

---

# 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  
Masterplan openbaar vervoer  
Postbus 6578  
6503 GB Nijmegen

Nijmegen, 27 juni 2007

## **Betreft: inspraakreactie Masterplan openbaar vervoer**

Geacht College,

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de notitie “*Op weg naar het Masterplan openbaar vervoer*” van april 2007.

Onze reactie is als volgt opgebouwd:

1. Algemene indruk;
2. Deltalijn, verwaarloos het reguliere euregionaal vervoer niet;
3. Zevenaar, poort van Nederland, ofwel ontwikkel station Zevenaar tot euregionaal railknooppunt;
4. De knip bij Elst;
5. HOV Nijmegen, met de EuregioTram naar de HEMA;
6. Brug bij Ravenstein;
7. Railverbinding Nijmegen-Kleve;
8. Overige aanvullingen.

### **1. Algemene indruk**

VIEV is onder de indruk voor het pleidooi voor een goed openbaar vervoer als middel voor het versterken van de externe en interne bereikbaarheid van onze stadsregio. De neergelegde visie kan zo verwerkt worden in een missiestatement van onze mobiliteitsorganisatie. Desondanks heerst bij ons een gevoel van onbehagen. De plannen van de Stadsregio buitelen over elkaar heen. De inkt van het Regionaal Plan is amper droog of onderliggende nota's en plannen verschijnen. VIEV kan het tempo niet bijhouden. De reden hiervoor is dat vervolgpunten niet consistent zijn met voorgaande. De Stadsregio komt bovendien niet aan de uitvoering toe van plannen. Overschreeuwt u zich zelf niet als Stadsregiobestuur met dit Masterplan?

Schrijnend voorbeeld is de besluitvorming van de railverbinding Nijmegen-Kleve. In het Regionaal plan is deze railverbinding de tweede verkeersprioriteit; een studie wordt aangekondigd. Amper zes maanden later wordt de besluitvorming uitgesteld tot na 2020! De wijze waarop de Stadsregio in het algemeen en de KAN-raad in het bijzonder met onze inspraakreacties is omgegaan hebben wij als een dieptepunt ervaren in de democratische besluitvormingsprocessen in onze stadsregio. U mag zich als College van Bestuur prijzen met zo'n tandenloze KAN-Raad aan uw zijde.

Een ander punt van zorg is de daadkracht en slagkracht van de Stadsregio. Zoals reeds gezegd, de plannen volgen elkaar snel op. Wordt het nu niet eens tijd een plan uit te gaan voeren? VIEV kan niet anders concluderen dan dat de daadkracht en slagkracht van de Stadsregio ver achter blijven t.o.v. de Provincie Gelderland. De Provincie Gelderland toont daarentegen wel daadkracht. In december 2006 zijn vijf nieuwe stations geopend in de stedendriehoek Apeldoorn-Zutphen-Deventer, een transferium bij Barneveld en de Valleilijn. Graag memoreren wij in dit verband de woorden van Statenlid Jaap Huurman bij zijn afscheid van de Gelderse Staten in 2007. Hij waarschuwt dat overheden steeds meer luxe uitgeverijen worden van glossy nota's en plannen waarvan de uitvoering blijft steken. Neem zijn waarschuwing ter harte!

## **2. Deltalijn, verwaarloos het reguliere euregionale vervoer niet**

VIEV is bezorgd over de prioriteit die de Deltalijn in uw plannen krijgt. De Deltalijn is illustratief voor de wijze waarop de Stadsregio inzet op megalomane plannen die ten eerste veel geld kosten (uiteraard van iemand anders namelijk de Rijksoverheid), ten tweede bestuurlijk te complex zijn voor de Stadsregio en ten derde een lange planningshorizon hebben.

Uiteraard onderschrijven wij het belang van een snelle ICE-verbinding naar het Ruhrgebied en verder. Maar realiseer als Stadsregio eerst eens goede vervoeraansluitingen op het Duitse OV-systeem. Nu is de Stadsregio slechts verbonden met Duitsland door een bus tussen Nijmegen en Kleve en slechts zeven ICE treinen op een dag. Wie zijn aansluitingen op de ICE niet haalt, moet noodgedwongen overnachten in Duitsland of in Nederland, of moet een omreis maken via Venlo, Oldenzaal of Enschede. De bus van Kleve naar Nijmegen is geen optie, deze rijdt niet na 20.00h. VIEV pleit er dan ook voor dat de Stadsregio inzet op goede reguliere (stop)treinverbindingen tussen Zevenaar en Emmerich en tussen Nijmegen en Kleve. Eerst de reguliere OV-verbindingen op orde, dan pas inzetten op snel en sexy.

Zo is heropening van een station in Elten (D) levensvatbaar en de succesfactor voor een goede exploitatie van de verbinding Zevenaar-Emmerich. Dit blijkt uit de destijds uitgevoerde haalbaarheidsstudie van de Gemeente Emmerich. Gelieve dan ook niet reageren met de opmerking dat de experimentele weekeinde-dienst tussen Arnhem-Emmerich is mislukt. Dit experiment is mislukt doordat onder meer de Stadsregio en de Provincie Gelderland geen marketinginitiatieven hiervoor hebben ontplooid. Het maken van plannen had wederom een hogere prioriteit dan plannen succesvol ten uitvoering te brengen. VIEV memoreert het Regionaal Plan 2005-2020 waar zelfs geschreven wordt over een stoptreinverbinding tussen Ede/Wageningen en Emmerich! Weer zo'n typisch voorbeeld van inconsistentie.

Het opknappen van de railverbinding van Nijmegen naar Kleve kost dertig miljoen euro. Het opknappen van het Nederlandse deel slechts 15 miljoen euro. Dat is een heel andere orde van grootte dan de 50 miljoen euro per jaar die de Stadsregio en de Provincie Gelderland van Den Haag wil krijgen voor de Deltalijn. Bovendien ondersteunt de Tweede Kamer initiatieven op herstel van euregionale, internationale treinverbindingen. Maak daar gebruik van! Kortom knap deze lijn op zodat de RE10, de RegioExpress uit Düsseldorf, kan doorrijden naar Nijmegen. Nijmegen is dan rechtstreeks aangesloten op Düsseldorf met een internationaal spooknooppunt en een vliegveld met bestemmingen naar de rest van de wereld. Om het uur een trein naar hartje Ruhrgebied, zonder ICE-toeslag, zonder reservering, zonder international kaartje. Kijk, zo komt Europa weer een stapje dichterbij.

Wij komen nog uitgebreid terug op het belang van deze twee OV-verbindingen.

## **3. Station Zevenaar, poort van Nederland**

Het Masterplan richt zich - terecht - ook op de externe bereikbaarheid met andere regio's en met de deelstaat NRW. Daarom attenderen wij u op een nieuwe kans voor station Zevenaar om deze te ontwikkelen tot "poort van Nederland".

Op 22 januari 2007 hebben de Duitse en Nederlandse ministers van verkeer en waterstaat afgesproken een derde spoor aan te leggen tussen Emmerich en de aansluiting van de Betuweroute. Verontrustend is de aankondiging dat op hetzelfde traject de bovenleiding zal worden omgebouwd van het Nederlandse 1500 V gelijkstroomstelsel naar het Duitse 15 kV (16 2/3 Hz) wisselspanningstelsel. Dit bericht betekent dus dat in de toekomst nooit meer Nederlandse

elektrische treinen zoals stoptreinen, intercity's, de dagelijkse CityNightlines (de slaaptreinen naar München) en wintersporttreinen door kunnen rijden naar Emmerich. Een bedreiging dus voor het grensoverschrijdend openbaar personenvervoer.

Echter het is ook een kans voor De Liemers en Zevenaar. Het biedt kans om de StadsregioRail (voorheen RegioRail KAN, de light rail waar al meer dan 10 jaar over geschreven, gestudeerd en vergaderd wordt) te koppelen aan het Duitse spoorwegennetwerk. Daarvoor moet dan wel het stuk tussen de aansluiting van de Betuweroute en het station Zevenaar (circa 2 km) omgebouwd worden naar het Duitse bovenleidingsysteem. Dan kunnen de Duitse RegionalBahn (RB) uit Duisburg en de RegionalExpress (RE) uit Koblenz doorrijden naar Zevenaar!

VIEV is van mening dat de Provincie Gelderland, de Stadsregio Arnhem-Nijmegen (v/h KAN) en de Gemeente Zevenaar dan ook aandringen bij Minister Eurlings en ProRail dat het Duitse 15 kV- bovenleidingsysteem wordt doorgetrokken tot aan het station van Zevenaar. Met een extra spoor kunnen de Duitse regionale treinen uit het Ruhrgebied naadloos aansluiten op de StadsregioRail-treinen naar Arnhem en Doetinchem. Dit is een unieke kans om de Stadsregio Arnhem-Nijmegen eindelijk te koppelen aan de metropool Ruhrgebied. Om het uur een trein naar hartje Ruhrgebied, zonder ICE-toeslag, zonder reservering, zonder international kaartje. Kijk, zo komt Europa echt dichterbij.

Graag verzoeken wij de ontwikkeling van station Zevenaar tot euregionaal railknooppunt toe te voegen aan het Masterplan.

#### **4. Spoorbrug bij Ravenstein**

De spoorverdubbeling bij Ravenstein wordt noch in het Regionaal Plan noch in de Regionale Nota Mobiliteit genoemd als knelpunt. Deze beleidswijziging verwondert ons dan in hoge mate. Dit is een typisch voorbeeld van inconsistentie. Graag wil VIEV weten wat dit project behelst. Spoorverdubbeling behoort namelijk niet tot de bevoegdheden van de Stadsregio. Het betreft immers een spoorlijn die valt onder het hoofdspoornet van NS Reizigers en de beheerconcessie van ProRail. Deze twee instanties zijn dus aan zet om dit als knelpunt te ervaren, op te pakken en vervolgens op te lossen! Ons inziens staan er geen files van treinen op de spoorbrug. Uiteraard mag de Stadsregio het probleem agenderen, maar laat de Stadsregio werk maken van zaken die wel tot haar opdrachten en bevoegdheden behoort.

#### **5. De knip bij Elst**

VIEV vraagt om heroverweging voor het besluit de treinverbinding Tiel-Arnhem te laten eindigen in Elst. VIEV pleit voor de bouw van een fly-over, en vraagt de realisatie van een fly-over toe te voegen aan de quick-wins in bijlage 1. De redenen om tot heroverweging te komen, zijn als volgt:

- Een knip in Elst is in strijd met uw eigen doelstelling (zie 3.4.1) voor doorgaande OV-verbindingen in de stadsregio; alweer is een voorbeeld van inconsistentie.
- Een knip in Elst betekent het einde van de StadsregioRail in de Overbetuwe. Deze doorgaande treinverbinding is het enige deel van de StadsregioRail dat de Stadsregio kan realiseren in het Rivierengebied. VIEV heeft namelijk geen vertrouwen in de realisatie van een Stadsregiorail Wychen-Zevenaar. De reden is dat dit spoortraject onder de hoofdspoorconcessie van NS Reizigers valt. NS Reizigers duldt hier geen medegebruik. De Stadsregio moet dan ook alles op alles zetten om het recht te behouden dat deze contractsectorlijnen naar Arnhem door kunnen rijden.
- Een knip in Elst vormt een ernstige benadeling van OV-Reizigers vanuit de Betuwe en Tiel (notabene een florerende Gelderse stad). Deze groep van reizigers hebben de afgelopen decennia alleen een neerwaartse ontwikkeling in het OV mogen ervaren. Zo is de aansluiting naar Nijmegen komen te vervallen door de Betuweroute. Niet voor niets is de oriëntatie van Tiel gericht op Utrecht.
- Een knip in Elst benadeelt Elst en de Overbetuwe. Een doorgaande treinverbinding is goed voor Elst als OV-knooppunt. De overname van de treinverbinding Arnhem-Tiel door Syntus is immers een zegen gebleken. Deze ontwikkeling moet niet in de kiem gesmoord worden. Argumenten dat er meer treincapaciteit komt voor de zogenaamde StadsregioRail verwijst VIEV naar het rijk der fabelen. De vrijgekomen treincapaciteit wordt opgevuld door het goederenverkeer en snelle NS-intercity's. De nieuwe dienstregeling laat pijnlijk zien dat station Elst geen prioriteit heeft bij de NS Reizigers.

- Een knip in Elst betekent een afname van de kwaliteit van het OV in de Stadsregio. Dit zal resulteren in een vergroting van de druk op het autowegennet rondom Oosterbeek en Arnhem-Zuid. Een dergelijke ontwikkeling is volledig in strijd met de geest van uw Masterplan.
- Een knip in Elst betekent dat de alternatieve reisroute geen optie meer is voor storingen op het treintraject Arnhem-Utrecht.

## 6. HOV Nijmegen, met de EuregioTram naar de HEMA

Bij het schrijven van deze inspraakreactie komt het bericht binnen dat de gemeente Nijmegen en de Stadsregio onderzoek gaan uitvoeren naar de introductie van een tram op de corridor Waalsprong, centrum en universiteitscampus. Wij juichen dit initiatief van harte toe. Sinds 1998 pleit VIEV, evenals haar voorganger VSNK, voor een tramtrein systeem in onze regio waar treinen uit Kleve en Boxmeer als tram verder rijden op de genoemde corridor naar de Waalsprong. Graag vragen wij u uw studie naar HOV niet te beperken tot de interne bereikbaarheid van Nijmegen, maar deze tramlijn als onderdeel te zien van een EuregioTram systeem met aftakkingen naar Kleve en Boxmeer. Neem deze plannen expliciet op in uw masterplan. Noem ze bij naam. Dat is pas ambitie!



VIEV juicht het initiatief toe voor een studie naar een tram tussen Waalsprong en campus. Maak er dan wel een EuregioTram van! Laat de treintrams vanuit de Waalsprong doorrijden naar Kleve en Boxmeer! De Stadsregio Kassel laat zien hoe dat moet. Daar rijdt de RegioTram als tram uit de stad door als trein naar de regio.

Een Kasseler RegioTram is zojuist binnengekomen op het station van Wolfhagen op een zonnige eerste Pinksterdag (27 mei 2007). RegioTramlijn 4, Kassel Hbf - Wolfhagen is in januari 2007 in bedrijf genomen. Exploitatie van het ongeëlektrificeerde traject geschiedt met dieseltrams. Een dieselaggregaat staat op het dak! Vanaf medio augustus 2007 zullen deze dieseltrams doorrijden tot in de binnenstad van Kassel nadat de tunnel onder het Hauptbahnhof in gebruik is genomen. Met de EuregioTram vanuit Kleve naar de HEMA, het kan echt!

Foto: Joyce Parlevliet (Traffic & Transport, Utrecht)

## 7. Railverbinding Nijmegen-Kleve

Voor VIEV is het een schrale troost dat u toch nog blijft mikken op herstel van de railverbinding Nijmegen Kleve. Graag vragen wij dat u "raak schiet". De besluitvorming is namelijk niet zorgvuldig gelopen en op onjuiste argumenten vastgesteld.

Wij vragen u met klem reactivering niet uit te stellen tot na 2020, en wel vanwege de volgende argumenten:

1. uw stellingname is in strijd met het bestaande beleid;
2. uw besluitvorming is niet zorgvuldig en niet transparant;
3. strategisch-tactisch is het een verkeerd signaal;
4. uw stellingname gebaseerd is op onjuiste informatie.

### Ad 1 uw stellingname is in strijd met het bestaande beleid

Uw besluit is in strijd met het bestaande beleid. Immers in het Regionaal Plan 2005-2020 van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen is een onderzoek afgesproken naar de haalbaarheid van deze railverbinding als tweede verkeersproject. Het Regionaal Plan is nauwelijks formeel vastgesteld of er wordt door de gemeente Nijmegen en de Stadsregio afgeweken van vastgesteld beleid door reactivering uit te stellen tot na 2020. Dit haalbaarheidsonderzoek of verkenning zou nodig zijn ten behoeve van eerste planfase conform de systematiek van de BDU verordening KAN, aldus de reactie van de Stadsregio op onze inspraakreactie op het Regionaal

Plan. Door dit uitstel ontloopt de Stadsregio Arnhem-Nijmegen zijn bestuurlijke verantwoordelijkheid voor het concretiseren en realiseren van zijn eigen ambitie om de stadsregio tot knooppunt uit te bouwen tussen regio's van allure (Randstad; Ruhrgebied).

#### Ad 2 uw besluitvorming is onzorgvuldig en niet transparant

Wij plaatsen grote vraagtekens bij de wijze van besluitvorming. Deze is niet zorgvuldig en niet transparant. De Stadsregio verwijst naar een bestuurlijk overleg in september jl. waarbij besloten is in te zetten op railfietsen (Draisinen). Dit is een intern overleg geweest tussen de burgemeesters van Groesbeek, Heumen en Nijmegen, en de voorzitter College van Bestuur van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. Volgens onze informatie mocht zelfs de onderzoeker uit Kevelaar voor de studie naar de haalbaarheid van de railfietsen (Draisinen) aanschuiven. Deze gang van zaken getuigt niet van transparantie en bestuurlijke zorgvuldigheid. Er is geen hoor en wederhoor toegepast. Wij vrezen dan ook dat de besluitvorming volledig gebaseerd is op de kennis en kunde van slechts één raadgevend ingenieur. Onze vereniging VIEV is daarentegen nooit uitgenodigd om onze zienswijze te geven. Ook andere maatschappelijke organisaties zoals Rover en het OV Platform zijn niet geconsulteerd. Zo vragen wij ons waarom bestuurders inzetten op een toeristische attractie? Is dit niet immers bij uitstek een project dat de marktsector kan oppakken? Is het niet beter dat deze bestuurlijke energie wordt ingezet voor projecten die de bereikbaarheid en het samengroeien van de Euregio Rijn-Waal ten goede komen?

#### Ad 3 strategisch-tactisch is het een verkeerd signaal

Uw besluit is bestuurlijk-strategisch en tactisch hoogst ongelukkig te noemen. Op 31 oktober 2006 heeft de Tweede Kamer de motie Verdaas (PvdA), Slob (CU) en Hofstra (VVD) aangenomen waar de Minister wordt opgeroepen een visie te ontwikkelen op het internationale treinvervoer. Deze motie noemt expliciet de railverbinding Nijmegen-Kleve. Deze motie memoreert een eerder aangenomen motie van december 2005 dat reactivering van deze railverbinding wenselijk is. De laatstgenoemde motie is de motie Slob, Dijkma waarbij de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit is geamendeerd: "*Het Rijk levert een bijdrage aan onderzoek naar de mogelijkheid om oude spoorverbindingen te reactiveren en draagt zonedig bij aan de kosten van revitalisering*". Juist nu de lobby in "Den Haag" vruchten afwerpt, stelt u reactivering uit tot na 2020. Het zou meer voor de hand liggen de steun van de Tweede Kamer te gebruiken om de procedures tot reactivering te versnellen. Neen, daarentegen laten Nijmegen en de Stadsregio deze unieke kans liggen.

Het afwachten tot een positieve stellingname van Duitse zijde zal juist door de Duitse zijde worden opgevat als bevestiging dat de Nederlandse zijde ook geen prioriteit geeft aan reactivering. Afwachten is dus een verkeerd bestuurlijk-strategisch signaal die als vorm van defaitisme opgevat zal worden. De Stadsregio Arnhem-Nijmegen in het algemeen en de gemeente Nijmegen in het bijzonder hebben alle belang erbij om te pleiten voor een snelle, goedkope en snel-te-realiseren railverbinding met de metropool Düsseldorf en het Duitse achterland.

#### Ad 4 gebaseerd op onjuiste informatie.

In de brief van het Gemeentebestuur van Nijmegen d.d. 15 december 2006 worden de volgende overwegingen genoemd die tot het uitstel tot na 2020 hebben geleid:

- Duitsland geeft meer prioriteit aan projecten die de automobiliteit bevorderen;
- Regionale overheden zijn zelf verantwoordelijk voor de financiering van regionale spoorlijnen.

Daarnaast zijn tijdens een gesprek met wethouder Van der Meer op 6 november 2006, en door de voorzitter van het College van Bestuur van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, de heer J.J. Modder, twee andere overwegingen toegevoegd:

- Kosten bedragen circa 130 miljoen euro;
- Stadsregio moet andere prioriteiten stellen, zoals spoorbrugverdubbeling Ravenstein.

Helaas moeten wij constateren dat bovengenoemde overwegingen voor een deel gebaseerd zijn op onjuiste en onvolledige informatie.

---

<sup>1</sup> Motie Slob c.s Tweede Kamer vergaderjaar 2005-2006, 29 644, nr. 33

Wij moeten helaas bevestigen dat het draagvlak in Duitsland op dit moment tanende is. De deelstaatregering van Nordrhein-Westfalen (NRW) was tot voor kort voorstander van reactivering. Dit blijkt uit de brochure Euregionale Mobilität van verkeersminister Dr. Axel Horstmann<sup>2</sup>. De nieuwe NRW-deelstaatregering geleid door het CDU legt nadruk op uitbouw van weginfrastructuur. Dit heeft inmiddels zijn weerslag op het Integrierter Gesamtverkehrsplan (IGVP). In het IGVP-plan is uitstel van reactivering doorgedrukt tot na 2020. Dit besluit, genomen in juni 2006, dat overigens om de vijf jaar herzien kan worden, betreuren wij zeer.

Overigens is er veel kritiek op de besluitvorming rondom dit IGVP-plan. Zo zijn de keuzecriteria onduidelijk. De railverbinding Nijmegen-Kleve is "kapot" gerekend door het samen te voegen met de verbinding Kleve-Xanten. Het gemeentebestuur van Nijmegen en de Stadsregio hebben hiertegen bezwaren ingediend. Hiervoor hebben wij grote waardering. Echter zowel Nijmegen als de Stadsregio gooien nu wel heel snel de handdoek in de ring. Nijmegen en de Stadsregio moeten daarentegen krachtig protesteren bij Nordrhein-Westfalen (NRW) dat hun besluit niet getuigt van goed nabuurschap. Hun besluit is immers in strijd met de eerder gemaakte afspraken tussen KAN en NRW in 1999! Destijds is afgesproken dat NRW zou wachten tot 2007 met besluitvorming over deze railverbinding.

Het IGVP-plan is geen definitief afstel, maar wordt om de vijf jaar herzien. Bovendien staat ook in het IGVP-plan dat reactivering tot de mogelijkheden behoort indien Nederland dit duidelijk aangeeft. Daarom moeten Nijmegen en Stadsregio bij voorbaat niet uitstellen tot na 2020 en strategisch-tactisch juist (blijven) pleiten voor herstel van de railverbinding.

In de brief van het gemeentebestuur van Nijmegen wordt vermeldt dat de Duitse gemeenten volledig de kosten moeten dragen voor reactivering. Dit argument verdient nuance. De kosten van dergelijke infrastructuurprojecten worden voor circa 65 tot 90% gefinancierd door de deelstaat NRW en de Bondsregering in het kader van respectievelijk het Regionalisierungsgesetz NRW (RegG NRW) en het Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Dit laatste regelt de subsidiëring door de Bondsregering in Berlijn met als doel het openbaar vervoer te verbeteren. Jaarlijks krijgen de deelstaten een bijdrage hiervoor. Bovendien kan een deel, 10-20%, worden gedekt door Europese subsidies in het kader van het Intereg III programma. Het is dan ook verwonderlijk dat de Duitse bestuurders in de Kreis Kleve dergelijke middelen niet durven aan te vragen.

Tijdens onze inspraak (6 december 2006) op de Regionale Nota Mobiliteit bij de commissie Mobiliteit & Werken van de KAN-raad gaf de voorzitter CvB van de Stadsregio Arnhem Nijmegen prioriteit aan verdubbeling van de spoorbrug bij Ravenstein. Bovendien zouden de kosten van reactivering 130 miljoen euro bedragen.

De spoorverdubbeling bij Ravenstein wordt noch in het Regionaal Plan noch in de Regionale Nota Mobiliteit genoemd als knelpunt. Deze beleidswijziging verwondert ons dan in hoge mate. Gaat de gemeente Nijmegen akkoord met een beleidswijziging die niet in een van de vele beleidsplannen van de Stadregio is vastgelegd? Daarnaast behoort spoorverdubbeling niet tot de bevoegdheden van de Stadsregio. Het betreft immers een spoorlijn die valt onder het hoofdspornet van NS Reizigers en de beheerconcessie van ProRail. Deze twee instanties zijn dus aan zet om dit knelpunt te agenderen!

Het opknappen van de railinfrastructuur van Nijmegen Kleve kost geen **130 miljoen euro** maar slechts **31,3 miljoen euro**. Hierbij verwijzen wij naar cijfers uit het Raadsvoorstel van B&W Nijmegen (nummer 99.4721 datum vergadering B&W 09-02-1999) en het KAN-raadsvoorstel 99.100 d.d. 4 februari 1999. De kosten voor het Nederlandse traject zijn berekend op NLG 37.800. 000 ofwel 17,1 miljoen euro. De Stadsregio noemt zelfs

---

<sup>2</sup> Broschüre Euregionale Mobilität, 2004, Minister Dr. Axel Horstmann: "*Grenzüberschreitende Verbindungen im Schienenverkehr müssen den verkehrlichen Anforderungen eines Europa ohne Grenzen gerecht werden*"... "*Wenn die Niederlande der Reaktivierung der Strecke zustimmen, kann die RE10 Düsseldorf - Kleve verlängert werden.*"

het bedrag van circa 13,5 miljoen euro in haar reactie op de inspraak van de Nederlandse Spoorwegen op het Regionaal Plan (Commentaarnota en reacties Regionaal Plan, bijlage KAN-raadsvoorstel 2005.240, volgnr C13.1). De kosten voor het Duitse traject zijn berekend op 36 miljoen DM ofwel 14,2 miljoen euro en wel op basis van het OPNV-Bedarfsplan NRW uit 1998.

Op basis van de kostenkennallen van recente reactiveringsprojecten verwacht VIEV dat deze kosten lager zullen uitvallen. Immers de kosteninschatting van 1999 is gebaseerd op "heavy rail" in plaats van "light rail". Een vergelijkbaar reactiveringsproject, de Haller Willem, in de Kreis Osnabrück (Niedersachsen) zouden de kosten voor het gehele traject op circa 18,4 miljoen euro kunnen uitvallen!

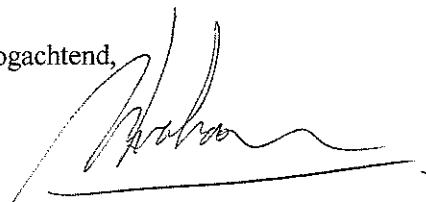
## 6. Overige aanvullingen

Hieronder staan enkele aanvullingen:

- VIEV mist een beleidsevaluatie van het vorige Masterplan OV. Zo staat StadsregioRail wederom in dit Masterplan. Maar RegioRail KAN stond – met veel striptekeningen geïllustreerd – ook al in het vorige Masterplan genoemd. Waarom is er geen voortgang geboekt op dit en vele andere dossiers? Wat is van al die plannen terecht gekomen? Welke lessen zijn geleerd, waarom wordt dit Masterplan wel een succes?
- Waarom wordt in paragraaf 2.5 niet naar samenwerking gezocht met de Duitse autoriteiten zoals NRW, de Kreise Kleve en Borken en de gemeentebesturen van Emmerich, Kleve en Kranenburg?
- VIEV wil als maatschappelijke organisatie graag met u samenwerken zoals genoemd in paragraaf 3.2. Echter dat betekent wel dat wij als organisatie serieus worden genomen door het Stadregiobestuur in het algemeen en de KAN-raad in het bijzonder. VIEV pleit dan ook voor een Stuurgroep, bestaande uit vertegenwoordigers uit maatschappelijke organisaties, die de voortgang van het Masterplan volgt en op koers houdt. Dit moet dan wel op een faire wijze met onkostenvergoedingen voor die vertegenwoordigers, die meestal vrije snipperdagen op moeten nemen om hun kennis en ervaringen met u te delen.

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

Hoogachtend,



Drs. Ing. Marcel Walraven  
Voorzitter VIEV

