

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3346

Vragen van het lid **Van der Molen** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat Duitsland de spoorlijn Nijmegen-Kleef weer in gebruik wil nemen* (ingezonden 30 mei 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 1 juli 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 3205

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Weer hoop op spoorlijn Nijmegen-Kleef? Duitsers nemen reactivering op in verkeersplan»?¹

Antwoord 1

Ja, daar ben ik mee bekend.

Vraag 2

Bent u bekend met het gegeven dat de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen de reactivering van de spoorlijn Nijmegen-Kleef-Düsseldorf heeft opgenomen in het concept-verkeersplan 2032–2040?

Antwoord 2

Ja, daar ben ik mee bekend. Het concept verkeersplan 2032–2040 van de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen heet officieel het «*SPNV Zielnetzkonzeption 2032/2040*». Het schets een ideaalbeeld uit het perspectief van de reiziger en noemt een breed pallet aan maatregelen (o.a. reactivering en elektrificatie) en diverse tracés. Reactivering van de verbinding Nijmegen-Kleef wordt daarin niet expliciet genoemd. Wel is de verbinding met Nijmegen opgenomen in een schematisch overzicht met verbindingen in 2040².

Vraag 3

Deelt u de mening in de regio dat, in het kader van het verbeteren van het kort grensoverschrijdend treinverkeer, er vanuit Nederland serieus moet worden gekeken naar de reactivering van de spoorlijn Nijmegen-Kleef-Düsseldorf? Kunt u in uw antwoord ingaan op het belang van deze lijn in het

¹ De Gelderlander, 25 januari 2022 (Weer hoop op spoorlijn Nijmegen-Kleef? Duitsers nemen reactivering op in verkeersplan | Berg en Dal | gelderlander.nl)

² <https://data.nahverkehr-nrw.de/docs/2022/nrw-takt2032-zielnetz2040.pdf>

kader van de grensoverschrijdende arbeidsmarkt en het grote aantal potentiële studenten/toekomstige arbeidskrachten?

Antwoord 3

Grensoverschrijdende OV verbindingen vind ik belangrijk en ik zet me ervoor in om in deze kabinetsperiode stappen te zetten om deze te verbeteren. Zoals in het beleidsprogramma IenW³ verwoord is «grensoverschrijdend ov essentieel om Nederland en in het bijzonder de grensregio's duurzaam te verbinden aan de economische centra en de onderwijsinstellingen om ons heen». Dit geldt ook voor deze grensregio. Volgens de provincie Gelderland zijn tussen de 4 en 7 procent van de HBO en WO studenten op de Gelderse onderwijsinstellingen afkomstig uit Duitsland. Bij MBO instellingen vindt weinig uitwisseling over de grens plaats.

In het verleden is meermaals door de regio bekeken of reactivering van de spoorlijn een passende maatregel zou kunnen zijn. Zo is door de provincie Gelderland in 2013 en voor het laatst in 2018 gekeken naar onder meer de reizigersaantallen⁴. Toen is geconstateerd dat de reizigersaantallen te beperkt zijn voor (reactivering van) een treinverbinding. Om die reden zet de provincie dan ook in op opwaardering van de buslijn en worden vervoersaantallen gemonitord. De busdienst (58) rijdt sinds 2018 ook door (vanaf Nijmegen Centraal station) naar de Campus van Nijmegen, waarmee studenten en scholieren uit Duitsland een goede reismogelijkheid wordt geboden.

Op basis van deze vervoersaantallen deel ik mening van de Provincie Gelderland en de gemeente Nijmegen dat reactivering van deze spoorlijn geen prioriteit heeft. De gemeente Berg en Dal is overigens tegen reactivering van het huidige tracé, in verband met de doorsnijding van de kern van het dorp Groesbeek.

Vraag 4

Bent u bereid werk te maken van de reactivering van de spoorlijn Nijmegen-Kleef? Zo ja, hoe bent u van plan dit te doen?

Antwoord 4

Zie ook mijn antwoord op vraag 3. Op basis van de huidige en toekomstige reizigersaantallen verwacht ik niet dat reactivering van de spoorlijn Nijmegen-Kleve binnen afzienbare tijd een reële en passende oplossing is. Andere (grensoverschrijdende) verbindingen hebben meer potentie en daarmee prioriteit. Mochten deze inzichten toch wijzigen, dan ben ik uiteraard bereid het gesprek aan te gaan om te kijken naar verbetering van deze grensoverschrijdende OV verbinding.

Vraag 5

Welke knelpunten maken op dit moment de heringebruikname van de spoorlijn Nijmegen-Kleef onmogelijk?

Antwoord 5

Op basis van beschikbare informatie verwacht ik dat er diverse knelpunten zullen optreden bij reactivering van de spoorlijn Nijmegen – Kleef. Allereerst loopt het voormalig tracé door de kern van het dorp Groesbeek, waar veel weerstand is voor reactivering van de spoorlijn. Zo is in het coalitieakkoord van de gemeente Berg en Dal (waar Groesbeek deel van uitmaakt) expliciet vastgelegd dat er geen ambtelijke en bestuurlijke capaciteit wordt ingezet in een «lightrail» verbinding in Groesbeek. Daarnaast voorzie ik financiële knelpunten, aangezien het om forse investeringen gaat en de exploitatiekosten hoog zijn. Geen van de partijen heeft voor de reactivering van de spoorlijn middelen gereserveerd. Ook zal de ruimtelijke inpassing van de spoorweginfrastructuur tot inpassingsknelpunten leiden. Enkele jaren gelden is de grond verkocht aan de gemeente Berg en Dal. Hiermee valt de betreffende infrastructuur ook niet meer onder de Hoofd Spoorweg Infrastruc-

³ Kamerstuk 35 925-XII, nr. 106

⁴ Statenbrief Provincie Gelderland, 6 november 2018. Onderwerp: reactivering spoor Nijmegen-Kleve

tuur (HSWI) en beheerconcessie van ProRail. Inmiddels heeft het traject een andere invulling gekregen en wordt geëxploiteerd als recreatieve invulling.

Vraag 6

Hebt u contact gehad met Duitse vertegenwoordigers over dit plan? Zo ja, wat is er besproken? En zo nee, bent u bereid in contact te treden met Duitse vertegenwoordigers om de plannen te bespreken?

Antwoord 6

Ik heb geen contact gehad met Duitse vertegenwoordigers (van de deelstaat Noordrijn-Westfalen) over dit plan. Wanneer er daar sprake is van een nieuwe regering zullen kennismakingsgesprekken plaatsvinden en kan dit onderwerp eventueel ook besproken worden.