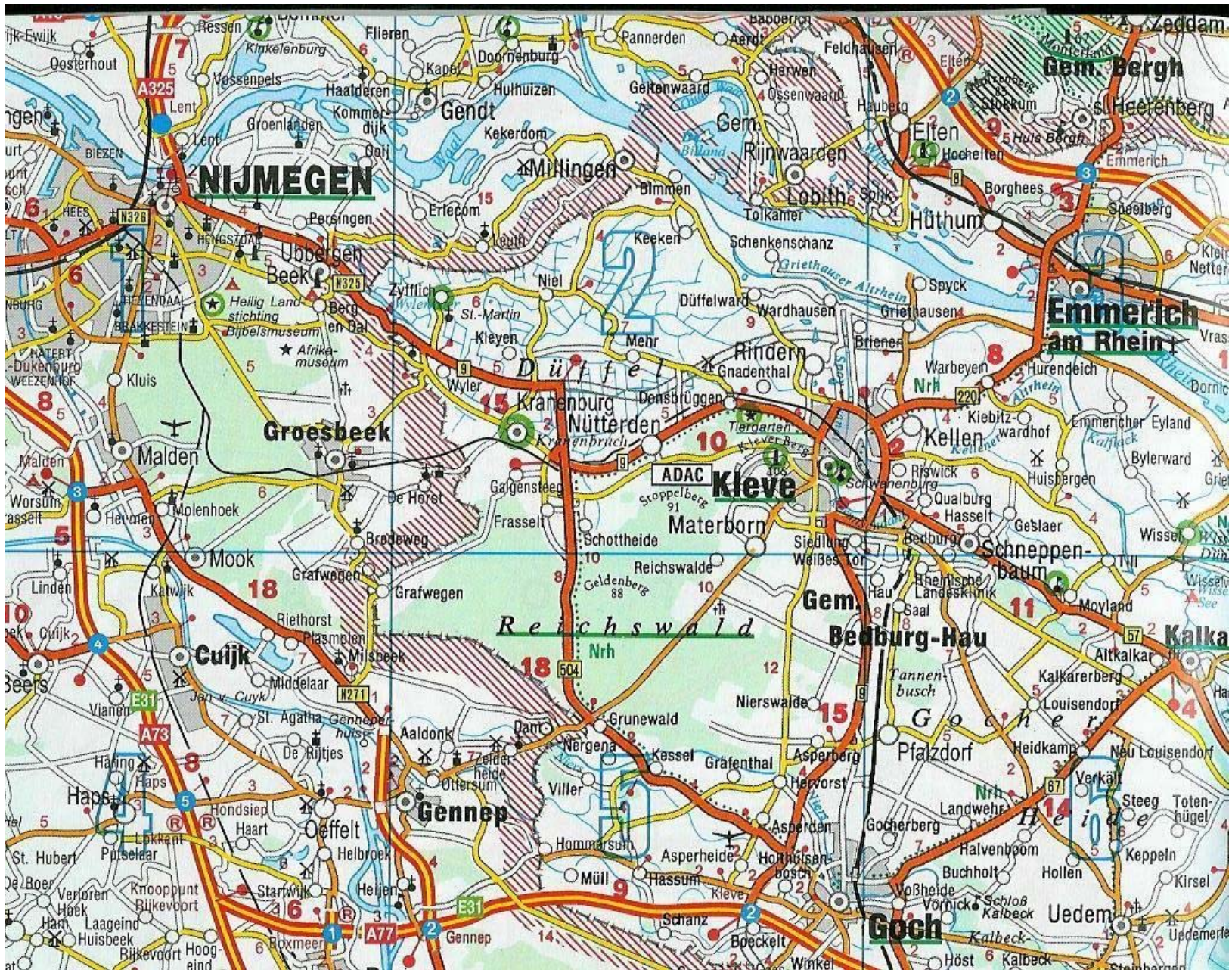


Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-) Vervoer

Doelstelling presentatie:

Het belang van de revitalisering van de railverbinding Nijmegen-Kleve-Duisburg/Düsseldorf voor de euregio Rhein-Waal.

- geschiedenis
- achtergronden sluiting
- argumenten voor revitalisering
- standpunten overheden
- bedreigingen en kansen
- hoe nu verder?



Geschiedenis 1865-1991

- 1865-1879 Nijmegen alleen aangesloten op Duitse spoorwegnet
- 1879-1945 internationale verbinding Amsterdam- Köln (HYSM)
- 1945-1991 afbouw en sluiting.
- 1999 besluit KAN: wachten tot 2007, wachten op NRW



Argumenten voor sluiting

*railverbinding Nijmegen-Kleve kon niet rendabel zijn
vanwege een bewust gevoerde antieke bedrijfsvoering.*

- dienstregeling onvoldoende: 1 trein per 2 uur/5 treinen per dag
- grenslandtarief: toeslag van fl. 10,00
- geen stop op de stations Heijendaal en Groesbeek
- dienstregeling door DB:
 - onvoldoende integratie met Nederlands OV-systeem
- geen investeringen in seinwezen/automatisering door DB
 - 5 handbediende sein- en overwegposten
- verouderd, oncomfortabel en onrendabel materieel
- regionale verbindingen geen prioriteit bij DB; ICE wel

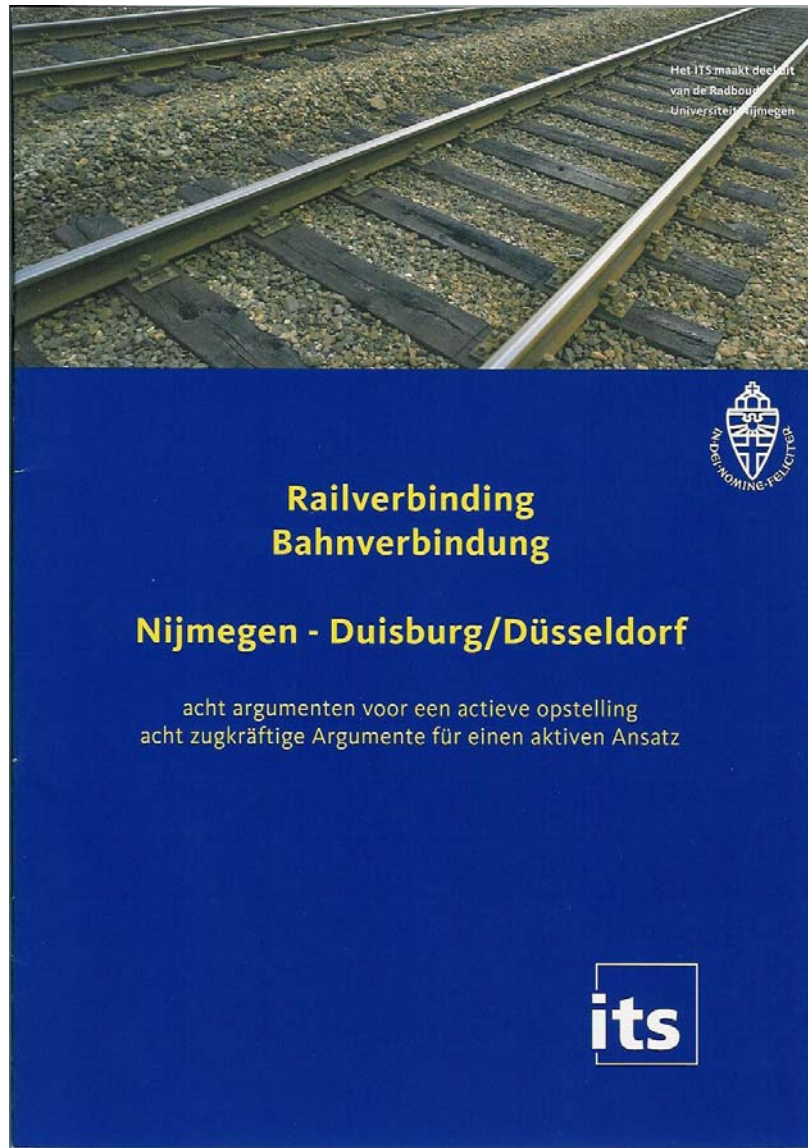
Is de railverbinding Nijmegen-Kleve rendabel?

antwoord: *Ja*

- Light rail: - nieuwe ontwikkeling in spoorwegland
 - maakt “niet-rendabel” wel rendabel
 - nieuwe kansen voor regionale spoorlijnen
 - geïntegreerd vervoersconcept



- Vervoersvraag toegenomen:
 - haalbaarheid aangetoond in 1997
 - Nijmegen - Groesbeek: 2650 reizigers
 - Groesbeek - Kranenburg: 1350 reizigers
 - bus S58 van 55.000 (2004) naar 88.000 (2006)
 - emigratie naar Duitse grensregio
- Strategisch belang: Standort KAN/Niederrhein



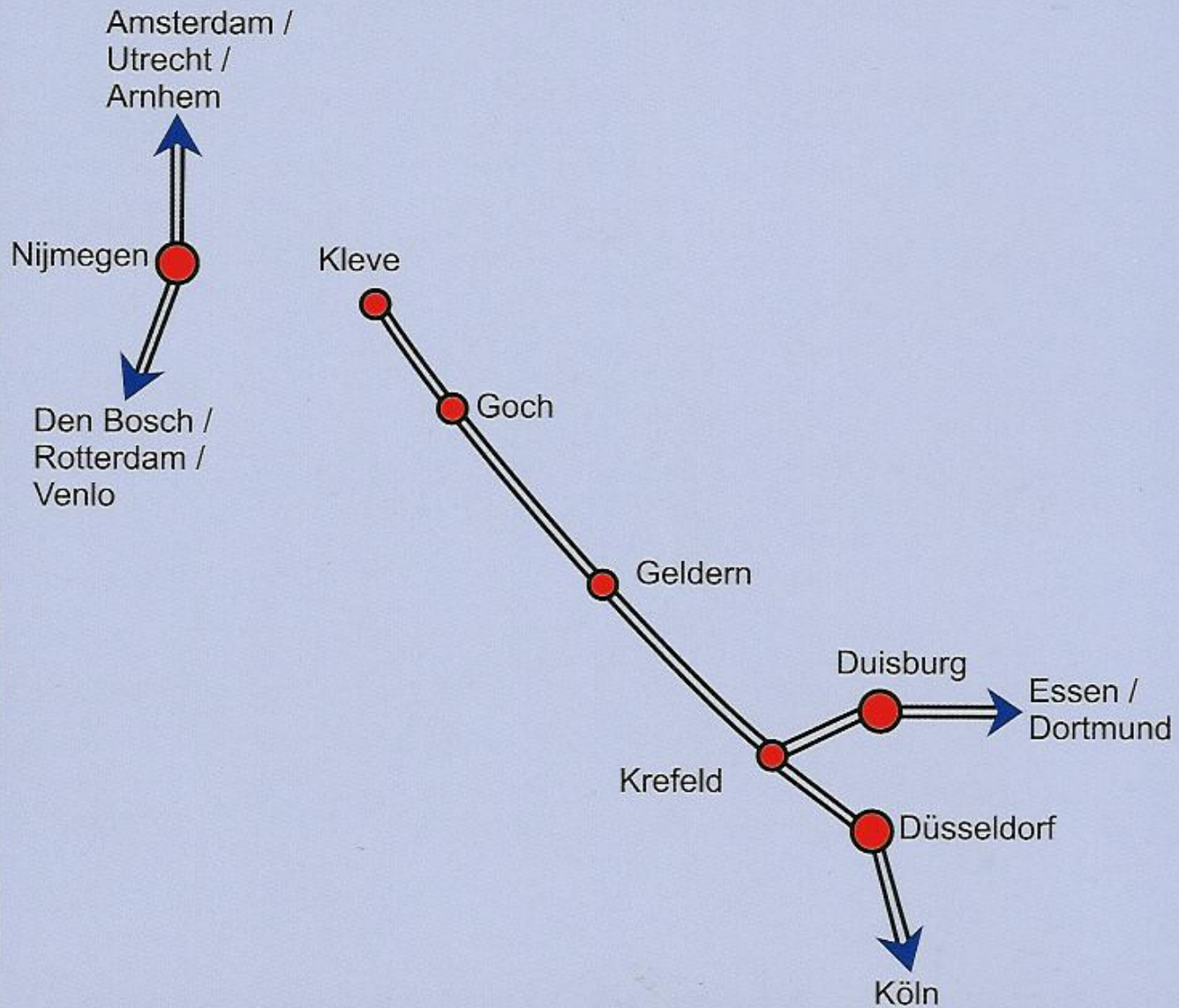
De 8 argumenten van Katteler (2005) (I)

De 8 argumenten van Katteler (2005) (II)

- Een sterke fysieke infrastructuur draagt bij aan de integratie van regio's
Euregio niet volwaardig zonder volwaardige railverbindingen
- Veel potentie door ligging tussen Randstad en Ruhrgebied
Euregio wordt gemarginaliseerd in de door Brussel voorgestane transportassen
- Toeristisch recreatief aanbod heeft baat bij optimaal vervoer in regio
Geen hoogwaardige toeristische regio zonder minimale vervoerscondities
- Speelt in op collectieve belangen; faciliteert bevolkingsgroepen
Onbenut laten van mogelijkheden is nadelig voor de eigen bevolking

De 8 argumenten van Katteler (2005) (III)

- Stedelijke concentraties als Nijmegen en Kleve vragen om een railverbinding
Nijmegen en Kleve zijn unieke achterblijvers wat betreft hun wederzijdse verbinding
- Kans op volwaardige geografische oriëntatie van beide steden
Modern bestuur niet gebaat bij selectieve of eenkennige oriëntatie
- Light rail verbinding in plannen genereert financiële steun
Verwijzen naar “geen geld” is destructief i.p.v. constructief beleid
- Vergelijkbare initiatieven slaan elders wel aan
Waarom lukt het KAN/Niederrhein niet en andere regio's wel?



Kosten

	Kosten in Millionen € (2005)	Kosten in Millionen € (1998)	Kosten in Millionen € (2001)
Nijmegen -Bundesgrenze 14 km	16,8	17,1	19,9
Bundesgrenze - Kleve 12 km	14,4	14,2	17,1
TOTAAL	31,2	31,1	37,0
	Volgens: Kostenkentalen openbaar vervoer, Rijkswaterstaat, CVOV-rapport 26, 2005	Volgens: Haalbaarheids onderzoek Röhr/AGV 1998	Volgens: Kosten Reaktivierung Bahnstrecke Gronau- Enschede: 12,8 Million Euro für 9 km.

Standpunten Nederlandse actoren

- Gelderland: niet verantwoordelijk
- KAN: verkenning,
Regionaal Plan 2005-2020;
Regionale Nota Mobiliteit
- Nijmegen: voor, motie 02-02-2005
- Groesbeek: tegen, zet in op alleen toeristisch gebruik
- Euregio Rhein-Waal: voor, opname in euregionaal mobiliteitsplan



Standpunten Duitse actoren

- NRW - 1999: heroverweging in 2007
 - 2005: voor, nota Euregionale Mobiliteit
 - sinds juni 2006: uitstel na 2020 (IGVP-Plan)
- Bezirksregierung Düsseldorf: voor
- Verkehrsverband Rhein-Ruhr (VRR): voor, Zielnetz 2015
- Kreis Kleve: tegen, focus op Airport Weeze, angst voor Betuweroute
- Nahverkerszweckverband Niederrhein:
- Kleve:
- Kranenburg: voor, motie 06-06-06, tussentijds toeristisch gebruik

Bedreigingen

- Bezuinigingen op OV in Duitsland
- Deltalijn: focus op grootse plannen i.p.v. haalbare projecten
- Pomplorries of Draisinen als tussentijds toeristisch gebruik
- Slagkracht en ambitie van regio is matig

Kansen

- Oriëntatie KAN op Duitsland (verdienste Guusje Ter Horst)
- RegioRail KAN
- Nijmegen ziet kansen voor Airport Weeze
- Oriëntatie Kranenburg op Nederland
- Kleve wil HBO-opleiding (dependance i.s.m. HAN en FH Bocholt)

Hoe nu verder?

- Het komt nu eens en te meer aan op politieke en bestuurlijke wil!

Hoe nu verder?

- gemeenschappelijke verklaring over rail Nijmegen-Kleve
- instellen internationale platform/taskforce (draagvlak en daadkracht)
- opstellen Plan van Aanpak:
 - vaststellen uitgangspunten en vervoersconcept (PvE)
 - actualiseren haalbaarheidsonderzoek 1997
 - infrastructuur- en exploitatiekosten
- Keuze uit drie verkeersconcepten:
 - doortrekken Regional Express (RE10) Düsseldorf - Kleve naar Nijmegen
 - toevoegen aan RegioRail KAN
 - HOV Nijmegen: tramtrein-systeem tussen Waalsprong -Airport Weeze
- start lobby Den Haag, Bezirksregierung, NRW, Europa
- exploitant zoeken of aanbesteden: integratie OV-systeem
- infrastructuur opknappen
- 2007 plannen; 2011 rijden!

Dank voor Uw aandacht

Vragen?