



Nijmegen–Kleve verdient ambitieuze aanpak

De heropening van de spoorbaan Groesbeek–Kranenburg–Kleve als spoorfietsverbinding zegt alles over de bestuurlijke ambities van met name Groesbeek. In de Duitse deelstaat Niedersachsen is een vergelijkbare spoorbaan na twintig jaar opnieuw in exploitatie genomen. Het is een doorslaand succes.

AUTEUR EDUARD DE JONG FOTO JOYCE PARLEVIET

Op het voormalige station van het Duitse Kranenburg is op 27 april de Grensland-draisine feestelijk in gebruik is genomen. Kranenburg ligt aan de spoorlijn tussen Nijmegen en Kleve, die op 2 juni 1991 voor het reizigersvervoer werd gesloten. Het voormalige spoortraject is weer vrij gemaakt van begroeiing en geschikt gemaakt voor draisines, ook wel fietslorries of spoorfietsen genoemd. Op het 16 kilometer lange traject zijn de wegwakeringen met stoplichten beveiligd en de spoorrails herlegd of onder het asfalt vandaan gehaald. Het kostte 1,8 miljoen euro, bijeengebracht door onder andere de Euregio Rijn-Waal, de provincie Gelderland en de gemeente Groesbeek.

Aan Nederlandse kant heeft ProRail de rails verhuurd aan de gemeente Groesbeek. Aan Duitse zijde is het baanvak door DB verkocht aan de gemeenten Kleve en Kranenburg. De Duitse gemeenten hebben het baanvak gekocht om te voorkomen dat de grond in commerciële handen valt, waardoor een toekomstige exploitatie als raillijn in gevaar zou kunnen komen. Burgemeester Günter Steins van Kranenburg en zijn collega Theo Brauer van Kleve (beiden CDU) zien de exploitatie met fietslorries als een tijdelijk gebruik van het spoor. Steins: “Voor de toekomst denk ik aan een heringebruiknaam als S-Bahn of trambaan.” Brauer: “Wij willen het tracé behouden om rond 2020 een of

andere vorm van railverkeer mogelijk te maken. Ik denk bijvoorbeeld aan de ontsluiting van het vliegveld bij Weeze.”

Honderden miljoenen

De Groesbeekse burgemeester Gerd Prick (PvdA) ziet niets in een treinverbinding. “Op het spoor Nijmegen–Kleve zal de komende decennia geen trein rijden. Het opknappen van het baanvak kost zo’n 80 miljoen euro, en daar zijn gewoon te weinig reizigers voor. Tussen Nijmegen en Düsseldorf is de spoorverbinding via Arnhem of Venlo sneller. Als je rekening houdt met de regionale economische

ontwikkeling en het dalende inwonertal, komen de exploitatieverliezen van een spoorverbinding uit op 3 miljoen euro per jaar. Er zijn bovendien bestuurlijke afspraken gemaakt: tot 2020 komt er geen trein.” Sjaak Thijssen, wethouder ruimtelijke ordening in Groesbeek, meent dat een reactivering van de spoorlijn zelfs honderden miljoenen gaat kosten. Dat zou blijken uit een studie van ingenieursbureau Haskoning. “Groesbeek wordt uitstekend bediend door een fijnmazig busnet: de lijnen 5 en 25. En een tram is ook geen oplossing, dat is meer iets voor grote steden.” De Groesbeekse gemeenteraad besloot unaniem 13.000 euro beschikbaar te stellen om 500 meter Duits spoor te kopen van de gemeente Kranenburg, om zo meer invloed te krijgen op een toekomstig gebruik van het tracé.

Twintig miljoen

In de afwijzing van het gebruik als spoorlijn lijkt Groesbeek alleen te staan. ‘Wij willen onze trein terug’, stond op borden van de Vereniging voor Innovatief Euregionaal Vervoer (VIEV) tijdens de officiële start van het draisine-project. Volgens de voorzitter van de vereniging, Marcel Walraven, kost de reactivering van het traject zeker geen 80 miljoen euro. “Wij komen uit op maximaal 30 miljoen. En op basis van de ervaringen met Haller Willem, een spoorlijn in Niedersachsen die na twintig jaar weer in gebruik is genomen, kan het zelfs voor ongeveer 20 miljoen.” Ook Thom de Graaf, burgemeester van Nijmegen, pleitte in zijn nieuwjaarstoespraak begin dit jaar voor herstel van de spoorverbinding met Kleve. “Een oude wens is om Nijmegen beter per spoor te ontsluiten naar Duitsland, met aansluiting op het vliegveld Weeze bijvoorbeeld. Ik ga daar opnieuw een lans voor breken in Den Haag én over de grens.”

Haller Willem

De spoorbaan die voor VIEV als voorbeeld dient ligt tussen Bielefeld (Nordrhein-Westfalen) en Osnabrück (Niedersachsen). De regionale spoorlijn – geopend in 1886 – is vernoemd naar Wilhelm Stuckemeyer, een koetsier/voerman uit Halle. Na teruglopende reizigersaantallen staakt DB in 1984 de personen dienst in de deelstaat Niedersachsen. Ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling EXPO 2000 in Hannover wordt het baanvak van Bielefeld tot het overgangstation tussen beide deelstaten Dissen/Bad Rothenfelde als modeltraject ingrijpend gemoderniseerd. Vier nieuwe halten worden geopend, state-of-the-art technische beveiliging geïnstalleerd en er gaan nieuwe treinen rijden. De gemoderniseerde spoorlijn trekt de belangstelling van investeerders en vastgoedontwikkelaars. Langs de spoorlijn worden kantoren en 2000 woningen gebouwd. Het aantal treinreizigers groeit van 1500 per dag in 1996 naar 3400 in 2004. Het succes blijft niet onopgemerkt bij de bureaus in Niedersachsen, die de sporen hadden willen opbreken. In 1999 huurt de vervoerautoriteit VLO van de regio Osnabrück met vooruitziende blik het traject tot Dissen/Bad Rothenfelde van DB Netz voor 30

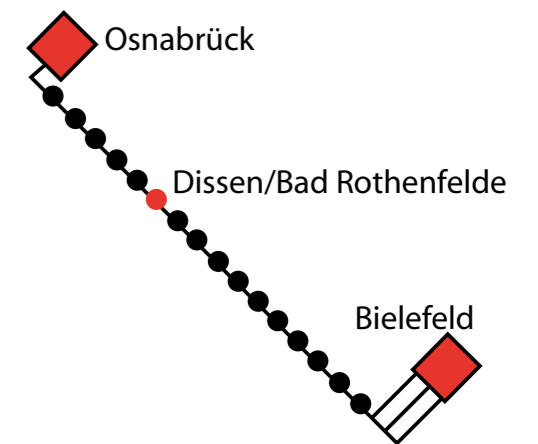
jaar tegen een symbolische huurprijs van 1 mark per jaar. In 2000 onderzoekt de ov-autoriteit van Niedersachsen de levensvatbaarheid van 57 stilgelegde spoortrajecten in de deelstaat. Voor Haller Willem tussen Osnabrück en Dissen/Bad Rothenfelde is de uitkomst positief. De deelstaat besluit 11 miljoen euro beschikbaar te stellen voor het opknappen van het 23 kilometer lange enkelsporige baanvak. De totale kosten van het reactiveren van het traject bedragen 16,3 miljoen euro (700.000 euro per km), waaraan is bijgedragen door de regionale vervoerautoriteit VLO en de diverse gemeenten langs het traject.

Lichtere rails

De werkzaamheden startten in februari 2004. Gebruik wordt gemaakt van een lichter type rail en van stalen dwarsliggers. Uitgangspunt is een baanvaknelheid van 80 kilometer per uur, waarbij het traject van 23 kilometer in 32 minuten wordt afgelegd. Een parallelle busdienst deed er 40 à 50 minuten over. Van de 27 overwegen worden er 23 beveiligd met waarschuwingslichten, waarvan 15 bovendien met halve overwegbomen. Bij vier voetgangersoversteekplaatsen komt geen technische beveiliging, omdat er goed zicht is op de spoorbaan. De treinbeveiliging wordt een fonkelnieuw geautomatiseerd besturingssysteem dat is ontworpen voor regionale spoorlijnen. De beveiliging voor trein en overwegen kost 4,2 miljoen euro. Er worden vijf haltes aangelegd, waarvan één met een passeerspoor. De haltes zijn relatief eenvoudig: 110 meter lang, 3,5 meter breed en 76 cm hoog, met informatiepaneel,abri en zitbank. De bouwkosten per halte bedragen gemiddeld 100.000 euro. Na 16 maanden is het werk klaar en kan op 10 juni 2005 de reizigersdienst beginnen. NordWestBahn, een dochteronderneming van Veolia en Stadtwerke Osnabrück, sleept de tot 2013 lopende vervoerconcessie in de wacht. Op het niet geëlektrificeerde baanvak rijden dieseltreinen van het type Talent. Ze zijn voorzien van airconditioning, kaart- en drankautomaten. Naast elke zitplaats is een koptelefoon-aansluiting op een audiosysteem met drie radio- en drie MP3-programma’s. Rolstoelen, kinderwagens en fietsen mogen gratis mee. Gereden wordt met een uur frequentie. Op werkdagen zijn er achttien retourritten. In 2007, twee jaar na de heropening, is het aantal reizigers door de week gestegen tot vijftien duizend per dag, een toename met 18 procent ten opzichte van 2006. In het weekend hebben 10 procent meer reizigers de trein genomen in vergelijking met 2006. De ov-autoriteit is ingenomen met de gerealiseerde vervoergroei en verwacht een verdere toename, omdat verbeteringen in het vervoeraanbod pas na zo’n drie jaar leiden tot een grotere vervoervraag.

Treffende gelijkenis

De spoorlijnen Nijmegen–Kleve en Haller Willem vertonen een treffende gelijkenis. Haller Willem verbindt de universiteitsstad Osnabrück (170.000 inwoners) met enkele forensengemeenten (ten



hoogste 10.000 inwoners per gemeente) en een kuuroord (Bad Rothenfelde) aan de rand van het Teutoburgerwoud. Op het traject in Niedersachsen is het aantal in- en uitstappers voor Nederlandse begrippen laag. De grootste aantallen zijn geteld op het centraal station van Osnabrück: dagelijks ruim duizend reizigers in of uit, en op het station van Dissen/Bad Rothenfelde 750 passagiers. Het aantal dagelijkse in- en uitstappers op vier tussengelegen nieuwe haltes ligt tussen de 100 en 250 per halte. Op de vijfde halte Hilter is het aantal in- en uitstappers het laatste jaar met 24 procent toegenomen tot 270 per dag. Ter vergelijking: voor nieuw te openen stations geldt in Nederland een minimum van duizend instappers per dag. De spoorlijn Nijmegen–Kleve verbindt de universiteitsstad Nijmegen (160.000 inwoners) met de stad Kleve (50.000 inwoners) en passeert de gemeenten Groesbeek (20.000 inwoners), Kranenburg (10.000 inwoners) en enkele kleinere dorpen. Mede als gevolg van de hoge grond- en vastgoedprijzen in Nederland en de kamernood voor studenten in Nijmegen, is een groot aantal Nederlanders in de Duitse grensregio gaan wonen. Het valt te verwachten dat de vervoervraag op de raillijn Nijmegen–Kleve die van de Haller Willem ruimschoots overtreft. De Stadsregio Arnhem Nijmegen gaat een onderzoek instellen naar de vervoerwaarde van de raillijn. Dat kan dan uitsluitel geven over het realiteitsgehalte van een reactivering.