

# Tussen spoorfietsen en luchtfietsen

Een kritische beschouwing van het debat rond de  
reactivering van de spoorlijn Nijmegen-Kleve



V. D. E. I. N. O. M. I. N. E. F. U. N. D. A. T. I. O. N. I. S. U. N. D. E. R. W. I. J. D. E. R. R. A. J. S. V. A. F. B. R. E. M. M. E. R. S. H. A. Z. W. A. R. T.

### **Omslagafbeeldingen (van boven naar beneden)**

Kabelbaan van de firma Doppelmayr, bron: <http://www.gelderlander.nl/regio/nijmegen-e-o/nijmegen/kleef-kabelbaan-via-spoor-naar-nijmegen-1.2282667?ls=pl>

Tram van de Breng Keizerlijn in Groesbeek, bron: <http://www.keizerlijn.nl/wp-content/uploads/2014/10/Keizerlijn-Persbericht-12-02-2014.pdf>

Parkeerplaats onderbreekt het spoor in Kleve, bron:  
<http://www.panoramio.com/photo/47475309?source=wapi&referrer=kh.google.com>

Fietslorrie van Grenzland Draisine, bron: <http://www.gelderlander.nl/regio/2.2529/fietslorrielijntje-draisine-krijgt-er-fietspad-bij-op-de-grens-1.4150184?ls=pl>

## Inhoudsopgave

<b>1 Inleiding</b> .....	<b>4</b>
<b>2 Het belang van de verbinding</b> .....	<b>7</b>
2.1 Argumenten vanuit Euregionaal perspectief .....	7
2.2 Argumenten vanuit stedelijk en stadsregionaal oogpunt .....	8
2.3 Praktisch beredeneerde argumenten .....	9
<b>3 Stand van zaken</b> .....	<b>10</b>
3.1 OV-verbindingen .....	10
3.2 Staat van het traject.....	10
3.3 Het Euregionaal mobiliteitsplan (2008).....	11
<b>4 Alternatieven</b> .....	<b>12</b>
4.1 Trein.....	12
4.2 Tram.....	14
4.3 Tramtrein.....	15
4.4 Overige alternatieven.....	15
4.5 Financiering.....	17
<b>5 Besluitvorming en stellingnames</b> .....	<b>18</b>
5.1 Besluitvorming 2008-2014.....	18
5.2 Nederlandse visie .....	20
5.3 Duitse visie.....	22
<b>6 Conclusie</b> .....	<b>25</b>
<b>Bibliografie</b> .....	<b>27</b>

## 1 Inleiding

“Eendracht maakt macht – ter herinnering aan den bouw van den spoorweg Nijmegen-Cleve door Nijmeegse Burgerij – geopend 8 augustus 1865”. Een dergelijke tekst zou men niet direct verwachten in de sokkel van een afgietsel van een Duits Victoriabeeld. Toch is deze schijnbare incongruentie verklaarbaar: de Nijmeegse burgerij zag in de aansluiting van Nijmegen op het Pruisische spoorwegennet een overwinning op de geïsoleerde positie waarin Nijmegen zich in die periode bevond. Ter ere daarvan is in 1884 het Spoorwegmonument aan de voet van het Valkhof opgericht (zie afbeelding 1)

Nijmegen was tot 1865 op geen enkele spoorweg aangesloten en dreigde steeds verder geïsoleerd te raken.<sup>1</sup> Verscheidene initiatieven kwamen tussen 1843 en 1865 (verbindingen Amsterdam–Köln, Köln–Nijmegen of Arnhem–Nijmegen) niet van de grond, vanwege Nijmegens van oudsher gunstige ligging tussen de grote rivieren die nu dure spoorbruggen vereiste. De Nijmeegse burgerij ijverde, zonder regeringshulp, succesvol voor een verbinding met Kleve, waarna op 8 augustus 1865 de eerste trein over het traject reed. De verbinding tussen Nijmegen en Kleve(–Köln–Frankfurt) werd een belangrijke concurrent voor de route via Arnhem en Deutz, tot in 1945 de vernietigde spoorbrug bij Rhenen niet hersteld werd.<sup>2</sup>

Met teruglopende reizigersaantallen, een grenstarief van tien gulden en een steeds verder versoberde dienstregeling – “geen redelijke exploitatie van een grenslijn meer”, volgens de *Railkroniek* ter ere van het 125-jarige bestaan van de lijn<sup>3</sup> – werd de verbinding in 1991 opgeheven. Hoewel het dorp Groesbeek al sinds 1934 geen halte meer had op de lijn, hield de trein er op zijn laatste rit toch halt en kreeg het treinpersoneel namens de Groesbeekse bevolking een rouwboekje aangeboden (zie afbeelding 2). Die was in groten getale uitgelopen met cynische spandoeken als “1992 GRENZEN OPEN, 1991 SPOORLIJN DICHT”, “SPOORLIJN WEG, NU GROESBEEK NOG” en, gericht aan de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, “HANJA, IS DIT NOU DE WEG?”.<sup>4</sup>

Tegenwoordig is die liefdevolle houding van Groesbeek ten opzichte van de trein naar Kleve nauwelijks nog voor te stellen. De gemeente heeft namelijk sinds de eerste serieuze stemmen over heropening van de oude spoorlijn opgingen steeds zijn kont tegen de krib gegooid. Er is de laatste jaren echter enige verandering in deze houding te bespeuren; de gemeenteraadsfractie van GroenLinks heeft de deur voor heropening in 2009 op een kier gezet, en in 2012 is – zoals verderop zal blijken – het standpunt inzake reactivering officieel gewijzigd.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Jacob H.S.M. Veen, ‘1843-1865: Voorgeschiedenis’, *Railkroniek* 12:80-1 (1990), 5-8, alhier 5.

<sup>2</sup> Jacob H.S.M. Veen, ‘1865-1886: De tijd, dat de REG exploiteerde’, *Railkroniek* 12:80-1 (1990), 9-13, alhier 9; Jacob H.S.M. Veen, ‘1886-1914: De exploitatie door de HJSM’, *Railkroniek* 12:80-1 (1990), 14-21, alhier 14.

<sup>3</sup> Jacob H.S.M. Veen, ‘1945-1990: De naoorlogse periode’, *Railkroniek* 12:80-1 (1990), 33-43, alhier 36.

<sup>4</sup> André Tussenbroek en René Derks, *Baanvak Nijmegen-Groesbeek-Kleef deel 3* (video, 1 juni 1991) <<https://www.youtube.com/watch?v=ogMZBWVAcck>> [geraadpleegd op 19 november 2014].

<sup>5</sup> De Gelderlander, ‘Pleidooi voor sneltram Nijmegen-Kleef’ (versie 21 september 2009) <<http://www.gelderlander.nl/regio/nijmegen-e-o/nijmegen/pleidooi-voor-sneltram-nijmegen-kleef-1.2866246?ls=pl>> [geraadpleegd op 17 november 2014].

# 1 Inleiding

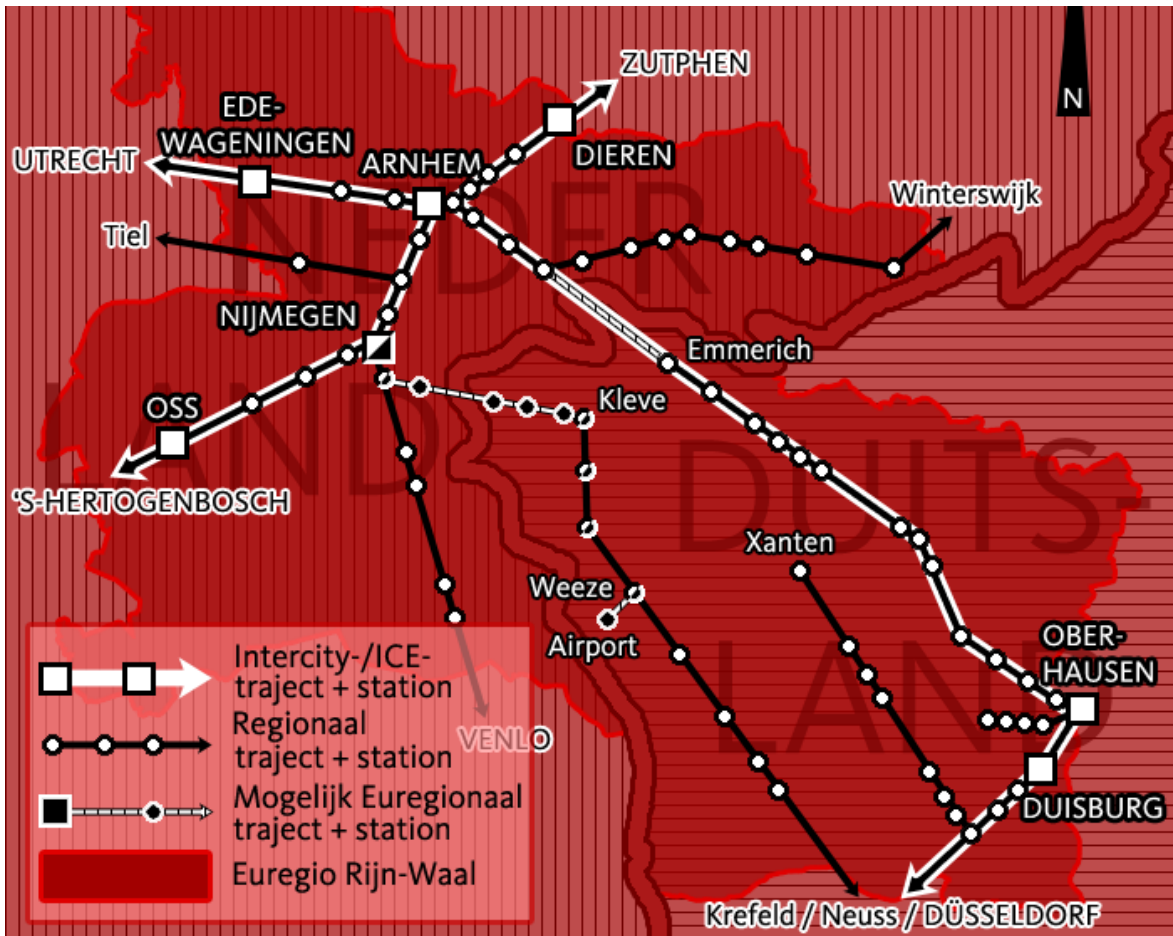


Afbeelding 1: Het Spoorwegmonument te Nijmegen.  
Foto: Willem Nabuurs.



Afbeelding 2: De laatste stop in Groesbeek. Beeld uit een video-opname van André Tussenbroek en René Derks.  
Bron: [www.youtube.com/watch?v=4K3nUkB\\_vdo](http://www.youtube.com/watch?v=4K3nUkB_vdo).

Afbeelding 3: Spoorkaart van de Euregio Rijn-Waal. Aangegeven zijn de twee serieuze opties voor een grensoverschrijdende regionale spoorverbinding in de Euregio Rijn-Waal: Arnhem-Emmerich en Nijmegen-Kleve(-Weeze Airport).  
Eigen afbeelding.



Door de sluiting van de lijn in 1991 is de Euregio Rijn-Waal, die grofweg het gebied van Ede tot Duisburg omvat, tegenwoordig de enige Nederlandse Euregio zonder een regionale grensoverschrijdende trein. Aan de Duitse grens bedienen de lijnen Groningen–Leer, Enschede–Gronau, Hengelo–Bad Bentheim, Venlo–Kaldenkirchen en Heerlen–Aachen de vier overige Euregio’s; in het zuiden vervullen de lijnen Maastricht–Liège, Breda–Antwerpen, Roosendaal–Essen en Terneuzen–Zelzate die functies. Zoals op afbeelding 3 te zien is, rijden er in de Euregio Rijn-Waal slechts Intercity’s en ICE-treinen de grens over. Nijmegen bevindt zich dus, net als in 1843, in een infrastructurele achterstandspositie.

In deze casestudy zal de besluitvorming rond de reactivering van de spoorlijn Nijmegen–Kleve tussen 2008 (classificatie van reactivering als prioriteitsproject in het *Euregionaal mobiliteitsplan*<sup>6</sup>) en heden kritisch tegen het licht worden gehouden. Allereerst zal worden ingegaan op het belang van de verbinding voor de Euregio. Vervolgens worden de huidige stand van zaken en de achtergrond van de plannen onderzocht. Ten derde staat een oriëntatie op verschillende alternatieven voor de reactivering centraal. Tot slot gaan wij in op genomen besluiten en ingenomen standpunten. Na deze uiteenzetting zal er een kritisch beeld van de besluitvorming ontstaan met een scherpe Nederlands-Duitse tegenstelling.

---

<sup>6</sup> Buck Consultants International e.a., *Rapport Euregionale mobiliteit* (Nijmegen, 2008), 51.

## 2 Het belang van de verbinding

In 2005 schreef Herman Katteler, socioloog aan het Instituut voor Toegepaste Sociologie (ITS) van de Radboud Universiteit, het rapport *Railverbinding Nijmegen - Duisburg/Düsseldorf: acht argumenten voor een actieve opstelling*. In deze tweetalige brochure bepleit hij aan de hand van acht bestuurlijk-strategische argumenten een assertieve houding met betrekking tot reactivering van de spoorlijn. Voor de technische levensvatbaarheid verwijst hij naar een studie uit 1998, die – evenals latere onderzoeken – uitwees dat een railverbinding Nijmegen–Kleve(–Xanten–Duisburg) in voldoende mate kostendekkend zou zijn.<sup>7</sup> Katteler concentreert zich, net als wij, op het traject Nijmegen–Kleve.

Vier van zijn argumenten formuleert hij vanuit een Euregionaal gezichtspunt; één vanuit het perspectief van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en het Niederrhein-gebied; één vanuit het stedelijk gezichtspunt van Nijmegen en Kleve; en twee vanuit praktisch oogpunt. Kattelers acht argumenten – die elk afzonderlijk sterk genoeg zijn om een actieve instelling te bepleiten<sup>8</sup> – zullen hieronder vanwege hun aanhoudende validiteit uiteengezet worden.

Op basis van deze acht argumenten komt Katteler tot een aantal aanbevelingen, die vanwege hun ‘opendeurgehalte’ – getuige tip 1: “onderken de argumenten”<sup>9</sup> – een regelrechte anticlimax van het rapport vormen. Met het Sintropher-onderzoek uit 2011 is overigens aan Kattelers aanbevelingen gehoor gegeven.

### 2.1 Argumenten vanuit Euregionaal perspectief

Allereerst daagt “een sterke fysieke infrastructuur [bij] aan de integratie van regio’s”.<sup>10</sup> Zonder een sterke fysieke infrastructuur is de Euregio Rijn-Waal – na Maas-Rijn de grootste Euregio aan de Nederlandse grens en de enige zonder regionale grensoverschrijdende treinverbinding – niet volwaardig. Daarnaast wijst Katteler op het immateriële belang van de reactivering van de spoorlijn, die het symbool kan worden van de economische, sociale en culturele integratie van de Euregio.<sup>11</sup>

Ten tweede dreigt de Euregio Rijn-Waal te worden ingeklemd tussen de Randstad en het Ruhrgebied wanneer slechts een langeafstandsverbinding de grens overschrijdt. De stoptrein Arnhem–Duisburg die vanaf 2017 zal rijden, beschouwen wij niet als een volwaardige en duurzame verbinding vanwege de lage frequentie, de tientallen overgeslagen stations en de beperkte spoorcapaciteit bij de reeds drukke grens.<sup>12</sup>

---

<sup>7</sup> Herman Katteler, *Railverbinding/Bahnverbinding Nijmegen - Duisburg/Düsseldorf: acht argumenten voor een actieve opstelling/ acht Argumente für einen aktiven Ansatz* (Nijmegen, 2005), 2; Röhre Verkehrsplanungen AGV, *Machbarkeitsstudie: Reaktivierung der Schienenstrecke Nijmegen - Xanten (- Duisburg): Fortschreibung des Schlussberichtes* (Krefeld, 1998).

<sup>8</sup> Katteler, *Railverbinding*, 2.

<sup>9</sup> Ibidem, 22.

<sup>10</sup> Ibidem, 2.

<sup>11</sup> Ibidem, 6.

<sup>12</sup> NOS, ‘Nieuwe treinroute naar Duitsland’ (13 juni 2013) <<http://nos.nl/artikel/517776-nieuwe-treinroute-naar-duitsland.html>> [geraadpleegd op 20 november 2014].

Katteler's derde argument heeft betrekking op de toeristisch-recreatieve sector, de belangrijkste pijler van de Euregio Rijn-Waal.<sup>13</sup> Zonder een betrouwbare railverbinding tussen de in de Euregio gelegen steden, kan deze sector niet optimaal benut worden. Een dergelijke verbinding is niet alleen gewenst voor natuurliefhebbers en dagjesmensen, maar ook voor de toeristische economie in de Euregio: enerzijds zal een hoogwaardige treinverbinding meer bezoekers naar de centra trekken, anderzijds spenderen treinreizigers gemiddeld veel meer tijd in die centra dan automobilisten en busreizigers.<sup>14</sup>

Samenhangend hiermee is Katteler van mening dat het onbenut laten van de spoorlijn nadelig is voor de eigen bevolking.<sup>15</sup> Behalve in de recreatieve sector biedt de lijn Nijmegen–Kleve in het bijzonder op het gebied van kennis, onderwijs, arbeid en zorg evidente voordelen. Bovendien zou deze railverbinding de potentie van Airport Weeze verhogen. Tot slot noemt hij de toenemende interesse in de gezamenlijke historie van de grensregio rond Nijmegen en Kleve ter onderbouwing van dit argument.

## 2.2 Argumenten vanuit stedelijk en stadsregionaal oogpunt

Vanuit stedelijk oogpunt stelt Katteler dat Nijmegen de twijfelachtige eer heeft om, samen met Arnhem en Apeldoorn, één van de drie Nederlandse steden te zijn die geen treinverbinding hebben met iedere naburige stad groter dan 50.000 inwoners.<sup>16</sup> Dit is, hoewel Katteler onzes inziens wel een punt heeft, zijn zwakst onderbouwde argument. Ten eerste hebben ook Hengelo en Nordhorn geen treinverbinding; ten tweede hebben Amstelveen, Spijkenisse, Nieuwegein en Oosterhout niet eens treinstations; ten derde kijkt Katteler hier slechts naar Nederlandse en niet naar Duitse steden. Deze zwakke onderbouwing heeft echter geen invloed op zijn hoofdstelling.

Ook Katteler's zesde argument vertoont een grote overlap met reeds genoemde argumenten.<sup>17</sup> Nijmegen en Kleve zijn “sterk in het onderbenutten van hun ommeland”, doordat ze zich slechts op hun eigen land oriënteren; een oplossing daarvoor zou kunnen zijn om elkaar niet langer “qua railinfrastructuur als het ware hun rug [toe te keren]”.<sup>18</sup> In elk geval moeten beide steden zich in het belang van hun beider ontwikkeling niet langer laten belemmeren door de landsgrens.

Bij deze argumenten van Katteler sluit ook de internationaal georiënteerde visie van Sintropher (semi-acroniem voor Sustainable Integrated Tram-based Transport Options for Peripheral European Regions) aan, dat in het kader van Interreg IVB de bereikbaarheid van vijf Noordwest-Europese grensgebieden wil verbeteren. Peter Hall, professor aan de Bartlett School of Architecture and Planning, en Charles King, communicatiemanager van Sintropher, stellen in hun artikel ‘Rolling stock: the key to unlocking the regions?’ dat, in een tijd waarin afstanden niet meer in kilometers maar in reistijden berekend worden,

<sup>13</sup> Katteler, *Railverbinding*, 10.

<sup>14</sup> Gemeente Nijmegen, *Stadscentrummonitor Nijmegen, meting 2002/2003* (Nijmegen, 2003).

<sup>15</sup> Katteler, *Railverbinding*, 12.

<sup>16</sup> Ibidem, 14.

<sup>17</sup> Ibidem, 16.

<sup>18</sup> Ibidem, 16.



het regionale railtransport niet mag achterblijven bij de transnationale hogesnelheidslijnen die Europa verkleinen.<sup>19</sup>



Afbeelding 4: De vicieuze cirkel in de besluitvorming rond de spoorlijn. Eigen afbeelding. afbeelding 4).

### 2.3 Praktisch beredeneerde argumenten

Katteler's laatste twee argumenten zijn praktisch van aard. In plaats van op een gebrek aan financiële middelen te wijzen, zou men de plannen voor een lightrailverbinding moeten uitwerken om zo financiële steun te genereren.<sup>20</sup> Dit behoeft nauwelijks verdere uitleg, aangezien een vicieuze cirkel van gebrek aan geld en onuitgewerkte plannen de grootste kans maakt om doorbroken te worden aan de planningszijde (zie

In Katteler's achtste argument trekt hij de vergelijking met andere initiatieven langs de Nederlands-Duitse grens.<sup>21</sup> De lightrailverbinding tussen Enschede en Gronau (2001) trekt meer reizigers dan geanticipeerd. De lijn Heerlen–Aachen (1992) is zo'n succes dat er inmiddels een Euregoticket bestaat en er plannen zijn om de lijn door te trekken naar Sittard en Maastricht. De lijn Groningen–Leer/Oldenburger (2003) toont aan dat draagvlak bij regionale overheden stimulerend werkt. Hoewel in dit dunbevolkte gebied met een lage frequentie gereden wordt, zijn de aansluitingen richting Bremen(–Hannover en Hamburg) en Rheine(–Münster–Ruhrgebied) uitstekend.

<sup>19</sup> Peter Hall en Charles King, 'Rolling stock: the key to unlocking the regions?', *Eurotransport* 9:4 (2011), 26-30, alhier 30.

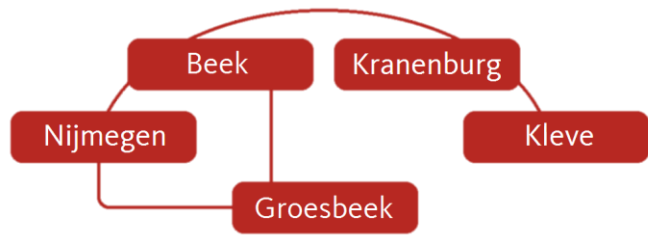
<sup>20</sup> Katteler, *Railverbinding*, 18.

<sup>21</sup> *Ibidem*, 20.

### 3 Stand van zaken

#### 3.1 OV-verbindingen

Momenteel ligt er qua openbaar vervoer een duidelijke grens tussen Groesbeek en Kranenburg. Tussen Nijmegen en Kleve exploiteert de NIAG buslijn SB58, die ieder uur Nijmegen, Beek, Wyler, Kranenburg, Kleve en Emmerich met elkaar verbindt. In de spitsuren wordt met lijn 57 van Breng tussen Nijmegen en Kranenburg feitelijk een halfuursdienst gereden. Doordat deze buslijnen een ander traject dan de spoorlijn volgen, valt Groesbeek – dat geen grensoverschrijdende busverbinding heeft (zie afbeelding 5) – buiten de boot. De zes kilometer naar Kranenburg vergen via het openbaar vervoer een overstap in Nijmegen of Beek en ruim vijfkwartier reistijd.<sup>22</sup> Google Maps raadt zelfs aan om een taxi te bellen.<sup>23</sup> Zowel Nijmegen als Kleve heeft aansluiting op het landelijke treinnet.



Afbeelding 5: Schematische weergave van de busverbindingen tussen Nijmegen en Kleve. Eigen afbeelding op basis van gegevens van breng.nl, niag-online.de en maps.google.com.

#### 3.2 Staat van het traject

Het railtraject van 26 kilometer is op drie plaatsen aangeroerd. Tussen Nijmegen en Nijmegen Heyendaal is voor de aanleg van de Campusbaan het derde spoor verwijderd, maar er is genoeg ruimte vrijgehouden voor eventuele herplaatsing. Ook de spoorwegovergangen in Nijmegen kunnen gemakkelijk herplaatst worden. In Groesbeek is bovendien bij de Dorpsstraat het spoor afgebroken. Tot slot ligt er in Kleve een parkeerplaats op de plaats waar het spoor liep; de gemeente Kleve is bereid om het spoor eventueel te herstellen en conform Duitse wetgeving een verkeerstunnel aan te leggen.<sup>24</sup>

Op de veertien Nederlandse kilometers is ProRail de beheerder van het spoor, de twaalf Duitse zijn sinds 2007 eigendom van de gemeenten Kranenburg en Kleve. Het traject Groesbeek-grens wordt door ProRail met een opzegtermijn van één jaar verhuurd aan de gemeente Groesbeek voor de fietslorries (zie omslag) die Grenzland Draisine tussen Kleve en Groesbeek als recreatieve invulling van het behoud van de infrastructuur exploiteert.

<sup>22</sup> 9292.nl, 'Vertrek donderdag 11 december 2014 15:21 van De Horst, Groesbeek naar Kranenburg, Duitsland' (11 december 2014) <[http://9292.nl/reisadvies/groesbeek\\_de-horst/kranenburg-de/vertrek/2014-12-11T1521](http://9292.nl/reisadvies/groesbeek_de-horst/kranenburg-de/vertrek/2014-12-11T1521)> [geraadpleegd op 11-12-2014].

<sup>23</sup> Google Maps, 'Reisadvies Kranenburg-Groesbeek per Openbaar Vervoer' (11 december 2014) <<https://www.google.nl/maps/dir/Kranenburg,+Duitsland/Groesbeek/@51.7948278,5.9700257,12z/am=t/data=!4m17!4m16!1m5!1m1!1s0x47c70b5793609723:0x427f281315474e0!2m2!1d6.0098603!2d51.7864824!1m5!1m1!1s0x47c709554026ba29:0x20ca01920246ad83!2m2!1d5.9347988!2d51.7784317!2m1!5e0!3e3!5i1>> [geraadpleegd op 11 december 2014].

<sup>24</sup> Sintropher, *Findings report March 2011: Action WP1A21 'Actualisation, upgrade and extension of feasibility and viability studies for tram-train link Nijmegen-Kleve' & Action Action WP1A22 'Feasibility study of tram-train options for the Weeze Airport link'*, (Londen, 2011), 17.

### 3.3 Het Euregionaal mobiliteitsplan (2008)

Het Euregionaal Mobiliteitsplan van Buck Consultants, Movares en IVV ziet grote voordelen in reactivering van deze lijn en vermeldt dat dit betrekkelijk eenvoudig is, aangezien het spoor er grotendeels nog ligt.<sup>25</sup> De reactivering van de lijn Nijmegen–Kleve is één van de weinige daadwerkelijk grensoverschrijdende prioriteitsprojecten uit het rapport. Het rapport vermeldt enkele knelpunten, die met goede wil op te lossen zijn: het traject valt ten eerste onder verschillende concessies; ten tweede doorkruist het het natuurgebied Rijk van Nijmegen, wat extra maatregelen vergt; ten derde moeten er keuzes gemaakt worden ten aanzien van de exploitatie en de exploitatievorm. Ook het Masterplan Openbaar Vervoer van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen sluit aan bij de visie van Buck Consultants.<sup>26</sup> Zie hiervoor de volgende hoofdstukken.

---

<sup>25</sup> Buck Consultants e.a., *Rapport Euregionale mobiliteit*, 51.

<sup>26</sup> Stadsregio Arnhem-Nijmegen, *Openbaar Vervoer in een nieuw perspectief: Masterplan Openbaar Vervoer 2008-2020* (Nijmegen, 2008), 12.

## 4 Alternatieven

In onderzoeken, plannen en stellingnames van verschillende betrokken partijen keren drie alternatieven herhaaldelijk terug. Dit zijn een treinverbinding, een tramverbinding en een tussenvariant die op beide railvormen ingezet kan worden. Ook het Sintropher-onderzoek heeft zich op deze drie modaliteiten geconcentreerd. Daarnaast zijn enkele *out of the box*-oplossingen ter tafel gekomen, waaronder een kabelbaan en een nieuw tram-busnetwerk.

Sintropher heeft in 2011 door middel van bronnenonderzoek en workshops met verschillende stakeholders de eisen aan de railverbinding geïnventariseerd.<sup>27</sup> Deze zijn per categorie weergegeven in tabel 1. De in het onderzoek als *conditiones sine quibus non* aangemerkte voorwaarden zijn vetgedrukt. Aan de hand van het beschikbare bronnenmateriaal hebben wij de verschillende vervoersvormen getoetst aan deze randvoorwaarden.

Tabel 1: Eisen aan railverbinding Nijmegen-Kleve (bron: Sintropher).	
1. Verkeer	<b>Haltes in Nijmegen, Nijmegen Heyendaal, Groesbeek, Kranenburg, Kleve, Goch, Bedburg-Hau en Weeze; eventuele haltes in Nütterden, Donsbrüggen, Kleve Tiergarten en Weeze Airport.</b>
	Kortere reistijd dan met de huidige OV-verbindingen.
	Frequentie tweemaal per uur, m.u.v. 's avonds en 's zondags [ieder uur].
	<b>Integratie in het bestaande busnetwerk.</b>
2. Materieel	<b>Tram, tramtrein of trein.</b>
	<b>Aandrijving: elektrisch of hybride (tram en tramtrein) of diesel (trein).</b>
	Geschikt voor eenmansbediening.
	Voldoende zitplaatsen.
	<b>Aansluitend bij toekomstig Nijmeegs trammaterieel of Duits treinmaterieel.</b>
Aansluitend bij milieu-, veiligheids- en toegankelijkheidseisen.	
3. Infrastructuur	Enkelsporige lijn met kruisings- en inhaal mogelijkheden waar nodig.
	Geen of volledige elektrificatie.
	Nieuwe beweegbare spoorbrug in Kleve.
	Railinfrastructuur enkel geschikt voor personenvervoer.
	<b>Aansluiting op Nijmeegs tramnetwerk c.q. Duits en/of Nederlands spoorwegennet.</b>
(Ont-)koppelingsmogelijkheid met Niers-Express in Kleve.	
4. Omgeving	Historische route volgend.
	Integratie in centrumplan en minimale overlast in Groesbeek.
	Geen impact op ecologische hoofdstructuur in de regio.
5. Financiën	Minimale rendabele exploitatie van 50%.
	Positieve 'Wirtschaftlichkeitsberechnung'.
	Positieve kosten-batenanalyse Nijmegen-Kleve(-Weeze Airport).

### 4.1 Trein

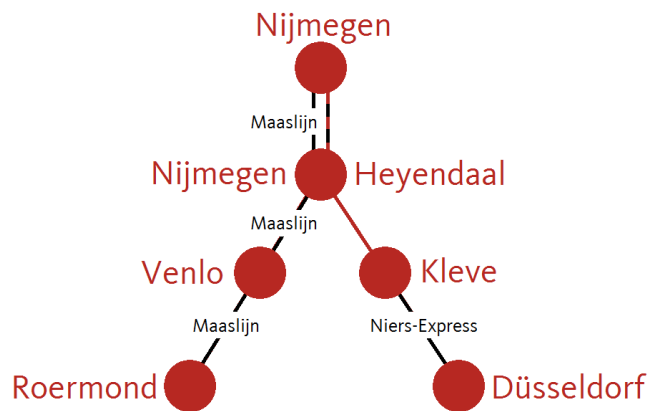
De meest conventionele mogelijkheid is een treinverbinding. Op alle plaatsen zijn stations voorhanden of realiseerbaar. Op het Duitse deel van het traject is integratie in de huidige stations bovendien relatief eenvoudig, aangezien de Niers-Express er reeds rijdt en tot Nijmegen zou kunnen doorrijden. In Nijmegen en Nijmegen Heyendaal vormt deze integratie vanwege de Maaslijn echter een probleem, dat met de aanleg van een derde spoor tussen Nijmegen en Nijmegen Heyendaal – waarop bij de bouw van de Campusbaan geanticipeerd is – slechts deels op te lossen is. Aansluiting op station Nijmegen is

<sup>27</sup> Sintropher, *Findings report March 2011*, 10-11.

## 4 Alternatieven

namelijk lastig vanwege capaciteitsgebrek: spoor 35, waar de trein naar Kleve tot 1991 vertrok en aankwam, herbergt tegenwoordig – naast de halfuursdienst tussen Nijmegen en Roermond van spoor 1b – in de spits twee treinen per uur uit en naar Venlo.

Deze spitsstreinen bewijzen dat de huidige infrastructuur een kwartiersdienst tussen Nijmegen en Nijmegen Heyendaal toelaat. Aangezien op de Maaslijn en de Niers-Express hetzelfde materieel rijdt (lichte LINT 41-treinstellen), zou – ervan uitgaande dat Veolia niet bereid is de spitsstreinen op te heffen – een creatieve samenwerking tussen beide vervoerders een oplossing kunnen bieden voor de aansluiting op station Nijmegen (zie afbeelding 6). De Niers-Express zou dan in zijn geheel of deels door kunnen rijden vanuit Kleve tot Nijmegen, waarbij hij in de spits tussen Nijmegen Heyendaal en Nijmegen gecombineerd met de Veoliatrein rijdt.



Afbeelding 6: Inpassing in huidige infrastructuur zonder noodzakelijke aanleg extra spoor. Eigen afbeelding.

Met een lightrailverbinding kan, door aanleg van exclusief voor licht materieel geschikt spoor, goederenvervoer relatief eenvoudig en goedkoop worden uitgesloten. Dit beperkt ook de verkeershinder voor Groesbeek (zie hoofdstuk 5).

Aangezien het huidige spoor niet geëlektrificeerd is en elektrificatie een hoge investering vergt (ter illustratie: de kosten voor elektrificatie van de Maaslijn van 61 kilometer bedragen 99 miljoen euro<sup>28</sup>), is een dieseltrein het meest reële alternatief. Dit soort treinen rijdt reeds op de trajecten Nijmegen–Roermond en Kleve–Düsseldorf. Aan- en afkoppeling op de Niers-Express in Kleve is dus haalbaar.

Op deze manier kan – mits tussen Kleve en Nijmegen een passeermogelijkheid gerealiseerd wordt – zonder de aanleg van een extra spoor in Nijmegen worden voldaan aan alle eisen met betrekking tot het verkeer, het materieel de infrastructuur. De verschillende veiligheidsstandaarden in Nederland en Duitsland zijn, zoals de vergelijkbare grensspoorlijnen bewijzen, op te lossen. Dit kan enerzijds met dubbele beveiliging of anderzijds met enkel de Duitse beveiliging en isolatie van het Nederlandse net; de eerste optie is goedkoper in de infrastructurele investeringen, terwijl optie twee lagere operationele kosten tot gevolg heeft en een eigen spoor vereist.<sup>29</sup>

<sup>28</sup> OV Magazine, 'Elektrificatie Maaslijn definitief' (14 juni 2014), <<http://www.ovmagazine.nl/2014/06/elektrificatie-maaslijn-definitief-1311/>> [geraadpleegd op 17 december 2014].

<sup>29</sup> Sintropher, *Findings report March 2011*, 20.

Ook de investeringskosten zijn door Sintropher onderzocht, dat ruim 15.000 in- en uitstappers verwacht.<sup>30</sup> Sintropher raamt deze infrastructurele kosten – tussen 1998 en 2005 op 20 tot 40 miljoen euro geschat – in 2011 op 58 miljoen euro, waarbij onder andere een ‘eenvoudige’ tunnel onder Groesbeek is inbegrepen.<sup>31</sup> Zelfs met deze kostbare tunnelbak zijn de investeringskosten, evenals de operationele kosten, lager dan voor een tram of tramtrein.<sup>32</sup>

## 4.2 Tram

Voor een tramverbinding tussen Nijmegen en Kleve met stops op alle eventuele haltes ziet Sintropher twee opties, namelijk een stadstram (maximumsnelheid: 70 km/h) en een regiotram (maximumsnelheid: 100 km/h, 70 km/h indien samen met ander verkeer). Sintropher heeft zich geconcentreerd op de regiotram, omdat die aan meer eisen zou voldoen dan de stadstram. Het grootste verschil tussen deze twee varianten, de snelheid, blijkt echter verwaarloosbaar: van de 26 kilometer die de lijn zou gaan volgen, is die winst vanwege de maximumsnelheid slechts op de helft van het traject mogelijk. Dat zou betekenen dat de regiotram, met 18 minuten reistijd, welgeteld vier minuten sneller zou zijn dan de stadstram.

Het grote voordeel van de tram ziet Sintropher in de integratie in de bebouwde omgeving, geïllustreerd met een onrustig ogende afbeelding van een trein op het bediscussieerde kruispunt van de spoorlijn met de Dorpsstraat (zie afbeelding 7). Verder mag een tram, in tegenstelling tot een trein, de Wiesenstraße in Kleve – die tussen het einde van het spoor en de parkeerplaats ligt – gelijkvloers kruisen.<sup>33</sup>



Afbeelding 7: Kruising van de tram met Dorpsstraat Groesbeek.  
Afbeelding: Sintropher, *Findings report March 2011*, 17.

Bovendien zou een tram tussen Nijmegen en Kleve aansluiten bij het ambitieuze HOV-project (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, die op termijn een tramverbinding tussen Bommel en Nijmegen Heyendaal wil realiseren.

Met goede wil voldoet de tram aan alle eisen op verkeerstechnisch, materieel en ecologisch gebied. Complete elektrificatie is niet noodzakelijk wanneer voor een hybride of dieseltram gekozen wordt. Qua

<sup>30</sup> Sintropher, *Findings report March 2011*, 15.

<sup>31</sup> De tunnel wordt in de berichtgeving ‘eenvoudig’ genoemd, maar bestaat blijkens het rapport uit een dubbele tunnelbuis met ondergronds station, zie: Sintropher, *Alternativen für eine Bahnverbindung zwischen Nijmegen – Kleve – Weeze – Airport: Abschlussbericht* (Londen, 2011), 96-98. Voor een overzicht van de bedoelde onderzoeken, zie: VIEV, ‘Fakten und Kennziffern der euregionalen Schienenverbindung Nijmegen - Kleve’ (17 mei 2010), <<http://www.viev.nl/Page/pics/Onderzoeken/facts%20and%20figures%2020100517.pdf>> [geraadpleegd op 17 december 2014]; De Gelderlander, ‘Rails in tunnel door centrum Groesbeek’ (20 augustus 2012) <<http://www.gelderlander.nl/regio/2.2529/rails-in-tunnel-door-centrum-groesbeek-1.3459721>> [geraadpleegd op 17 december 2014].

<sup>32</sup> Sintropher, *Findings report March 2011*, 17.

<sup>33</sup> Ibidem, 17.

## 4 Alternatieven

infrastructuur ligt er een uitdaging bij de aanleg van een nieuw spoor van Nijmegen tot Kleve. Bovendien vervalt met een tram de mogelijkheid tot koppeling aan de Niers-Express, en zal in Kleve dus een overstap vereist zijn. Qua financiën en rendabiliteit voorziet Sintropher ongeveer evenveel reizigers als met de trein, maar wel in een lagere bezetting; het aantal reizigers dat de extra haltes genereren is daarmee verwaarloosbaar.<sup>34</sup> Zowel de investerings- als de exploitatiefinanciering is omvangrijker dan bij de trein.

### 4.3 Tramtrein

De tramtreinvariant lijkt het beste van tram en trein te combineren, doordat het materieel aansluit bij zowel een Nijmeegs tramnetwerk als het treinspoor tot Düsseldorf en doordat het de overlast voor Groesbeek beperkt. Daarnaast is de realisatie van een aftakking á €25 miljoen naar het expanderende Airport Weeze relatief eenvoudig. Sintropher acht een verbinding met het vliegveld echter niet reëel, omdat de vliegpassagiers uit diverse richtingen komen en *car-oriented* zijn.<sup>35</sup> Voor de trein en tram is een verbinding met de luchthaven overigens niet onderzocht.

Zolang er in Nijmegen geen tramnetwerk gerealiseerd is, zien wij – gezien de beperkte ruimte op het busstation – slechts één theoretische mogelijkheid tot aansluiting in Nijmegen: Veolia's spitstreinen zullen moeten wijken voor de tramtrein, wat echter – mede vanwege de expansie van de Maaslijn – zeer onwaarschijnlijk is.<sup>36</sup> Aan de overige eisen kan voldaan worden.

Op economisch en financieel gebied biedt de tramtrein evenmin veel voordelen: in vergelijking met de trein worden evenveel passagiers verdeeld over meer stations en kortere afstanden, terwijl de investeringen in infrastructuur en materieel hoger zijn.

### 4.4 Overige alternatieven

Naast deze drie opties, die gebruik maken van het reeds bestaande tracé, zijn er ook enkele onorthodoxe oplossingen bedacht. Hieronder gaan we in op de opties van een aangepast tracé, zoals D66 Berg en Dal voorstaat, een kabelbaan naar alpinisch voorbeeld uit de koker van Stadtmarketing Kleve, en een nieuwe gecombineerde tram-busverbinding die augustus 2015 zal moeten rijden.

#### Aanpassing tracé

Een alternatief dat Groesbeek geheel ontlast, is het volgen van de route van de bus (grensovergang Wyler), parallel aan de N325. Dit plan is opgenomen in het partijprogramma van de Berg en Dalse D66 voor de gemeenteraadsverkiezingen in 2014.<sup>37</sup> Groesbeek kan dan echter niet aangedaan worden en

---

<sup>34</sup> Sintropher, *Findings report March 2011*, 15.

<sup>35</sup> Ibidem, 16.

<sup>36</sup> OV Magazine, 'Elektrificatie Maaslijn definitief' (14 juni 2014), <<http://www.ovmagazine.nl/2014/06/elektrificatie-maaslijn-definitief-1311/>> [geraadpleegd op 17 december 2014].

<sup>37</sup> Reizigersvereniging Rover, 'Verkiezingsprogramma's en railverbinding' (publicatiedatum onbekend) <<http://www.nijmegen.rover.nl/nl/actueel/artikelen/76-verkiezingsprogramma-s-railverbinding>> [geraadpleegd op 17 december 2014].

vanzelfsprekend zal het historische tracé aan Nederlandse zijde niet gevolgd kunnen worden. Aan de overige eisen kan wel voldaan worden.

Gezien het feit dat de grond nog niet geschikt is voor de aanleg van railinfrastructuur en het grote aantal boerenbedrijven dat langs de N325 uitgekocht moet worden, zal de aanleg van een nieuw spoor tussen Nijmegen en Kranenburg echter behoorlijk in de papieren lopen. Op basis van de kengetallen van het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV) uit 2005, zou een compleet nieuw tracé tussen Nijmegen en Kranenburg 16 tot 34 miljoen euro kosten, waarin de kosten voor uitkopen, stations en reactivering van het Duitse deel van het tracé nog niet zijn opgenomen.<sup>38</sup> Daarnaast blijkt het uit één blik op de stadsplattegrond slechts theoretisch mogelijk om het spoor Nijmegen oostwaarts te doen verlaten.

### Keizerlijn

VIEV-secretaris Maurice Niesten heeft begin 2014 het hoogmoedige plan opgevat om als samenwerkingsverband tussen provincie Gelderland, Stadsregio Arnhem-Nijmegen, en de gemeenten Nijmegen en Groesbeek een tramverbinding tussen Nijmegen en Groesbeek en een uitbreiding van lijn 57 te realiseren.<sup>39</sup> De tram zou tussen Nijmegen en Groesbeek gebruik maken van het reeds aanwezige tracé en stoppen te Nijmegen Heyendaal, Nijmegen Panovenlaan en Malden Zweefvliegveld. Als voordelen van deze Keizerlijn ziet Niesten de duurzaamheid, kortere reistijd, de opmaat naar HOV die het project kan zijn, en de reputatie van Nijmegen als vijfde tramstad van Nederland. Uitbreiding van de tram aan Nederlandse zijde en de trein aan Duitse zijde tot Kranenburg zijn vervolgens langetermijnopties. Ter overbrugging stelt Niesten voor om spitsbuslijn 57 uit te breiden, waardoor deze, net als de tram, tweemaal per uur zal rijden en Groesbeek in plaats van Kranenburg als eindhalte zou krijgen.

Net als de tram uit het Sintropher-onderzoek, wordt ook deze tram-bus-combinatie visueel gepresenteerd als oplossing voor de problemen die Groesbeek ziet in eventuele reactivering (zie verder hoofdstuk 5). Niesten maakt namelijk gebruik van dezelfde foto van de kruising van het spoor en de Dorpsstraat in Groesbeek als Sintropher, maar met een gefotoshopte tram.<sup>40</sup>

Dit plan van Niesten is weliswaar reëel, maar biedt een oplossing uit Nijmeegs en Groesbeeks perspectief in plaats van een euregionale oplossing. De kosten schat Niesten, naar eigen zeggen ervaringsdeskundige inzake openbaar vervoer, met €11,1 miljoen bovendien zeer laag in.<sup>41</sup>

<sup>38</sup> CVOV, *Kostenkengetallen openbaar vervoer* (Rotterdam, 2005), 14.

<sup>39</sup> Brief Maurice Niesten aan Kees Luesink, 8 januari 2014

<<http://www.destadsregio.nl/agendaitems/BriefvanKeizerlijnaanportefeuliehouderLuesinkterafdoeningaanhetCvB.pdf>> [geraadpleegd op 18 december 2014].

<sup>40</sup> Keizerlijn, 'Persbericht' (12 februari 2014) <<http://www.keizerlijn.nl/wp-content/uploads/2014/10/Keizerlijn-Persbericht-12-02-2014.pdf>> [geraadpleegd op 18 december 2014].

<sup>41</sup> Keizerlijn, 'Persbericht'.



## 4 Alternatieven

### Kabelbaan

Het meest baanbrekende en onrealistische voorstel kwam in 2011 van Stadtmarketing Kleve.<sup>42</sup> Voorzitter Ute Schulze-Heiming spreekt van een kabelbaan naar voorbeeld van de Venlose Floriade. In 2012 berichtte de *Rheinische Post* dat de Stadsregio Arnhem-Nijmegen bereid is te investeren in een kabelbaan.<sup>43</sup> Van het oorspronkelijke plan om de cabinebaan van Kleve tot aan Nijmegen te laten zweven, waarmee zij zowel een toeristische als een logistieke functie zou kunnen vervullen, is echter slechts de oversteek van grens en Rijn overgebleven. Een gondellift zou bovendien geen tijdwinst opleveren ten opzichte van het huidige busnetwerk. Als voordelen ziet Schulze-Heiming vooral de lage kosten en de toeristische aantrekkingskracht. Vooral in stedelijk gebied is een kabelbaan, zoals voorbeelden elders aantonen, echter beduidend duurder dan een tram of trein.<sup>44</sup> Bovendien is een kabelbaan gevoeliger voor externe factoren zoals weersomstandigheden dan railvervoer.

### 4.5 Financiering

Zoals eerder vermeld achten wij het van groter belang om een concreet en reëel plan op te stellen dan om direct de financiering rond te hebben. Hieronder volgt dan ook slechts een korte opsomming van mogelijke financieringspartners: de verantwoordelijke instanties voor het openbaar vervoer (Stadsregio Arnhem-Nijmegen, Kreis Kleve en Nordrhein-Westfalens Verkeersministerie), de Nederlandse en Duitse ministeries van Infrastructuur en Milieu (bij bewezen economisch nut), de betrokken gemeenten (Nijmegen, Groesbeek, Kranenburg en Kleve) en de Europese Unie (eventueel via INTERREG). Daarnaast is het niet uitgesloten dat particulieren zoals vervoersbedrijven bereid zijn te investeren.

---

<sup>42</sup> De Gelderlander, 'Kleef: kabelbaan via spoor naar Nijmegen' (16 augustus 2011) <<http://www.gelderlander.nl/regio/nijmegen-e-o/nijmegen/kleef-kabelbaan-via-spoor-naar-nijmegen-1.2282667>> [geraadpleegd op 18 december 2014].

<sup>43</sup> RP Online, 'Niederländer wollen Seilbahn' (27 februari 2012) <<http://www.rp-online.de/nrw/staedte/kleve/niederlaender-wollen-seilbahn-aid-1.2731217>> [geraadpleegd op 18 december 2014].

<sup>44</sup> Gemeente Den Haag Dienst Stedelijke Ontwikkeling, *Een kabelbaan over Scheveningen Haven: Haalbaarheidsstudie* (Den Haag, 2012), 114.

## 5 Besluitvorming en stellingnames

In dit hoofdstuk zullen de besluitvormingsgeschiedenis tussen 2008 en 2014 en de stellingnames van betrokken partijen uiteengezet worden. De besluitvorming zal vanuit het beslisdocument van de Stadsregio (2013) via de onderzoeken van Sintropher en Arcadis (2011) teruggaan naar het Euregionaal Mobiliteitsplan en het Masterplan Openbaar Vervoer (beide 2008). Bij de meningen van gemeentelijke en regionale overheden zal vervolgens de evolutie van hun standpunten aan bod komen.

### 5.1 Besluitvorming 2008-2014

#### 2013: Beslisdocument Stadsregio

Het meest recent genomen besluit stamt uit 2013, toen de Stadsregioraad unaniem instemde met het ‘Beslisdocument Nijmegen – Kleve’ van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen waarin tot uitstel besloten is.<sup>45</sup> In dit concave document spreekt de Stadsregio zichzelf echter tegen. Enerzijds wordt gezegd dat er “consensus bestaat over reactivering van een spoorverbinding tussen Nijmegen en Kleve” en dat reactivering slechts een kwestie van keuze en financiering is.<sup>46</sup> Anderzijds wordt gesteld dat “de planontwikkeling (...) weer opgepakt [wordt] indien er consensus wordt bereikt over de toekomst van de lijn”, wat impliceert dat de gesignaleerde consensus juist ontbreekt.<sup>47</sup>

Het document biedt een summiere samenvatting van de kosten en financieringsmogelijkheden, de vervoerswaarde, de inpassingsmogelijkheden in de bestaande infrastructuur, de kansen en risico’s van de lijn, en de meest recente standpunten van verscheidene betrokken overheden. De besluiten van de Stadsregio worden vervolgens in zeven punten samengevat, waarbij de verantwoordelijkheid voor continuering van de inspanningen ter reactivering bij de gemeente Kleve wordt gelegd. Deze beslissingen zijn overgenomen in de lijst op pagina 19.

Kortom: de Stadsregio heeft, zoals Euregiomedewerker Heidi de Ruiter ons tijdens onze ontmoeting met Euregiobonzen Sjaak Kamps en Andreas Kochs vertelde, de stekker uit de treinverbinding getrokken en eventuele reactivering uitgesteld tot 2020.

<sup>45</sup> Stadsregio Arnhem-Nijmegen, ‘Beslisdocument Nijmegen - Kleve’ (29 oktober 2013) <<http://www.destadsregio.nl/agendaitems/agenda-stukken-voor-2012/6BeslisdocumentNmKleveV2DEFINITIEF.pdf>> [geraadpleegd op 6 januari 2015]; Stadsregio Arnhem-Nijmegen, ‘Openbare vergadering stadsregioraad d.d. 19 december 2013 in de raadszaal van de gemeente Arnhem’ (19 december 2013) <<http://www.destadsregio.nl/agendaitems/VerslagStadsregioraad19december2013.pdf>> [geraadpleegd op 6 januari 2015].

<sup>46</sup> Stadsregio, ‘Beslisdocument’.

<sup>47</sup> Ibidem.

## 5 Besluitvorming en stellingnames

1. Reactivering van de spoorlijn Nijmegen – Kleve blijft een bestuurlijke ambitie;
2. We stellen vast dat er op korte termijn (tot 2020) geen financiële mogelijkheden bestaan voor deze reactivering, een reactivering wordt nagestreefd op de (middel)lange termijn;
3. De betrokken partijen gaan een inspanningsverplichting aan om de mogelijkheden tot en de voorwaarden voor financiering bij potentiële financieringspartners te verkennen bij hogere overheden, waarbij de inspanningsverplichting bestaat uit:
  - a) Gemeinde Kranenburg en Stadt Kleve plannen een gesprek met de staatssecretaris van NRW;
  - b) De Stadsregio neemt de reactivering mee in het 'Gebiedsgericht MIRT Onderzoek Bereikbaarheid regio Arnhem Nijmegen';
  - c) Nederlandse en Duitse partijen onderzoeken samen de mogelijkheden om Europese en Euregionale gelden aan te wenden als mogelijke financieringsbron.
4. De planontwikkeling wordt weer opgepakt indien er consensus wordt bereikt over de toekomst van de lijn en er zicht is op financiering van een reactivering;
5. Gemeenten behouden het tracé met toeristisch-recreatieve invullingen, zodat toekomstige reactivering niet onmogelijk wordt gemaakt;
6. Tot het moment van een reactivering zetten betrokken partijen zich in voor een verbetering van de grensoverschrijdende busverbinding;
7. Partijen onderzoeken de mogelijkheden voor de oprichting van een 'Euregionaal Projectbureau', zoals voorgesteld door de Stadt Kleve, om de eventuele gezamenlijke lobby te coördineren. Het initiatief hiervoor ligt bij de Stadt Kleve.

Bron: Stadsregio, 'Beslisdocument'.

### 2009-2011: Sintropher en Arcadis

In het beslisdocument van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen uit 2013 wordt op het gebied van inpassingsmogelijkheden de tramvariant boven de treinvariant verkozen. In Nijmegen zou de tram bijvoorbeeld tussen Nijmegen Heyendaal en Nijmegen op de busbaan kunnen rijden. De mogelijkheid om de nieuwe trein op het bestaande spoor tussen Nijmegen Heyendaal en Nijmegen te laten rijden is “om robuust- en betrouwbaarheidsredenen al in een eerder stadium (...) afgevallen”.<sup>48</sup> Hiermee wordt verwezen naar het Sintropher-onderzoek uit 2011, dat voor een treinverbinding een derde spoor parallel aan de Maaslijn adviseert maar geen oplossing biedt voor de aansluiting op het station Nijmegen.<sup>49</sup>

De redenering hierachter is niet overtuigend. Sintropher stelt namelijk dat het gebruik van de Maaslijn op station Nijmegen tot drie problemen leidt. De trein zou allereerst niet binnen vijf minuten kunnen keren, wat in verband met het passeren met de tegentrein wel wenselijk zou zijn; er zouden bovendien kruisingsconflicten met de trein uit en naar Venlo–Roermond kunnen ontstaan; tot slot is de

---

<sup>48</sup> Stadsregio, 'Beslisdocument'.

<sup>49</sup> Sintropher, *Alternativen für eine Bahnverbindung*, 85-86.

perroncapaciteit beperkt. Dit alles zou leiden tot een onbetrouwbare dienstregeling. Met de huidige spitsdienstregeling leiden deze ‘problemen’ echter ook niet tot moeilijkheden. Het kruisingsconflict – vergelijkbaar met de inpassing van de stoptrein Arnhem–Tiel op het druk bereiden traject Arnhem–Nijmegen – is onzes inziens met ruimtelijk inzicht goed op te lossen. Een mogelijke creatieve oplossing voor de door Sintropher aangedragen problemen met het rijden op de Maaslijn tussen Nijmegen Heyendaal en Nijmegen (het derde spoor en de beperkte perroncapaciteit) hebben wij hierboven reeds aangedragen.

Het Sintropher-onderzoek en de ramingscheck van Arcadis – dat tot hogere kosten dan Sintropher komt – zijn een direct gevolg van het besluit van de Stadsregio en ProRail om deel te nemen aan het Sintropher-project. Dit is, in 2009, dan ook de op één na laatste stap in de besluitvorming geweest. Voor het eerst zijn de tram en tramtrein als gelijkwaardig alternatief onderzocht, mede vanuit de voorkeur van Sintropher voor tramtreinen (die uit diverse reeds genoemde door Sintropher gepubliceerde artikelen blijkt) en vanwege de medewerking die Groesbeek aan het project heeft verleend.<sup>50</sup>

### **2008: Euregionaal mobiliteitsplan en Masterplan Openbaar Vervoer**

Het besluit tot deelname aan Sintropher is zonder veel fantasie te koppelen aan het in 2008 verschenen Euregionale mobiliteitsplan, dat is opgesteld in opdracht van de Kamers van Koophandel aan weerszijden van de grens. Hierin is expliciet sprake van reactivering van de spoorlijn als “prioriteitsproject”.<sup>51</sup> Ook het Masterplan Openbaar Vervoer 2008-2020 van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen uit 2008 noemt de reactivering van de spoorlijn als een ambitie.<sup>52</sup> Beide rapporten en de existentie van het Sintropher-project hebben ertoe geleid, dat de Stadsregio en ProRail aansluiting hebben gevonden bij Sintropher.

## **5.2 Nederlandse visie**

De Nederlandse staat legt, blijkens de brief van de oud-minister van Verkeer en Waterstaat, de zorg voor al dan niet grensoverschrijdend streekvervoer bij de decentrale overheden: “De verantwoordelijkheid voor regionale grensoverschrijdende verbindingen ligt primair bij de decentrale vervoersautoriteiten”, eventueel met financiële middelen en andere ondersteuning van de staat.<sup>53</sup> In deze visie is geen verandering opgetreden, als is er inmiddels begrotingsbudget beschikbaar voor grensoverschrijdend spoor.<sup>54</sup>

<sup>50</sup> De Gelderlander, ‘Groesbeek onderzoekt treinstation’ (6 mei 2009) <<http://www.gelderlander.nl/regio/nijmegen-e-o/nijmegen/groesbeek-onderzoekt-treinstation-1.2809605>> [ geraadpleegd op 6 januari 2015].

<sup>51</sup> Buck Consultants e.a., *Rapport Euregionale mobiliteit*, 51.

<sup>52</sup> Stadsregio Arnhem-Nijmegen, *Masterplan Openbaar Vervoer*, 12.

<sup>53</sup> Brief C.M.P.S. Eurlings en J.C. Huizinga-Heringa aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, 26 november 2008 <[http://www.viev.nl/Page/pics/Brochures/Grensvervoer\\_visie.pdf](http://www.viev.nl/Page/pics/Brochures/Grensvervoer_visie.pdf)> [ geraadpleegd op 7 januari 2015].

<sup>54</sup> Ministeries van Infrastructuur en Milieu, Economische Zaken en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, *MIRT projectenboek 2015* (Den Haag, 2014), 301.

## 5 Besluitvorming en stellingnames

Hieronder zullen wij ingaan op de standpunten van de Nederlandse decentrale overheden Nijmegen, Groesbeek en Stadsregio Arnhem-Nijmegen. Zij hebben, in tegenstelling tot de Nederlandse staat, wel een expliciete visie op het spoor tussen Nijmegen en Kleve; zij zijn voor reactivering en kiezen, anders dan hun Duitse partners, ondubbelzinnig voor een tram.

### Nijmegen

De gemeente Nijmegen is steeds voor reactivering in de vorm van een tram geweest. De argumentatie hiervoor is echter in juni 2012 bijgesteld. Daarvóór was het standpunt over de tramlijn Nijmegen–Kleve gekoppeld aan de HOV-plannen voor een stadsregionale tram met – op termijn – een aftakking naar Kleve.<sup>55</sup> Sinds de Sintropher-rapportage en uitstel van de tramplannen wordt vooral op basis van praktische bezwaren en inpassingsproblemen in Nijmegen de voorkeur uitgesproken voor een tram.<sup>56</sup> Hierbij wordt ook rekening gehouden met de wensen van Groesbeek.

Uit de brief van het college van B&W aan de gemeenteraad uit juni 2013 blijkt dat het Nijmeegse college Sintropher verwijt polariserend te hebben gewerkt: “Na de oplevering van het Sintropher-onderzoek is het enige tijd stil geweest rondom de reactivering, vooral door het verschil van inzicht tussen de verschillende partijen: Duitse partijen opteren voor het doortrekken van de bestaande trein naar Nijmegen, de Nederlandse partijen gaan voor een tram / tramtrein”.<sup>57</sup> Op dit verschil in inzicht komen wij terug.

### Groesbeek

Ook het wispelturige Groesbeek redeneert volledig vanuit de eigen dorpsbelangen. Lange tijd was de gemeente vanwege de doorkruising van het centrum tegen reactivering. In 2012 is deze visie gewijzigd, wat wordt uitgelegd als een verschuiving van “nee, tenzij” naar “ja, mits”.<sup>58</sup> De “ja” en de “mitsen” zijn echter dankzij saillante changemenen in de redenering steeds strikter geworden.

In 2012 had Groesbeek immers nog vijf eisen aan reactivering van het spoor: ondertunneling van een eventuele trein, minimaal één station, uitsluiting van goederentransporten, geen enkele financiële bijdrage van de gemeente Groesbeek en een minimale frequentie van tweemaal per uur voor buslijn 5.<sup>59</sup>

---

<sup>55</sup> Twynstra Gudde, *Samenvattende rapportage HOV-netwerk voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen en nadere financiële verkenning traject Nijmegen Heijendaal - Bemmel* (Amersfoort, 2009), 9; Stadsregio, ‘Beslisdocument’, 9.

<sup>56</sup> Ibidem.

<sup>57</sup> Brief B&W aan Nijmeegse gemeenteraad, ‘Stand van zaken reactivering spoorlijn Nijmegen–Kleve’, 25 juni 2013 <[http://www2.nijmegen.nl/mmbase/attachments/1469747/C20130625o\\_3.11Rbr\\_MB10\\_Stand\\_van\\_zaken\\_reactivering\\_spoorlijn\\_Nijmegen-Kleef\\_Kleve.pdf](http://www2.nijmegen.nl/mmbase/attachments/1469747/C20130625o_3.11Rbr_MB10_Stand_van_zaken_reactivering_spoorlijn_Nijmegen-Kleef_Kleve.pdf)> [geraadpleegd op 7 januari 2015].

<sup>58</sup> VIEV, ‘Raad Groesbeek vóór reactivering spoorlijn’ (6 november 2012) <<http://www.viev.eu/2012/11/raad-groesbeek-voor-activering-spoorlijn/>> [geraadpleegd op 7 januari 2015].

<sup>59</sup> De Groesbeek, ‘Groesbeek stelt harde eisen aan reactivering spoorlijn’ (20 augustus 2012)

<<http://www.degroesbeek.nl/lokaal-nieuws/25871/groesbeek-stelt-harde-eisen-bij-activering-spoorlijn/>> [geraadpleegd op 7 januari 2015].

In 2013 is de gemeente plots tegen halvering van de busfrequentie tussen Nijmegen en Groesbeek, aangezien lijn 5 – die momenteel viermaal per uur rijdt – ook de geïsoleerde kerkdorpen bedient.<sup>60</sup> Ook op de eerste eis is Groesbeek teruggekomen: begin 2014 bleek dat een trein zelfs in een tunnelbak onder het centrum (waar bij de Sintropher- en Arcadis-onderzoeken rekening mee gehouden was) voor Groesbeek onbespreekbaar is.<sup>61</sup> De gemeente zou bij een trein nauwelijks zelf hoeven bijdragen aan de kosten. Aan de overgebleven eisen – die van een station en de uitsluiting van goederentransporten – was eenvoudig te voldoen geweest.

Kenmerkend voor Groesbeek is een veranderlijk en steeds obstructief standpunt, leidend tot slinkende kansen voor reactivering. Bij de gemeenteraadsverkiezingen (november 2014) is deze lijn doorgezet: de coalitie bestaat uit CDA (tegen elke vorm van reactivering), en onder andere Groesbeekse Volkspartij en VOLG (voor een fietspad parallel aan het spoor, wat bij reactivering tot veiligheidsproblemen kan leiden).<sup>62</sup> De uitgesproken voorstanders, GroenLinks en D66, zijn in de oppositie terechtgekomen. Eerder is al besloten tot de bouw van een nieuw dorpshart ‘Bellevue’ direct aan het spoor, waarvan gevreesd wordt dat de vraag ontbreekt.<sup>63</sup>

### Stadsregio Arnhem-Nijmegen

De Stadsregio Arnhem-Nijmegen treedt op als verantwoordelijke voor het regionale openbare vervoer in de regio. Vanuit die rol heeft zij vooral oog voor de financiële aspecten, waardoor het standpunt in 2013 is vastgesteld op uitstel.<sup>64</sup> Wel is, evenals door de gemeente Nijmegen, herhaaldelijk de voorkeur uitgesproken voor een tramverbinding; het meest recent vanuit inpassingsoogpunt in de doorkruiste steden, in het verleden ook vanwege de HOV-tramverbinding die de Stadsregio van Bemmelen tot Nijmegen Heyendaal wil realiseren.<sup>65</sup> Aangezien zowel de gemeente Nijmegen als de Stadsregio Arnhem-Nijmegen zich baseert op het Masterplan Openbaar Vervoer van de Stadsregio en beide instanties parallelle standpunten hebben geformuleerd, is het aannemelijk dat er een wisselwerking in beide standpuntbepalingen heeft plaatsgevonden.

### 5.3 Duitse visie

Ook de Duitse centrale overheid in Berlijn heeft geen expliciete visie op de spoorlijn Nijmegen–Kleve. Hieronder zullen wij daarom ingaan op de standpunten van de gemeenten Kleve en Kranenburg, de

<sup>60</sup> De Gelderlander, ‘Groesbeek wijst grensspoorlijn af’ (17 december 2013) <<http://www.gelderlander.nl/regio/nijmegen-e-o/nijmegen/groesbeek-wijst-grensspoorlijn-af-1.4142854>> [ geraadpleegd op 7 januari 2015].

<sup>61</sup> Maurice Niesten, ‘Project Keizerlijn’ (8 januari 2014) <[http://www.degreesbeek.nl/wp-content/uploads/2014/01/Project\\_Keizerlijn\\_hoofddocument\\_DGB.pdf](http://www.degreesbeek.nl/wp-content/uploads/2014/01/Project_Keizerlijn_hoofddocument_DGB.pdf)> [ geraadpleegd op 7 januari 2015].

<sup>62</sup> Rover, ‘Verkiezingsprogramma’s & railverbinding’.

<sup>63</sup> Brochure ‘Bellevue: Nieuw dorpshart met karakter’ (publicatiedatum onbekend) <[http://www.degreesbeek.nl/wp-content/uploads/2014/02/Brochure\\_plan\\_Bellevue\\_Groesbeek\\_GG.pdf](http://www.degreesbeek.nl/wp-content/uploads/2014/02/Brochure_plan_Bellevue_Groesbeek_GG.pdf)> [ geraadpleegd op 8 januari 2015]; De Groesbeek, ‘Vragen vanuit politiek over “bouwen voor leegstand”’ (9 augustus 2014) <<http://www.degreesbeek.nl/lokaal-nieuws/44665/vragen-vanuit-politiek-bouwen-voor-leegstand/>> [ geraadpleegd op 8 januari 2015].

<sup>64</sup> Stadsregio, ‘Beslisdocument’.

<sup>65</sup> Ibidem; Twynstra Gudde, *Samenvattende rapportage*, 9.

Kreis Kleve en het land Nordrhein-Westfalen. Ook de verantwoordelijke Verkehrsverbund komt aan bod. Samenvattend kiest de Duitse zijde van de grens, ondanks inpassingsvoordelen van de tram, vanuit financieringsoogpunt en in verband met de doortrekking van de Niers-Express voor een trein.

### Gemeente Kleve

De gemeente Kleve is unaniem voor een reactivering van de spoorlijn in welke modaliteit dan ook.<sup>66</sup> Vanuit inpassingsoogpunt heeft een tram de voorkeur, maar vanuit financieel perspectief heeft Kleve de realiteitszin om toch voor de treinverbinding te kiezen.<sup>67</sup> Het initiatief voor herstel van de spoorverbinding is ook herhaaldelijk van Kleve uitgegaan. Zo was er onder meer een voorstel ter oprichting van een grensoverschrijdende projectgroep, waaruit blijkt dat de gemeente zich ten doel heeft gesteld te blijven pleiten voor reactivering van de spoorlijn.<sup>68</sup>

Bij het dilemma tussen tramtrein en trein wordt ook duidelijk dat er geen eenduidigheid bestaat over de definitie van beide begrippen. Zo scharen de Klever Groenen de lightrail taxonomisch onder de tramtreinen, met alle gevolgen – minder strenge veiligheidseisen, tegemoetkoming aan Groesbeekse bezwaren, de voordelen van een trein – van dien.<sup>69</sup>

### Gemeente Kranenburg

De gemeente Kranenburg is voor iedere vorm van herstel van de railverbinding. *De Gelderlander* heeft deze houding in het artikel ‘Liever tram dan trein tussen Nijmegen en Kleef’ uit 2011 ten onrechte geïnterpreteerd als ‘tegen een treinverbinding’.<sup>70</sup> De gemeente wil, evenals Groesbeek, niet bijdragen aan eventuele kosten, en heeft het project in 2013 aangemeld voor het Bundesverkehrswegeplan 2015.<sup>71</sup>

### Kreis Kleve, NRW en VRR

De Kreis Kleve kijkt, net als de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, vooral naar het financiële aspect.<sup>72</sup> De Kreis is voor reactivering, maar wijst er ook op dat een tram indirect door de gemeenten Kranenburg en Kleve bekostigd dient te worden.<sup>73</sup>

---

<sup>66</sup> Andreas Gebbink, ‘Bahn soll wieder bis Nimwegen fahren’ (20 april 2010) <<http://www.derwesten.de/nrz/region/niederrhein/bahn-soll-wieder-bis-nimwegen-fahren-id3481147.html>> [geraadpleegd op 7 januari 2015].

<sup>67</sup> De Gelderlander, ‘Liever tram dan trein tussen Nijmegen en Kleef’ (10 maart 2011) <<http://www.gelderlander.nl/regio/nijmegen-e-o/nijmegen/liever-tram-dan-trein-tussen-nijmegen-en-kleef-1.2268772>> [geraadpleegd op 7 januari 2015]; Stadsregio, ‘Beslisdocument’.

<sup>68</sup> De Gelderlander, ‘Kleef zet druk op plan spoorlijn naar Nijmegen’ (22 december 2012) <<http://www.gelderlander.nl/regio/2.2529/kleef-zet-druk-op-plan-spoorlijn-naar-nijmegen-1.3576607>> [geraadpleegd op 7 januari 2015].

<sup>69</sup> RP Online, ‘Straßenbahn nach Nimwegen’ (12 april 2012) <<http://www.rp-online.de/nrw/staedte/kleve/strassenbahn-nach-nimwegen-aid-1.2788479>> [geraadpleegd op 7 januari 2015].

<sup>70</sup> De Gelderlander, ‘Liever tram dan trein’.

<sup>71</sup> RP Online, ‘Auf Abstellgleis: Kleve bleibt Endstation’ (4 november 2013) <<http://www.rp-online.de/nrw/staedte/kleve/auf-abstellgleis-kleve-bleibt-endstation-aid-1.3789421>> [geraadpleegd op 7 januari 2015].

<sup>72</sup> Stadsregio, ‘Beslisdocument’.

<sup>73</sup> Brief Axel Gonder en Reinhard Pooth aan Landrat des Kreises Kleve, ‘Antrag zur Reaktivierung des ÖPNV auf der Bahnstrecke Kleve - Landesgrenze – Nimwegen’, 28 maart 2011 <[https://www.kreis-kleve.de/C12574C7002A515D/html/8B961CD2929D73BEC12578BE0029AE6C/\\$File/Antrag+DER+LINKEN+zur+Re](https://www.kreis-kleve.de/C12574C7002A515D/html/8B961CD2929D73BEC12578BE0029AE6C/$File/Antrag+DER+LINKEN+zur+Re)

Nordrhein-Westfalen en de Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zien een tramlijn niet tot hun taken behoren maar tot die van de Kreis Kleve, en zijn enkel bereid mee te werken aan een verbinding in de vorm van een trein.<sup>74</sup> In verband met het te verwachten financierings- en exploitatietekort adviseert NRW de gemeenten Kleve en Kranenburg om zich uit te spreken voor doortrekking van de Niers-Express vanuit Düsseldorf.

---

aktivierung+der+Bahnlinie+Kleve-Nimwegen.pdf?OpenElement> [geraadpleegd op 7 januari 2015]; Ralf Lachmann, 'Kreis Klever CDU und FDP wollen Bahnverkehr reaktivieren', *WDR* (11 december 2014) <<http://www1.wdr.de/studio/duisburg/themadestages/bahnstrecke142.html>> [geraadpleegd op 7 januari 2015].

<sup>74</sup> Stadsregio, 'Beslisdocument'.



### 6 Conclusie

De rijke historie van de spoorlijn tussen Nijmegen en Kleve eindigde in 1991; grienend Groesbeek was uitgelopen voor een slotgroet aan de trein. Sindsdien ijvert de Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-)Vervoer voor *Wiederbelebung* van het traject. Ook de betrokken lokale, regionale en landelijke overheden onderkennen de euregionale, stedelijke en stadsregionale argumenten voor reactivering zoals Herman Katteler ze in 2005 beknopt heeft weergegeven. Zijn praktische motiveringen, die een actieve politiek eisen, zijn daarentegen onder een dikke laag stof verdwenen die men alleen aan Duitse zijde van het traject bereid is te boenen.

Er zijn drie reële mogelijkheden voor een reactivering van het spoor, die ook Sintropher en Arcadis onderzocht hebben: een trein, een tram of een tramtrein. Op financieel gebied is de trein wat betreft zowel kosten als financiering de beste optie. Qua stedelijke inpassing is een tram of tramtrein te prefereren. Met het oog op de aansluitingen op de landelijke spoornetten kent de trein de meeste voordelen. De tijdwinst ten opzichte van de huidige busverbinding is bij de trein het grootst, al zijn ook de tram en tramtrein sneller. Behalve het HOV-project van de Stadsregio, is ook een kabelbaan – die slechts toeristische voordelen biedt – een luchtkasteel gebleken. De tram-bus-combinatie van het Keizerlijn-initiatief is niet meegenomen in onderzoeken.

Hoewel alle gemeenten inzien dat een tram beter is in te passen in de omgeving, beseft men in Duitsland dat deze niet te financieren is omdat alle kosten voor rekening van de gemeenten zouden komen. Voor een trein, die goedkoper in aanleg en instandhouding is, zou financiering van hogere overheden mogelijk zijn. Deze pragmatische instelling ontbreekt aan de Nederlandse zijde van de grens volledig, waar zowel Nijmegen en Groesbeek als de Stadsregio krampachtig vasthoudt aan het ideaal van een tram.

Nijmegen zocht tot 2012 de koppeling van de reactivering van de spoorlijn aan het HOV-project van de Stadsregio; sinds die koppeling is losgelaten, heeft de gemeente zijn volledige focus verlegd naar de integratie van het spoor met de bestaande omgeving. Op basis van de problemen die de trein met zich meebrengt – inpassing van een derde spoor, de perroncapaciteit in Nijmegen en de relatie tot de busbaan en de Maaslijn – en waarvoor creatieve oplossingen mogelijk zijn, wordt de tram tot enige acceptabele modaliteit verheven. De nadelen daarvan, die met name bij de aansluiting op het station liggen, worden in de Nijmeegse standpuntbepaling echter niet onderkend.

De borderlinegemeente Groesbeek heeft, hoewel de nieuwe verbinding ontsluiting van het Duitse achterland mogelijk maakt, een nog geborneerder standpunt. Het spoor doorkruist volgens de gemeente het dorp, en daarmee de doorstroming van de Dorpsstraat, de centrumplannen en de huidige busverbindingen. Ondanks een meningswijziging na het Sintropher-onderzoek uit 2011 van “nee, tenzij” naar “ja, mits”, heeft Groesbeek geen enkele moeite gedaan om reactivering dichterbij te brengen. Zowel een tram als een trein is uit de onderzoeken van Sintropher en Arcadis rendabel gebleken – zelfs met de

strikte en kostbare eisen van Groesbeek, dat misbruik maakt van zijn positie – waarna het standpunt op doortrapte wijze is aangepast. Het is aannemelijk dat de nieuwbouw en de mogelijke aanleg van een fietspad langs het spoor de mogelijkheden tot reactivering verkleinen.

Met het beslisdokument van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, dat het dossier in 2013 voorlopig sloot, blijkt dat er tot op heden geen invulling wordt gegeven aan Kattelers voorstel om de vicieuze cirkel tussen een gebrek aan uitgewerkte plannen en een geldgebrek te verbreken; financiële steun volgt op een gedetailleerde uitwerking van de plannen in plaats van andersom. Aangezien er geen principiële tegenstand tegen reactivering van de spoorlijn bestaat, ligt het voor de hand om, zoals de gemeente Kleve nastreeft, op basis van boerenverstand een realistisch ontwerp met plan van aanpak op te stellen. Daarnaast zouden de betrokken overheden er verstandig aan doen om wensen in plaats van eisen te formuleren, zodat consensus en doorbreking van de huidige impasse mogelijk worden. Alleen dan heeft het Klever initiatief voor een grensoverschrijdend projectbureau kans van slagen.

In dat geval zou het, naar voorbeeld van het Spoorwegmonument in Nijmegen, vanzelf spreken om ook in Kleve een monument op te richten, “ter herinnering aan de reactivering van de spoorlijn Nijmegen–Kleve”. Wij willen – als verwijzing naar de economische en toeristische functie van de spoorlijn – pleiten voor een afgietsel van Egidius Everaerts’ beeld van Mercurius, de Romeinse beschermgod van de handel en reizigers. Het origineel in de voortuin van Huize Heyendael staat, net als Nijmegen en de Stadsregio nu nog, met de rug naar het oosten. De ideale locatie voor het monument zouden de Klever Gärten zijn, die in de zeventiende eeuw zijn aangelegd onder het motto *qua patet orbis* (zo wijd de wereld strekt).



Afbeelding 8: Mercurius van Egidius Everaerts voor Huize Heyendael.  
Foto: Willem Nabuurs.

## Bibliografie

### Bronnen

- 9292.nl, 'Vertrek donderdag 11 december 2014 15:21 van De Horst, Groesbeek naar Kranenburg, Duitsland' <[http://9292.nl/reisadvies/groesbeek\\_de-horst/kranenburg-de/vertrek/2014-12-11T1521](http://9292.nl/reisadvies/groesbeek_de-horst/kranenburg-de/vertrek/2014-12-11T1521)> [geraadpleegd op 11-12-2014].
- Brief Axel Gonder en Reinhard Pooth aan Landrat des Kreises Kleve, 'Antrag zur Reaktivierung des ÖPNV auf der Bahnstrecke Kleve - Landesgrenze – Nimwegen', 28 maart 2011  
<[https://www.kreis-kleve.de/C12574C7002A515D/html/8B961CD2929D73BEC12578BE0029AE6C/\\$File/Antrag+DER+LINKEN+zur+Reaktivierung+der+Bahnlinie+Kleve-Nimwegen.pdf?OpenElement](https://www.kreis-kleve.de/C12574C7002A515D/html/8B961CD2929D73BEC12578BE0029AE6C/$File/Antrag+DER+LINKEN+zur+Reaktivierung+der+Bahnlinie+Kleve-Nimwegen.pdf?OpenElement)> [geraadpleegd op 7 januari 2015].
- Brief B&W aan Nijmeegse gemeenteraad, 'Stand van zaken reactivering spoorlijn Nijmegen–Kleve', 25 juni 2013  
<[http://www2.nijmegen.nl/mmbase/attachments/1469747/C20130625o\\_3.11Rbr\\_MB10\\_Stand\\_van\\_zaken\\_reactivering\\_spoorlijn\\_Nijmegen-Kleef\\_Kleve.pdf](http://www2.nijmegen.nl/mmbase/attachments/1469747/C20130625o_3.11Rbr_MB10_Stand_van_zaken_reactivering_spoorlijn_Nijmegen-Kleef_Kleve.pdf)> [geraadpleegd op 7 januari 2015].
- Brief C.M.P.S. Eurlings en J.C. Huizinga-Heringa aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, 26 november 2008  
<[http://www.viev.nl/Page/pics/Brochures/Grensvervoer\\_visie.pdf](http://www.viev.nl/Page/pics/Brochures/Grensvervoer_visie.pdf)> [geraadpleegd op 7 januari 2015].
- Brief Maurice Niesten aan Kees Luesink, 8 januari 2014  
<<http://www.destadsregio.nl/agendaitems/BriefvanKeizerlijnaanportefeuillehouderLuesinkterafdoeningaanhetCvB.pdf>> [geraadpleegd op 18 december 2014].
- Brochure 'Bellevue: Nieuw dorpshart met karakter' (publicatiedatum onbekend)  
<[http://www.degroesbeek.nl/wp-content/uploads/2014/02/Brochure\\_plan\\_Bellevue\\_Groesbeek\\_GG.pdf](http://www.degroesbeek.nl/wp-content/uploads/2014/02/Brochure_plan_Bellevue_Groesbeek_GG.pdf)> [geraadpleegd op 8 januari 2015].
- Buck Consultants International e.a., *Rapport Euregionale mobiliteit* (Nijmegen, 2008).
- CVOV, *Kostenkengetallen openbaar vervoer* (Rotterdam, 2005).
- De Gelderlander, 'Groesbeek onderzoekt treinstation' (6 mei 2009)  
<<http://www.gelderlander.nl/regio/nijmegen-e-o/nijmegen/groesbeek-onderzoekt-treinstation-1.2809605>> [geraadpleegd op 6 januari 2015].
- De Gelderlander, 'Pleidooi voor sneltram Nijmegen-Kleef' (21 september 2009)  
<<http://www.gelderlander.nl/regio/nijmegen-e-o/nijmegen/pleidooi-voor-sneltram-nijmegen-kleef-1.2866246?ls=pl>> [geraadpleegd op 17 november 2014].

- De Gelderlander, ‘Liever tram dan trein tussen Nijmegen en Kleef’ (10 maart 2011)  
 <<http://www.gelderlander.nl/regio/nijmegen-e-o/nijmegen/liever-tram-dan-trein-tussen-nijmegen-en-kleef-1.2268772>> [geraadpleegd op 7 januari 2015].
- De Gelderlander, ‘Kleef: kabelbaan via spoor naar Nijmegen’ (16 augustus 2011)  
 <<http://www.gelderlander.nl/regio/nijmegen-e-o/nijmegen/kleef-kabelbaan-via-spoor-naar-nijmegen-1.2282667>> [geraadpleegd op 18 december 2014].
- De Gelderlander, ‘Rails in tunnel door centrum Groesbeek’ (20 augustus 2012)  
 <<http://www.gelderlander.nl/regio/2.2529/rails-in-tunnel-door-centrum-groesbeek-1.3459721>> [geraadpleegd op 17 december 2014].
- De Gelderlander, ‘Kleef zet druk op plan spoorlijn naar Nijmegen’ (22 december 2012)  
 <<http://www.gelderlander.nl/regio/2.2529/kleef-zet-druk-op-plan-spoorlijn-naar-nijmegen-1.3576607>> [geraadpleegd op 7 januari 2015].
- De Gelderlander, ‘Groesbeek wijst grensspoorlijn af’ (17 december 2013)  
 <<http://www.gelderlander.nl/regio/nijmegen-e-o/nijmegen/groesbeek-wijst-grensspoorlijn-af-1.4142854>> [geraadpleegd op 7 januari 2015].
- De Groesbeek, ‘Groesbeek stelt harde eisen aan reactivering spoorlijn’ (20 augustus 2012)  
 <<http://www.degroesbeek.nl/lokaal-nieuws/25871/groesbeek-stelt-harde-eisen-bij-reactivering-spoorlijn/>> [geraadpleegd op 7 januari 2015].
- De Groesbeek, ‘Vragen vanuit politiek over “bouwen voor leegstand”’ (9 augustus 2014)  
 <<http://www.degroesbeek.nl/lokaal-nieuws/44665/vragen-vanuit-politiek-bouwen-voor-leegstand/>> [geraadpleegd op 8 januari 2015].
- Gebbink, Andreas, ‘Bahn soll wieder bis Nimwegen fahren’, *Der Westen* (20 april 2010)  
 <<http://www.derwesten.de/nrz/region/niederrhein/bahn-soll-wieder-bis-nimwegen-fahren-id3481147.html>> [geraadpleegd op 7 januari 2015].
- Gemeente Den Haag Dienst Stedelijke Ontwikkeling, *Een kabelbaan over Scheveningen Haven: Haalbaarheidsstudie* (Den Haag, 2012), 114.
- Gemeente Nijmegen, *Stadscentrummonitor Nijmegen, meting 2002/2003* (Nijmegen, 2003).
- Google Maps, ‘Reisadvies Kranenburg-Groesbeek per Openbaar Vervoer’  
 <<https://www.google.nl/maps/dir/Kranenburg,+Duitsland/Groesbeek/@51.7948278,5.9700257,12z/am=t/data=!4m17!4m16!1m5!1m1!1s0x47c70b5793609723:0x427f281315474e012m2!1d6.0098603!2d51.7864824!1m5!1m1!1s0x47c709554026ba29:0x20ca01920246ad83!2m2!1d5.9347988!2d51.7784317!2m1!5e0!3e3!5i1>> [geraadpleegd op 11-12-2014].
- Katteler, Herman, *Railverbinding/Bahnverbindung Nijmegen - Duisburg/Düsseldorf: acht argumenten voor een actieve opstelling/ acht Argumente für einen aktiven Ansatz* (Nijmegen, 2005).

## Bibliografie

- Keizerlijn, 'Persbericht' (12 februari 2014) <<http://www.keizerlijn.nl/wp-content/uploads/2014/10/Keizerlijn-Persbericht-12-02-2014.pdf>> [ geraadpleegd op 18 december 2014].
- Lachmann, Ralf, 'Kreis Klever CDU und FDP wollen Bahnverkehr reaktivieren', *WDR* (11 december 2014) <<http://www1.wdr.de/studio/duisburg/themadestages/bahnstrecke142.html>> [ geraadpleegd op 7 januari 2015].
- Ministeries van Infrastructuur en Milieu, Economische Zaken en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, *MIRT projectenboek 2015* (Den Haag, 2014).
- Niessen, Maurice, 'Project Keizerlijn' (8 januari 2014) <[http://www.degroesbeek.nl/wp-content/uploads/2014/01/Project\\_Keizerlijn\\_hoofddocument\\_DGB.pdf](http://www.degroesbeek.nl/wp-content/uploads/2014/01/Project_Keizerlijn_hoofddocument_DGB.pdf)> [ geraadpleegd op 7 januari 2015].
- NOS, 'Nieuwe treinroute naar Duitsland' (13 juni 2013) <<http://nos.nl/artikel/517776-nieuwe-treinroute-naar-duitsland.html>> [ geraadpleegd op 20 november 2014].
- OV Magazine, 'Elektrificatie Maaslijn definitief' (14 juni 2014), <<http://www.ovmagazine.nl/2014/06/elektrificatie-maaslijn-definitief-1311/>> [ geraadpleegd op 17 december 2014].
- Reizigersvereniging Rover, 'Verkiezingsprogramma's en railverbinding' (publicatiedatum onbekend) <<http://www.nijmegen.rover.nl/nl/actueel/artikelen/76-verkiezingsprogramma-s-railverbinding>> [ geraadpleegd op 17 december 2014].
- RP Online, 'Niederländer wollen Seilbahn' (27 februari 2012) <<http://www.rp-online.de/nrw/staedte/kleve/niederlaender-wollen-seilbahn-aid-1.2731217>> [ geraadpleegd op 18 december 2014].
- RP Online, 'Straßenbahn nach Nimwegen' (12 april 2012) <<http://www.rp-online.de/nrw/staedte/kleve/strassenbahn-nach-nimwegen-aid-1.2788479>> [ geraadpleegd op 7 januari 2015].
- RP Online, 'Auf Abstellgleis: Kleve bleibt Endstation' (4 november 2013) <<http://www.rp-online.de/nrw/staedte/kleve/auf-abstellgleis-kleve-bleibt-endstation-aid-1.3789421>> [ geraadpleegd op 7 januari 2015].
- Röhr Verkehrsplanungen AGV, *Machbarkeitsstudie: Reaktivierung der Schienenstrecke Nijmegen - Xanten (- Duisburg): Fortschreibung des Schlussberichtes* (Krefeld, 1998).
- Sintropher, *Alternativen für eine Bahnverbindung zwischen Nijmegen – Kleve – Weeze – Airport: Abschlussbericht* (Londen, 2011).
- Sintropher, *Findings report March 2011: Action WP1A21 'Actualisation, upgrade and extension of feasibility and viability studies for tram-train link Nijmegen-Kleve' & Action Action WP1A22 'Feasibility study of tram-train options for the Weeze Airport link'*, (Londen, 2011).

- Stadsregio Arnhem-Nijmegen, 'Beslisdocument Nijmegen - Kleve' (29 oktober 2013)  
 <<http://www.destadsregio.nl/agendaitems/agenda-stukken-voor-2012/6BeslisdocumentNmKleveV2DEFINITIEF.pdf>> [geraadpleegd op 6 januari 2015].
- Stadsregio Arnhem-Nijmegen, 'Openbare vergadering stadsregioraad d.d. 19 december 2013 in de raadszaal van de gemeente Arnhem' (19 december 2013)  
 <<http://www.destadsregio.nl/agendaitems/VerslagStadsregioraad19december2013.pdf>> [geraadpleegd op 6 januari 2015].
- Stadsregio Arnhem-Nijmegen, *Openbaar Vervoer in een nieuw perspectief: Masterplan Openbaar Vervoer 2008-2020* (Nijmegen, 2008).
- Tussenbroek, André en Derks, René, *Baanvak Nijmegen-Groesbeek-Kleef deel 3* (video, 1 juni 1991)  
 <<https://www.youtube.com/watch?v=ogMZBWVAckk>> [geraadpleegd op 19 november 2014].
- Twynstra Gudde, *Samenvattende rapportage HOV-netwerk voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen en nadere financiële verkenning traject Nijmegen Heijendaal - Bemmel* (Amersfoort, 2009).
- VIEV, 'Fakten und Kennziffern der euregionalen Schienenverbindung Nijmegen - Kleve' (17 mei 2010), <<http://www.viev.nl/Page/pics/Onderzoeken/facts%20and%20figures%2020100517.pdf>> [geraadpleegd op 17 december 2014].
- VIEV, 'Raad Groesbeek vóór reactivering spoorlijn' (6 november 2012)  
 <<http://www.viev.eu/2012/11/raad-groesbeek-voor-reactivering-spoorlijn/>> [geraadpleegd op 7 januari 2015].

## Literatuur

- Hall, Peter en King, Charles, 'Rolling stock: the key to unlocking the regions?', *Eurotransport* 9:4, 26-30.
- Veen, Jacob H.S.M., '1843-1865: Voorgeschiedenis', *Railkroniek* 12:80-1 (1990), 5-8.
- Veen, Jacob H.S.M., '1865-1886: De tijd, dat de REG exploiteerde', *Railkroniek* 12:80-1 (1990), 9-13.
- Veen, Jacob H.S.M., '1886-1914: De exploitatie door de HIJSM', *Railkroniek* 12:80-1 (1990), 14-21.
- Veen, Jacob H.S.M., '1945-1990: De naoorlogse periode', *Railkroniek* 12:80-1 (1990), 33-43.



### Aan Rika

Slechts éénmaal heb ik u gezien. Gij waart  
Gezeten in een sneltrein, die de trein  
Waar ik mee reed, passeerde in volle vaart.  
De kennismaking kon niet korter zijn.

En toch, zij duurde lang genoeg om mij,  
Het eindloos levenspad met fletse lach  
Te doen vervolgen. Ach! geen enkel blij  
Glimlachje liet ik meer, sinds ik u zag.

Waarom hebt gij van dat blonde haar,  
Daar de englen aan te kennen zijn? En dan,  
Waarom blauwe ogen, wonderdiep en klaar?  
Gij wist toch, dat ik daar niet tegen kan!

En waarom mij dan zo voorbijgesneld,  
En niet, als 't weerlicht, 't rijtuig opgerukt,  
En om mijn hals uw armen vastgeknelde,  
En op mijn mond uw lippen vastgedrukt?

Gij vreesdet mogelijk voor een spoorwegramp?  
Maar, Rika, wat kon zaalger voor mij zijn,  
Dan, onder hels geratel en gestamp,  
Met u verplet te worden door één trein?

– Piet Paaltjens (1835-1894)

### Antwoord uit Leiden

Uw minnedicht bevalt mij niet. Verdwij,   
Mijnheer! Het is wellicht de kolendamp,  
Die schade heeft berokkend aan uw brein  
Of anders uw studentengeslampamp.

De inhoud van uw fantasieproduct,  
Mijnheer, heeft mij afgrijselijk ontsteld.  
Daarom, ik zeg het u onopgesmukt,  
Wil ik u niet ontmoeten, voor geen geld!

Ik wensch niet weer te hooren van uw plan,  
Dat onwelveoglijk is, en vol gevaar.  
Ge noemt uzelf een ontwikkeld man?  
Ik heet u woesteling en moordenaar!

Hier treedt wel overtuigend aan den dag.  
Hoezeer de studie (of de 'poëzij')  
Terstond het menschelijk fatsoen vermag  
Te doen verkeeren in een woestenij.

Met u verplet te worden door een trein?  
Ik hoop, dat uw dolzinnigheid bedaart  
Door sober leven, goede medicijn  
En ook wat minder dichten uiteraard.

– Drs. P (geb. 1919)