



## Nijmeegsche Spoorwegmaatschappij gaat rijden tussen Nijmegen en Groesbeek

NIJMEGEN - De Nijmeegse vereniging VIEV, de Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail)Vervoer, heeft de Nijmeegsche Spoorwegmaatschappij (NSM) opnieuw in het leven geroepen. De NSM wil binnen twee jaar toeristische ritten uitvoeren op het baanvak Nijmegen – Groesbeek, ook wel bekend als de Keizerlijn. De oorspronkelijke NSM werd opgericht op 1 augustus 1863 door de Nijmeegse burgerij - die zich niet gehoord voelde door de politiek - om een spoorlijn aan te leggen en te exploiteren naar Kleve in Duitsland. VIEV heeft bewust gekozen voor de symbolische datum 9 mei, de Dag van Europa, aangezien de spoorlijn een Europees belang dient en door vele inwoners van onze Euregio als hoog wenselijk wordt geacht.

Afgelopen jaren lobbyde VIEV intensief voor de spoorlijn Nijmegen – Kleve en de maatschappelijke steun werd steeds breder. Kennisinstellingen en grote werkgevers als de Radboud Universiteit, HAN, ROC en de hogeschool van Kleve spraken hun steun uit. Ook de grootste vakbond van Nederland, de FNV, maakt zich sterk voor deze spoorlijn vanwege het grensoverschrijdende potentieel. Vele lokale partijen namen de reactivering van deze spoorlijn op in hun partijprogramma's. Maar ondanks alle steun werd de reactivering van de spoorlijn niet in het recent gepresenteerde coalitieakkoord opgenomen. De NSM is ruim anderhalf jaar geleden inschreven in de Kamer van Koophandel nadat de leden van VIEV zich positief over dit alternatieve plan hebben uitgesproken in de ledenvergadering. VIEV heeft bewust gewacht met de lancering totdat de politiek haar standpunt kenbaar had gemaakt via de recent gepubliceerde coalitieakkoorden.

In 2016 heeft VIEV met toestemming van ProRail al over drie kilometer van dit spoor gereden per RailHog als testcasus. Nu willen we dit verdubbelen naar ruim 6 kilometer, tot Groesbeek. Dit gedeelte van de spoorlijn gaat door een prachtig gebied, namelijk de heuvel op richting Malden (direct grenzend aan de spoorlijn Nijmegen - Roermond), dan met een scherpe bocht over de hei de Groesbeekse spoorkuil in (parallel aan het fietspad). Het totale tracé doet bijna on-Nederlands aan en heeft een enorme potentie. Binnen de Provincie Gelderland, Gemeente Nijmegen en Gemeente Berg en Dal is er consensus dat de spoorlijn gebruikt mag worden voor een toeristische invulling, waarmee het tracé behouden blijft en meer zichtbaar wordt.

VIEV wil inzetten op een toekomstbestendige wissel tussen station Nijmegen Heyendaal en de aftakking richting Groesbeek. Mocht de spoorlijn alsnog worden aanbesteed en een reguliere vervoersmaatschappij zich melden, dan kan deze wissel zonder extra kosten gebruikt blijven worden. Nederland kent immers enkele korte spoorlijnen (Zwolle - Kampen, aftakking Zuidbroek - Veendam), Nijmegen - Groesbeek zou daar prima bij passen als opmaat naar een grensoverschrijdende verbinding naar Kleve.

Wij zullen komende periode met veel partijen in gesprek gaan, waaronder de Provincie Gelderland en de nieuw gekozen bestuurders van de Gemeenten Nijmegen en Berg en Dal. Ook met Grenzland Draisine willen wij graag spreken over een gecombineerd arrangement. Wat VIEV betreft stap je in 2020 's ochtends op station Nijmegen in een gecharterde trein van NSM op, vervolgens stap je in Groesbeek over op de draisine en fiets je via Kranenburg door tot Kleve. Met cofinanciering vanuit Brussel voor de eenmalige investeringskosten en een sluitende exploitatie is dit een perfecte toeristische kans voor de regio!

VIEV wil op zaterdagen gaan werken met gehuurd materieel, zogenaamde charters. Denk bijvoorbeeld aan treinen van Breng en Arriva, die dan ongebruikt op het opstelspoor staan. Ook de Buffels (dieselmaterieel '90) die bij station Nijmegen staan opgesteld en museumtreinen, zoals de VSM en ZLSM hebben, zijn een eventuele optie. Zo houden wij onze balans kort en betalen wij voor het gebruik en niet voor het bezit met bijbehorende onderhoudskosten.

NSM is puur een vervoersmaatschappij. Benodigd materieel, kennis en kunde (inclusief toelatingseisen) worden ingehuurd. De huurkosten willen wij grotendeels voldoen uit de verkoop van tickets. Vrijwilligers zullen op rijdagen de spoorwegovergangen bewaken met rode vlaggen en conform wettelijke vereisten. Voor grensbaanvakken zijn geen concessies nodig en wij willen net als vervoerders ZLSM en VSM graag komen tot een toegangsvereenkomst met ProRail<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> [https://www.prorail.nl/sites/default/files/vervoerders\\_en\\_concessies.pdf](https://www.prorail.nl/sites/default/files/vervoerders_en_concessies.pdf)



In eerste instantie gaat NSM de Keizerlijn reactiveren tussen Nijmegen en Groesbeek, maar wij sluiten een verbinding tot aan Kleve in de toekomst niet uit. Wij zijn ervan overtuigd dat ons initiatief NSM de door zoveel partijen gewenste reactivering van de spoorlijn Nijmegen – Kleve naar voren zal halen, tegen lagere kosten. Daarnaast geeft ons initiatief in ieder geval invulling aan besluit 5 van het Beslisdocument Nijmegen – Kleve, namelijk het behouden van het tracé met een toeristisch-recreatieve invulling, zodat toekomstige reactivering niet onmogelijk wordt gemaakt. Het jaar 2018 staat vooral in het teken van in contact komen met de diverse betrokken partijen, 2019 in het teken van planmatig uitwerken en we hopen in 2020 daadwerkelijk weer te kunnen gaan rijden!

Volg de ontwikkelingen op de site van NSM: <https://nijmeegsche.nl>

Maurice Niesten, voorzitter

Rob Oudenhoven, penningmeester

Arnout Goeman, webmaster en secretaris a.i.

