

Rechtstreekse trein Zwolle-Münster stap dichterbij

 vrijdag 2 september 2022

Het Nederlands-Duitse samenwerkingsverband EuregioRail gaat een nieuwe fase in. De partners Euregio, provincie Overijssel en Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe maakten op 1 september bekend de samenwerking voort te zetten, nu de INTERREG-financiering per 30 september afloopt.

De komst van een rechtstreekse trein tussen Zwolle en Münster is al jarenlang een wens aan zowel Nederlandse als Duitse zijde. De afgelopen twee jaar onderzocht het samenwerkingsverband EUREGIO in het project EuregioRail, dat in 2018 werd gestart, de haalbaarheid van [een doorgaande treinverbinding](#) tussen de steden. Ook werd de haalbaarheid van Hengelo – Dortmund onderzocht. Dit leidde tot een spoorboekje richting toekomst.

Continuïteit

Het enige probleem: de Interreg-subsidie liep af en daarmee was de continuïteit van het samenwerkingsverband in gevaar. Maar regionale bestuurders van meerdere bestuurslagen langs de corridor Zwolle-Twente-Münster zien de potentie van EuregioRail en willen meer ruimtelijk economische samenwerking.

Daarom zetten zij de samenwerking voort en gaan samen optrekken om de benodigde financiering te krijgen. De provincie Overijssel, de Euregio, de regio's Zwolle en Twente, de Bezirksregierung Münster, de IHK Nordwestfalen en de steden Zwolle, Enschede en Münster willen ook een gezamenlijk ruimtelijk economisch beleid gaan voeren voor de as Zwolle-Twente-Münster.

Doorgetrokken spoorlijnen

De partners streven naar oplevering van een rechtstreekse, elektrische dubbelsporige grensoverschrijdende treinverbinding tussen Zwolle en Münster en Hengelo en Dortmund in 2032. Het streefbeeld in 2040 is twee rechtstreekse verbindingen per uur tussen Zwolle en Münster en één rechtstreekse verbinding tussen Dortmund en Hengelo.

De eerste lijn vereist wel elektrificatie op het tracé Münster – Enschede, waarbij het nog maar de vraag wie het stuk tussen Enschede en de Duitse grens voor zijn rekening neemt. Ook moet er een spanningssluis gebouwd worden, waarlangs de locomotief van de Duitse bovenleidingspanning (15.000 Volt wisselspanning) kan overschakelen op het Nederlandse systeem (1500 Volt gelijkspanning).

Zwolle-Münster leent zich prima voor exploitatie met treinstellen, dus waarom alleen een locomotief noemen bij de spanningssluis?

Ingediend door Albert Koch op za, 03/09/2022 - 07:57



Categorieën

- THEMA TREIN
- DOSSIER GRENSOVERSCHRIJDEND



 Meest gelezen vandaag

1

[Stakingen streekvervoer en een NS-staartje](#)

2

[Rechtstreekse trein Zwolle-Münster stap dichterbij](#)

3

['Ov-branche kan méér met milieueffecten'](#)

4

[Alstoms waterstoftreinen actief in Nedersaksen](#)

5

[9292 Reisinformatie bestaat 30 jaar](#)

[Ga naar alle items »](#)

Ik juich deze verbeterde relatie toe doch ik blijf het hevig betreuren toen met de elektrificatiewerkzaamheden Zwolle - Wierden dat niet in een keer goed gedaan werd om deze dubbelsporig te maken ; dat zou ook een uitstekende mogelijkheid geweest zijnomtrent de verbinding met Berlijn via Flevoland

Ingediend door Kees Boer op vr, 09/09/2022 - 22:46

Steeds opnieuw komt hetzelfde probleem naar boven: de ontwerpschetsen zijn veel te duur. Dit is een uitermate hardnekkig adviseringsprobleem. Het wordt veroorzaakt doordat de spooradviseurs politieke en systeemtechnische wensbeelden ipv klant/markt-wensen centraal stellen. Dan kom je altijd uit op veel te dure ontwerpen - en moet het Rijk maar weer ff stevig bijpassen. Daarna volgt het tactische loven & bieden & handjeklap, en blijft er een uitgetkleed annorexiaproject over - met garantie op reizigersellende & kostenoverschrijdingen. Zo gaat dit nu al decennia - met de heropening als een van de zeldzame uitzonderingen op dit hardnekkige bestuurlijke falen.

Ingediend door Ing ACF Sierts op za, 10/09/2022 - 08:02

Reactie toevoegen

Uw naam

Onderwerp

Reactie

Opslaan



(Advertentie)

Meer artikelen met dit thema