

Provincie Gelderland
Mevrouw C. Bieze
Postbus 9090
6800 GX ARNHEM

Onze gegevens
Documentnummer UIT-18-68258
Zaaknummer Z-18-68447
Behandeld door Dhr. H.G. Beumer
Verzonden op 24 augustus 2018

Uw gegevens

Onderwerp: Geen reactivering voormalige spoorlijn Nijmegen - Kleve

Geachte mevrouw Bieze,

Op initiatief van de Landrat van Kreis Kleve vinden momenteel bestuurlijke gesprekken plaats over een eventuele reactivering van de voormalige spoorlijn tussen Nijmegen en Kleve. Tijdens deze gesprekken is gebleken dat onder andere vanuit Verkehrsverbund Rhein-Ruhr en de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen sterke interesse is in reactivering van spoorlijn. Randvoorwaarde lijkt een reactivering als treinverbinding, waarbij de bestaande treindienst Düsseldorf – Kleve wordt doorgetrokken naar Nijmegen. Helaas hebben wij ons om agendatechnische redenen niet bestuurlijk kunnen vertegenwoordigen bij de twee laatste gesprekken.

Als gemeente Berg en Dal hebben wij in ons coalitieakkoord de doelstelling opgenomen dat wij inzetten op behoud van de bestaande OV-busverbindingen en zo mogelijk uitbreiding van dit openbaar vervoer over de weg. Reactivering van de spoorlijn Nijmegen – Kleve is wat ons college betreft niet aan de orde. Ook wij voorzien namelijk grote nadelen van een reactivering als treinverbinding. In deze brief leggen wij u ons standpunt nader uit. Wij onderschrijven hiermee uw recent ingenomen standpunt om niet in te zetten op een reactivering van de spoorlijn, maar om juist het busvervoer te verbeteren.

Een spoorlijn slijt het centrum van Groesbeek in tweeën.

In 1991 is de treinverbinding tussen Nijmegen en Kleve opgeheven. Er was simpelweg geen animo voor deze verbinding. In Groesbeek is dat moment aangegrepen als kans om de van oudsher aanwezige barrièrewerking van de spoorlijn weg te nemen. Sindsdien bouwen en investeren wij in één centrum. Binnenkort gaan daarvoor de laatste projecten in uitvoering, waaronder een definitieve inrichting van het centrale marktplein.

Indien de spoorlijn weer gereactiveerd wordt, zal de barrièrewerking onverminderd terugkomen. Een trein heeft naar de maatstaven van ProRail immers een eigen, met hekken afgebakende ruimte nodig. De door Movares in uw opdracht uitgevoerde studie naar 'effecten van de reactivering spoorverbinding Nijmegen – Kleve' bevestigt daarin ons schrikbeeld; de spoorlijn slijt het centrum op in twee delen. Naast deze barrièrewerking,

zullen ook de gebruiksmogelijkheden van het plein drastisch afnemen. De resterende ruimte is als plein niet voldoende voor een weekmarkt, een kermis en bijvoorbeeld de talrijke feesttenten die de levendigheid in Groesbeek kenmerken.

Door de afname van de gebruiksmogelijkheden van het restant plein, het onmogelijk maken van de huidige looproutes over het plein en het verlies aan stedenbouwkundige kwaliteit vrezet wij een sterk negatief effect op de lokale economie. Een halte zal dit verlies niet voldoende kunnen compenseren.

Een trein vermindert de algemene bereikbaarheid van onze gemeente.

Een voordeel van een trein is een snellere reistijd tussen het station in Nijmegen en het centrum van Groesbeek. Desondanks verwachten wij geen verbetering van de algemene bereikbaarheid van onze gemeente. In tegendeel; een afbouw van het huidig busnet is inherent aan een reactivering van de spoorlijn. Uitgaande van uw beleid omtrent een gelijk blijvende exploitatiebijdrage vanuit uw Provincie zal bezuinigd moeten worden op de bus.

Met de Sinteropher studie van enkele jaren terug is al duidelijk geworden dat buslijn 58 Nijmegen – Beek – Kranenburg - Kleve in zijn geheel zal worden opgeheven om paralleliteit met de spoorlijn te voorkomen. Het oostelijk deel van de kern Beek verliest dan haar openbaar vervoer. Gelet op de maatschappelijke impact van de aanstaande routewijziging van buslijn 58 zal voor het volledig opheffen van die lijn langs Beek geen draagvlak zijn. In dat zelfde kader zal de frequentie van lijn 5 Nijmegen – Groesbeek ook verlaagd worden. Bijvoorbeeld de grote instellingen Dekkerswald en Werkenrode aan de N842 tussen Groesbeek en de Heilig Landstichting worden daarmee slechter bereikbaar per openbaar vervoer. Ook in het heuvelachtige Groesbeek zelf is het maar zeer de vraag of één centraal gelegen halte aan de spoorlijn aantrekkelijker is dan de huidige buslijnen, die dichtbij halteren. Bovendien kan ook de huidige hoge frequentie niet geëvenaard worden op de grotendeels enkelsporige spoorlijn.

In het bestuurlijk overleg is afgesproken dat uw Provincie de prognose van de vervoerswaarde van de spoorlijn zal actualiseren. Wij verzoeken u met klem om daarbij ook de impact op het bestaande busnet inzichtelijk te maken.

Huidig gebruik spoortracé is economisch van grotere waarde.

Het spoorwegtracé wordt prima benut. Het mede met uw subsidie aangelegde fietspad en toeristische attractie 'Grenzland Draisine' worden goed gebruikt. Beiden dragen bij aan een aantrekkelijke gemeente voor (dag- en verblijfs)toeristen, wat leidt tot aanzienlijke bestedingen in onze gemeente. Het gemis na een reactivering zal economisch niet worden gecompenseerd.

Reactivering is geen oplossing voor een concreet probleem

Als grensgemeente kennen wij als geen ander de verkeerssituatie tussen Nijmegen en Kleve. Wij zien geen vervoersarmoede in deze relatie die enkel opgelost kan worden met een treinverbinding. Op de wegen is nauwelijks sprake van filevorming. De (elektrische) fiets is sterk in opkomst tussen beide plaatsen. Bovendien worden veel verplaatsingen over de grens bewust met de auto gemaakt uit economische motieven, zoals het halen van boodschappen dan wel het tanken van de auto. Wij zien dan ook geen concreet probleem, die een dergelijk hoge investering maatschappelijk rechtvaardigt.

De bus en de fiets is een goedkoper én beter alternatief

Uit de Sintropher-studie bleek vooral een (beperkt) lokaal belang. Er is geen reële vraag naar openbaar vervoer aangetoond tussen Nederland en het gebied tussen Kleve en Düsseldorf. Ook Airport Weeze heeft destijds zelf al aangegeven geen baat te hebben bij een reactivering. Parkeren is het verdienmodel van de luchthaven. Het lokale belang is ook niet het best gediend bij een treinverbinding. Conform de eerdere bestuurlijke afspraken is het veel logischer om de bestaande buslijnen verder uit te bouwen. De infrastructuur is (grotendeels) al aanwezig waardoor tegen veel lagere kosten beter openbaar vervoer is te realiseren. Bovendien is de Duitse lintbebouwing ideaal voor een bediening per (snel)bus. Ook de opkomst van de elektrische fiets en speedpedelecs bieden kansen om de steden en dorpen beter met elkaar te verbinden.

Wij onderschrijven uw standpunt om af te zien van een reactivering van de voormalige spoorlijn en in plaats daarvan zorg te dragen voor een betere buslijn tussen Nijmegen – Kleve en verder met ons te werken aan fietsverbindingen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van gemeente Berg en Dal,

De secretaris

De burgemeester



E.W.J. van der Velde

Mr. M. Slinkman

Reageert u op deze brief? Vermeld dan altijd het zaaknummer.

Afschrift aan:
Gemeente Nijmegen