

Gemeente Roermond
Postbus 900
6040 AX ROERMOND

Meinlijn
Sleedoornstraat 59
6101 MS Echt
Telefoon 06-22774356
E-mail info@meinlijn.nl
Internet www.meinlijn.nl

Datum
31 januari 2014

Ons kenmerk
ML14.100001

Contactpersoon
Rob Oudenhoven/MN

Onderwerp
Doortrekken RE39 Schwalm-Nette Bahn van Mönchengladbach naar Roermond; Project Meinlijn

Geachte heer, mevrouw,

Middels deze brief willen wij u onze visie aanbieden waarin de mobiliteit binnen gemeente Roermond alsmede aangrenzende regio's en Duitsland een aanzienlijke kwalitatieve impuls krijgt en waar ook uit milieuoogpunt er diverse voordelen zijn, waaronder een afname van het aantal autobewegingen. Wij hebben dit plan de ijzersterke naam Meinlijn gegeven waaruit ambitie straalt.

De Meinlijn...

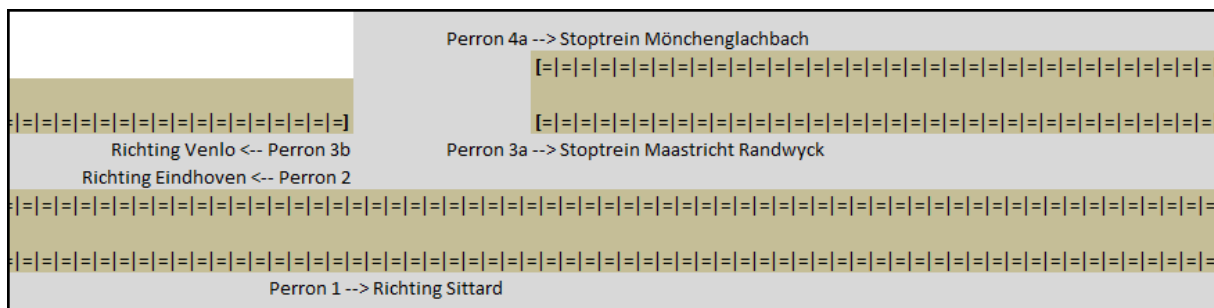
De RE39 Schwalm-Nette Bahn van Mönchengladbach naar Dalheim eindigt al vele jaren pal voor de Nederlandse grens, terwijl de rails naar Roermond geheel in tact jarenlang ongebruikt liggen te roesten. Sinds de sluiting in 1991 hebben zich echter vele ontwikkelingen voorgedaan en trekt men in Roermond wekelijks vele Duitse gasten naar onder andere het prachtig gerenoveerde centrum, het Outletcenter en het Retailpark. Het succes wordt mede onderstreept door de hier inherent aan zijnde files op de N280/A52 en parkeerproblemen. Er is geen capaciteit voor meer spoor en meer asfalt, dus moeten bestaande trajecten efficiënter gebruikt worden. Wij stellen voor het oude tracé in ere te herstellen en de genoemde RE39 geëxploiteerd door de Rurtalbahn (www.rurtalbahn.de) door te trekken naar station Roermond met daar een 'hard' eindpunt. Dit zodat enerzijds de spoorlijn Duitse beveiliging kan krijgen op het Nederlands grondgebied (goedkoper) en anderzijds doorgaand goederenverkeer (IJzeren Rijn) op deze wijze wordt voorkomen. De naamgeving Meinlijn is afgeleid van het belangrijkste natuurgebied waar men door reist alsmede een deels Duitse/Nederlandse combinatie van "mijn lijn". De bestaande treinen op de Schwalm-Nette Bahn kunnen eenvoudig worden voorzien van mooie stickers met het Meinlijn logo ter onderscheiding van een reguliere Duitse trein op de overige trajecten in Nordrhein Westfalen.

...is géén IJzeren Rijn

De gehele discussie over en weerstand tegen de IJzeren Rijn heeft het traject Roermond – Dalheim jarenlang in een wurggreep gehouden en wij distantiëren ons dan ook van de inhoudelijke discussie aangaande goederenvervoer. Deze discussie wordt gevoerd tussen de Nederlandse, Duitse en Belgische nationale overheden en na internationale overeenstemming zal het nog geruime tijd duren voordat er een realiseringsovereenkomst wordt gesloten. In onze visie wordt het historisch traject gebruikt waarvoor een railverbinding primair bedoeld is, namelijk het vervoeren van reizigers. Wij merken hierbij op dat goederenvervoer op dit moment heel eenvoudig valt uit te sluiten door te kijken naar ons voorbeeldtraject Enschede – Gronau. Hier is namelijk het Duitse en het Nederlandse spoor

fysiek gescheiden, waardoor het oude spoor weer in gebruik kon worden genomen. Zolang de discussie inzake reactivering IJzeren Rijn niet beslecht is, wordt goederenvervoer door de fysieke scheiding uitgesloten. Bij een beslissing waarbij goederenvervoer via het historisch tracé geleid dient te worden (naar onze mening is dit zeer onwaarschijnlijk aangezien goederenvervoer met gevaarlijke stoffen dan midden door het stadscentrum van Roermond zou lopen) kan de fysieke scheiding relatief eenvoudig ongedaan gemaakt worden door met een wissel aan te haken op het tracé van de Meinlijn.

Nederland en Duitsland hebben van oudsher verschillende beveiligingssystemen. Duitsland werkt met Indusie, Nederland met ATB. Plan Meinlijn heeft als uitgangspunt verlenging van de verbinding Mönchengladbach naar Roermond waarbij de spoorlijn Duitse beveiliging krijgt op het Nederlandse grondgebied. Hierdoor wordt voorkomen dat de Duitse treinen Nederlandse beveiliging aan boord krijgen wat enkele tonnen per treinstel kost. Het harde eindpunt kan worden verkregen door een eigen perroneiland te Roermond te creëren naast de Sprinter Roermond – Maastricht Randwyck:



Schematische weergave station Roermond

Hierbij loopt de reiziger dan direct vanaf perron 2 en 3 over het perron (aangelegd bovenop waar nu nog de wissels liggen) naar spoor 4 waardoor reizigers vanuit (bijvoorbeeld) Sittard direct kunnen overstappen op de gereedstaande internationale trein naar Mönchengladbach.

Station Roermond

Station Roermond is een belangrijk spoorwegknooppunt, omdat alle treinen richting Zuid-Limburg dit station passeren. Mede hierdoor is het na Maastricht het drukste station van Limburg. Met de Meinlijn kan dit spoorwegknooppunt nog belangrijker worden doordat het tevens de kortste verbinding met Mönchengladbach wordt. Er hoeft niet langer via Venlo of Heerlen te worden omgerekend om naar Duitsland te gaan, met de Meinlijn is men binnen 40 minuten in het centrum van Mönchengladbach en vice versa.

De Meinlijn biedt tevens de mogelijkheid goederenvervoer voorlopig uit te sluiten (maar niet onmogelijk te maken, zie hierboven) door de RE39 op station Roermond te laten aanlanden op spoor 4 waar de Meinlijn eindigt met een stootblok en geen wissels (verbindingen) krijgt op het Nederlandse spoor. Tevens sluit een perron 4 aan bij de plannen van de gemeente om het rangeerterrein dat momenteel niet of nauwelijks gebruikt wordt te herontwikkelen en een directe aansluiting te verkrijgen met Roermond-Oost.

Station Roermond-Meinweg

Het tracé van de Meinlijn loopt dwars door Nationaal Park de Meinweg, wat een unieke mogelijkheid biedt om de natuurliefhebber een milieuvriendelijkere variant dan de auto te bieden om hier te komen voor een wandeling in de natuur. Door bij de ingang van het park een station (halte volgens het Duitse principe) te bouwen kunnen reizigers direct worden afgezet en aan een wandeling beginnen zonder de parkeerstress en milieubeeld ontsierende volle parkeerterreinen te hoeven aanschouwen.

Spoorwegen zijn meer dan rails en rangeerterreinen. Op de terreinen van de NS komen ruim 900 planten- en diersoorten voor, waarvan een derde deel tot de zeldzame behoort. Zo leven er langs de spoorlijn Beek-Bunde vuursalamanders. Toen men aan de verbetering van de spoorbaan begon, werden eerst de salamanders uit de spoorloot gevangen, tijdelijk elders ondergebracht en na afronding

van het karwei teruggezet. Naast de rails werd een poel gegraven waarin de salamanders zich kunnen voortplanten.

De eerste milieuvriendelijkheid van het treinverkeer is al dat het de mateloos groeiende stroom auto's een beetje binnen de perken houdt. Thans bezoeken ongeveer 1 miljoen mensen per jaar het Meinweggebied, welke nu massaal gebruik maken van de auto. Treinen verbruiken relatief weinig energie en veroorzaken minimale luchtvervuiling. Zonder een groot beslag op de schaarse ruimte te leggen, kan via de rails een fors aantal mensen gelijktijdig worden vervoerd. Als over één spoor elke vijf minuten een trein rijdt, dan lijkt de baan leeg. Toch passeren er in een uur evenveel mensen als in ongeveer 1.500 auto's. Frequentie van de Meinlijn is overigens één trein per half uur in beide richtingen.

Veel tegenstanders van een spoorverbinding door het Meinweggebied stellen dat de overlast aan het milieu te groot zou zijn. De adder is een beschermde diersoort die in het Meinweggebied veelvuldig voorkomt. Dit diertje is afhankelijk van de zon om zijn lichaamstemperatuur op peil te houden. Door bij reactivering van het historisch tracé de hoge spoordijk door de Meinweg met grotere natuurstenen te bekleden wordt de warmte langer in de stenen opgeslagen en de spelonken kunnen zo een perfecte broedplaats voor adders worden. Er is bovendien door nog geen enkele natuurorganisatie een geval bekend gemaakt van een zonnende adder op de rails (veel te warm). Het risico voor een zonnende adder om te worden doodgereden door een mountainbiker is vele malen groter.

Flora (de plantenwereld) heeft zelfs een voordeel bij een spoorverbinding. Zaden van planten en bloemen worden door passerende treinen meegenomen en kunnen zo vele kilometers verder wortel schieten. Niet voor niets vertonen spoordijken dikwijls een grote diversiteit aan zeldzame planten.

Optimalisatie bezettingsgraad RE39

Idealiter lopen spoorlijnen van een grote plaats naar een grote plaats om de bezettingsgraad te optimaliseren. Het is dan ook niet verwonderlijk dat lijnen welke in een kleine grensplaats eindigen moeite hebben om rendabel te zijn, zo ook de RE39. Zolang deze lijn niet doorrijdt naar Roermond zal zij een lage bezettingsgraad blijven hebben en periodiek onderwerp blijven als mogelijk op te heffen lijn. De VRR (Duitse vervoersautoriteit) heeft al in 2004 aangegeven voorstander te zijn om de lijn door te laten rijden naar Roermond. Zie tracékaart hieronder voor Nederlands gedeelte van de Meinlijn.



De variant van een trein geëxploiteerd door een Duitse vervoersmaatschappij die doorrijdt tot een groot Nederlands (grens)station is een beproeft concept. Zo rijdt

in Limburg de stoptrein vanuit Hamm door naar Venlo en de stoptrein vanuit Aachen rijdt door naar Heerlen. In Gelderland gaat de stoptrein vanuit Duisburg vanaf 2017 doorrijden tot Arnhem (initiatief genomen door VRR en uitgesproken richting o.a. gemeente Arnhem) en ook de door ons als voorbeeld gebruikte verbinding Gronau – Enschede wordt geëxploiteerd door een Duitse vervoerder.

Kosten Meinlijn en (zicht op) financiering

De totale kosten van de Meinlijn zijn begroot op 15 miljoen euro¹ en bestaan uit volledige vervanging van het balastbed, dwarsliggers en spoorstaven over de afstand van 13,7 kilometer (Roermond – grens) en de inrichting van perron 4a te Roermond alsmede halte Roermond-Meinweg. Dit lijkt veel geld, maar is relatief goedkoop voor een directe spoorcorridor naar Duitsland. Bovendien zal de plaatselijke middenstand van Roermond hier ook van profiteren omdat er nu (nog meer) via het centrum naar het

¹ Kosten reactivering Enschede – Gronau EUR 12,8 mio (prijspeil 2001), kosten reactivering (omgerekend naar vergelijkbaar aantal kilometers traject) Osnabruck – Dissen/Bad Rothenfelde EUR 9,8 mio (prijspeil 2004).

Outletcentrum gelopen zal worden en de horeca hier perfect op kan inspelen. Bezoekers van Roermond zijn zo geneigd eerder een biertje op het terras te nuttigen of een maaltijd in een restaurant als aanvulling op de bestedingen in het Outletcentrum.

Financiering van een kansrijk initiatief als de Meinlijn is haalbaar mits er gericht gelobbyd wordt. Zo trekt staatssecretaris Wilma Mansveld van Infrastructuur en Milieu tientallen miljoenen euro's uit voor het openbaar vervoer op vier regionale spoorlijnen en een grensoverschrijdende spoorlijn. Het geld wordt onder meer geïnvesteerd in spoorverdubbeling en elektrificatie. Ook de regionale overheden investeren zelf en werken nu samen met ProRail en het ministerie de plannen verder uit.

Voor het grensoverschrijdende spoorvervoer tussen Heerlen en Aken wordt een belangrijke stap gezet om de reistijd te verbeteren door elektrificatie. Het ministerie en de provincie Limburg trekken hiervoor samen in totaal 15 miljoen euro uit. Ook in andere provincies wordt geïnvesteerd. Er gaat tien miljoen euro naar de lijn Arnhem-Winterswijk voor de spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam. Met een bijdrage van 7,5 miljoen euro zorgt het ministerie er samen met de regio voor dat de doorgaande trein tussen Tiel en Arnhem kan blijven rijden. Daarbij wordt onder andere gekeken of een uitbreiding van het spoor bij Elst mogelijk is. De provincie Gelderland krijgt een miljoen euro om de plannen uit te werken voor extra vervoer op de Valleilijn. Daarbij loopt een verkenning naar spooruitbreiding op de lijn Ede-Wageningen-Amersfoort om ieder kwartier te kunnen rijden tussen Amersfoort en Ede.



RE39 staat op station Dalheim gereed om door te rijden naar Roermond

Voor de Meinlijn is daarnaast, gezien het grensoverschrijdende karakter, cofinanciering mogelijk vanuit de EU. Voor projecten die Europese regio's economisch versterken is geld beschikbaar. De EU komt dit geld niet brengen, je zult het zelf moeten halen. Een proactieve houding vanuit Roermond en samenwerking met de Duitse partners is hiervoor noodzakelijk.

In 2000 zijn, voor zover ons bekend, in het kader van de Trajectnota/MER voor de IJzeren Rijn door Railned globale verkenningen gemaakt van de aantrekkelijkheid van een reizigersverbinding via Roermond met Duitsland welke hebben geleid tot de volgende drie documenten: Railned, 'IJzeren Rijn, verkenning reizigersmedegebruik', 6 april 2000, Railned, 'IJzeren Rijn, FDI met reizigersmedegebruik, Specificaties', juni 2000, en Railned, 'Aanvulling rapport IJzeren Rijn verkenning reizigersmedegebruik', 14 september 2000. Conclusies waren dat het reizigerspotentieel te laag was om deze verbinding rendabel te kunnen exploiteren. Saillant detail, in dezelfde periode heeft

Railned eenzelfde onderzoek uitgevoerd voor de lijn Enschede – Gronau en ook hier kwam zij tot de conclusie dat dit niet rendabel te exploiteren zou zijn. Een Duits onderzoeksbureau kwam tot een tien maal zo groot bereik c.q. potentieel voor de lijn Enschede – Gronau en bleek achteraf gelijk te hebben gehad gezien het succes van de gereactiveerde lijn. Ons devies luidt dan ook om een onderzoek naar het reizigerspotentieel door een Duits ervaren bureau te laten uitvoeren. Het is niet voor niets dat bij nagenoeg alle grensoverschrijdende railverbindingen van Nederland het vervoer wordt uitgevoerd door de Duitse c.q. Belgische Spoorwegen en niet door Nederland.

Conclusie

De Meinlijn is een kansrijk initiatief om Roermond te voorzien in een directe spoorverbinding met Duitsland voor een relatief lage investering van 15 miljoen euro. Financiering voor dit initiatief lijkt haalbaar te zijn mits hier gericht gelobbyd wordt. Daarnaast kan dit de opmaat zijn voor (nog meer) economische welvaart voor de lokale middenstand alsmede realisatie van de gewenste planologische ontwikkelingen aan de oostzijde van het station. Met politieke wilskracht en doortastendheid kan de Meinlijn in de nieuwe dienstregeling van december 2016 in gebruik worden genomen. Gemeente Roermond en provincie Limburg zijn hiervoor nu aan zet om een haalbaarheidsonderzoek te initiëren.

Wij hopen dat u het voorstel adopteert en hiermee aan de slag gaat, waarmee u de stad Roermond en haar burgers alsmede de (Duitse) toeristen welke Roermond graag bezoeken, van een groen, milieuvriendelijk en snel alternatief voor de auto voorziet en de levensstandaard van deze mooie stad nog verder verhoogd.

Met vriendelijke groet,

Rob Oudenhoven

Maurice Niesten
Bestuurslid Vereniging Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer (VIEV)

Arnout Goeman
Webmaster

Richard Geurts

Een kopie van dit plan is verzonden naar provincie Limburg en Dagblad De Limburger. Daarnaast is een in het Duits vertaalde samenvatting van dit plan naar de directie van de Rurtalbahn verstuurd met het verzoek haar belangstelling inzake het doortrekken van RE39 naar Roermond nogmaals schriftelijk te bevestigen. Naast de website www.meinlijn.nl is tevens een Facebookpagina gemaakt en een twitteraccount geopend om de burgers over dit initiatief te informeren en interactief te kunnen voorlichten.