

Focus op kort grensverkeer

Introductie van de Rhein-IJssel-Express in Arnhem op 6 maart 2017

In opdracht van de provincie Gelderland en de VRR (*Verkehrsverbund Rhein-Ruhr*) is het *kort grensverkeer* op de **Hollandstrecke** (het spoorwegtraject Arnhem – Düsseldorf) sinds afgelopen week met de introductie van de **Rhein-IJssel-Express** (uitspraak: ['ɛjsəl]) weer hersteld, nadat er 25 jaar lang geen directe verbinding meer was tussen de grensspoorwegstations Zevenaar en Emmerich, die hemelsbreed niet verder dan 16 km van elkaar verwijderd zijn. De oorzaak hiervan was, dat de D-treinen begin jaren 90 werden vervangen door EuroCity-treinen, die niet langer in Zevenaar stopten voor de douanecontrole. Toen in 2000 op hetzelfde traject een nieuwe ICE-generatie werd ingezet, die zowel op de Duitse als de Nederlandse bovenleiding-spanning kon rijden, stopte de trein ook niet meer in Emmerich. Om per spoor van Arnhem naar Emmerich (hemelsbreed 27 km) te reizen, moest je voortaan via Oberhausen zo'n 150 km extra afleggen. Naar Emmerich kon je op de heenweg alleen maar zwaaien. Met de nieuwe verbinding is de afstand tussen Arnhem en Emmerich nu weer in 22 minuten te overbruggen. Voor deze *Hollandstrecke* heeft de vervoerder Abellio – een dochter-onderneming van de NS – een concessie verworven met een looptijd tot 2028. Bij de firma Stadler heeft Abellio een 7-tal treinstellen ingekocht. Vervolgens zijn deze direct doorverkocht naar de VRR, die ze aan de vervoerder verhuurt. Door deze constructie is de continuïteit optimaal gewaarborgd. Komt de concessie in 2028 bij de aanbesteding in handen van een andere vervoerder, dan kunnen de treinstellen gewoon weer ingezet worden en Abellio blijft er niet mee zitten.



Tot 1991 stopten de internationale trein nog 10 tot 15 minuten bij het grensstation Emmerich. Er volgde dan een vast ritueel: De Nederlandse locomotief werd door een Duitse vervangen, want technisch was het toen nog niet mogelijk de treinstellen op beide bovenleidingsspanningen en veiligheidssystemen te laten rijden. Het Duitse net heeft n.l. wisselstroom, terwijl op het Nederlandse spoor gelijkstroom de standaard is, m.u.v. de Betuwelijn, die een hogere bovenleidingspanning heeft. Ondertussen verrichtte de douane de grenscontrole, terwijl de wagenmeester met een voorhamer op de wielen tikte om aan de klank eventuele defecten vast te stellen.

Abellio, exploiteert nu het traject met splinternieuwe Flirt-3-treinstellen, die zowel op het Duitse als op het Nederlandse systeem kunnen rijden. Flirt staat voor: *Flinker, lichter, innovativer Regionaltriebzug*, een Zwitserse belofte. Helaas profiteert het aan het traject gelegen Duitse grensplaatsje Elten nog niet van de nieuwe verbinding, hoewel een haalbaarheidsonderzoek heeft voorspeld, dat de bezetting op het Nederlandse traject verdrievoudigd zou worden, als Abellio ook daar zou stoppen. Veel kinderen uit Elten gaan in Emmerich naar de middelbare school. Het zou een uitkomst zijn, als ze gebruik zouden kunnen maken van de trein. Nu staan ze nog vaak voor een gesloten spoorweg. Ze moeten maar liefst 3 x over het spoor op weg naar school. De spoorbomen zijn in Duitsland ook nog aanmerkelijk langer dicht dan in Nederland. Eén op de drie inwoners van Elten is Nederlander en de generatie die tussen 1949 en 1963 naar school ging heeft destijds, in de Nederlandse tijd, goed Nederlands geleerd. Veel kinderen uit gemengde huwelijken zijn tweetalig opgevoed. De meeste Nederlandse gezinnen in Elten geven er de voorkeur aan hun kinderen naar een Nederlandse school te sturen, vaak ook naar een Nederlandse sportvereniging. Veel jongeren uit Elten studeren in Arnhem of Nijmegen. Op zondag lokken de winkelcentra van Zevenaar en Arnhem. De kerk en de vakbond spannen in Duitsland namelijk samen om de winkels op zondag gesloten te houden. Als het moet via de rechter.



De Rhein-IJssel-Express rijdt in volle vaart langs Elten



Station Elten, links omstreeks 1940, toen het nog een Duits station was, en rechts in 1950, toen het inmiddels in Nederlandse handen was overgegaan. In 1966 werd het tracé tussen Emmerich en Zevenaar geëlektrificeerd. Tot aan Emmerich reden de treinstellen op Nederlandse gelijkstroom. De Duitse regionale trein reed daarom niet meer verder dan Emmerich. In 1994 is het stationspand gesloten en daarna gesloopt. Volgens de actuele planning wordt er pas in 2019 een begin gemaakt met een geïmproviseerd perron, zodat de Rhein-IJssel-Express een tussenstop kan maken in Elten.



Alleen de restauratie tegenover de locatie van het verdwenen station van Elten is bewaard gebleven, maar het etablissement wordt helaas al enig tijd niet meer uitgbaat.



In 1966 is het voor het eerst mogelijk gebruik te maken van de geëlektrificeerde verbinding tussen Emmerich en Arnhem. Dit baanvak was tot dan het enige deel in het traject Bazel - Amsterdam dat niet voorzien was van een elektrische bovenleiding.

Voor Elten was de elektrificering geen feestje waard, want de D-trein stopte niet in Elten en de Duitse regionale trein kon er niet meer komen, omdat het baanvak tussen de grens en Emmerich gevoed werd vanuit het

Nederlandse netwerk.

Voor de laatste 20 km van de *Hollandstrecke* over Nederlands grondgebied moesten de 22 Duitse machinisten 9 examens afleggen, waaronder een examen Nederlands op B1-niveau. Daar stonden 3 maanden voor, een pittige eis en een opmerkelijke prestatie van de medewerkers van Abellio, om in zo'n korte tijd vaardigheid in het Nederlands te verwerven op B1-niveau. Het personeel wordt gerekruteerd bij de *Deutsche Bahn*, die in Nordrhein-Westfalen nogal wat van haar marktaandeel is kwijt geraakt en die daardoor met boventalligheid te kampen heeft. Ook de informatieborden in de trein zijn tweetalig.

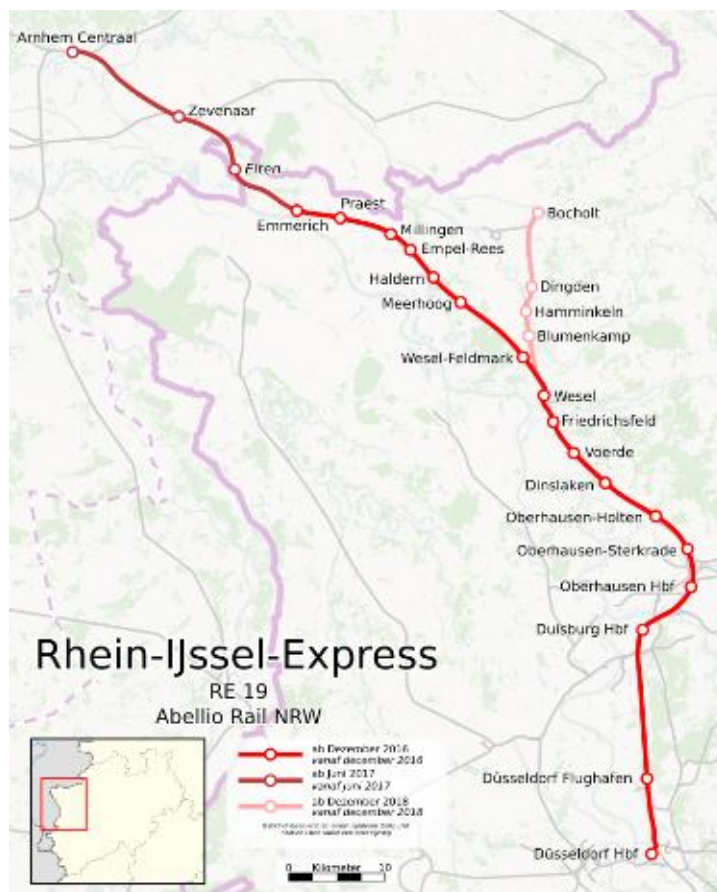
Op de stations in Zevenaar en Arnhem zijn ticketautomaten opgesteld specifiek voor de grensoverschrijdende verbinding. De rit moet € 5,80 gaan kosten. Op de Duitse tickets is een barcode afgedrukt om de poortjes op het station in Arnhem te kunnen passeren.

Kort grensverkeer aan de Nederlands-Duitse grens in de afgelopen 35 jaar

Toen het korte grensverkeer nog mogelijk was, waren de reisbiljetten 2 tot 3 maanden geldig. Vaak werden ze op het korte traject niet geknipt, zodat pendelaars met 1 biljet diverse keren op en neer konden reizen. Dat maakte de verbinding niet erg rendabel en gaf ook een verkeerd beeld van het werkelijke aantal grenspendelaars.



Dit probleem speelde niet alleen op de grensoverschrijdende route tussen Arnhem en Emmerich. In 1981 werd de spoorlijn **Enschede-Gronau** stilgelegd, tien jaar later volgde de spoorlijn **Nijmegen-Kleef** en in 1992 de verbinding **Maastricht-Simpelveld-Aken**. Er kwam wel een andere verbinding voor in plaats tussen **Heerlen en Herzogenrath (Euregiobahn)**.

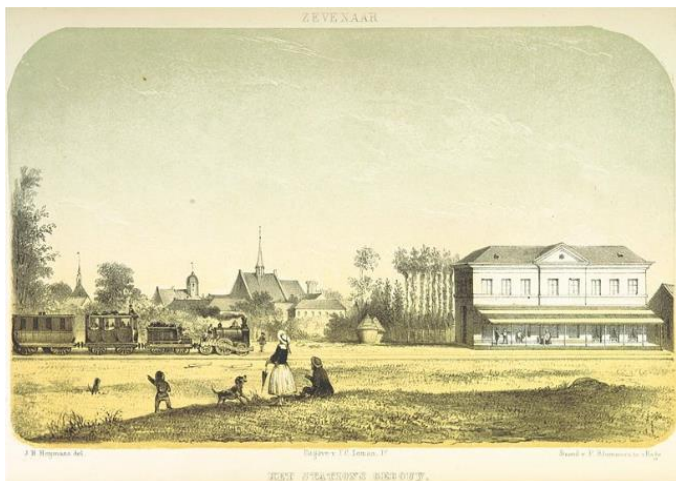


Door de geleidelijke afschaffing van de controle aan de gemeenschappelijke grens met Duitsland (1985), door de invoering van de euro (2002) en de aftrekbaarheid ook van de hypotheekrente voor een huis in Duitsland ontstond er opnieuw behoefte aan regionale verbindingen met de trein over de grens. Niet elk initiatief bleek in een behoefte te voorzien. Vanaf 2006 ging Arriva opnieuw de verbinding tussen **Groningen en Leer** exploiteren, vanaf 2010 verzorgde Syntus de **Grensland Express** tussen **Hengelo en Bad Bentheim**. De exploitatie was gebaseerd op 600 reizigers per dag. Nog niet de helft daarvan werd gerealiseerd, waardoor de experimentele treindienst na 3 jaar weer werd opgeheven met een verlies van 6 miljoen euro. De verbinding **Enschede-Gronau-Münster**, die in 2001 opnieuw in gebruik werd genomen, is wel een succes gebleken. In december wordt er een dienst geopend tussen **Hengelo en Bielefeld**. Deze is voor 15 jaar aanbesteed. Tussen **Arnhem en Emmerich** is al in 2006 geëxperimenteerd met een beperkte dienst in

het weekend. De tijden van deze verbinding waren wat ongelukkig gekozen en de ritprijs was te hoog. Het proefproject moest daardoor voortijdig gestaakt worden bij gebrek aan belangstelling. Ook het herstel van de in 1992 gesloten verbinding tussen **Nijmegen en Kleef** is weer actueel geworden, o.m. door de opening van de Hogeschool Rhein-Waal in Kleef (2009). De vier betrokken gemeenten Nijmegen, Berg en Dal, Kranenburg en Kleef hebben hierover al overeenstemming bereikt. Nu rijdt er nog een draisine op het traject en het perron in Kranenburg wordt als terras gebruikt door Caféhaus Niederrhein. Er wordt tevens gedacht over een aftakking naar het **vliegveld Weeze**.

De Hollandstrecke historisch

De nieuwe verbinding met de Rhein-IJssel-Express maakt gebruik van het tracé van de **Hollandstrecke** dat in 1856 tussen de stations in Zevenaar en in Emmerich werd geopend, nadat de NRS was overgegaan van breedspoor naar de normale spoorbreedte. In opdracht van de Nederlandse Rijnspoorweg-Maatschappij (NRS) werd het station in Zevenaar nog in hetzelfde jaar gebouwd. De NRS was tot Emmerich verantwoordelijk voor het tracé. Alle doorgaande reizigers moesten toen nog uitstappen, waarna de grenscontrole op het station plaats vond.

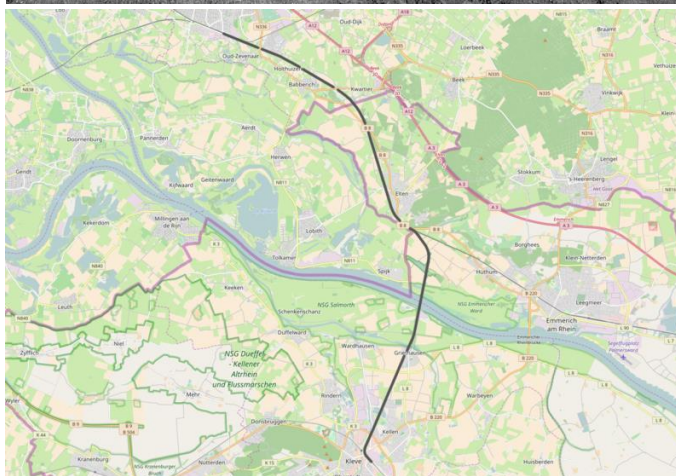


Men had destijds kennelijk nog meer tijd. In 1890 werd de NRS overgenomen door de Staatsspoorwegen (SS). Het stationsgebouw in Zevenaar is in de jaren '60 afgebroken.

Station Zevenaar in 1889

Kort na de bouw van het station in Zevenaar werd in 1865 nog een 2^e spoorverbinding aangelegd naar Duitsland en wel naar Kleef en van daar verder naar Keulen, als concurrent voor de dure bestaande verbinding naar Emmerich onder de verantwoordelijkheid van de *Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft*. De route via Kleef bracht met zich mee, dat de Rijn moest worden overgestoken. Ter hoogte van Spijk, waar de Rijn relatief smal is, was een brug gepland, maar die mocht om strategische reden niet worden gebouwd. De brug bij Emmerich was er toen ook nog niet. Die zou pas in 1965 geopend worden, daar waar de Rijn op zijn breedst is. Het is daarom met een lengte van ruim 800 meter de langste Duitse hangbrug. Toen de bouw van een spoorbrug over de Rijn was afgewezen werd er een speciale veerpont in de vaart genomen, waar de wagons op werden gerangeerd. De locomotief zelf bleef aan wal.

Ook op Duits territorium werd de exploitatie van deze spoorlijn door het Staats Spoor verzorgd. Met het uitbreken van de 1^e wereldoorlog kwam er een einde aan het personenvervoer via dit traject. Na 1926 vond er ook geen goederenvervoer meer plaats tussen Zevenaar en Spyck. De verbinding tussen Spyck en Kleef aan de andere zijde van de Rijn is nog tot 1982 in gebruik geweest. Na de 2^e wereldoorlog was er kort een spoorverbinding tussen 's-Hertogenbosch en Elten over het oude tracé vanaf Kleef met een houten noodbrug over de Rijn.



De zwarte lijn brengt de verdwenen verbinding tussen Zevenaar en Kleef in beeld. Hoewel beide concurrerende maatschappijen tussen Zevenaar en Elten gebruik maakten van hetzelfde spoortracé, had elke maatschappij zijn eigen rails.



De monumentale spoorwegbrug over een dode arm van de Rijn bij Griethausen. De brug maakt deel uit van de in 1865 aangelegde treinverbinding tussen Zevenaar en Kleef. Tot 1982 is de brug nog in gebruik geweest voor goederenvervoer.



Ondanks de zorgelijke staat van onderhoud is de voormalige spoorwegbrug bij Grieterort nog steeds stabiel en begaanbaar.



Verder in de richting van de Rijn overspant een hele reeks kleinere bruggen de uiterwaarden



De opgeheven spoorverbinding van Elten naar Griethausen



Zonder de aansluiting op Elten zal de nieuwe verbinding niet erg rendabel zijn. Het grensgebied is relatief dun bevolkt. De gedeeltelijke financiering met overheidsmiddelen is met complicaties

verbonden. Volgens Nederlands recht mag het deeltraject van Zevenaar naar de grens bij Babberich niet met overheidsmiddelen gesubsidieerd worden, terwijl dat aan de Duitse zijde van de grens geen probleem is voor het baanvak tussen Elten en de grens.

De Duitse spoorbeheerder heeft inmiddels wel geld gereserveerd voor de realisatie van een eenvoudige halte in Elten, maar die zal desondanks nog een jaar op twee op zich laten wachten. Er is nog niet eens een concreet plan of een kostencalculatie.

Ook in Emmerich is de nieuwe situatie verre van ideaal. De Rhein-IJssel-Express komt daar binnen op spoor 3, dat alleen via een verwaarloosd tunneltje bereikbaar is. De reizigers zullen dus hun rolstoel, kinderwagen en fiets op de nek moeten nemen, alles zij het perron willen bereiken.

‘Die Betuwe’ (Spreek uit [‘be:tuwə] met de klemtoon op de ‘oe’)

Al in 1992 zijn bij de overeenkomst van Warnemünde bindende afspraken gemaakt tussen de Nederlandse en de Duitse overheid over de Betuwelijn en over een hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Oberhausen. Terwijl Nederland de Betuweroute al 10 jaar gelden heeft opgeleverd (2007), verkeert Duitsland nog in de planningsfase voor het ongelijkvloerse 3^e spoor, dat er moet komen tussen de grens en Oberhausen. De bedoeling is, dat de snelwegen met deze initiatieven worden ontlast. Verder moet het traject tussen Amsterdam en Keulen in gereedheid worden gebracht voor hogesnelheidstreinen met een maximumsnelheid van 200 km. Tot dusverre kan daar niet sneller dan 160 km gereden worden. Met de toename van het goederenvervoer over de Betuwelijn en door het uitblijven van de realisatie van de gemaakte afspraken over een 3^e spoor aan Duitse zijde wordt het op de Hollandroute steeds drukker, terwijl ook adequate geluidsschermen en veiligheidsvoorzieningen ontbreken langs het Duitse deel van de route. Inmiddels blijkt uit een haalbaarheidsstudie (1999), dat het nog te realiseren 3^e spoor niet toereikend zal zijn om voldoende ruimte te bieden aan de verwachte toename van het goederen- en personenverkeer.



Het interieur van de treinen van het type Stadler Flirt³



Het nieuw te bouwen perron zou ergens in het paars ingekleurde gebied moeten komen. Zolang echter niet bekend is waar het derde spoor komt te liggen voor de Betuwelijn lijkt het voorbarig om een halte in Elten te realiseren.

De laatste plannen voor de realisatie van het 3^e spoor met ongelijkvloerse kruisingen zou tot gevolg hebben, dat een deel van de Eltenberg afgegraven zou moeten worden. Ter voorkoming van aardverschuivingen zou er een 11 meter hoge betonnen muur opgeworpen moeten worden. De inwoners van Elten zijn daar bepaald niet van gecharmeerd. Ook vanuit natuur- en landschapsbeschermingsoverwegingen zou dat een onzalig plan zijn. De 82 m hoge

zandbult ligt er al vanaf de ijstijd! De gemeente Emmerik, waaronder Elten valt, houdt zich op de vlakte. Het kan ook anders, maar dan moet de armlastige gemeente in eerste instantie zelf de kosten dragen, een opmerkelijk verschil met de situatie in Nederland, waar menige gemeente rond

de bouw van de Betuwelijn de complete infrastructuur heeft laten aanpassen gefinancierd vanuit het projectbudget. In Zevenaar werd zelfs een complete tunnel met daar bovenop een ringweg gerealiseerd. De eigenaars van de huizen die hiervoor gesloopt moesten worden, hebben er geen windeieren bij gelegd. Voor Elten blijft het vooralsnog even spannend, wat het gaat worden. Het is echter verrassend, dat een economisch welvarend land als Duitsland niet voldoende middelen vrij kan maken om het Betuwelijnproject binnen de overeengekomen tijd op een adequate en veilige wijze uit te voeren, zonder dat de gedupeerde gemeenten langs het traject daarvoor onevenredig de rekening gepresenteerd krijgen.



Demonstratie in het dorp Elten tegen het afgraven van de Eltenberg





De Eltenberg in onverminkte staat met op de 83m hoge top de St Vituskerk, die ooit deel uitmaakte van een adellijk stift, waarvan de geschiedenis terug gaat tot in de Ottoonse tijd.

Aantrekkelijke tickets op het Duitse spoorwagennet.



De herstelde regionale treinverbinding naar Duitsland op de Hollandroute biedt nieuw perspectief op een voordelige treinreis naar en door Duitsland voor MBO-leerlingen. Tot aan de grens kunnen zij gebruik maken van hun OV-chipkaart en aan de andere zijde van de grens kunnen ze vanaf 9:00 uur binnen de grenzen van Nordrhein-Westfalen onbeperkt gebruik maken van het openbaar vervoer m.u.v. van de InterCity, de EC- en de ICE-treinen. Dat kost € 43,00 (stand 2016) voor 5 personen, ofwel € 8,60 per persoon. Je kunt het

SchönerTagTicketNRW online boeken en uitprinten, of met je mobieltje downloaden. In het weekend kun je deze tickets zelfs vanaf elke gewenst tijdstip in NRW gebruiken. Bij het boeken moeten alle voor- en achternamen van de medereizigers opgegeven worden. Deze moeten zich bij controle tijdens de rit kunnen legitimeren.



Met het **SchöneFerienTicketNRW** kan je gedurende vakantieperioden tot en met je 20^{ste} voor € 30,00 (in de zomervakantie voor € 60,00) onbeperkt in NRW reizen met het openbaar vervoer behalve met de IC/EC en de ICE. Het betreft dan wel de vakantieperioden in NRW, maar die vallen meestal samen met onze vakanties. Ze zijn alleen vaak langer. Zo hebben Duitse scholieren 2 weken herfstvakantie en 2 weken paasvakantie. Voor een overzicht van de schoolvakanties zie:

<http://www.schulferien.org/Kalender mit Ferien/kalender 2017 ferien Nordrhein Westfalen.html>



Met het **SchönesWochenendeTicket** kun je in het weekend een dag lang vrij door de Bondsrepubliek reizen, alleen niet met de IC/EC en met de ICE. Het ticket kost voor 1 persoon € 40,00, voor 2 personen € 44,00, voor 3 personen € 48,00, voor 4 personen € 52,00 en voor 5 personen € 56,00

Je kunt er dus eventueel mee naar Berlijn of München maar dan ben je wel lang onderweg, want je mag alleen gebruik maken van regionale verbindingen.



Het **Quer-durchs-Land-Ticket** biedt eigenlijk dezelfde reis-mogelijkheden, als het **Schönes-Wochenende-Ticket**, het is alleen € 4,00 per reiziger duurder.

Hieronder een link naar een overzicht van alle vervoersmaatschappijen die participeren in het aanbod voor het hele land. Zelfs de verbindingen naar grensplaatsen in Zwitserland, Oostenrijk en Tsjechië vallen onder deze producten.

https://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/angebotsberatung/region/laender-tickets/pdfs/2017/mdb_242073_ab_dez_2016_geltungsbereich_quer-durchs-land.pdf

Han Verschuur, 9 april 2017