



Rapport Eureregionale Mobiliteit **Ergebnisbericht Eureregionale Mobilität**

Uitgevoerd in opdracht van:

Kamer van Koophandel Centraal Gelderland
Niederrheinische Industrie und Handelskammer

Nijmegen, 25 juni 2008

Buck Consultants International, IVV, Movares

Inhoudsopgave

Inhaltsverzeichnis

	Blz.
Samenvatting - Zusammenfassung	2
1. Inleiding - 1. Einleitung	9
1.1 Aanleiding en doel - 1.1 Anlass und Ziel	9
1.2 Positie en rol opdrachtgevers - 1.2 Position und Rolle der Auftraggeber	11
1.3 Leeswijzer - 1.3 Leseanweisung	12
2. Methodiek - 2. Methodik	14
2.1 Inleiding - 2.1 Einleitung	14
2.2 Aanpak - 2.2 Vorgehensweise	15
2.3 Selectiecriteria - 2.3 Auswahlkriterien	16
2.4 Selectie projecten - 2.4 Auswahl der Projekte	20
3. Positionering Euregio en knelpunten - 3. Position Euregio und Engpässe	21
3.1 Inleiding - 3.1 Einleitung	21
3.2 Euregio in Europees perspectief - 3.2 Euregio im europäischen Kontext	21
3.3 Knelpunten Euregio Rijn – Waal - 3.3 Engpässe in der Euregio	26
4. Prioriteitprojecten Euregio Rijn Waal - 4. Euregionale Prioritätsprojekte	30
4.1 Inleiding - 4.1 Einleitung	30
4.2 Euregio Rijn - Waal ontsloten - 4.2 Erschließung der Euregio Rhein – Waal	33
4.3 Grensoverschrijdende verbindingen - 4.3 Grenzüberschreitende Verbindungen	36
4.4 Euregionale Hubs - 4.4 Euregionale Hubs	50
4.5 Toeristische Mobiliteit - 4.5 Touristische Mobilität	57

5. Andere projecten in de Euregio - 5. Weitere Projekte in der Euregio	59
5.1 Inleiding - 5.1 Einleitung	59
5.2 Geïdentificeerde Projecten - 5.2 Projekte	60
5.3 Geïdentificeerde projecten in procedure - 5.3 Euregionale Projekte in laufenden Verfahren	61
5.4 Rol Euregio - 5.4 Rolle Euregio	62
6. Conclusies en aanbevelingen - 6. Schlussfolgerungen und Empfehlungen	63
6.1 Conclusies - 6.1 Schlussfolgerungen	63
6.2 Aanbevelingen - 6.2 Empfehlungen	65
Literatuurlijst - Literaturliste	67
Bijlagen - Anlagen	71
Kaart Euregio - Karte der Euregio	72

Samenvatting

Zusammenfassung

Voor u ligt het rapport Euregioonale Mobiliteit voor de Euregio Rijn Waal. Dit gebied bestaat een deel van het grensgebied tussen Nederland en Duitsland, globaal gelegen tussen Duisburg, Wesel, Kleve, Emmerich, Arnhem, Nijmegen en Wageningen.

Hiermit präsentieren wir Ihnen den Endbericht Euregioonale Mobilität der Euregio Rhein – Waal. Hierbei handelt es sich um einen Teil des Grenzraumes zwischen den Niederlanden und Deutschland. Im Wesentlichen betrifft es den Raum zwischen Duisburg, Wesel, Kleve, Emmerich, Arnhem, Nijmegen und Wageningen.

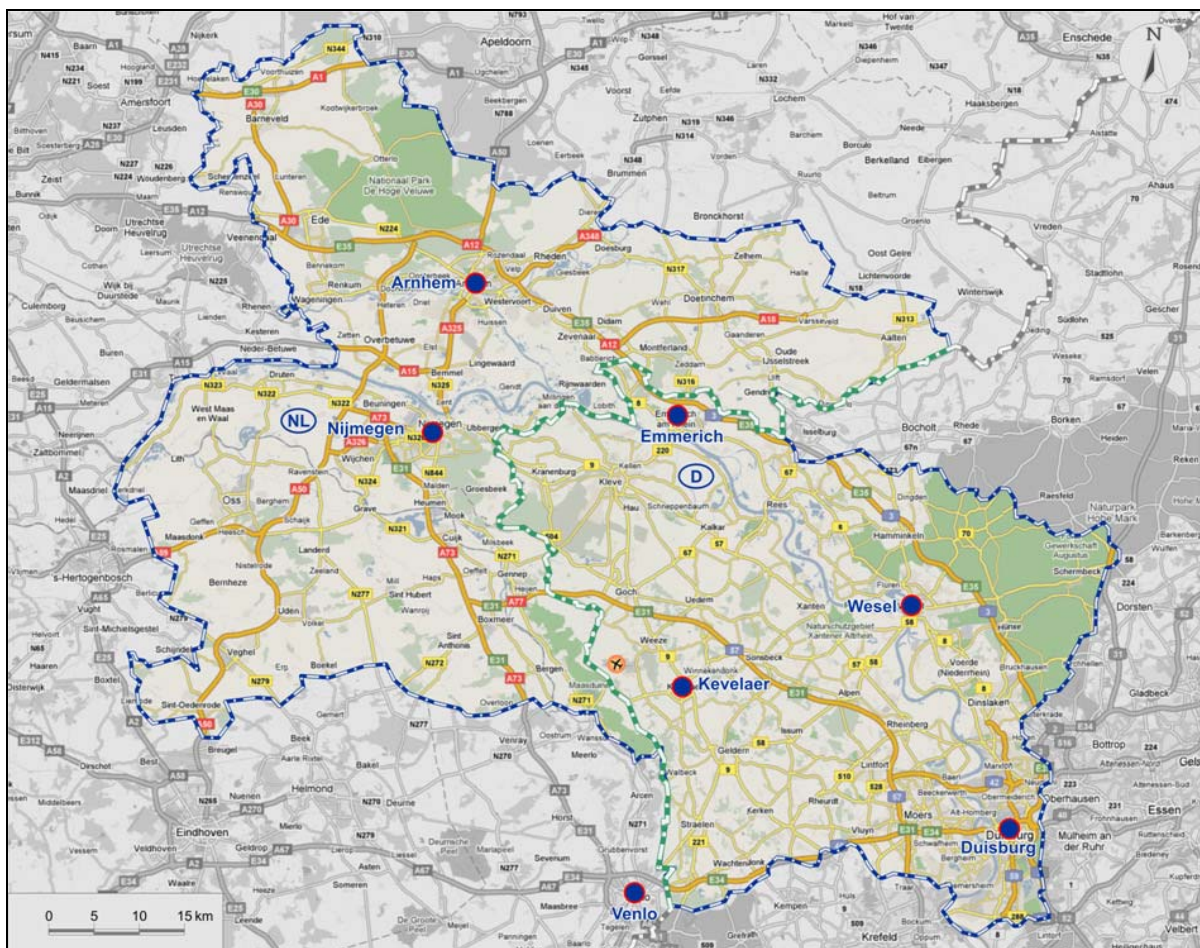


Fig./abb. A: Euregio Rijn-Waal / Euregio Rhein-Waal

De aanleiding om dit rapport Euregionale Mobiliteit op te stellen vormen de groeiende grensoverschrijdende economische relaties in de Euregio, die bijvoorbeeld effect hebben op de toenemende hoeveelheid goederenvervoer. Als gevolg hiervan ontstaan steeds meer knelpunten in het hoofdwegenet en het onderliggend net. Daarnaast ontbreken schakels in het grensoverschrijdend Euregionaal openbaar vervoersnet.

Er zijn vele plannen en projecten ontwikkeld ten aanzien van deze knelpunten, een gemeenschappelijke infrastructurele ontwikkelingsstrategie vanuit Euregionaal perspectief ontbreekt echter.

Anlass für die Erstellung des Berichts zur euregionalen Mobilität sind die zunehmenden grenzüberschreitenden wirtschaftlichen Relationen in der Euregio, die sich z. B. auf den Güterverkehr auswirken. Hierdurch entstehen zunehmend Engpässe in der Straßeninfrastruktur. Auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs fehlen Verbindungen. Obwohl bereits Pläne und Projekte zur Engpassbehebung entwickelt wurden, fehlt es an einer gemeinschaftlichen, infrastrukturellen Entwicklungsstrategie aus euregionaler Perspektive mit einer Prioritätenreihung auf der Grundlage von sachlichen Kriterien.

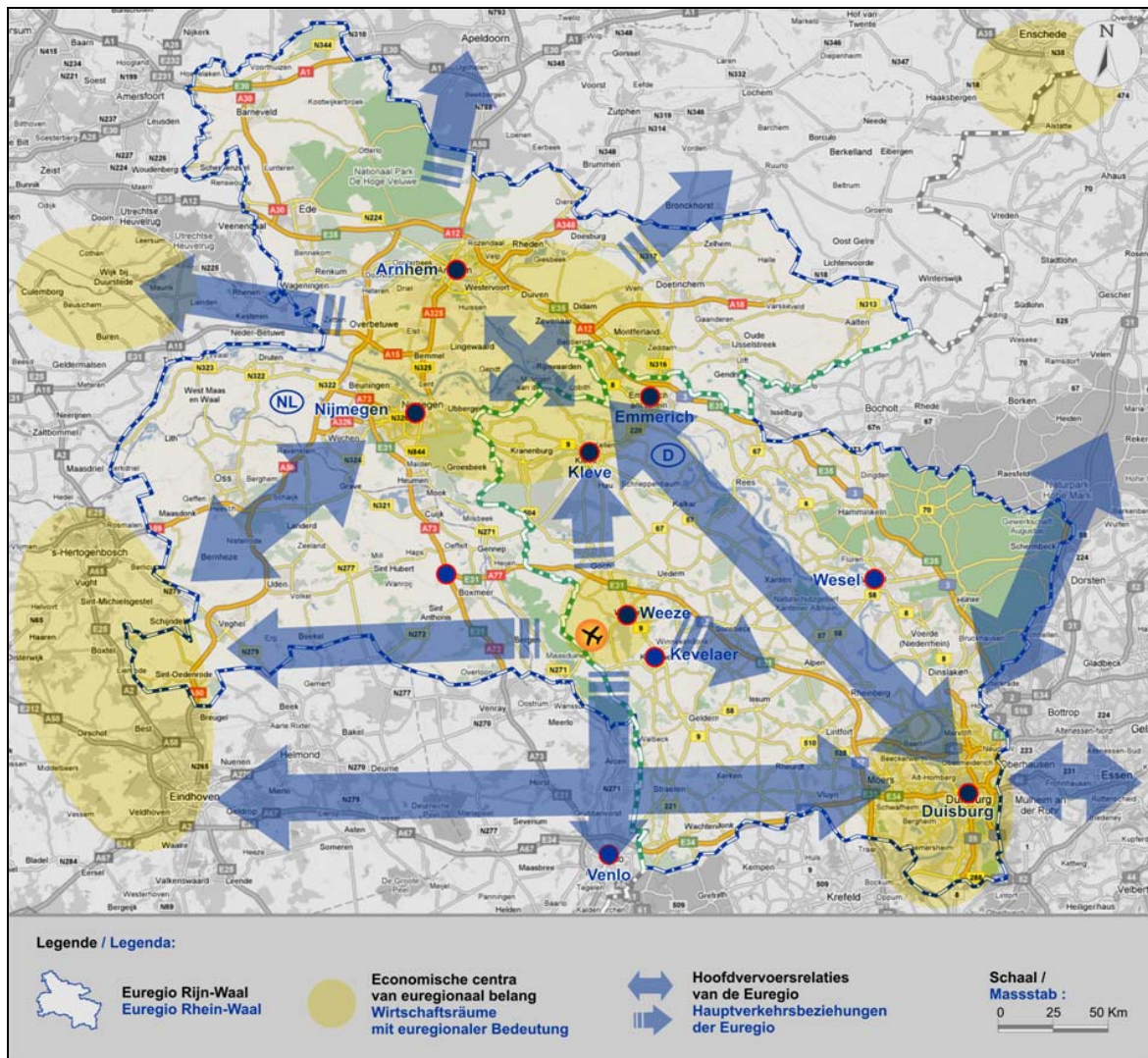


Fig./Abb. B: Belangrijkste economische centra en hoofdivoerrelaties door de Euregio Rijn-Waal / *Wesentliche Wirtschaftszentren und Hauptverkehrsbeziehungen der Euregio Rhein-Waal*

Dit rapport Euregionale Mobiliteit biedt inzicht in grensoverschrijdende verbindingen, knelpunten en projecten. De focus van dit rapport ligt op de Euregio Rijn Waal. Dit gebied is weergegeven in de bovenstaande kaart, figuur B.

Door middel van dit project worden ontbrekende schakels in het netwerk aan de orde gesteld en wordt gepoogd de planning van bepaalde projecten te versnellen. Door de bereikbaarheid van de Euregio te verbeteren, wordt een solide basis gelegd voor een bestendige economische ontwikkeling. Bovendien is in het kader van dit rapport de communicatie met alle partners in de Euregio bevorderd, zodat dit rapport breed gedragen wordt binnen de Euregio. Het rapport Euregionale Mobiliteit biedt een visie op de mobiliteitsproblematiek vanuit het Euregionaal perspectief, zonder een politieke mening te geven of aan reeds gemaakte afspraken over projecten te tornen.

Het rapport staat niet alleen, het houdt rekening met de tussen Nederland en Nordrhein-Westfalen (NRW) gemaakte afspraken en plannen.

Het rapport Euregionale Mobiliteit is in opdracht van de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland (KvK) en de Niederrheinische Industrie und Handelskammer (IHK) opgesteld door het consortium van Buck Consultants International, Movares en IVV.

Het belangrijkste resultaat van deze studie is dat vanuit het perspectief van de Euregio onderzocht is welke schakels ontbreken in de Euregio en hoe het infrastructurele netwerk gecompleteerd en versterkt kan worden. Dit is gedaan aan de hand van een inventarisatie van alle projecten in de Euregio. In overleg met de betrokkenen is een prioriteitenlijst opgesteld met projecten die in ieder geval door Euregionale Instanties opgepakt moeten worden. De overige geïnventariseerde projecten en lopende projecten in dit onderzoek worden door de Euregio ondersteund. De Euregio en de op-

Im Rahmen des vorliegenden Berichts zur euregionalen Mobilität werden die grenzüberschreitenden Verbindungen, die Engpässe und Projekte der Euregio Rhein – Waal übersichtlich dargestellt (Abbildung B).

Mit dem Projekt werden die fehlenden Netzelemente aufgezeigt und es wird versucht, den zeitlichen Ablauf von bestimmten Projekten zu beschleunigen. Die Erreichbarkeitsverbesserung ist die Basis einer dauerhaften wirtschaftlichen Entwicklung. Außerdem wird hiermit die Kommunikation mit allen Partnern in der Euregio verbessert da der Bericht inhaltlich auf breitem Konsens beruht. Der Bericht zur euregionalen Mobilität bietet eine Vision auf die Mobilitätsproblematik aus euregionaler Perspektive, jedoch ohne politische Wertung.

Der Bericht ist kein Instrument für sich, es berücksichtigt die Vereinbarungen und Planungen zwischen den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen.

Der Bericht wurde im Auftrag der Kamer van Koophandel Centraal Gelderland (KvK) und der Niederrheinischen Industrie und Handelskammer (IHK) durch das Konsortium Buck Consultants International, Movares und IVV erstellt.

Das wesentliche Ergebnis dieser Studie ist die Tatsache, dass aus der Perspektive der Euregio untersucht wurde, welche Netzelemente fehlen und wie die Infrastruktur vervollständigt und damit gestärkt werden kann. Dieses erfolgte aufgrund einer Bestandsaufnahme aller Projekte in der Euregio. In Abstimmung mit vielen Beteiligten wurde eine Liste mit Prioritätsprojekten erstellt, die von den Beteiligten aus der Euregio umzusetzen wären. Die Projekte, die darüber hinaus für die Euregio von Bedeutung sind, sind benannt und werden von der Euregio unterstützt, verfolgt jedoch nicht aktiv bearbeitet. Die Euregio und die Auftraggeber übernehmen bei diesen Projekten keine aktive Rolle, sondern kontrollieren

drachtgevers nemen in deze projecten geen actieve rol op zich, maar houden de voortgang wel in de gaten.

Dit resultaat is tot stand gekomen na een inventarisatie van projecten in de Euregio, waarmee duidelijk is geworden waar schakels ontbreken.

In een eerste “Expertmeeting” is dit overzicht gepresenteerd en gezamenlijk met de belanghebbenden uit de Euregio, de “experts”, besproken. Uit deze lijst van projecten is een selectie gemaakt op basis van selectiecriteria, zoals projecten die knelpunten oplossen of verminderen (en zo de samenhang in de Euregio vergroten) en projecten waarin de Euregio een duidelijke rol kan spelen. In een tweede “Expertmeeting” is in een gezamenlijke discussie besloten welke projecten tot de prioriteitprojecten behoren.

Projecten zijn op de prioriteitenlijst gekomen als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- Het project is nog niet in procedure;
- Het is een project op het schaalniveau van de Euregio, niveau 3;
- Het project heeft een duidelijk Euregio-naal karakter en vergroot de samenwerking tussen regio's binnen de Euregio;
- Bij de beoordeling heeft het project in de Expertmeeting een duidelijke voorkeur gekregen op basis van de ernst van het knelpunt, het oplossend vermogen en de grensoverschrijdende uitstraling.

In hoofdstuk 4 en 5 van dit rapport worden alle geïdentificeerde projecten benoemd. De projecten die in hoofdstuk 4 worden benoemd zijn de projecten die door de Euregio-partners geselecteerd zijn als prioriteitprojecten, deze zijn hier verder uitgewerkt en in samenhang gebracht. In hoofdstuk 5 zijn de overige geïdentificeerde projecten ondergebracht die belangrijk zijn

den Ablauf.

Dieses Ergebnis wurde erreicht aufgrund einer Bestandsaufnahme aller Projekte in der Euregio. Hieraus wurden die Fehlstellen abgeleitet.

Im Rahmen eines ersten Expertenmeetings wurde diese Übersicht präsentiert und gemeinsam mit den Beteiligten aus der Euregio, den “Experten”, diskutiert.

Unter Berücksichtigung von Kriterien, wie beispielsweise der Bedeutung der Projekte für die Euregio, der Rolle der Euregio im Zuge der Umsetzung der Projekte oder der Wirkung der Projekte, wurden die selektierten Projekte im Rahmen eines weiteren Expertenmeeting bewertet und die Prioritätsprojekte der Euregio Rhein – Waal abgeleitet.

Projekte wurden, nach Erfüllung folgender Kriterien, in die Prioritätenliste aufgenommen:

- Das Projekt wird verfahrenstechnisch noch nicht bearbeitet;
- Es handelt sich um ein Projekt, das der Handlungsebene 3 zuzuordnen ist;
- Das Projekt besitzt einen deutlichen euregio-nalen Charakter und verbessert die Zusammenarbeit zwischen den Regionen innerhalb der Euregio;
- Im Zuge der Bewertung während des zweiten Expertenmeetings wurde dem Projekt eine hohe Bedeutung zugewiesen. Dabei wurde das Maß des Engpasses, die Wirkung der Lösung und die grenzüberschreitende Bedeutung berücksichtigt.

In den Kapiteln 4 und 5 dieses Berichts werden alle identifizierten Projekte benannt. In Kapitel 4 sind die von den Partnern benannten Prioritätsprojekte sowie deren Zusammenhang näher erläutert, Kapitel 5 enthält die Projekte, die darüber hinaus für die Euregio von Bedeutung sind. In den Anlagen finden sich Factsheets mit spezifischen Informationen der identifizierten Projekte.

voor verbetering van de samenhang binnen de Euregio. In de bijlagen zijn factsheets opgenomen van de geïdentificeerde projecten.

Belangrijkste conclusies

Hoewel er veel beleidsmatige aandacht is voor grensoverschrijdende verbindingen in de Euregio Rijn Waal, zijn in het (onderliggende) netwerk nog diverse knelpunten aanwezig. In het wegennet blijken de knelpunten vooral te liggen tussen de economische kerngebieden in en nabij de Euregio (Stadsregio Arnhem Nijmegen, Emmerich, Kleve) en de ontsluiting van het vliegveld Weeze. In het spoorwegennet bestaat er slechts één grensoverschrijdende spoorverbinding die enkel voor lange afstandsvervoer wordt gebruikt. Het aanpakken van deze knelpunten vergroot de samenhang binnen de Euregio en draagt bij aan een evenwichtige economische ontwikkeling binnen de Euregio.

Grensoverschrijdende projecten zijn lastig te realiseren, omdat juist bij grensoverschrijdende projecten duidelijk wordt dat besluitvorming en financiering in Nederland en Duitsland geheel anders geregeld zijn. Ook de prioritering van nationale projecten onderling is eenvoudiger dan een grensoverschrijdende afweging van projecten waarbij baten aan de andere zijde van de grens soms moeten prevaleren boven baten in eigen land.

Bij grensoverschrijdende projecten is het ook niet mogelijk één probleemeigenaar en trekker van het (potentiële) project te benoemen.

Het rapport Euregionale Mobiliteit bevat acht prioriteitsprojecten die de bereikbaarheid van de Euregio versterken. Dit zijn:

- Aansluiting van de A18 op de A12 richting Emmerich (knooppunt Ouddijk);
- Wegverbinding Kleve – Kranenburg –

Wichtige Schlussfolgerungen

Obwohl auf politischer Ebene grenzüberschreitende Verbindungen in der Euregio Rhein Waal einen hohen Stellenwert besitzen, zeigen sich im (untergeordneten) Netz noch einige Engpässe. Im Straßennetz zeigen sich insbesondere Engpässe zwischen den wirtschaftlich bedeutsamen Regionen in und im unmittelbaren Umfeld der Euregio (Städteregion Arnhem Nijmegen, Emmerich, Kleve) sowie im Zuge der Anbindung des Airport Weeze. Im Schienenverkehr existiert nur eine grenzüberschreitende Verbindung, die zudem nur dem Fernverkehr dient. Die Umsetzung der Engpässe verbessert den Zusammenhang und liefert einen positiven Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung innerhalb der Euregio.

Die Realisierung von grenzüberschreitenden Projekten ist sehr aufwendig. Auf nationaler Ebene gibt es klare Richtlinien für die Beschlussfassung und Finanzierung von Projekten. Bei grenzüberschreitenden Projekten zeigen sich insbesondere die diesbezüglichen Unterschiede zwischen den Niederlanden und Deutschland. Auch zeigt sich die Schwierigkeit bei der Abstimmung. Gleiches gilt für die Prioritätenreihung, national ist dies wesentlich einfacher als grenzüberschreitend, da öfters der Nutzen im Nachbarstaat dem auf eigenem Gebiet vorzuziehen ist. Bei grenzüberschreitenden Projekten können auch mehrere Verantwortliche oder Projektträger für Projekte oder mögliche Projektträger für potenzielle Projekte benannt werden.

Der Bericht zur euregionalen Mobilität enthält acht Prioritätsprojekte, die die Erreichbarkeit der Euregio verbessern.

- Anbindung der A18 auf die A12 Rich-

- Nijmegen;
- Wegverbinding tussen Oost-Brabant en de Euregio A77 – A50;
- Treinverbinding Arnhem – Emmerich;
- Treinverbinding Nijmegen – Kleve;
- Ontsluiting Airport Weeze;
- Samenwerking Rijn- en Waalhavens en vergroting capaciteit;
- Koppeling fietsroutenetwerken, knooppuntensysteem.

De motivatie voor de keuze van deze projecten is dat een goed bereikbare regio de basis vormt voor economische ontwikkeling. De geselecteerde projecten hebben een grensoverschrijdend karakter, spelen zich af in de Euregio en behoren daarom tot de competentie van partijen in deze Euregio. Het gezamenlijk oppakken van deze projecten heeft een tweevoudig doel; de mobiliteit en dus de economische potentie van de Euregio wordt vergroot. Bovendien krijgt de Euregionale samenwerking een belangrijke impuls.

De overige geïdentificeerde projecten blijven van groot belang voor de Euregio. Zij worden vanuit de Euregio gevolgd. De rol wordt gekenmerkt door “vinger aan de pols” of “lobby”. Dit opdat deze qua inhoud en planning (blijven) aansluiten bij de behoeften van de Euregio.

Aanbevelingen

De opdrachtgevers hebben als Euregionale partners dit rapport ingebracht aan de Euregio. Het is aan de Euregionale partners om de 8 prioritaire projecten op te pakken.

Aanbevolen wordt door het Consortium om voor elk prioriteitsproject één Nederlandse en één Duitse trekker aan te wijzen. Deze trekkers dienen gezamenlijk zorg te dragen

- tung Emmerich (Knotenpunkt Ouddijk);
- Straßenverbinding Kleve – Kranenburg – Nijmegen;
- Straßenverbinding zwischen Ost-Brabant und der Euregio A77 – A50;
- Bahnverbinding Arnhem – Emmerich;
- Bahnverbinding Nijmegen – Kleve;
- Verkehrsanbindung Airport Weeze;
- Zusammenarbeit der Rhein- und Waalhäfen und Kapazitätserweiterungen;
- Verknüpfung der nationalen Radwegetze und des Knotenpunktsystems.

Die Begründung für die Auswahl dieser Projekte liegt in der Tatsache, dass eine gut erreichbare Region die Basis für eine Wirtschaftsentwicklung ist. Bei den ausgewählten Projekten handelt es sich um Projekte mit jeweils einem grenzüberschreitenden Charakter in der Euregio, die dadurch auch unter die Zuständigkeit der Euregiopartner fallen. Mit einer gemeinsamen Vorgehensweise bei diesen Projekten werden zwei Ziele erreicht; die Mobilität und damit das Wirtschaftspotenzial der Euregio werden verbessert. Zudem bewirkt dies einen Impuls für die euregionale Zusammenarbeit. Die übrigen, identifizierten Projekte sind ebenfalls von wesentlicher Bedeutung für die Euregio und sind kritisch zu verfolgen, sodass diese hinsichtlich Inhalt und Planung (weiterhin) bei Planungen der Euregio anschließen. Die Rolle der Euregio wird bezeichnet mit „Am Ball bleiben“ oder „Lobby“.

Empfehlungen

Die Auftraggeber als euregionale Partner, haben diese Studie für die Euregio erstellen lassen. Die euregionalen Partner sind diejenigen, die die 8 Prioritätsprojekte weiter voran treiben und umsetzen sollen.

Seitens des Konsortiums wird empfohlen, für jedes Prioritätsprojekt einen niederländischen und einen deutschen Projektträger zu benennen. Die beiden Projektträger hätten

voor de afstemming tussen de nationale aspecten op het gebied van:

- projectinhoud en planning
- besluitvorming en financiering

Deze trekkers zijn niet noodzakelijkerwijs ook verantwoordelijk voor de realisatie van het project, de rol is vooral gericht op de Euregionale afstemming.

De grensoverschrijdende contacten kunnen ook versterkt worden door periodiek een Euregionale (elektronische) nieuwsbrief te verspreiden met daarin aandacht voor de status, voortgang en activiteiten van deze projecten

die Aufgabe, die Abstimmung nationaler Aspekte auf dem Gebiet von:

- Projektinhalt und Planung
- Beschlussfassung und Finanzierung durchzuführen.

Die Projektträger sind nicht notwendigerweise verantwortlich für die Ausführung des Projekts, ihre Rolle betrifft maßgeblich die euregionale Abstimmung.

Die grenzüberschreitenden Kontakte können ebenfalls durch den regelmäßigen Versand von Newslettern verbessert werden. Die Newsletter sollten den aktuellen Sachstand der Prioritätsprojekte sowie die weitere Vorgehensweise dieser Projekte beschreiben.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Voor u ligt het rapport Euregionale Mobiliteit voor de Euregio Rijn - Waal. Dit gebied beslaat een deel van het grensgebied tussen Nederland en Duitsland, globaal is het gelegen ter hoogte van Duisburg, Venlo, Wesel, Emmerich, Arnhem en Nijmegen.

1. Einleitung

1.1 Anlass und Ziel

Hiermit präsentieren wir Ihnen den Bericht zur euregionalen Mobilität der Euregio Rhein – Waal. Hierbei handelt es sich um einen Teil des Grenzraumes zwischen den Niederlanden und Deutschland. Im Wesentlichen sind betroffen die Räume Duisburg, Venlo, Wesel, Emmerich, Arnhem und Nijmegen.

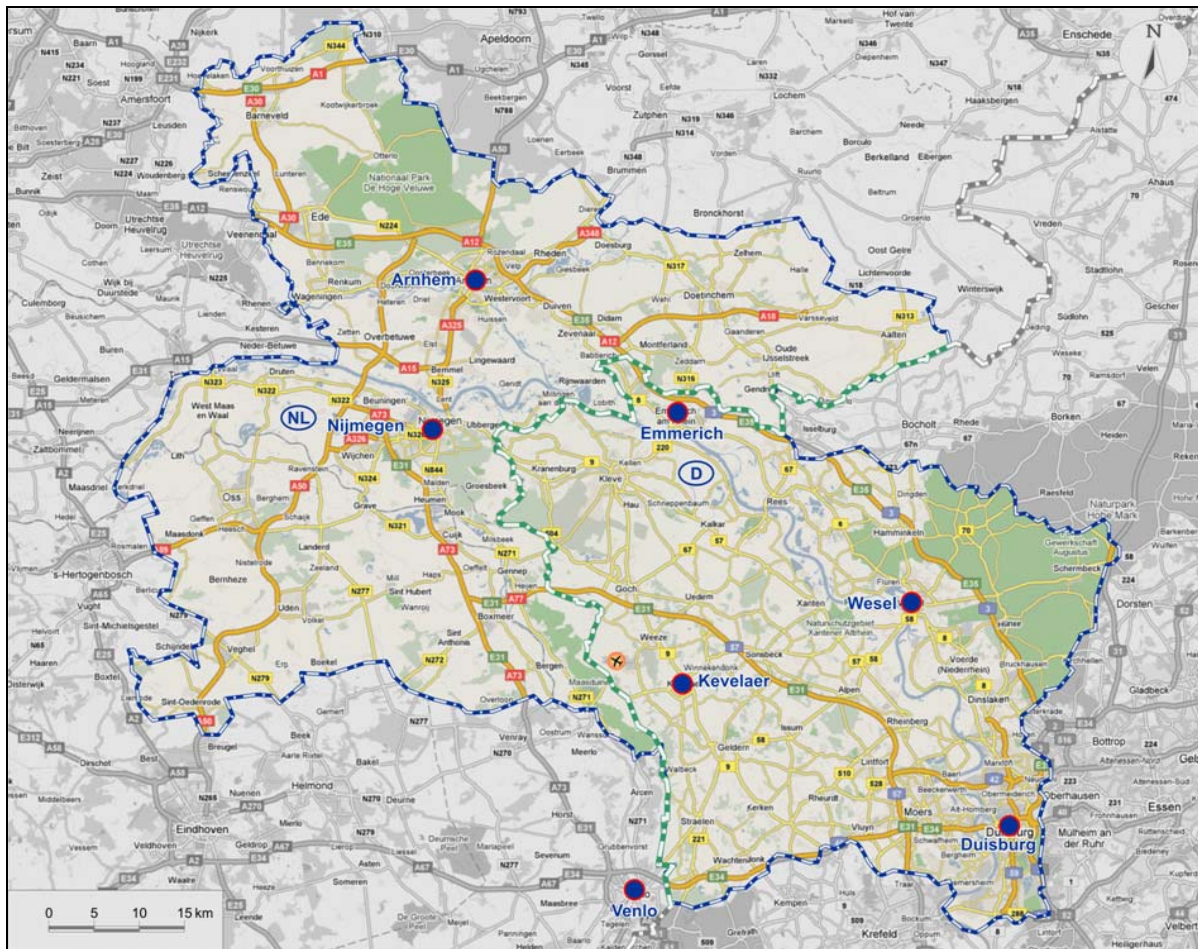


Fig./Abb. 1: Euregio Rijn-Waal / Euregio Rhein-Waal

Aanleiding om het rapport Euregionale Mobiliteit op te stellen vormen de groeiende grensoverschrijdende economische relaties in de Euregio, zoals voor het goederenvervoer. Als gevolg hiervan ontstaan steeds meer knelpunten in het hoofdwegennet en het onderliggend net. Daarnaast ontbreken schakels in het grensoverschrijdend Euregionaal openbaar vervoersnet. Er zijn vele plannen en projecten ontwikkeld ten aanzien van deze knelpunten. Het ontbreekt echter aan een gemeenschappelijke infrastructuurle ontwikkelingsstrategie vanuit Euregionaal perspectief, met duidelijke prioriteiten en keuzes op grond van zakelijke criteria.

Dit Rapport Euregionale Mobiliteit biedt vanuit Euregionaal perspectief inzicht in

Anlass für die Erstellung eines Berichts zur euregionalen Mobilität sind die zunehmenden grenzüberschreitenden wirtschaftlichen Relationen in der Euregio, die sich z.B. auf den Güterverkehr auswirken. Hierdurch entstehen zunehmend Engpässe in der Straßeninfrastruktur. Auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs fehlen Verbindungen. Obwohl bereits Pläne und Projekte zur Engpassbehebung entwickelt wurden, fehlt es an einer gemeinschaftlichen, infrastrukturellen Entwicklungsstrategie aus euregionaler Perspektive mit einer Prioritätenreihung auf der Grundlage von sachlichen Kriterien.

Im Rahmen des vorliegenden Berichts werden die grenzüberschreitenden Verbindungen, die Engpässe und Projekte

grensoverschrijdende verbindingen, knelpunten en projecten. Vanuit Euregionaal perspectief wordt gepoogd de planning van bepaalde projecten te versnellen. De benoemde prioriteitsprojecten moeten de samenhang binnen de Euregio vergroten en zo de economische ontwikkeling faciliteren. Het Rapport Euregionale Mobiliteit staat niet alleen, het houdt rekening met de tussen Nederland en Nordrhein-Westfalen (NRW) gemaakte afspraken en plannen.

Het Rapport Euregionale Mobiliteit is in opdracht van de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland (KvK) en de Niederrheinische Industrie und Handelskammer (IHK) opgesteld door het consortium van Buck Consultants International, Movares en IVV.

1.2 Positie en rol opdrachtgevers

Oprachtgever voor het Rapport Euregionale Mobiliteit is de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland (KvK) samen met de Niederrheinische Industrie und Handelskammer (IHK). De rol van de opdrachtgever tijdens dit project is neutraal en faciliterend. De opdrachtgever streeft naar een overzicht van knelpunten en projecten vanuit het perspectief van de Euregio Rijn-Waal. Het is geen doel van dit project, rapport of de opdrachtgever om aan vastgelegde projecten te tornen.

Door middel van dit project wordt de communicatie met alle partners in de Euregio

oversichtlich dargestellt. Aus euregionaler Perspektive wird versucht, die Planungen bestimmter Projekte zu beschleunigen. Die benannten Prioritätsprojekte sollen den Zusammenhang innerhalb der Euregio verbessern und damit die wirtschaftliche Entwicklung unterstützen. Der Bericht zur euregionalen Mobilität ist kein Instrument für sich, sondern berücksichtigt die Vereinbarungen und Planungen zwischen den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen.

Der Bericht zur euregionalen Mobilität wurde im Auftrag der Kamer van Koophandel Centraal Gelderland (KvK) und der Niederrheinische Industrie und Handelskammer (IHK) durch das Konsortium Buck Consultants International, Movares en IVV erstellt.

1.2 Position und Rolle der Auftraggeber

Auftraggeber für die Studie zur euregionalen Mobilität ist die Kamer van Koophandel Centraal Gelderland (KvK) und die Niederrheinische Industrie und Handelskammer (IHK). Die Rolle der Auftraggeber während der Untersuchung ist neutral und unterstützend. Der Auftraggeber hat das Ziel vorgegeben, Engpässe und Projekte aus der Perspektive der Euregio Rhein-Waal übersichtlich darzustellen. Es ist nicht beabsichtigt, bereits vorhandene Projekte in Frage zu stellen.

Mit dem Projekt wird die Kommunikation mit allen Partner in der Euregio ver-

bevorderd, worden ontbrekende schakels in het netwerk aan de orde gesteld en wordt gepoogd de planning van bepaalde projecten te versnellen. Het Rapport Euregionale Mobiliteit biedt een visie op de mobiliteitsproblematiek vanuit het Euregionaal perspectief, zonder een politieke mening te geven.

1.3 Leeswijzer

Het gevolgde proces om tot het Rapport Euregionale Mobiliteit te komen is terug te vinden in de opzet van dit rapport.

In het 2^e hoofdstuk wordt de gebruikte methodiek toegelicht, zoals het interactieve karakter van het proces en de keuzes die gemaakt zijn. In hoofdstuk 3 worden de ligging en positionering van de Euregio in groter verband toegelicht. Ook de knelpunten in de infrastructuur komen hier aan de orde.

In hoofdstuk 4 en 5 worden alle geïdentificeerde projecten benoemd. Al deze projecten vergen aandacht vanuit de Euregio zodat deze qua inhoud en planning (blijven) aansluiten bij de behoeften van de Euregio. Het onderscheid tussen de projecten genoemd in hoofdstuk 4 en die genoemd in hoofdstuk 5 wordt gevormd door de rol van de Euregionale instanties in deze projecten. De projecten die in hoofdstuk 4 worden benoemd zijn de projecten die door de Euregionale partners geselecteerd zijn als prioriteitsprojecten, geordend naar thema. In hoofdstuk 5 komen de overige projecten aan de orde waarbij vanuit de Euregio de rol gekenmerkt wordt door “ondersteunen”

bessert, werden die fehlenden Netzelemente betrachtet und es wird versucht den zeitlichen Ablauf von bestimmten Projekten zu beschleunigen. Der Bericht zur euregionalen Mobilität bietet eine Vision auf die Mobilitätsproblematik aus euregionaler Perspektive, jedoch ohne politische Wertung.

1.3 Leseanweisung

Der Untersuchungsablauf findet sich in der Struktur dieses Berichts wieder.

In Kapitel 2 wird die angewendete Methodik, wie beispielsweise der interaktive Charakter des Prozesses und die wesentlichen Entscheidungen während des Prozesses, erläutert. In Kapitel 3 werden die Lage und die Positionierung (Rolle) der Euregio im größeren Zusammenhang erklärt. Hier wird auch auf die infrastrukturelle Engpässe eingegangen.

In Kapitel 4 und 5 werden alle identifizierten Projekte benannt. Diese müssen von den euregionalen Partnern verfolgt werden, damit sie hinsichtlich des Inhaltes bzw. der Planung weiterhin auf die Wünsche der Euregio abgestimmt werden können. Der Unterschied zwischen den Projekten aus Kapitel 4 und 5 besteht in der Rolle der euregionalen Partner.

Bei den Projekten aus Kapitel 4 handelt es sich um die von den euregionalen Partnern ausgewählten Prioritätsprojekte, welche thematisch geordnet sind.

In Kapitel 5 werden Projekte angesprochen, die seitens der Euregio unterstützt bzw. ggf. eine Lobby initiiert werden sollten, damit die Umsetzung dieser Projekte

of “lobby” om planvorming en/of realisatie te versnellen.

In de bijlagen is diverse achtergrondinformatie opgenomen die gedurende het proces aan de orde is geweest. In een van de bijlagen zijn factsheets opgenomen van de geïdentificeerde projecten. De in de factsheets beschreven situatie per project is die van medio april 2008. Informatie van na deze datum is niet meegenomen in de factsheets.

beschleunigt wird.

Die Anlagen enthalten diverse Hintergrundinformationen, die im Laufe der Bearbeitung verwendet wurden. Die in den Factsheets dokumentierte Situation der einzelnen Projekte betrifft den Stand Mitte April 2008. Zwischenzeitige Änderungen sind nicht berücksichtigt.

2. Methodiek

2.1 Inleiding

Het Rapport Euregionale Mobiliteit voor de Euregio Rijn - Waal bevat een overzicht van de verkeers- en vervoersproblemen in het studiegebied en de daarvoor aangedragen mogelijke oplossingen. Bij het opstellen van het Rapport Euregionale Mobiliteit is het uitgangspunt gehanteerd dat beschikbare plannen en andere relevante informatie de basis hiervoor vormen. Ook moeten mogelijke oplossingen bijdragen aan de samenhang en economische ontwikkelingen binnen de Euregio.

Dit Rapport Euregionale Mobiliteit kan alleen succes hebben indien met de diverse partners (deels ook bilateraal) overleg plaatsvindt en de elementen van dit rapport afgestemd worden op een zo breed mogelijk draagvlak. Belangrijk is daarbij vooral het gemeenschappelijk formuleren van de problemen die aan weerszijden van de grens worden ervaren.

De prioriteitsprojecten, de in hoofdstuk 4 benoemde projecten, vormen een gezamenlijk gedragen "actielijst" voor de instanties in de Euregio Rijn - Waal. In de volgende paragraaf wordt aangegeven hoe deze lijst van prioriteitsprojecten tot stand is gekomen.

2. Methodik

2.1 Einleitung

Der Bericht zur euregionalen Mobilität für die Euregio Rhein - Waal beinhaltet eine Übersicht der verkehrlichen Probleme bzw. Engpässe im Untersuchungsraum und die jeweils mögliche Lösungen. Bei der Bearbeitung wurde davon ausgegangen, dass auf vorhandene Planungen und andere relevante Informationen zurückgegriffen werden sollte. Auch sollten die möglichen Lösungen den Zusammenhang und die Wirtschaftsentwicklungen stärken. Der Bericht zur euregionalen Mobilität kann nur erfolgreich sein, wenn zwischen den Partner (z. T. auch bilateral) eine Abstimmung stattfindet und für die Projekte ein maximaler Konsens erzielt wird. Daher ist die gemeinsame Formulierung der Probleme auf beiden Seiten der Grenze von wesentlicher Bedeutung.

Die Prioritätsprojekte, die in Kapitel 4 benannt sind, bilden eine von allen Beteiligten anerkannte "Aktions-Liste" für die Partner der Euregio Rhein - Waal. Im nächsten Kapitel wird erläutert, wie diese Liste der Prioritätsprojekte erarbeitet wurde.

2.2 Aanpak

Het schema in figuur 2, aan het eind van deze paragraaf, maakt duidelijk op welke wijze de lijst met prioriteitsprojecten tot stand is gekomen.

De studie is gestart met een inventarisatie van projecten in de Euregio. De relevante plannen zijn geïnterviewd via deskresearch en interviews. Uit deze inventarisatie is een eerste lijst voortgekomen met knelpunten en (potentiële) projecten die in de Euregio spelen. Met het eerste overzicht van alle projecten, is ook inzicht verkregen in de knelpunten binnen de Euregio.

In Expertmeeting I is deze eerste lijst gepresenteerd en gezamenlijk met de belanghebbenden uit de Euregio, de “experts”, besproken. Daarbij zijn de projecten ook in schaalniveaus verdeeld (zie paragraaf 2.3). Het verslag van de Expertmeeting I vindt u in bijlage C. De lidorganisaties van de Euregio Rijn - Waal zijn uitgenodigd voor deze en de 2e expertmeeting.

Uit deze lijst van projecten is een selectie gemaakt op basis van selectiecriteria. Criteria als projecten die knelpunten oplossen of verminderen en projecten waarin de Euregionale instanties een duidelijke rol kunnen spelen. Deze selectiecriteria zijn eveneens beschreven in paragraaf 2.3. Het resultaat van deze selectie is een lijst van 14 projecten die in Expertmeeting II is gepresenteerd. In een discussie zijn gezamenlijk de prioriteitprojecten van het Rapport Euregionale Mobiliteit voor de Euregio Rijn – Waal benoemd. Het verslag van de Expertmeeting II vindt u in bijlage D.

2.2 Vorgehenswijze

Im nachfolgenden Ablaufdiagramm ist die Vorgehensweise zur Erstellung der Prioritätenliste schematisch dargestellt.

In einem ersten Arbeitsschritt wurden die Projekte, welche die Euregio betreffen inventarisiert. Die relevanten Planungen wurden über Deskresearch und Interviews erfasst. Aus dieser Inventarisierung wurde eine erste Liste mit Engpässen und (potenziellen) Projekten in der Euregio abgeleitet.

Im Rahmen eines ersten Expertenmeetings wurde gemeinsam mit den Beteiligten der Euregio, den “Experten”, diese Liste diskutiert. Dabei wurden den Projekten Handlungsebenen zugeordnet (vgl. Kapitel 2.3). Die Niederschrift des Expertenmeetings I findet sich in der Anlage C. Im Zuge der beiden Expertenmeetings wurden alle Mitglieder der Euregio Rhein – Waal eingeladen.

Unter Berücksichtigung von Kriterien, wie beispielsweise der Bedeutung der Projekte für die Euregio, der Rolle der euregionalen Partner im Zuge der Umsetzung der Projekte oder der Wirkung der Projekte, wurden die selektierten Projekte bewertet. Diese Bewertungskriterien sind in Kapitel 2.3 beschrieben. Das Ergebnis dieser Auswahl ist eine Liste mit 14 Projekten, die auf einem zweiten Expertenmeeting präsentiert und hinsichtlich ihrer Priorität diskutiert wurde. Hieraus ergaben sich die so genannten Prioritätsprojekte, die im Wesentlichen die Grundlage für den Bericht zur euregionalen Mobilität der Euregio Rhein – Waal sind. Die Niederschrift des Expertenmeetings II findet sich in der Anlage D.

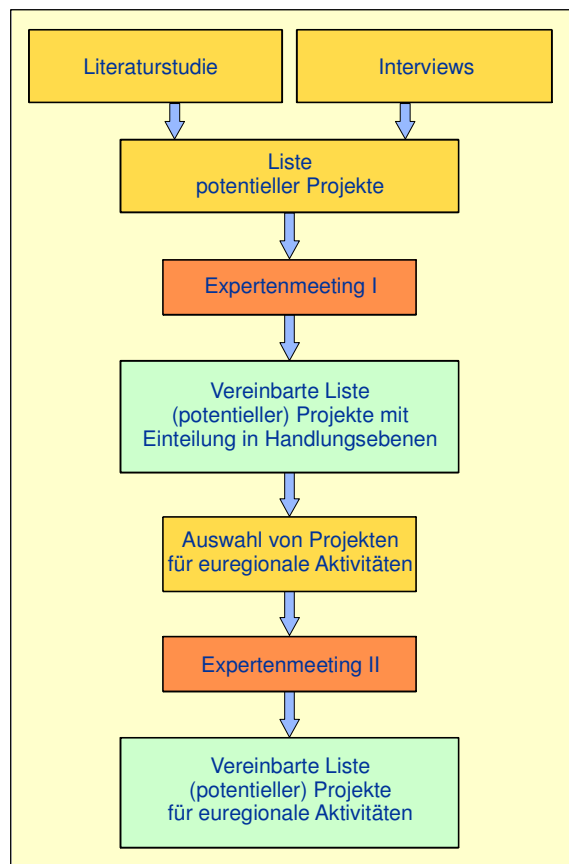
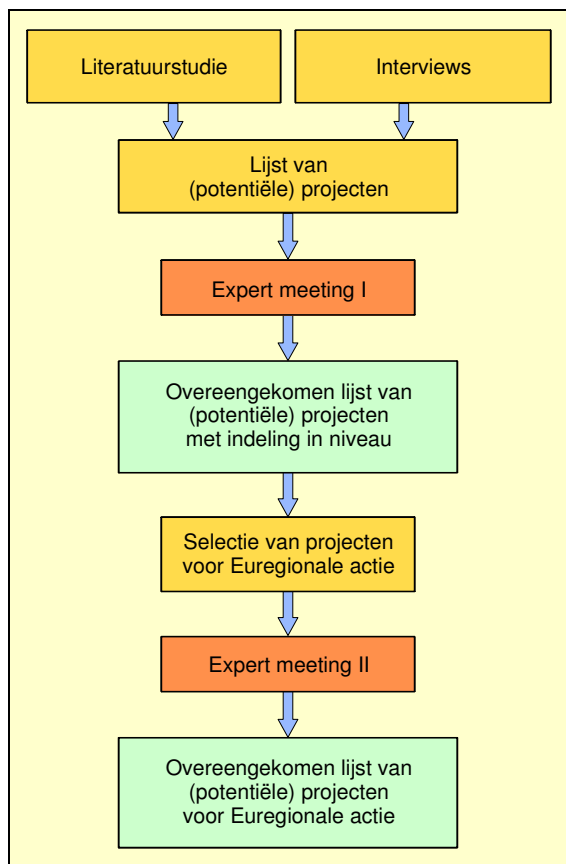


Fig./Abb. 2: Flow chart van de aanpak / Ablaufdiagramm zur Vorgehensweise

2.3 Selectiecriteria

Voor de selectie van prioriteitsprojecten zijn drie criteria gebruikt:

1. de procedurele status van een project;
2. het schaalniveau van een project en de rol van de Euregionale partners;
3. het oplossend vermogen van een project.

Deze drie selectiecriteria worden hieronder stuk voor stuk nader toegelicht. Gedurende het proces is gebruik gemaakt van themaclusters om de projecten te ordenen. Deze themaclusters staan na de selectiecriteria

2.3 Auswahlkriterien

Zur Auswahl der Prioritätsprojekte wurden drei Kriterien berücksichtigt:

1. Der verfahrenstechnische Status des Projektes;
2. Die Zuordnung des Projekts in der zuständigen Handlungsebene und die Rolle der euregionalen Partner;
3. Die Wirkung des Projekts.

Auf die einzelnen Kriterien wird nachfolgend sukzessive eingegangen. Während der Untersuchung wurden zudem thematisch unterschiedliche Cluster verwendet. Diese dienen

toegelicht.

1. De procedurele status van een project

Een aantal van de gesignaleerde projecten bevindt zich al “in procedure”. Daarmee wordt aangegeven dat deze projecten al opgenomen zijn in besluitvormingstrajecten. In Nederland betekent dit dat de startnotitie al gepubliceerd is, in Duitsland dat het project is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan BVWP (“Bundesebene”) en het Landesverkehrsplan.

Het proces van deze projecten kan en mag men vanuit de Euregio niet aansturen, deze projecten zullen dus niet in de prioriteitenlijst worden opgenomen. De projecten kunnen echter wel vanuit de Euregio actief ondersteund en gevolgd worden.

2. Het schaalniveau van een project en de rol van de Euregio

Ten behoeve van de overzichtelijkheid van de projecten is gekozen voor een indeling in verschillende schaalniveaus. Bij de indeling naar schaalniveaus wordt de Euregio Rijn - Waal als één gebied gezien. Er zijn vier schaalniveaus onderscheiden die kort worden toegelicht.

- Schaalniveau 1: Euregionaal overschrijdend

Het betreft hier problemen en projecten die de schaal van de Euregio overschrijden. Het gaat hierbij om groot-schalige ingrepen waarbij verbindingen tussen grote economische gebieden worden gelegd. Deze projecten worden getrokken door het Rijk, de deelstaten



der Einteilung der Projekte. Eine nähere Erläuterung dieser Themencluster findet sich nach den Auswahlkriterien.

1. Der verfahrenstechnische Status des Projektes

Bestimmte identifizierte Projekte befinden sich aus verfahrenstechnischer Sicht bereits in der Bearbeitung. Das bedeutet, dass diese Projekte bereits bei politischen Entscheidungen berücksichtigt werden. In den Niederlanden bedeutet dies, dass die sogenannte „Startnotiz“ bereits veröffentlicht ist bzw. in Deutschland das Projekt im Bundesverkehrswegeplan BVWP sowie im Landesverkehrsplan aufgenommen ist.

Den verfahrenstechnischen Ablauf dieser Projekte kann und darf die Euregio nicht beeinflussen. Folglich sind diese Projekte nicht in die Prioritätsliste auf zu nehmen. Falls erforderlich, sollten diese Projekte von den euregionalen Partnern jedoch sowohl aktiv unterstützt als auch im Auge behalten werden.

2. Die Zuordnung des Projekts in die jeweilige Handlungsebene und die Rolle der Euregio

Der Übersicht halber wurden die identifizierten Projekte in Handlungsebenen eingeteilt. Dabei wird die Euregio Rhein-Waal als ein Gebiet betrachtet. Es wurden vier Handlungsebenen berücksichtigt, diese sind nachfolgend erläutert.

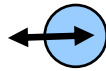
- Handlungsebene 1: Euregional überschreitend

Hierbei handelt es sich um Probleme und Projekte, deren Bedeutung den Bereich der Euregio überschreitet. Betroffen sind große Projekte, bei denen die Relationen zwischen bedeutsamen Wirtschaftsräumen verbessert werden. Projektträger sind entweder der Bund, Bundesländer oder Pro-

of de provincies.

De rol van de Euregionale instanties wordt gekenmerkt door de term *“ondersteunen”*. Men kan actief de voortgang van het project volgen, steun voor het project uitdragen eventueel via een lobby en daar, waar mogelijk, vertraging voorkomen.

- Schaalniveau 2: Euregio in of uit



Het betreft hier problemen en projecten die de Euregio met de omliggende gebieden verbinden. Deze projecten worden vooral aangepakt door provincies en deelstaten en in mindere mate door het Rijk.

De rol van de Euregionale instanties wordt gekenmerkt door de term *“lobby voor uitvoering”*. Men kan zich richten op versnelling van de realisatie van het project.

- Schaalniveau 3: Binnen Euregio



Het betreft hier problemen en projecten die binnen het Euregionale net spelen maar wel gemeentegrensoverschrijdend zijn. Deze projecten worden aangepakt door de provincie, deelstaat, regio's en gemeenten.

De rol van de Euregionale instanties wordt gekenmerkt door de term *“actief aan de slag”*. Euregionale instanties pakken deze projecten op en gaan hier actief mee aan de slag. Projecten worden eventueel gezamenlijk verder uitgewerkt en men voert lobby voor de uitvoering.

- Schaalniveau 4: Binnen gemeente



Het betreft hier problemen en projecten die binnen het lokale net van de gemeente spelen. Deze projecten worden aangepakt door de gemeenten.

Deze projecten vergen geen Euregiona-

vinzen.

Die Rolle der euregionalen Partner kann mit *“unterstützen”* bezeichnet werden. Der Ablauf der Projekte sollte aktiv beobachtet und ggf. mittels Lobbying unterstützt werden. Bei drohender Verzögerung sollte, sofern möglich, die Euregio agieren.

- Handlungsebene 2: Euregio ein oder aus

Hierbei handelt es sich um Probleme und Projekte, die die Euregio mit dem Umland verbinden. Projektträger sind im Wesentlichen die Bundesländer oder die Provinzen und lediglich vereinzelt der Bund.

Die Rolle der euregionalen Partner kann mit *“Lobby für die Umsetzung”* bezeichnet werden. Der Ablauf der Projekte bzw. die Umsetzung von Maßnahmen sollte gegebenenfalls beschleunigt werden.

- Handlungsebene 3: Innerhalb der Euregio

Hierbei handelt es sich um Probleme und Projekte, die eine innereuregionale Bedeutung haben und die Grenzen der Gemeinden überschreiten. Projektträger sind die Provinzen, die Bundesländer, Regionen und Gemeinden.

Die Rolle der euregionalen Partner kann mit *“Aktive Bearbeitung”* bezeichnet werden. Die euregionalen Partner sollten diese Projekte aktiv bearbeiten. Die Projekte werden ggf. weiter ausgearbeitet und eine gemeinsame aktive Lobby zur Umsetzung der Projekte durch die Partner geführt.

- Handlungsebene 4: Innerhalb Gemeinden

Hierbei handelt es sich um Probleme und Projekte, die sich im lokalen Netz von Gemeinden von Bedeutung sind. Projektträger sind die Gemeinden.

Für diese Projekte ist keine euregionale

le actie.

3. Het oplossend vermogen van een project

Het project moet bijdragen aan een oplossing voor een Euregionaal knelpunt. Het project vermindert dit knelpunt of lost het op. Het draagt hiermee ook bij aan de samenhang en economische ontwikkeling van de Euregio.

Het type project

Om overzicht te houden tussen de verschillende gevonden projecten zijn de projecten ondergebracht in thematische projectclusters. De vier gehanteerde themaclusters zijn:

- A. Grensoverschrijdende verbindingen
- B. Euregionale Hubs
- C. Grensoverschrijdende afspraken en organisatie OV
- D. Toeristische Mobiliteit

Deze clusters geven aan wat de focus is van een project. Deze indeling is vooral gebruikt om de projecten in de discussie beter te kunnen vergelijken.

In deze rapportage zijn de themaclusters opgenomen bij de prioriteitsprojecten. Zij dienen hier als thematische ordening van de prioriteitsprojecten. Het bovengenoemde derde themacluster "C. Grensoverschrijdende afspraken en organisatie van OV", is niet opgenomen bij de prioriteitsprojecten omdat uit dit thema geen prioriteitsprojecten zijn voortgekomen.

Bearbeitung erforderlich.

3. Die Wirkung eines Projektes

Das Projekt muss einen Beitrag zur Verbesserung eines euregionalen Engpass liefern. Entweder der Engpass wird behoben oder die Problematik wird deutlich verringert. Damit liefert ein Projekt auch einen Beitrag an der wirtschaftlichen Entwicklung der Euregio.

Die Art des Projektes

Der Übersicht halber wurden die inventarisierten Projekte in folgende thematisch unterschiedliche Cluster eingeteilt:

- A. Grenzüberschreitende Verbindungen
- B. Euregionale Hubs
- C. Grenzüberschreitende Absprachen bzw. Organisation zum bzw. des Öffentlichen Verkehrs (ÖV)
- D. Touristische Mobilität

Die Cluster zeigen den thematischen Schwerpunkt eines Projektes. Diese Einteilung wurde mit dem Ziel angewendet, die Projekte im Zuge der Diskussion besser miteinander vergleichen zu können.

Im vorliegenden Bericht werden die Cluster zur thematischen Einteilung der Prioritätsprojekte verwendet. Der o. g. unter C genannte Cluster „Grenzüberschreitende Absprachen bzw. Organisation zum bzw. des Öffentlichen Verkehrs (ÖV)“ wurde dabei nicht weiter berücksichtigt, da sich hierzu keine entsprechenden Prioritätsprojekte ergaben.

2.4 Selectie projecten

Projecten komen op de prioriteitenlijst als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- Het project is nog niet in procedure;
- Het is een project op schaalniveau 3;
- Het project draagt bij aan een oplossing van een Euregionaal knelpunt en vergroting van de samenhang in de Euregio;
- Het project heeft een duidelijk Euregionaal karakter en heeft effect in regio's binnen de Euregio;
- Bij de beoordeling van de projecten in de tweede Expertmeeting heeft het project een duidelijke voorkeur gekregen op basis van de ernst van het knelpunt, het oplossend vermogen en de grensoverschrijdende uitstraling.

De prioriteitsprojecten zijn door experts uit de regio gekozen met bovenstaande voorwaarden. In hoofdstuk 4 zijn de prioriteitsprojecten benoemd en verder uitgewerkt.

2.4 Auswahl der Projekte

Projekte werden in die Prioritätenliste aufgenommen, wenn sie den folgenden Kriterien genügen:

- Das Projekt wird verfahrenstechnisch noch nicht bearbeitet;
- Es handelt sich um ein Projekt, das der Handlungsebene 3 zuzuordnen ist;
- Das Projekt liefert einen Beitrag zur Behebung eines Engpasses und verbessert den Zusammenhang innerhalb der Euregio;
- Das Projekt besitzt ein deutlich euregionalen Charakter und hat eine intra-euregionale Wirkung;
- Im Zuge der Bewertung während des zweiten Expertenmeeting wurde dem Projekt eine hohe Bedeutung zugewiesen. Dabei wurde das Maß des Engpasses, die Wirkung der Lösung und die grenzüberschreitende Bedeutung berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung der o. g. Kriterien wurden die Prioritätsprojekte von den Experten der Euregio ausgewählt. In Kapitel 4 sind die Prioritätsprojekte benannt und weiter ausgearbeitet.

3. Positionering Euregio en knelpunten

3.1 Inleiding

De Euregio Rijn - Waal ligt in een dynamische omgeving in Noordwest Europa. Om een goede afweging te kunnen maken is het van belang de Euregio in een groter perspectief te bezien. De focus ligt echter op de Euregio en de knelpunten in de infrastructuur.

Inzicht in de positionering van de Euregio en de aanwezige knelpunten maakt het mogelijk de juiste keuzes te kunnen maken.

3.2 Euregio in Europees perspectief

De Euregio Rijn – Waal ligt strategisch tussen verschillende economische kernregio's in Europa. Dit zijn de Randstad en de Rijn-Schelde Delta in het westen; Brainport

3. Position Euregio und Engpässe

3.1 Einleitung

Die Euregio Rhein – Waal befindet sich in einer dynamischen Umgebung in Nordwesteuropa. Um eine fundierte Auswahl zu treffen, ist es wichtig, die Position der Euregio in diesem größeren Zusammenhang zu betrachten. Schwerpunkt der Mobilitätsbetrachtung ist nach wie vor jedoch das eigentliche Gebiet der Euregio.

Die Positionierung der Euregio sowie die in der Euregio vorhandenen Engpässe ermöglichen fundierte Entscheidungen.

3.2 Euregio im europäischen Kontext

Die Euregio Rhein – Waal befindet sich in einer strategisch günstigen Lage zwischen verschiedenen wirtschaftlich bedeutsamen Regionen in Europa. Dabei handelt es

Eindhoven, Greenport Venlo en verder Midden- en Zuid-Europa in het zuiden; het Ruhrgebied, de “Rhein-Schiene” en Rijn-Main-Regio in het zuidoosten en Berlijn en Noord- en Oost-Europa in het oosten.

sich um die Randstad und das Rhein-Schelde-Delta im Westen, Brainport Eindhoven, Greenport Venlo und zudem den mittleren und südeuropäischen Raum, das Ruhrgebiet, die Rhein-Schiene und die Rhein-Main-Region im Südosten sowie Berlin und Nord- und Ost-Europa im Osten.



Fig./Abb. 3: Euregio Rijn-Waal in Europees perspectief / *Euregio Rhein-Waal im europäischen Kontext*

Door de strategische ligging van de Euregio tussen diverse Europese economische centra komt veel verkeer door de Euregio. Voor deze Euregio-overschrijdende verbindingen is ook veel (beleids)aandacht. De grens-

Bedingt durch die strategisch günstige Lage der Euregio zwischen verschiedenen europäischen Wirtschaftszentren ergibt sich ein hohes Verkehrsaufkommen in der Euregio. Diese, die Euregio querenden Verbindun-

provincies Limburg, Gelderland en Overijssel en de Duitse deelstaat Noordrijn Westfalen (NRW) hebben onlangs hun gezamenlijke agenda gepresenteerd, waarin onder andere de grensoverschrijdende verkeersproblematiek aan de orde komt.

De focus voor het Rapport Euregionale Mobiliteit ligt op de samenhang binnen de Euregio en de knelpunten die zich voordoen in het onderliggende netwerk van verbindingen binnen de Euregio. Zoals de relatie tussen Arnhem en Nijmegen naar Emmerich en Kleve of de ontsluiting van Airport Weeze. Maar ook de relatie tussen de westkant van het Ruhrgebied en de regio Eindhoven kent knelpunten.

In onderstaande kaart, figuur 4, zijn de knelpunten in de Euregio grafisch weergegeven. De knelpunten bevinden zich vooral tussen economische centra in en om de Euregio. Voor de Euregionale economische ontwikkeling is het nodig om deze knelpunten aan te pakken.

gen werden in der Politik ausführlich berücksichtigt. Die Provinzen entlang der NL/D-Grenze Limburg, Gelderland und Overijssel sowie das Bundesland Nordrhein-Westfalen haben vor kurzem ihre gemeinsame Agenda präsentiert. Hier wird u. a. die grenzüberschreitende Verkehrsproblematik berücksichtigt.

Schwerpunkt des Berichts zur euregionalen Mobilität sind der Zusammenhang sowie die Engpässe im untergeordneten Infrastrukturnetz innerhalb der Euregio. Beispiele sind die Relation zwischen Arnhem – Nijmegen und Emmerich – Kleve oder die Erschließung des Airport Weeze. Aber auch die Relationen zwischen dem westlichen Ruhrgebiet und der Region Eindhoven sind mit Engpässen behaftet.

In der nachfolgenden Übersicht (Abbildung 4) sind die wesentlichen Wirtschaftszentren und engpassbehafteten Hauptverkehrsbeziehungen der Euregio Rhein-Waal grafisch dargestellt. Die Engpässe befinden sich insbesondere zwischen den Wirtschaftsräumen der Euregio. Zur Verbesserung der euregionalen wirtschaftlichen Entwicklung ist es erforderlich, diese Engpässe zu beheben.

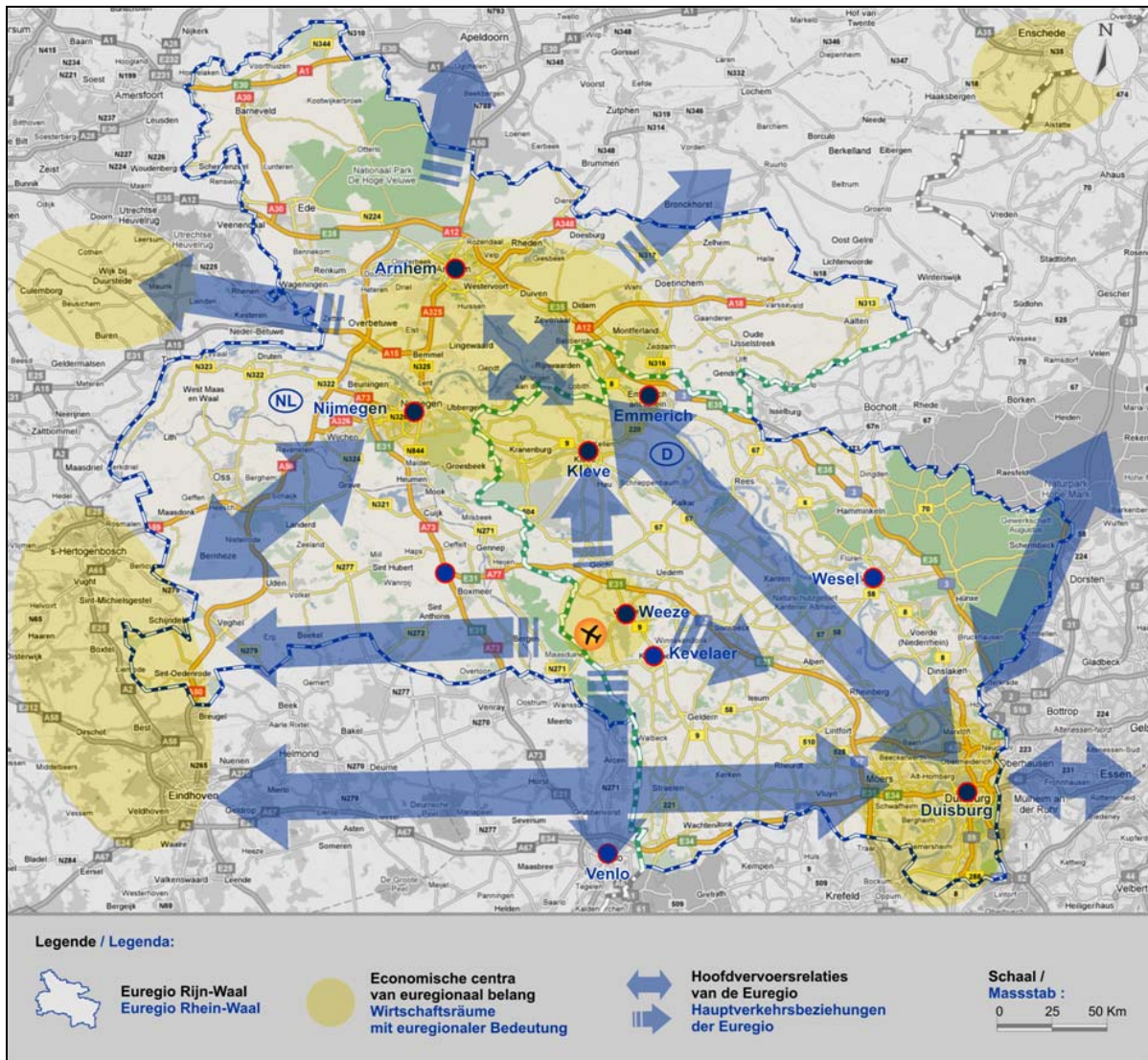


Fig./Abb. 4: Belangrijkste economische centra en hoofdvervoersrelaties van de Euregio Rijn-Waal

Wesentliche Wirtschaftszentren und Hauptverkehrsbeziehungen der Euregio Rhein-Waal

Een goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor een voorspoedige economische ontwikkeling. Hieronder wordt een beeld geschetst van het karakter van de economische kernregio's in en om de Euregio Rijn-Waal.

Stadsregio Arnhem Nijmegen profileert zich als strategische regio met aantrekkelijk werk- en woonklimaat. De regio investeert, vanuit de Economische Agenda 2007-2010, in een brede economische ontwikkeling en richt zich daarbij specifiek op een aantal kansrijke clusters te weten: energie en mili-

Eine wesentliche Voraussetzung für eine zukunftssträchtige Wirtschaftsentwicklung liegt in der Verbesserung der Erreichbarkeit. Nachfolgend werden die maßgeblichen Wirtschaftszentren in und im angrenzenden Umland der Euregio Rhein – Waal kurz dargestellt.

Die Städteregion Arnhem Nijmegen profiliert sich als strategische Region mit einem attraktiven Arbeitsumfeld und guter Wohnqualität. Vor dem Hintergrund der „Economische Agenda 2007-2010“ investiert die Region in eine breite wirtschaftli-

eu, halfgeleiders en technologie, gezondheid, zorg en welzijn, mode en vormgeving en toerisme.

De regio Ede-Wageningen afficheert zich als foodvalley. De Wageningse Universiteit vormt hiervoor samen met de agrariërs de basis.

Regio Twente is als industriegebied (metaal, textiel en elektra) tot ontwikkeling gekomen. Tegenwoordig zet de regio vooral in op toerisme, innovatie en nieuw ondernemerschap.

Regio Eindhoven profileert zich met technologische kennis en R&D. De regio heeft een geschiedenis van techniek met onder andere de technische universiteit, Philips en DAF. Tegenwoordig is vooral de R&D en de technologie sterk vertegenwoordigd.

De regio Venlo richt zich als Greenport en logistieke hotspot op de samenhangende ontwikkeling van agribusiness, logistiek, maakindustrie en toerisme.

Het Ruhrgebied is in de twintigste eeuw sterk ontwikkeld door de mijnbouw en staalindustrie. Tegenwoordig profileert de regio zich met logistiek, energie, industrietoerisme, machinebouw en elektronica.

chen Entwicklung und Schwerpunkte: Energie und Umwelt, Halbleitertechnologie und Technologie, Pflege und Wohlbefinden sowie Mode, Gestaltung und Tourismus.

Die Region Ede-Wageningen profiliert sich als Foodvalley. Die Universität von Wageningen und die Agrarier in der Region bilden hierfür die Grundlage.

Die Region Twente, einst Industriegebiet (Metall, Textil und Elektronik), fokussiert heutzutage auf Tourismus, Innovationen und neue Unternehmen.

Die Region Eindhoven profiliert sich mit technologisches Knowhow und R&D. Die Region ist aus der Vergangenheit her mit Technologie verbunden. Wesentlich dafür war die örtliche Präsenz von o. a. die Technische Universität, Philips und DAF. Heutzutage sind insbesondere die Bereiche R&D und Technologie stark vertreten. Die Schwerpunkte der Region Venlo sind die zusammenhangende Entwicklung der Agrarwirtschaft, Logistik, Produktion und Tourismus.

Das Ruhrgebiet hat sich seit dem neunzehnten Jahrhundert aus den Gebieten Bergbau und Stahlindustrie heraus zu einer Region mit Schwerpunkten in den Bereichen Logistik, Energie, Industrietourismus, Maschinenbau und Elektronik entwickelt.

3.3 Knelpunten Euregio Rijn – Waal

Hoewel er veel beleidsmatige aandacht is voor grensoverschrijdende, doorgaande verbindingen, blijkt dat in het (onderliggende) netwerk nog diverse knelpunten liggen. Er is een overzicht gemaakt van de problemen en knelpunten in het wegennet en het spoornet. In deze paragraaf worden de knelpunten in het wegen- en spoornet beschreven en in kaart weergegeven.

Knelpunten weginfrastructuur

In het wegennet blijken de knelpunten vooral te liggen tussen de economische kerngebieden in en nabij de Euregio, zoals de Stadsregio Arnhem Nijmegen en Emmerich – Kleve. Ook in de bereikbaarheid van het Duitse deel van de Euregio en Noord-Limburg richting Oost-Brabant bestaan knelpunten. De bereikbaarheid van Airport Weeze wordt steeds problematischer naarmate het aantal passagiers van de luchthaven groeit.

3.3 Engpasse in der Euregio

Obwohl auf politischer Ebene grenzüberschreitende, durchgehende Verbindungen einen hohen Stellwert besitzen, zeigen sich im (untergeordneten) Netz noch einige Engpässe. Diese sind in diesem Kapitel sowohl für das Straßen- als auch für das Schienennetz zusammengestellt, beschrieben und in Abbildungen dargestellt.

Engpässe Straßeninfrastruktur

Im Straßennetz ergeben sich insbesondere zwischen den wirtschaftlich bedeutsamen Zentren innerhalb und im unmittelbar angrenzenden Umland der Euregio Engpässe, wie beispielsweise zwischen der Städteregion Arnhem Nijmegen und Emmerich – Kleve. Auch im Zuge der Erreichbarkeit des deutschen Teils der Euregio bzw. Nord-Limburg Richtung Ost-Brabant zeigen sich Engpässe. Die Erreichbarkeit des Airports Weeze wird bei zunehmender Fluggastnachfrage immer problematischer.

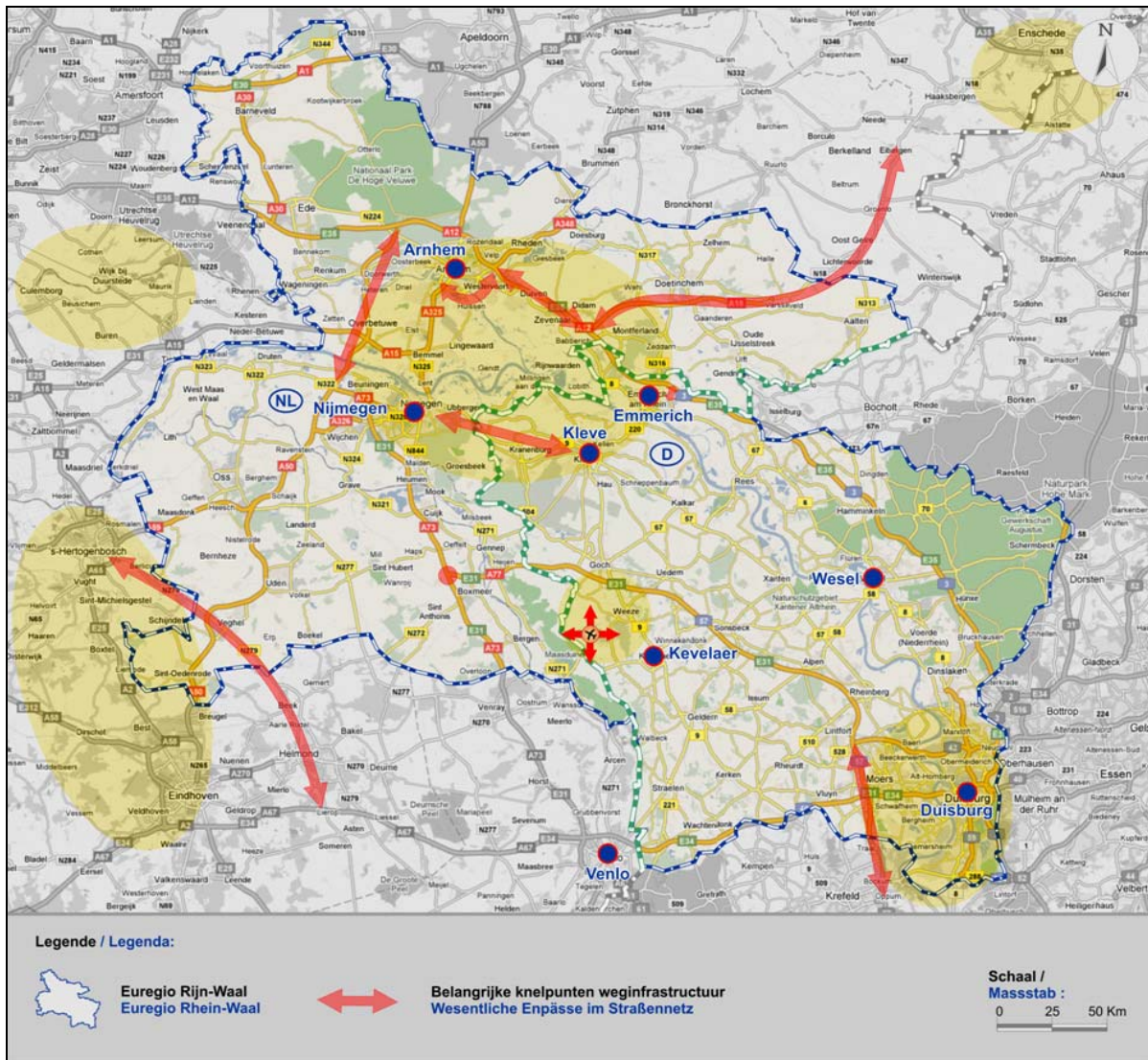


Fig./Abb. 5: Belangrijkste knelpunten in de weginfrastructuur m.b.t. de Euregio Rijn-Waal
Wesentliche Engpässe im Straßennetz mit Bezug zur Euregio Rhein-Waal

Knelpunten Spoorinfrastructuur

In het spoornet vormen de grensoverschrijdende verbindingen een probleem. Momenteel is de verbinding Arnhem – Emmerich de enige grensoverschrijdende spoorverbinding in de Euregio, maar er is geen treindienst tussen beide plaatsen. Een proef weekend dienstregeling is voortijdig beëindigd. Desondanks is er nog steeds behoefte aan een treinverbinding tussen beide steden. Op hoger schaalniveau zijn aanpassingen nodig om de Betuwelijn, de goederenspoorlijn tussen Rotterdam en het

Engpässe Schieneninfrastruktur

Bei der Schieneninfrastruktur ergeben sich im Zuge der grenzüberschreitenden Verbindungen Probleme. Derzeit ist die Verbindung Arnhem – Emmerich die einzige grenzüberschreitende Verbindung innerhalb der Euregio. Eine Regionalverbindung zwischen Arnhem und Emmerich existiert jedoch nicht. Ein diesbezügliches Pilotprojekt, bei dem ein Angebot an Wochenenden genutzt werden konnte, wurde frühzeitig beendet. Im Fernverkehr sind zur Realisierung der Betuwelinie, die Güterstrecke zwischen

Ruhrgebiet, en de Deltalijn, de hoge snelheidslijn tussen Amsterdam en het Ruhrgebied te kunnen realiseren. Het betreft vooral het aanleggen robuuste infrastructuur en ongelijkvloerse kruisingen. Voor de verlengde Betuwelijn, wordt een derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen aangelegd.

De tweede spoorlijn in de Euregio, tussen Nijmegen en Kleve, is al langer geleden stilgelegd. Momenteel is op het spoor toeristisch gebruik met een draisine mogelijk.

Rotterdam und dem Ruhrgebiet und der so genannten Deltalinie, eine Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Amsterdam und dem Ruhrgebiet, infrastrukturelle Anpassungen erforderlich. Dabei betrifft es im Wesentlichen die Schieneninfrastruktur und planfreie Querungen. Im Zuge der Betuwelijn ist ein drittes Gleis zwischen Emmerich und Oberhausen vorgesehen.

Der Bedarf einer Bahnverbindung zwischen den beiden Städten besteht jedoch nach wie vor. Die zweite Bahnverbindung in der Euregio zwischen Nijmegen – Kleve wurde bereits vor einigen Jahren eingestellt. Derzeit wird diese Verbindung für touristische Zwecke (Draisine) genutzt.

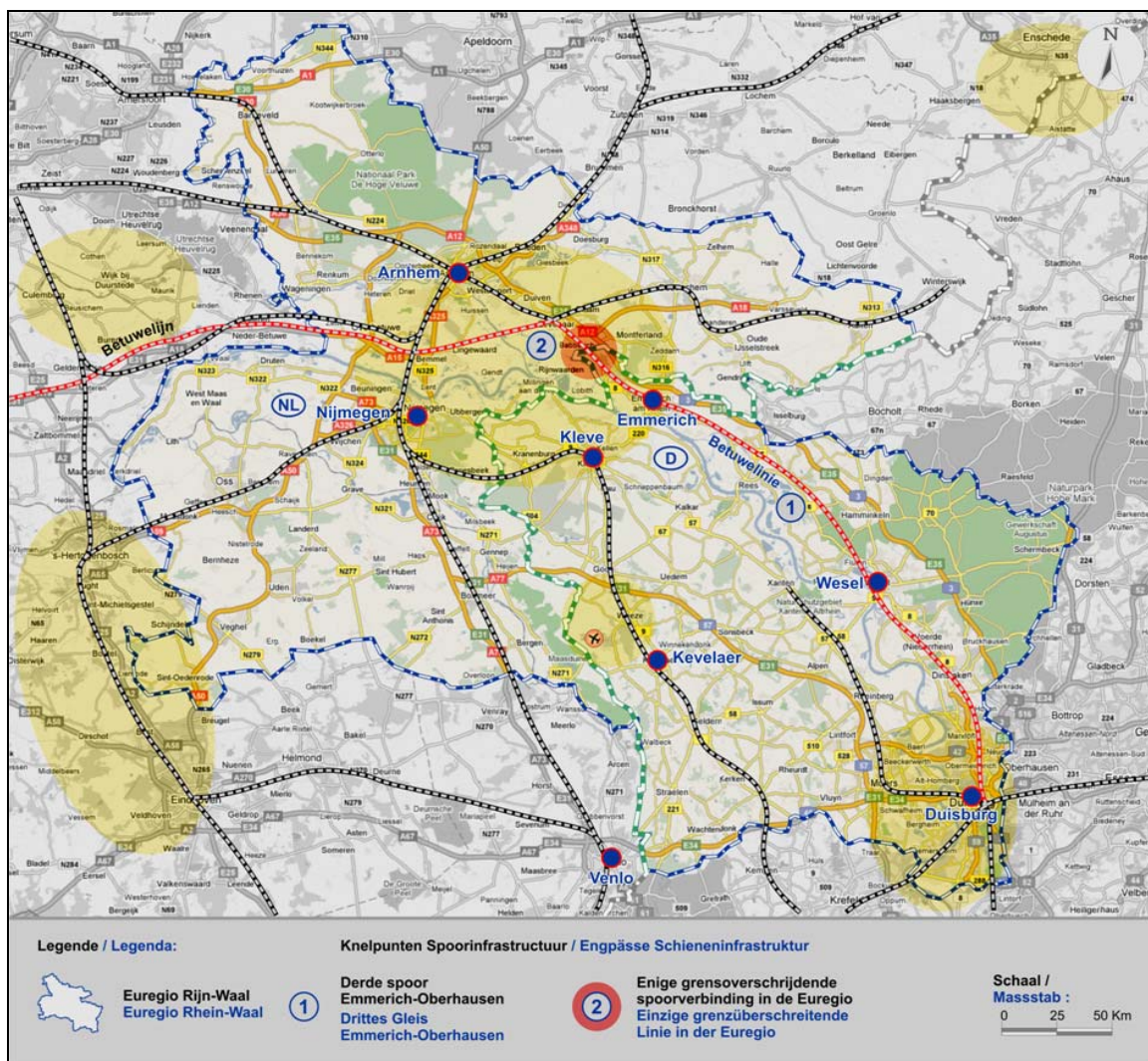


Fig./Abb. 6: Belangrijkste knelpunten in de spoorinfrastructuur m.b.t. de Euregio Rijn-Waal
Wesentliche Engpässe im Schienennetz mit Bezug zur Euregio Rhein-Waal

Dit rapport wil mogelijke oplossingen aandragen voor deze Euregionale knelpunten.. In een nadere analyse van de gevonden projecten is het probleemoplossend vermogen van de projecten onderzocht.

Mit diesem Bericht werden mögliche Lösungen für die euregionalen Engpässe vorgeschlagen. Zur Bestimmung der Wirkung der inventarisierten Projekte wurden diese näher untersucht.

4. Prioriteitprojecten Euregio Rijn Waal

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de benoemde prioriteitprojecten behandeld. Deze projecten zijn onder andere geselecteerd op hun knelpunt oplossend vermogen, vergroting van de Euregionale samenhang en het Euregionale belang. De projecten zijn door betrokkenen van de Euregio aangedragen. Bij de projecten is in dit hoofdstuk beknopte informatie toegevoegd. Er is vooral aandacht voor wat er moet gebeuren en welke rol de Euregio cq. Euregionale partijen in dit project op zich kunnen nemen.

Aanvullende achtergrondinformatie over de projecten is te vinden in de factsheets in de bijlagen. De prioriteitprojecten zijn voor de overzichtelijkheid thematisch (zie paragraaf 2.3 voor toelichting) opgenomen.

Ook is een kaart van de Euregio opgenomen met daarop de projecten die benoemd zijn als prioriteitproject. De kaart biedt inzicht in de ruimtelijke relaties binnen de Euregio en de benoemde prioriteitprojecten. Het gaat om de volgende 8 prioriteitprojecten.

4. Euregionale Prioritätsprojekte

4.1 Einleitung

In diesem Kapitel werden die benannten Prioritätsprojekte beschrieben. Diese wurden aufgrund ihrer Wirkung hinsichtlich der Verkehrsabwicklung, des Zusammenhangs und der euregionale Bedeutung in Abstimmung zwischen den Beteiligten der Euregio ausgewählt. Im Zuge der Projektbeschreibung wird insbesondere auf die erforderlichen nächsten Schritte und die Rolle der Euregio eingegangen.

Zusätzliche Informationen zu den Projekten finden sich in den Factsheets (vgl. Anlagen). Der Übersicht halber sind die Prioritätsprojekte nach Themen aufgeteilt (vgl. Kapitel 2.3).

Im Folgenden findet sich auch eine Übersichtskarte der Euregio mit darin aufgenommenen Prioritätsprojekten. Der Übersichtsplan zeigt die räumlichen Relationen innerhalb der Euregio und die benannten Prioritätsprojekte. Bei den 8 Prioritätsprojekten handelt es sich um:

Grensoverschrijdende verbindingen

- Aansluiting van A18 op de A12 richting Emmerich (knooppunt Ouddijk)
- Wegverbinding Kleve – Kranenburg – Nijmegen
- Wegverbinding tussen Oost-Brabant en de Euregio A77 – A50
- Treinverbinding Arnhem – Emmerich
- Treinverbinding Nijmegen – Kleve

Euregionale Hubs

- Ontsluiting Airport Weeze
- Samenwerking Rijn- en Waalhavens en vergroting capaciteit

Toeristische Mobiliteit

- Koppeling fietsroutenetwerken, knooppuntensysteem

In de kaart op de volgende pagina zijn deze projecten grafisch weergegeven.

Grenzüberschreitende Verbindungen

- Anbindung der A18 auf die A12 Richtung Emmerich (Knotenpunkt Ouddijk)
- Straßenverbindung Kleve – Kranenburg – Nijmegen
- Straßenverbindung zwischen Ost-Brabant und der Euregio A77 – A50
- Bahnverbindung Arnhem – Emmerich
- Bahnverbindung Nijmegen – Kleve

Euregionale Hubs

- Verkehrsanbindung Airport Weeze
- Zusammenarbeit der Rhein- und Waalhäfen und Kapazitätserweiterungen

Touristische Mobilität

- Verknüpfen der nationalen Radwegetze, Knotenpunktsystem

Die genannten Projekte sind in dem nachfolgenden Übersichtsplan eingetragen.

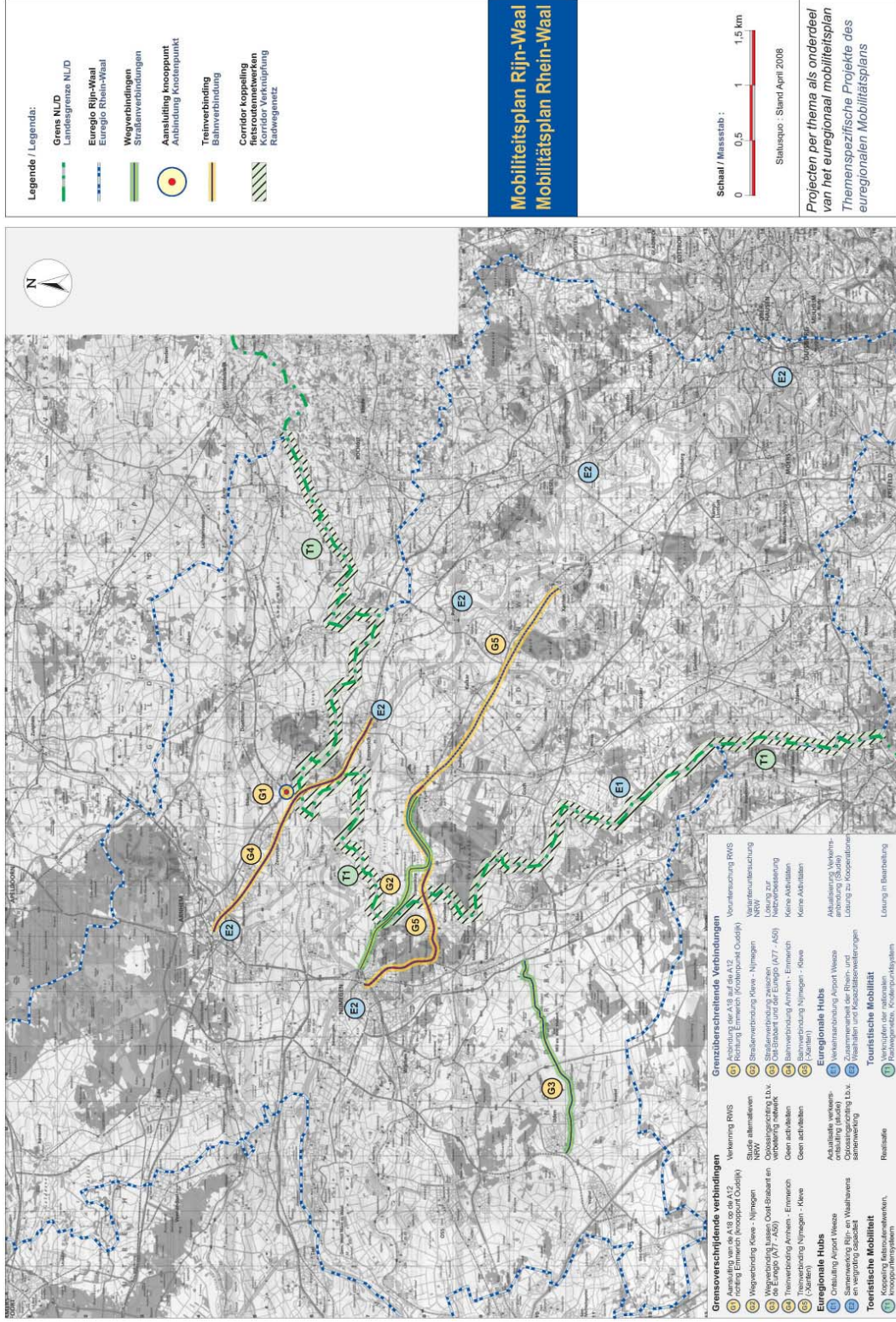


Fig./Abb. 9: Kaart van de 8 prioriteitsprojecten in de Euregio Rijn-Waal / Die 8 Prioritätsprojekte der Euregio Rhein Waal

4.2 Euregio Rijn - Waal ontsloten

Een adequate en voldoende ontsluiting van regio's is een essentiële voorwaarde voor een bestendige economische ontwikkeling. De capaciteitsproblematiek op de doorgaande routes rondom en door de Euregio, zoals de omringende ruit van snelwegen, heeft beleidsaandacht en hiervoor worden diverse plannen ontwikkeld. In de onderstaande kaart, figuur 7, is de ruit van snelwegen weergegeven die de Euregio Rijn-Waal met de omringende economische kerngebieden verbindt. Een goede aansluiting op dit grotere netwerk is onontbeerlijk voor de ontwikkeling van de Euregio. De uitvoering van deze plannen wordt daarom ondersteund door veel partijen in en om de Euregio.

4.2 Erschließung der Euregio Rhein – Waal

Eine wesentliche Voraussetzung für eine dauerhafte Wirtschaftsentwicklung einer Region ist eine gute Erschließung bzw. Erreichbarkeit. Die Kapazitätsproblematik der Hauptverkehrsachsen (innerhalb der Euregio und rundherum) ist politisch bekannt und es werden diesbezüglich Planungen durchgeführt bzw. umgesetzt.

Die nachfolgende Abbildung 7 zeigt die wesentlichen Straßenverbindungen als Raute in der Euregio Rhein – Waal, über der die umliegenden Wirtschaftszentren miteinander verbunden sind. Eine gute Anbindung ist von wesentlicher Bedeutung für die Entwicklung der Euregio. Deswegen wird die Umsetzung dieser Projekte von vielen Beteiligten aus und außerhalb der Euregio unterstützt.



Fig./Abb. 7: De ruit van snelwegen tussen Europese economische kerngebieden rond de Euregio
Die Autobahnraute zwischen europäische Wirtschaftszentren rund um der Euregio.

Problemen in capaciteit van de infrastructuur binnen de Euregio worden echter ook steeds groter. Het oplossen van knelpunten en capaciteitsproblemen binnen de Euregio heeft in het kader van dit Rapport Euregionale Mobiliteit de nadruk. Een betere bereikbaarheid in, van en naar de Euregio vergroot de samenhang, verstevigt het netwerk waarin de Euregio ligt (relatie met omringende economische kerngebieden) en draagt bij aan de economische ontwikkeling van de Euregionale kerngebieden, zoals:

- Emmerich, als multimodaal knooppunt (haven, spoor en snelweg);
- Stadsregio Arnhem Nijmegen als economisch kerngebied;
- Vliegveld Weeze dat gestaag groeit;
- Duisburg en het Ruhrgebied als economische hotspot.

De regio Eindhoven ligt net buiten de Euregio, maar wordt wel gezien als een voor de Euregio belangrijke economische hotspot.

Auch innerhalb der Euregio nehmen die Kapazitätsengpässe zu. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wird daher schwerpunktmäßig auf die Engpasssituationen und entsprechenden Lösungsmöglichkeiten eingegangen. Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bericht zur euregionalen Mobilität wird auf die Behebung der Kapazitätsengpässe innerhalb der Euregio besonders eingegangen. Eine verbesserte Erreichbarkeit bewirkt den Zusammenhang innerhalb der Euregio sowie gute Relationen mit den umliegenden Wirtschaftszentren und liefert einen Beitrag an der wirtschaftlichen Entwicklung der euregionalen Wirtschaftszentren wie z. B.:

- Emmerich, als multimodaler Knoten (Hafen, Schiene und Autobahn);
- Städteregion Arnhem Nijmegen als wirtschaftlicher Schwerpunkt;
- Airport Weeze mit stetigem Wachstum;
- Duisburg und das Ruhrgebiet als wirtschaftlicher Schwerpunkt.

Die Regio Eindhoven befindet sich zwar außerhalb der Euregio, sie wird jedoch ebenfalls als wirtschaftlicher Schwerpunkt betrachtet.

4.3 Grensoverschrijdende verbindingen

De projecten die zijn benoemd in het thema grensoverschrijdende verbindingen zijn de onderstaande projecten. Deze projecten zullen vervolgens per project nader toegelicht worden.

Overzicht


- Aansluiting van A18 op de A12 richting Emmerich (knooppunt Ouddijk)
- Wegverbinding Kleve – Nijmegen
- Wegverbinding tussen Oost-Brabant en de Euregio A77 – A50
- Treinverbinding Arnhem – Emmerich
- Treinverbinding Nijmegen – Kleve

4.3 Grenzüberschreitende Verbindungen

Die Projekte, die dem Thema “Grenzüberschreitende Verbindungen” zugeordnet und als Prioritätsprojekt verabschiedet wurden, sind nachfolgend aufgeführt und näher erläutert.

Übersicht

- Anbindung der A18 auf die A12 Richtung Emmerich (Knotenpunkt Ouddijk)
- Straßenverbinding Kleve – Nijmegen
- Straßenverbinding zwischen Ost-Brabant und der Euregio A77 – A50
- Bahnverbinding Arnhem – Emmerich
- Bahnverbinding Nijmegen – Kleve

Project: Nr. G 1	Aansluiting van A18 op de A12 richting Emmerich (knooppunt Ouddijk)	Anbindung der A18 auf die A12 Richtung Emmerich (Knotenpunkt Ouddijk)
Korte omschrijving / Kurzbeschreibung	Op knooppunt Ouddijk A12-A18 ontbreekt de aansluiting van de A18 met de A12 in oostelijke richting. Het knooppunt faciliteert alleen in de verkeersstroom tussen Doetinchem en Arnhem en niet tussen Doetinchem en Emmerich. Dit geldt voor beide rijrichtingen.	Im Knoten Ouddijk A12-A18 fehlt die Verbindung von der A18 zur A12 in östlicher Richtung. Im heutigen Zustand können nur die Verkehrsströme zwischen Doetinchem und Arnhem und nicht die zwischen Doetinchem und Emmerich abgewickelt werden. Dies gilt für beide Fahrrichtungen.
Ligging / Ortslage		
Modaliteit / Modalität	Weg, goederen en personen	Straße, Güter und Personen
Doel / Ziel	Het creëren van een goede verbinding tussen de Achterhoek en Duitsland door het aanbrengen van twee extra verbindingen op knooppunt Ouddijk	Realisierung einer guten Verbindung zwischen der Region Achterhoek und Deutschland durch den Bau von zwei zusätzlichen Verbindungen im Knoten Ouddijk
Oplossend vermogen / Beitrag zur Problemlösung	Het aanbrengen van deze verbindingen zal het doorgaand vrachtverkeer tussen Doetinchem en 's-Heerenberg verminderen, zo niet geheel wegnemen en daarmee de N316 en omgeving ontlasten van verkeersdruk.	Die einzurichtenden Bypässe werden den durchgehenden Güterverkehr zwischen Doetinchem und 's-Heerenberg verringern, wenn nicht komplett vermeiden und damit die N316 und das unmittelbare Umfeld entlasten.
Problematiek / Problematik	De verbinding Emmerich naar A18 is met een eenvoudige boog te realiseren. De verbinding A18 naar Emmerich vergt een complexe ongelijkvloerse kruising.	Die Verbindung von Emmerich zur A 18 kann mit einem einfachen Bogen realisiert werden. Die Verbindung von der A 18 nach Emmerich erfordert ein komplexes planfreies Kreuzen.
Haalbaarheid / Machbarkeit	De effecten op de omgeving ten gevolge van het realiseren van de verbindingen zullen niet groot zijn. Wel zal het een positief effect hebben op de omgeving rond de N316. Het ontbreken van financiering lijkt tot op heden de voornaamste belemmering te zijn. Niet alle partijen zijn het eens over de noodzaak	Die Auswirkung der Maßnahmen auf das Umfeld wird nicht besonders groß sein. Die positive Auswirkung der Maßnahmen auf das Umfeld der N316 wird dagegen größer sein. Wichtigster Grund für die bisher nicht durchgeführte Maßnahme ist die fehlende Finanzierung. Grund hierfür sind unterschiedli-

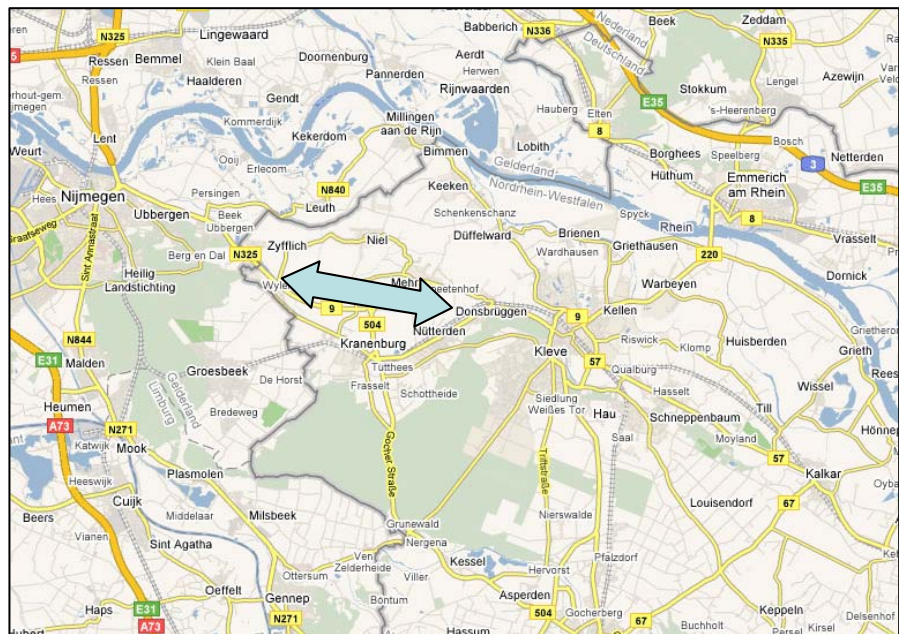
	van deze investering.	che Meinungen hinsichtlich der Notwendigkeit dieser Maßnahme.
Kostendeckung / Kosten- deckung	De grootste kosten zitten in de aanleg van de boog van de A18 op de A12. Deze zal door middel van een fly-over gerealiseerd moeten worden. Voor de aansluiting van de A12 op de A18 zijn geen dergelijke kunstwerken nodig, alleen asfalt. Er zijn bij Rijkswaterstaat (RWS) en de provincie geen reserveringen voor dit project.	Die wesentlichen Kosten ergeben sich durch den Anschluss von der A18 zur A12. Hier ist ein Flyover zu realisieren. Für die Anbindung der A12 zur A18 sind keine besonderen Bauwerke erforderlich, hier handelt es sich im Wesentlichen nur um Straßenbaumaßnahmen. Es gibt sowohl bei Rijkswaterstaat (RWS) als auch bei der Provinz keine Mittel für dieses Projekt.
Stakeholders	RWS is de wegbeheerder. Regio Achterhoek lobbyt in het kader van de ontlasting van de regio voor de verbinding en de provincie Gelderland ziet er de voordelen van in.	Straßenbaulastträger ist RWS. Die Region Achterhoek befasst sich mit einer Lobby vor dem Hintergrund einer Entlastung der Region; Auch die Provinz Gelderland befürwortet das Projekt.
Fasering / Zeitschiene	Nnb	Unbekannt
Status Quo	RWS voert een verkennende studie uit naar de mogelijkheden voor realiseren van de ontbrekende aansluitingen.	RWS führt derzeit eine erste orientierende Voruntersuchung zur Machbarkeit der fehlenden Verbindungen durch.
Activiteiten /, Aktivitäten Vervolgstap / 1. Schritt	Het komen tot het civiel technisch ontwerp van de twee bypasses.	Erstellung einer Vorentwurfsplanung der beiden Bypässe.
Rol Euregionale instanties / Rolle euregionale Partner	Actief volgen van verkennende studie door RWS en belang vanuit Euregionaal perspectief aandragen.	Voruntersuchungen von RWS kritisch verfolgen und Interesse der Euregio herbeiführen

Korte omschrijving / [Kurzbeschreibung](#)

Het gaat om de aanleg van een goede wegverbinding tussen de regio's Nijmegen en Kleve (-Emmerich). Op dit moment zijn deze regio's via de verbinding N 325 (Nijmegen – NL/D-grens) – B9 (noordelijke randweg om Kranenburg tot aan de zogenaamde "Tennisschläger") – B 504 – B9 (met doorsnijding van de kernen Kranenburg-Nütterden en Kleve-Donsbrüggen) – met elkaar verbonden. In het kader van de beoordeling van de door het Land NRW aangemelde projecten door de Bund werd de voorkeur gegeven aan een "kleine" oplossing in het verloop van de spoorverbinding Kranenburg – Kleve i.p.v. een grote omleiding om Kleve tussen de "Tennisschläger" en Kleve. Deze kleine oplossing werd derhalve in het Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen onder „Weiterer Bedarf“ opgenomen.

Es handelt sich um die Erstellung einer adäquaten Straßenverbindung zwischen den Regionen Nijmegen und Kleve (-Emmerich). Derzeit sind diese Räume über die Verbindung N 325 (Nijmegen – NL/D-Grenze) – B9 (als nördliche Ortsumgehung von Kranenburg bis zum so genannten „Tennisschläger“) – B 504 – B9 (mit Durchquerung der Orte Kranenburg-Nütterden und Kleve-Donsbrüggen) – mit einander verbunden. Im Rahmen der Bewertung der vom Land gemeldeten Lösungsvorschlägen seitens des Bundes wurde eine „kleinere“ Lösung im Zuge der Bahnstrecke Kranenburg – Kleve einer weitausgreifende Ortsumgehung Kleve, die eine Verlängerung der B9 nördlich von Kranenburg ab dem „Tennisschläger“ bis nach Kleve vorsieht, vorgezogen und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen unter „Weiterer Bedarf“ aufgenommen.

Ligging / [Ortslage](#)



Modaliteit / [Modalität](#)

Weg, goederen en personen

Straße, Güter, Personen

Doel / [Ziel](#)

Goede wegverbinding tussen Nijmegen-Arnhem en Kleve-Emmerich.

Adäquate Straßenverbindung auf der Relation Nijmegen-Arnhem – Kleve-Emmerich.

Oplossend vermogen / [Bei-](#)

Bij het plan de B9n in de vorm van de

Bei einer B9n als Verlängerung der

trag zur Problemlösung

grote oplossing worden de kernen Kranenburg-Nütterden en Kleve-Donsbrüggen t.a.v het doorgaande verkeer ontlast en resulteert dit in een direkte wegverbinding tussen Nijmegen en Kleve/Emmerich.

Alternatieven zoals b.v. een opwaardering van de B9 tussen Kranenburg en Kleve, een route via de K 15 of een ten noorden van het spoor Kranenburg – Kleve gepositioneerde verbinding (opgenomen in het Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen onder „Weiterer Bedarf“) verbeteren weliswaar de doorstroming. Aan deze oplossingen zijn echter duidelijke nadelen verbonden voor de betreffende kernen zoals Kranenburg-Nütterden, Kleve-Donsbrüggen of de stadsdelen van Kleve. Daarnaast zal de verknoping met de (nieuwe) infrastructuur in Kleve ten dele problematisch zijn. Het alternatief waarbij de verkeersafwikkeling tussen Kranenburg en Kleve via de B 504 geschiedt, behoeft alleen maar een aanpassing van de bewegwijzering. Daar tegenover staat een niet onaanzienlijke omweg.

Bij de B9 resp. de B9 neu dient er rekening te moeten worden gehouden dat als gevolg van het geplande doortrekken van de A15 tot aan de A12, de regio Nijmegen-Arnhem beduidend beter met Emmerich zal worden verbonden. Hierdoor zal een deel van het huidige verkeer via de B9 tussen Kleve en Nijmegen, via deze nieuwe verbinding (A15) gaan. Hierdoor zal de B9 worden ontlast.

De B9 neu is niet procedureel vastgelegd.

Problematiek / Problematik

Verkeer door kernen, negatieve invloed op de leefkwaliteit in de kernen Kleve-Donsbrüggen en Kranenburg-Nütterden resp. in Kleve, de natuur (vooral m.b.t. het natuurgebied “Die Düffel”), slechte verbinding tussen Nijmegen, Kleve en Emmerich. Veel verschillende meningen en standpunten ten aanzien van het doortrekken van de B9.

Haalbaarheid / Machbarkeit

Vanwege milieuaspecten heeft de B9 de status „Weiterer Bedarf“ in het “Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen”. Een eventuele toekenning van de sta-

Nordumgehung Kranenburg bis nach Kleve („große Lösung“) werden zum einen die Ortslagen Kranenburg-Nütterden und Kleve-Donsbrüggen vom Durchgangsverkehr entlastet und es entsteht eine direkte Straßenverbindung zwischen Nijmegen – Kleve/Emmerich.

Alternativlösungen wie z. B. eine Aufwertung der B9 zwischen Kranenburg und Kleve, eine Verkehrsführung über die K 15 oder eine nördlich der Schienentrasse positionierte neue Trasse (im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen unter „Weiterer Bedarf“ aufgenommen) tragen zwar zur verbesserten Verkehrsabwicklung bei, ergeben jedoch erhebliche Nachteile für betroffene Ortslagen wie Kranenburg-Nütterden, Kleve-Donsbrüggen oder im Bereich der Stadt Kleve und sind außerdem mit z. T. erheblichen Problemen bei der Verknüpfung mit der (neuen) Infrastruktur in (Bereich der Stadt) Kleve verbunden. Eine Verkehrsführung ab Kranenburg über die B 504 bedarf nur einer Anpassung der Beschilderung, führt jedoch zu erhebliche Umwegen.

Im Zuge der B9 bzw. B9 neu ist weiterhin zu beachten, dass die geplante Verlängerung der A15 bis zur A12 die Region Nijmegen-Arnhem signifikant besser mit Emmerich verbinden wird. Infolge dieser Maßnahme werden Teile des über die derzeitige B9 zwischen Kleve und Nijmegen abgewickelten Verkehrs dann über die neue Verbindung (A15) abgewickelt werden. Dies führt zur Entlastung der heutigen B9.

Die B9 neu ist nicht planfestgestellt.

Ortsdurchfahrten, Beeinträchtigung der Lebensqualität in den Orten Kleve-Donsbrüggen und Kranenburg-Nütterden bzw. in der Stadt Kleve, Umwelt (Naturschutzgebiet “Die Düffel”), eingeschränkte Verbindungsqualität Nijmegen – Kleve – Emmerich. Viele unterschiedliche Meinungen zur Weiterführung der B9.

Aufgrund des Umweltrisikos ist die B9 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen unter „Weiterer Bedarf“ eingestuft. Eine eventuelle Einstufung unter „Vor-

	<p>tus “Vordringlicher Bedarf” kan pas gebeuren nadat er voor de milieuproblematiek een passende oplossing is gevonden. Hiertoe is nader onderzoek vereist waarbij t.a.v. de oplossingen de relevante overeenkomsten (bv.RAMSAR) en richtlijnen (nationaal en internationaal resp. Europees) moeten worden meegenomen.</p>	<p>dringlicher Bedarf“ kann erst nach einer zufriedenstellenden Lösung für die Umweltproblematik erfolgen. Dies ist jedoch zunächst umfassend zu untersuchen, wobei bei den Lösungsmöglichkeiten die relevanten Vereinbarungen (z. B. RAMSAR) und Richtlinien (national und internationale bzw. europäisch) zu berücksichtigen sind.</p>
Kostendekking / Kostendeckung	<p>Aangezien het (ten dele) om de aanleg van een nieuw tracé (Bundesstraße) gaat en met milieuaspecten rekening moet worden gehouden, is de verwachting dat de kosten vrij hoog zullen uitvallen. T.a.v. de verschillende varianten m.b.t. de B9neu wordt de kostendekking (matig) positief ingeschat.</p>	<p>Da es sich (teilweise) um einen neu zu erstellenden Abschnitt einer Bundesstraße handelt, bei der zudem Umweltaspekte zu berücksichtigen sind, werden die Kosten verhältnismäßig hoch sein. Im Zuge der Bewertung unterschiedlicher Varianten zur B9 zeigen diese eine mäßig positive Wirtschaftlichkeit.</p>
Stakeholders	<p>Bund, Land, Kreis Kleve</p>	<p>Bund, Land, Kreis Kleve</p>
Fasering / Zeitschiene	<p>Afhankelijk van haalbaarheidsstudies van Strafen NRW t.a.v. andere alternatieven.</p>	<p>Abhängig vom Ergebnis der Machbarkeitsprüfung anderer Varianten seitens Strafen NRW.</p>
Status Quo	<p>Op dit moment worden door Strafen NRW alternatieven onderzocht.</p>	<p>Derzeit wird von Strafen NRW die Machbarkeit anderer Varianten überprüft.</p>
Activiteiten / Aktivitäten Vervolgstap / 1. Schritt	<p>Vanwege het feit dat de beoordeling van alternatieven ten dele gebaseerd is op gedateerde infrastructuur rondom Kleve wordt geadviseerd om de huidige (actuele) situatie en de uitwerking van de verschillende alternatieven, waarbij rekening wordt gehouden met milieuaspecten (met name natuurgebieden) op de verkeersstromen modelmatig te onderzoeken. Hierbij dienen de resultaten van bestaande resp. lopende onderzoeken te worden meegenomen. Een eventueel meest milieu vriendelijk alternatief kan dan bij de Bund worden aangemeld en in het kader van de op handen zijnde tweede beoordelingsronde worden meegenomen.</p>	<p>Aufgrund der Tatsache, dass Variantenuntersuchungen zum Teil auf datierten Grundlagen aufbauen und sich die infrastrukturelle Situation insbesondere im städtischen Bereich von Kleve deutliche geändert hat, wird empfohlen die heutige verkehrliche Situation (modellmäßig) zu erfassen und unter Berücksichtigung von Alternativen und Umweltbelangen (insbesondere Naturschutzgebieten) die Verkehrsbelastungen zu ermitteln. In diesem Zusammenhang wird empfohlen, vorhandene oder z. Z. durchgeführte Untersuchungen mit zu berücksichtigen. Eine eventuelle Optimaltrasse könnte dem Bund ggf. nachträglich gemeldet und im Rahmen der Nachbewertung mit berücksichtigt werden.</p>
Rol Euregionale instanties / Rolle euregionale Partner	<p>Begrip kweken voor de situatie bij de betroffenen (Bund, Land NRW en Kreis Kleve)</p>	<p>Sensibilisierung der Betroffenen – Bund, Land NRW und Kreis Kleve.</p>

Project: Nr. G 3	Wegverbinding tussen Oost-Brabant en Duitsland binnen de Euregio	Straßenverbindung zwischen Ost- Brabant und Deutschland innerhalb der Euregio
Korte omschrijving / Kurzbeschreibung	<p>De huidige oost-west verbindingen in de Euregio lopen via Eindhoven – Venlo, via Arnhem – Emmerich en Nijmegen – Goch – Duisburg (A73-A57) naar het Ruhrgebied.</p> <p>Door de sterke toename van oost-west stromen in de regio ontstaan knelpunten in de infrastructuur en wordt gepleit voor een opwaardering van de huidige infrastructuur. Zowel rond Uden en Veghel, als rond Haps en Boxmeer ontstaan steeds meer problemen, als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei van het autoverkeer. Er gaat momenteel bovendien veel vrachtverkeer door de woonkernen in het gebied.</p> <p>Vanuit het bedrijfsleven wordt gelobbyd voor verbetering van de huidige verbinding (N264). Vanuit verkeersoogpunt zou het doortrekken van de A77 in westelijke richting de meest optimale keuze zijn. Opwaardering van onderliggend wegennet is ook een optie.</p> <p>Vanuit de regio wordt gepleit voor opwaarderen van de bestaande assen. Zoals een volwaardige aansluiting bij Nijmegen tussen de A73-N326 naar de A50-A59 en een opwaardering van de A67.</p> <p>De relatie richting Eindhoven kan wellicht met een verbeterde of nieuwe wegverbinding geoptimaliseerd worden in relatie tot het 'Bereikbaarheidsprogramma Zuidoost-Brabant' en vraagt om het eerst goed bekijken van de vraag op een hoger schaalniveau.</p>	<p>Die heutigen Ost-West-orientierten Verbindungen in der Euregio führen über Eindhoven – Venlo und Arnhem – Emmerich sowie Nijmegen – Goch – Duisburg (A73 – A57) ins Ruhrgebiet.</p> <p>Durch die starke Zunahme der ost-west-orientierten Verkehrsströme entstehen infrastrukturelle Engpässe und wird eine Aufwertung der vorhandenen Infrastruktur empfohlen. Sowohl im Bereich von Uden und Veghel, als auch bei Haps und Boxmeer entstehen zunehmend Probleme als Folge von raumordnerischen Entwicklungen und der autonomen Zuwachs des Straßenverkehrs. Auch die Verkehrsströme (Güterverkehr), die Ortschaften durchqueren, nehmen zu.</p> <p>Seitens der Wirtschaft wird eine Verbesserung der vorhandenen Verbindung über die N264 befürwortet und nach Außen getragen. Aus verkehrstechnischer Sicht wäre die Durchbindung der A77 in westlicher Richtung die optimale Lösung. Eine Aufwertung des untergeordneten Straßennetzes wäre ebenfalls eine sinnvolle Alternative. Die Region plädiert für eine Aufwertung beider Verkehrsbeziehungen, z. B. eine funktionsfähige Verbindung zwischen der A73-N326 und der A50-A59 sowie eine Aufwertung der A67. Die Anbindung Richtung Eindhoven könnte ggf. mit einer verbesserten oder eine neue Verbindung optimiert werden in Verbindung mit dem 'Bereikbaarheidsprogramma Zuidoost-Brabant'. Hierzu ist eine übergreifende Betrachtung der Nachfrage erforderlich.</p>

Ligging / Ortslage



Modaliteit / Modaliteit

Weginfrastructuur voor goederen en personenvervoer.

Straßeninfrastruktur für Güter- und Personenverkehr

Doel / Ziel

Het creëren van een goede verbinding tussen het oostelijk deel van Brabant en het Duitse snelwegennet. Een verbeterde of nieuwe wegverbinding kan de overlast van het (goederen)vervoer door de kernen in het gebied aanzienlijk verminderen.

Realisierung einer guten Verbindung zwischen dem östlichen Teil von Brabant und dem deutschen Bundesautobahnnetz. Eine aufgewertete oder neue Straßenverbinding könnte die betroffenen Siedlungsbereiche vom Durchgangsverkehr entlasten.

Oplossend vermogen / Beitrag zur Problemlösung

Verbetering van de relatie tussen Oost Brabant en Duitsland ontlast de verkeersoverlast in de kernen van regio Noordoost Brabant en voorziet in verbeterde verbinding(en) tussen het Ruhrgebied, Den Bosch en Eindhoven.

Die Verbesserung der Relation zwischen Ost-Brabant und Deutschland führt zu einer Entlastung der betroffenen Kernen in der Region Nordost-Brabant und ergibt eine verbesserte Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet, Den Bosch und Eindhoven.

Problematiek / Problematik

De infrastructuur in de regio Noordoost Brabant en de relaties tussen Eindhoven en Duitsland raken overbelast, als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen en autonome groei van het autoverkeer. Dit heeft nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. De problematiek is momenteel echter nog onvoldoende in beeld, via een strategische gebiedsverkenning kan hierin inzicht verkregen worden.

Die Verkehrsabwicklung in der Region Nordost-Brabant sowie die Verbindungen zwischen Eindhoven und Deutschland werden aufgrund Kapazitätsprobleme zunehmend beeinträchtigt. Dies ist eine Folge der raumordnerischen Entwicklungen und des autonomen Zuwachses des Straßenverkehrs und beeinträchtigt die Erreichbarkeit, Lebensqualität und Verkehrssicherheit. Die Problematik ist derzeit noch unzureichend dargestellt. Eine strategische Untersuchung könnte hier Aufschluss geben.

Haalbaarheid / Machbarkeit

Nnb
Bij aanleg nieuwe weg hoge kosten en hogere milieubelasting, daar staat tijdswinst tegenover.

Unbekannt; Der Bau einer neuen Verbindung ist mit hohen Kosten verbunden, demgegenüber steht Zeitgewinn.

Kostendekking / Kostendeckung

Geen

Keine

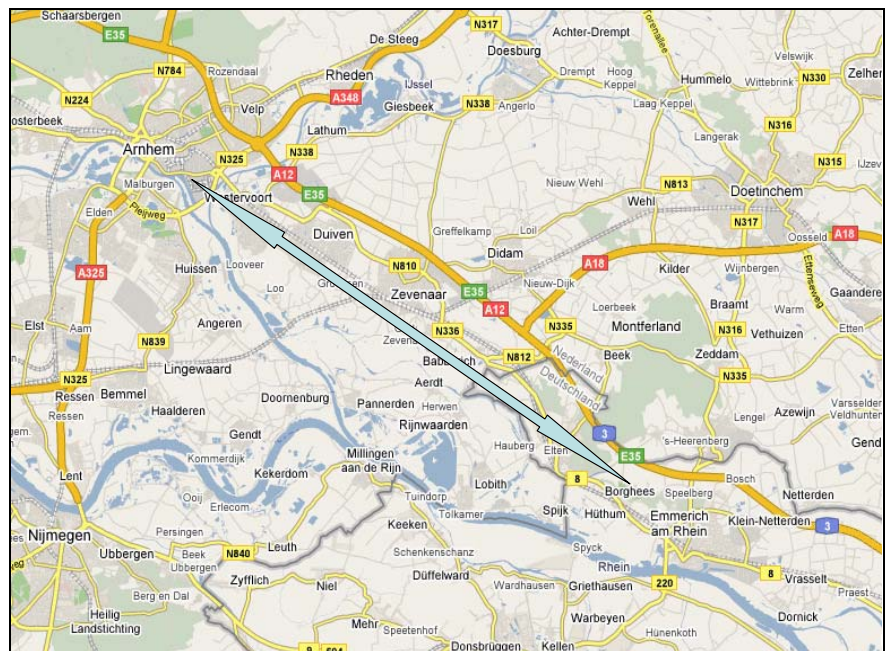
Stakeholders	RWS, Provincie Noord-Brabant en Gelderland, Kamer van Koophandel Oost-Brabant en Limburg, gemeenten in regio	RWS, Provinz Noord-Brabant und Gelderland, Kamer van Koophandel Oost-Brabant en Limburg, Gemeinden in der Region
Fasering / Zeitschiene	Nnb	Unbekannt
Status Quo	Idee	Idee
Activiteiten / Activiteiten Vervolgstap / 1. Schritt	Verkenning van de problematiek met provincies Gelderland, Noord-Brabant, Limburg, Duitsland en de regio Oost-Brabant (inbreng vanuit bereikbaarheidsprogramma).	Orientierende Untersuchung zur Verkehrsproblematik zwischen der Provinzen Gelderland, Nordost-Brabant, Deutschland und der Region Ost-Brabant (über Erreichbarkeitsprogramme).
Rol Euregionale instanties / Rolle euregionale Partner	Initiator en mogelijke trekker om het project op de agenda te krijgen.	Initiator für eine Diskussion des Projektes

Korte omschrijving / **Kurzbe-
schreibung**

Bij dit project gaat het om de exploitatie van een stoptreinverbinding tussen Arnhem en Emmerich. Hiertoe werd in 2005 een haalbaarheidsstudie m.b.t. de verbetering van het OV uitgevoerd. Het resultaat was een haalbare 1-uurs treinverbinding voor werkdagen. Bij de geadviseerde proef werd echter een 2-uursverbinding tijdens weekenden ingericht. Vanwege de slechte resultaten werd de proef voortijdig afgebroken.

Bei diesem Projekt handelt es sich um die Einrichtung einer SPNV-Verbindung zwischen Arnhem und Emmerich. Hierzu wurde im Jahre 2005 eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des ÖPNV durchgeführt, die im Ergebnis einen wirtschaftlichen Betrieb einer Bahnverbindung im Stundentakt an Werktagen zeigte. Der empfohlene Probetrieb wurde jedoch an Wochenenden und im Zweistundentakt durchgeführt. Dies führte zur Einstellung des Probetriebes.

Ligging / **Ortslage**



Modaliteit / **Modalität**
Doel / **Ziel**

Spoor, personen
Het realiseren van een grensoverschrijdende treinverbinding in de Euregio tussen Arnhem-Nijmegen en Emmerich-Kleve met aanhaking op verbindingen naar andere kernregio's in de beide landen.

Schiene, Personen
Realisierung einer grenzüberschreitenden Bahnverbindung in der Euregio zwischen Arnhem-Nijmegen und Emmerich-Kleve mit Anbindung an Verbindungen zu anderen bedeutsamen Regionen in beiden Ländern.

Oplossend vermogen / **Bei-
trag zur Problemlösung**

Rekening houdend met het positief resultaat van de in 2005 onderzochte business cases is een kostendekkende exploitatie van het voorgestelde product mogelijk en kan op die manier een bijdrage worden geleverd aan de vermindering van de druk op het wegennet in de Euregio.

Unter Berücksichtigung des positiven Ergebnisses des in 2005 untersuchten Business Cases könnte ein entsprechendes Produkt die Nachfrage wirtschaftlich abdecken und einen Beitrag zur Gesamtmobilitätsproblematik, insbesondere zur Minderung der Straßenbelastungen liefern.

Problematiek / **Problematik**

Het realiseren van een goede verbinding

Die Realisierung einer guten Verbindung

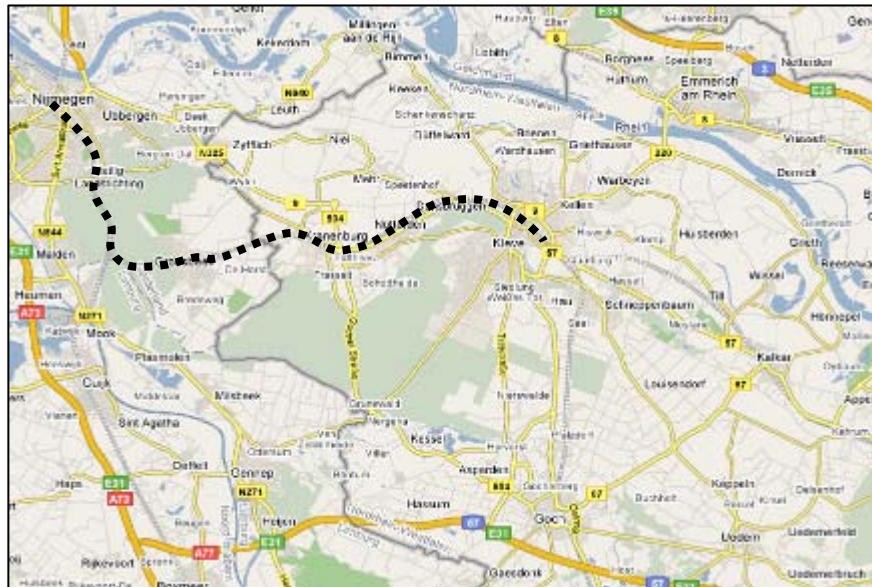
	<p>ding vergt budget voor een kleine aanpassing van de railinfrastructuur in Zevenaar (wissel) en een perron in Elten.</p> <p>De verbinding kan ook vanuit Duitsland worden doorgetrokken naar Arnhem. Het overtuigen van een exploitant van de haalbaarheid van deze verbinding is wel een vereiste.</p>	<p>ding erfordert ein Budget für geringe Anpassungen an der Schieneninfrastruktur in Zevenaar (Weiche) und einen Bahnsteig in Elten. Auch kann eine Verbindung von Deutschland aus bis nach Arnhem verlängert werden. Eine wichtige Voraussetzung für die Machbarkeit ist das begründete Interesse eines Betreibers.</p>
	<p>De haalbaarheid van dit project wordt vergroot wanneer binnen de Euregio een eenduidig en toekomstbestendig (grensoverschrijdend) tariefsysteem wordt ingericht.</p>	<p>Die Machbarkeit des Projektes wird verbessert bei Einrichtung von einem eindeutigen, und zukunftsorientierten (grenzüberschreitenden) Tarifsysteem.</p>
Haalbaarheid / Machbarkeit	<p>De haalbaarheid van een treinverbinding werd in het kader van een onderzoek in 2005 aangetoond.</p> <p>Indien het realiseren van deze treinverbinding langere tijd op zich laat wachten is het instellen van een snelbusverbinding tussen Emmerich en Arnhem een tijdelijke oplossing die overwogen zou moeten worden. Hierbij zou ook een verbinding gelegd moeten worden naar kernregio's binnen de beide landen, zoals de RE5 bij Keulen en verbindingen richting Utrecht en Arnhem.</p>	<p>Die Machbarkeit einer SPNV-Verbindung wurde in einer in 2005 durchgeführte Untersuchung nachgewiesen.</p> <p>Falls die Bahnverbindung nicht in absehbarer Zeit realisiert werden kann, sollte ggf. einen Schnellbusbetrieb zwischen Emmerich und Arnhem eingerichtet werden. In diesem Zusammenhang wären ebenfalls Verbindungen zu den Wirtschaftszentren beider Länder, wie z. B. der RE 5 (Köln) und Richtung Utrecht bzw. Arnhem einzurichten.</p>
Kostendeckking / Kostendeckung	<p>De betreffende exploitatie kan kostendekkend worden uitgevoerd. Noodzakelijk zijn de bouw van een halte in Elten en geringe aanpassingen aan de spoorinfrastructuur.</p>	<p>Eine Kostendeckung ist gegeben, erfordert jedoch die Einrichtung eines Haltepunktes in Elten und relativ geringe bauliche Anpassungen an der Schieneninfrastruktur.</p>
Stakeholders	<p>Steden Emmerich en Arnhem, Stadsregio Arnhem Nijmegen, het Rijk, Prorail, betroffenen gemeentes, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)</p>	<p>Städten Emmerich und Arnhem, Städte-region Arnhem Nijmegen, das niederländische „rijk“, Prorail, betroffenen Gemeinden, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)</p>
Fasering / Zeitschiene	<p>Geen verdere planning bekend</p>	<p>Keine weitere Planungen bekannt</p>
Status Quo	<p>Op dit moment geen activiteiten</p>	<p>Derzeit keine Aktivitäten</p>
Activiteiten /, Aktivitäten Vervolgstap / 1. Schritt	<p>Gesprekken met potentiële exploitanten</p>	<p>Führen von Gesprächen mit potenziellen Betreibern</p>
Rol Euregionale instanties / Rolle euregionale Partner	<p>Organisatie en coördinatie van geïnteresseerden en initiëren van oriënterende gesprekken</p>	<p>Zusammenführen der Betroffenen und Initiieren von orientierenden Gesprächen</p>

Korte omschrijving / **Kurzbeschreibung**

Het betreft de reactivering van een grensoverschrijdende spoorlijn tussen Nijmegen en Kleve. Deze verbinding volgt tussen Nijmegen en Malden de in exploitatie zijnde Maaslijn (Nijmegen – Venlo – Roermond). In Malden is een enkelspoor aftakking in oostelijke richting via Kranenburg naar Kleve. Dit deel is niet meer in exploitatie en wordt slechts toeristisch benut door het project "Grensland-draisine Kleve – Kranenburg – Groesbeek" dat op 27 april 2008 geopend is (info <http://www.grensland-draisine.eu/nl/>). Met dit project wordt voorkomen dat het spoor volledig verdwijnt. Punt van aandacht is het traject Kleve – Xanten. Dit deel is niet meer in gebruik. Ten dele is geen spoor meer aanwezig. Het doortrekken van de spoorlijn richting Xanten/Duisburg is voor de rendabiliteit van de spoorlijn eventueel interessant.

Betroffen ist die Reaktivierung der grenzüberschreitenden Bahnverbinding zwischen Nijmegen und Kleve. Diese Verbindung führt über die zwischen Nijmegen und Malden in Betrieb befindliche Maaslinie (Nijmegen – Venlo – Roermond). In Malden zweigt die Strecke in östlicher Richtung eingleisig ab und führt über Kranenburg nach Kleve. Dieser letzter Abschnitt wird nicht mehr betrieben und wird nur noch für touristische Zwecke genutzt (Projekt "Grensland-draisine Kleve – Kranenburg – Groesbeek"; Info: <http://www.grensland-draisine.eu/nl/>). Dieses Projekt wurde am 27.04.2008 eröffnet und der Betrieb verhindert den Rückbau der Strecke. Zu beachten ist, dass der Abschnitt Kleve – Xanten zum Teil bereits zurückgebaut ist und der Betrieb bereits vor Jahren eingestellt wurde. Die Verlängerung bis nach Xanten/Duisburg könnte für die Wirtschaftlichkeit noch von Interesse sein.

Ligging / **Ortslage**



Modaliteit / **Modalität**

OV, personen

ÖV, Personen

Doel / **Ziel**

Er is mogelijk behoefte aan een snelle OV-verbinding tussen Nijmegen en Kleve. De verbinding is met name in ruimere zin interessant waarbij de Stadsregio Arnhem Nijmegen wordt verbonden met het vliegveld Weeze.

Es gibt möglicherweise Bedarf nach einer schnellen ÖV-Verbindung zwischen Nijmegen und Kleve. Die Verbindung ist ggf. insbesondere im größeren Zusammenhang von Interesse, da die Linie die Möglichkeit bietet, die Städteregion Arnhem Nijmegen mit dem Airport Weeze zu ver-

Oplossend vermogen / [Beitrag zur Problemlösung](#)

Het project is "eenvoudig" te realiseren omdat het de reactivering betreft van bestaand spoor tussen Malden en Kleve en geen nieuwe ingreep in het landschap vereist.

Voor de verbinding met het vliegveld Weeze kan nu aangesloten worden op de verbinding Kleve – Krefeld – Düsseldorf. De NordWestBahn (NWB) heeft recent hiervoor een exploitatiecontract gesloten met het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).

Door eventuele ingebruikname van het traject Kleve – Xanten ontstaat een verbinding Nijmegen – Kleve – Xanten – Duisburg.

binden.

Die Umsetzung wäre relativ "einfach", da es sich um die Reaktivierung einer vorhandenen Bahnstrecke zwischen Malden und Kleve handelt und dadurch Natur und Umfeld nahezu unbeeinträchtigt wären. Die Anbindung am Airport Weeze erfolgt über die Strecke Kleve – Krefeld – Düsseldorf. Der Betrieb auf dieser Strecke wird aktuell von der NordWestBahn (NWB) im Auftrag des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) durchgeführt.

Bei einer eventuellen Inbetriebnahme des Abschnittes Kleve – Xanten ergibt sich eine Verbindung Nijmegen – Kleve – Xanten – Duisburg.

Problematiek / [Problematik](#)

Knelpunten voor het deel Nijmegen – Kleve zijn:

- de investeringen in de railinfrastructuur en de afstemming tussen de drie deeltrajecten Maaslijn, Groesbeek – Kleve en Kleve – Düsseldorf. De lijn loopt deels door natuurgebied hetgeen extra maatregelen vergt.
- de exploitatieopbrengsten, die in alle voorgaande onderzoeken te laag waren. Nu de verbinding Kleve – Düsseldorf in dienst komt en het vliegveld Weeze goed loopt is nieuw onderzoek aan te raden.
- De Stadsregio Arnhem Nijmegen zal op termijn in samenspraak met betrokken gemeenten een onderzoek uitvoeren naar de ruimtelijke condities voor een zinvolle reactivering. Aandachtspunt is de keuze voor een eventuele exploitatievorm (heavyrail, lightrail) incl. ruimtelijke consequenties en draagvlak.
- De betrokken overheden hebben gezamenlijk afgesproken dat tot 2020 zal worden ingezet op een benutting van het spoorwegtracé voor het toeristische draisinen project. Als het aan de gemeente Groesbeek ligt, zal ook daarna geen sprake zijn van reactivering van de spoorlijn, in welke (exploitatie)vorm dan ook.

T.a.v. traject Kleve – Xanten speelt:

- Dit deel is niet meer in gebruik. Ten dele is geen spoor meer aanwezig. Wel is het traject nog opgenomen in de Regionalplaning van NRW.

Auf dem Abschnitt Nijmegen – Kleve zeigen sich folgende Engpässe:

- Die Investitionen für die Schieneninfrastruktur und die Abstimmung der drei Abschnitte Maaslinie, Groesbeek – Kleve und Kleve – Düsseldorf. Die Bahnstrecke verläuft z. T. durch Naturschutzgebiete und erfordert dadurch zusätzliche Maßnahmen.
- Die Einnahmen, die sich in allen vorhergehenden Untersuchungen zu niedrig erwiesen. Nach der Übernahme durch die NWB der Verbindung Kleve – Düsseldorf und die Fluggastnachfrage am Airport Weeze stark zunimmt, wird empfohlen eine neue Untersuchung durchzuführen.
- Die Städteregion Arnhem Nijmegen hat in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden beschlossen, im Rahmen einer Studie die räumlichen Rahmenbedingungen für eine sinnvolle Reaktivierung festzustellen. Hierbei wird auch die Art des Betriebs (Heavy-Rail, Light-Rail) und die räumlichen Konsequenzen und der Konsensus berücksichtigt.
- Die betroffenen Gebietskörperschaften haben vereinbart, dass bis 2020 der touristische Betrieb mit der Draisine angestrebt wird. Die Gemeinde Groesbeek wird auch danach jede Form eines Schienenbetriebes ablehnen.

Für den Abschnitt Kleve – Xanten gilt:

- Dieser Abschnitt ist zum Teil zurückgebaut. Die Trasse ist jedoch noch in der Regionalplanung von NRW berücksichtigt.

Haalbaarheid / [Machbarkeit](#)

Wellicht positiever met de realisatie van

Gegebenenfalls positiver infolge des

	<p>de verbinding Kleve – Düsseldorf en de potentie van het vliegveld Weeze. Ook zijn nog verschillende vervoerssystemen mogelijk, zoals lightrail, tram of trein. De lijn als onderdeel van Stadsregiorail beschouwen biedt zeker kansen. Gezien de Kosten Baten verhouding in het IGVP lijkt een doorgaande verbinding Nijmegen - Kleve – Xanten – Duisburg financieel niet haalbaar.</p>	<p>Betriebs durch die NWB sowie aufgrund des Potenzials des Airport Weeze. Auch kommen noch verschiedene Systeme, wie z. B. Lightrail, Straßenbahn oder Bahn in Betrachtung. Auch die Verbindung als Teil der Stadsregiorail zu betrachten, bietet sicherlich Chancen. Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses aus der IGVP ist eine durchgehende Verbindung Nijmegen - Kleve – Xanten – Duisburg wahrscheinlich nicht machbar.</p>
Kostendekking / Kosten-deckung	<p>Voor de infrastructuur is geen budget gereserveerd. Voor de exploitatie dient een positieve kosten – baten analyse de stakeholders en mogelijke exploitanten te overtuigen.</p>	<p>Für die Infrastruktur sind keine Mittel reserviert. Aus betrieblicher Sicht muss ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis den Interessenten und mögliche Betreiber überzeugen.</p>
Stakeholders	<ul style="list-style-type: none"> • Stadsregio Arnhem Nijmegen • Stadt Kleve • NordWestBahn (NWB) • Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) • Vliegveld Weeze • Betreffende gemeenten (zoals Groesbeek en Kranenburg, Nijmegen en Kleve) 	<ul style="list-style-type: none"> • Städteregion Arnhem Nijmegen • Stadt Kleve • NordWestBahn (NWB) • Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) • Airport Weeze • Betroffene Gemeinden (wie bspw. Groesbeek und Kranenburg, Nijmegen und Kleve)
Fasering / Zeitschiene	<p>Afhankelijk van de resultaten van een haalbaarheidsstudie / Business Case. Reactivering op langere termijn. Voor de korte/middellange termijn is afgesproken om in te zetten op toeristische benutting van het tracé.</p>	<p>Abhängig von den Ergebnissen einer Machbarkeitsstudie / Business Cases. Langfristige Reaktivierung. Es wurde beschlossen, die Trasse kurz- und mittelfristig für touristische Zwecke zu nutzen.</p>
Status Quo	<p>De treinverbinding Nijmegen - Kleve wordt door diverse betrokkenen in de Euregio Rijn-Waal als een tweede spoorlijn (naast Arnhem - Emmerich) op langere termijn gezien. De mogelijkheid deze lijn in te zetten en door te trekken moet voor de toekomst worden open gehouden. Het doortrekken van de lijn Nijmegen – Kleve naar Xanten of Duisburg lijkt voor uitvoering vooralsnog te ambitieus, maar dient voor de verdere toekomst niet geheel afgevoerd te worden.</p> <p>De treinverbinding naar Kleve komt nu vanuit Krefeld. In het kader van het opstellen van het LandesVerkehrsPlan 2006 van NRW werd de treinverbinding D/NL grens – Kleve – Xanten nader onderzocht. De resultaten gaven geen aanleiding deze verbinding in het LVP op te nemen.</p>	<p>Die Bahnverbinding Nijmegen – Kleve wird von einigen Betroffenen in der Euregio Rhein – Waal langfristig als zweite Schienenverbindung, parallel zu Arnhem – Emmerich, betrachtet. Daher sollte die Möglichkeit der Realisierung des Abschnitts Nijmegen – Kleve und ggf. die Weiterführung über Xanten für die Zukunft offengehalten werden. Die letztgenannte Erweiterung erscheint jedoch im Moment nicht erfolgsversprechend, sollte jedoch im Hintergrund mitverfolgt werden. Kleve ist derzeit über Krefeld an das Schienennetz angebunden. Im Rahmen der Erstellung des LVP 2006 NRW wurde die Verbindung D/NL-Grenze – Kleve – Xanten untersucht. Die Ergebnisse gaben keinen Anlass, diese Strecke im LVP aufzunehmen.</p>

Activiteiten / , Aktivitäten Vervolgstap / 1. Schritt	Uitvoeren korte haalbaarheidsstudies / Business Case met de nieuwe inzichten	Durchführung von ersten orientierenden Machbarkeitsstudien / Business Case unter Berücksichtigung neuer Erkenntnis- se.
Rol Euregionale instanties / Rolle euregionale Partner	Met of namens betrokkenen haalbaar- heidsstudie starten, verkennen van draagvlak.	Durchführung Machbarkeitsstudie initiie- ren, Ermittlung des Konzesses

4.4 Euregionale Hubs

De onderstaande projecten zijn benoemd in het cluster Eurregionale Hubs. Deze projecten zullen vervolgens per project nader toegelicht worden.

Overzicht

- Ontsluiting Airport Weeze
- Samenwerking Rijn- en Waalhavens en vergroting capaciteit

4.4 Euregionale Hubs

Projekte, die thematisch dem Cluster "Euregionale Hubs" zugeordnet wurden und als Prioritätsprojekt gelten, sind nachfolgend aufgeführt und näher erläutert.

Übersicht

- Verkehrsanbindung Airport Weeze
- Zusammenarbeit der Rhein- und Waalhäfen und Kapazitätserweiterungen

Korte beschrijving van de gevonden projecten - Kurzbeschreibung der einzelne Projekte

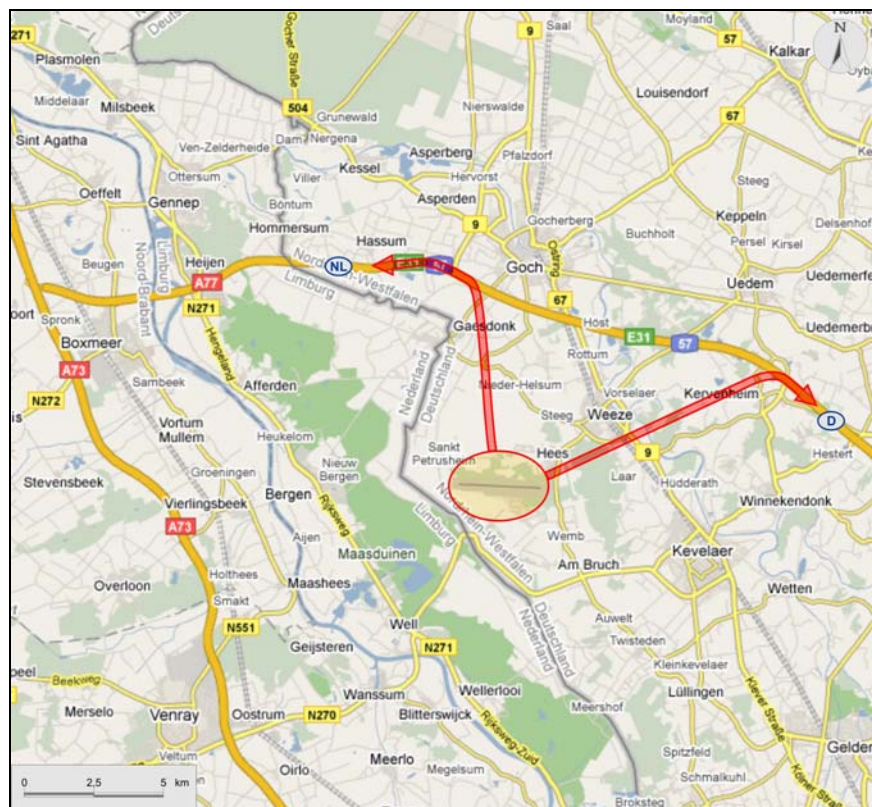
Project: Nr. E 1	Ontsluiting Airport Weeze	Verkeersanbindung Airport Weeze
---------------------	---------------------------	---------------------------------

Korte omschrijving / Kurzbeschreibung

In Juni 2001 werd door de Bezirksregie-
 rung Düsseldorf een vergunning voor
 exploitatie van de voormalige luchthaven
 Weeze-Laarbruch verleend. Op 1
 mei 2003 ging de civiele luchthaven van
 start. Voor 2008 worden ca. 1,4 miljoen
 passagiers verwacht. De ligging van het
 vliegveld verbindt belangrijke conglomera-
 ties en economische centra aan beide
 kanten van de grens, m.n. het Ruhrge-
 biet aan de Duitse kant met de Stads-
 regio Arnhem Nijmegen en Noord- en
 Midden-Limburg (Venlo) aan de Neder-
 landse kant. De doelstelling van de
 investeerders is om het "Euregionale
 Centrum voor Luchtverkeer, Logistiek en
 Handel" te ontwikkelen. Een belangrijke
 plaats in het totale concept van dit Eu-
 regionaal centrum neemt Airport Weeze
 in.

Im Juni 2001 hat die Bezirksregierung
 Düsseldorf eine Genehmigung für den
 zivilen Luftverkehr auf dem ehemaligen
 Flughafen Weeze-Laarbuch erteilt. Am
 01. Mai 2003 wurde der zivile Flugbe-
 trieb aufgenommen. Für das Jahr 2008
 wird eine Zahl von rd. 1,4 Mio. Passa-
 gieren erwartet. Die Lage des Flughafens
 verbindet Ballungsräume und
 Wirtschaftszentren beiderseits der
 Grenze, insbesondere das Ruhrgebiet
 auf der deutschen Seite mit den Knoten-
 punkten Städteregion Arnhem Nij-
 megen und Nord- und Mittel-Limburg
 (Venlo) auf der niederländischen Seite.
 Nach den Plänen des Investors soll
 dazu das „Euregionale Zentrum für
 Luftverkehr, Logistik und Gewerbe“
 entwickelt werden. Wesentlicher Be-
 standteil des Konzepts dieses euregionalen
 Zentrums ist der Airport Weeze.

Ligging / Ortslage



Modaliteit / Modalität

Weg, spoor, personen, goederen

Straße, Bahn, Personen, Güter

Doel / Ziel

Het realiseren van een goede bereik-

Realisierung einer guten Erreichbarkeit

	<p>baarheid van het Airport Weeze voor particulier en openbaar vervoer.</p>	<p>des Airport Weeze für den Straßenverkehr (MIV) und ÖV.</p>
<p>Oplossend vermogen / Beitrag zur Problemlösung</p>	<p>In het kader van in 2003 uitgevoerd onderzoek naar de ontsluiting van Airport Weeze zijn knelpunten gelokaliseerd en oplossingen voorgesteld. Ten aanzien van het OV zijn de adviezen overgenomen. Zoals shuttle-verbindingen naar diverse omliggende steden in Nederland en Duitsland waaronder naar het station van Weeze; wel zijn zij aan de vraag aangepast. Vanwege het relatief kleine aandeel van het OV aan het totale vervoer (m.b.t. de luchthaven) is het oplossend vermogen nog gering. Hier kan met goede OV alternatieven verandering in worden gebracht.</p> <p>Met betrekking tot het wegennet is als belangrijkste maatregel de bouw van de zogenaamde "Nordwesttangente Weeze" geadviseerd. Het oplossend vermogen van dit nieuwe wegdeel is groot.</p>	<p>Im Rahmen einer in 2003 durchgeführten Studie, bei der die Verkehrsanbindung des Airports untersucht wurde, wurden Engpässe aufgezeigt und Lösungsvorschläge erarbeitet. Hinsichtlich des ÖV wurden Empfehlungen, die im Wesentlichen die Einrichtung von Shuttlebussen zu ausgewählten Zielen in den Niederlanden und Deutschland, wie z. B. zum Bahnhof Weeze betrafen, umgesetzt und der Nachfrage angepasst. Aufgrund des relativ geringen Anteils der OV-Fahrgäste am Gesamtverkehrsaufkommen ist der Beitrag zur Problemlösung noch relativ gering. Gute OV-Konzepte könnten dies ggf. verändern. Straßenseitig wurde als wesentliche Lösung sämtlicher Engpässe der Bau der so genannte „Nordwesttangente Weeze“ empfohlen. Der Beitrag zur Engpassbehebung im Bereich Weeze ist groß.</p>
<p>Problematiek / Problematik</p>	<p>Als voormalig militair vliegveld is de locatie van Airport Weeze ontoereikend ontsloten. Op Duits gebied gebeurt dit via Kreis- en Landstraßen op de autosnelwegen. De dichtstbijzijnde Bundesstraße (B 9) ligt op een afstand van 5 km. De dichtstbijzijnde aansluiting op een autosnelweg (A 57) bevindt zich op 11 km afstand. Ook is er op dit moment geen goede aansluiting op het Nederlands wegennet (richting Venray).</p> <p>Voor het openbaar vervoer (trein) geldt dat er geen goede verbindingen vanuit Airport Weeze naar Nederland en Duitsland zijn. De dichtstbijzijnde spoorverbinding loopt parallel aan de B 9 via Weeze. In Weeze bevindt zich een station. De genoemde spoorverbinding is niet geëlektrificeerd en hier rijden hoofdzakelijk regionale treinen.</p> <p>De verwachting is dat als gevolg van de prijsverhogingen in Nederland, het aantal Nederlandse passagiers bovengemiddeld zal stijgen.</p>	<p>Als ehemaliger Militärflughafen ist der Standort des Airport Weeze landseitig nur unzureichend an die Verkehrsnetze angebunden. Auf deutscher Seite besteht über Kreis- und Landstraßen die Anbindung an das Bundesfernstraßennetz. Die nächste Bundesstraße (B 9) ist 5 km, der nächste Autobahnananschluss (A 57) 11 km entfernt. Eine leistungsfähige Anbindung an das niederländische Straßennetz Richtung Venray existiert nicht. Auch im öffentlichen Verkehr (Bahn) besteht derzeit keine ausreichende Anbindung an die Netze in Deutschland und den Niederlanden. Die nächste Bahnlinie verläuft parallel zur Bundesstraße 9. Die Gemeinde Weeze verfügt über einen Haltepunkt. Die Strecke ist nicht elektrifiziert und wird derzeit überwiegend im Schienenpersonennahverkehr genutzt. Es wird erwartet, dass aufgrund des Preisanstieges in den Niederlanden die Nachfrage überdurchschnittlich zunehmen wird.</p>
<p>Haalbaarheid / Machbarkeit</p>	<p>Gegeven</p>	<p>Gegeven</p>
<p>Kostendekking / Kostendeckung</p>	<p>Gegeven</p>	<p>Gegeven</p>
<p>Stakeholders</p>	<p>Land (Verantwoordelijkheid voor de realisatie is Straßen NRW), Kreis Kleve, gemeente Weeze, Flughafen Niederrhein GmbH</p>	<p>Land (Auftragsverwaltung zur Umsetzung Straßen NRW), Kreis Kleve, Gemeinde Weeze, Flughafen Niederrhein GmbH</p>

Fasering / Zeitschiene	Maatregelen op korte termijn: 2010 Aanpassingen van kruispunten Maatregelen op lange termijn: 2015/2020 Nordwesttangente Weeze	Kurzfristige Maßnahmen: 2010, Anpassungen an Knoten langfristige Maßnahmen: 2015/2020 Nordwesttangente Weeze
Status Quo	Tussentijds is vooronderzoek t.a.v. de voorgestelde Nordwesttangente Weeze uitgevoerd (keuze van het optimale tracé). Onlangs werd de opdracht tot uitvoering van de MER in opdracht gegeven. Aangezien het aantal passagiers de verwachtingen overstijgt, is eveneens de opdracht tot actualisatie van de studie uit 2003 t.a.v. de ontsluiting van Airport Weeze verleend. De resultaten bevestigen in principe de in 2003 gelocaliseerde knelpunten. Op basis van de geactualiseerde verkeersbelastingen worden oplossingen uitgewerkt. Momenteel worden diverse busverbindingen van/naar Weeze Airport ingesteld.	Zwischenzeitig wurden Voruntersuchungen zur Realisierung der empfohlenen „Nordwesttangente Weeze“ durchgeführt (Linienbestimmung der Nordwesttangente). Darüber hinaus wurde eine UVS in Auftrag gegeben. Da das Fluggastaufkommen am Airport Weeze bedeutende schneller als erwartet zunimmt, wurde auch eine Aktualisierung des in 2003 durchgeführten Gutachtens zur Verkehrsanbindung in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse bestätigen im Wesentlichen die in 2003 festgestellten Engpässe. Aufgrund der aktualisierten Verkehrsbelastungen werden Lösungsvorschläge für die Engpässe erarbeitet. Derzeit werden diverse Busverbindungen von und zum Airport eingerichtet. Durchführung weiterer, erforderlicher Untersuchungen im Zuge der Realisierung der empfohlenen verkehrlichen Maßnahmen.
Activiteiten / Aktivitäten Vervolgstap / 1. Schritt	Studies, die in verband met de geplande uitvoering van de verkeerstechnische maatregelen moeten worden uitgevoerd.	

Korte omschrijving / [Kurzbeschreibung](#)

Momenteel wordt zowel in Duitsland als in Nederland afzonderlijk van elkaar gewerkt aan verbetering van de samenwerking tussen de binnenhavens. Wanneer hierover meer duidelijkheid ontstaat, is het interessant om in Euregionaal verband te kijken welke samenwerkingsmogelijkheden er zijn. Enkele mogelijke subprojecten zijn:

- Verbetering van de samenwerking tussen de havens in de Euregio onderling en naar grote (zee)havens.
- Capaciteitsvergroting van de havens om aan de groeiende vraag te kunnen voldoen.
- Versoepeling van de wet en regelgeving.
- Ontsluiting van de havens
- Onderzoeken welke aanvullende samenwerkingsmogelijkheden er zijn voor havenactiviteiten.

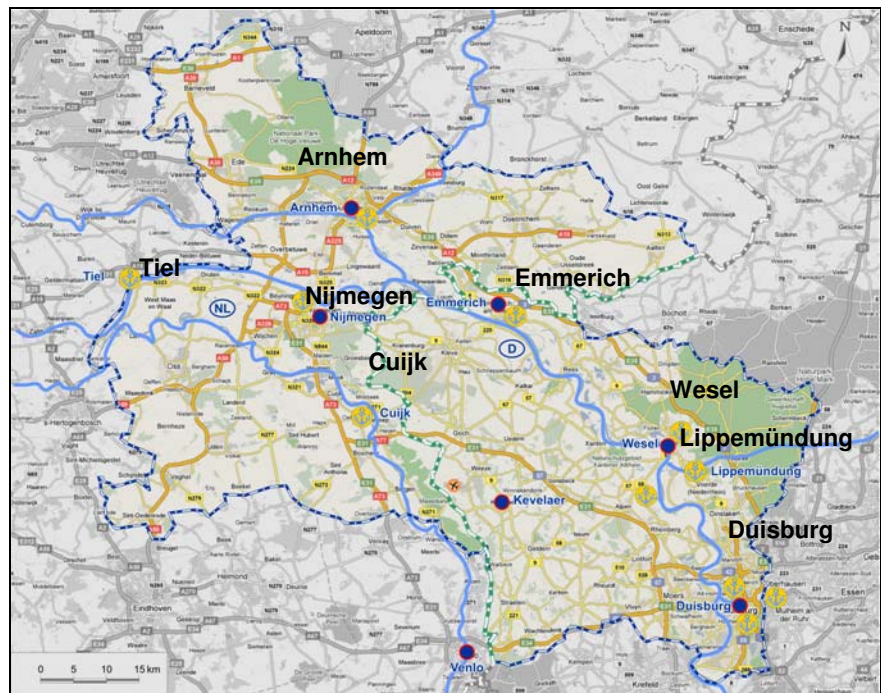
Derzeit wird sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Binnenhäfen angestrebt und angegangen. Nachdem diesbezügliche Ergebnisse vorliegen, ist es sicherlich interessant, die Position der Euregio im Rahmen einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit näher zu betrachten. Als einige mögliche Unterprojekte sind zu nennen:

- Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Häfen in der Euregio sowie mit den größeren (See-) Häfen.
- Kapazitätserweiterung zur Bewältigung der zunehmenden Nachfrage.
- Vereinfachung der geltenden Gesetze und Richtlinien.
- Erreichbarkeit der Häfen
- Analyse von zusätzlichen Aspekten/Hafenaktivitäten, die in Zusammenarbeit durchgeführt werden könnten.

Ligging / [Ortslage](#)

Havens binnen de Euregio aan Rijn, Neder Rijn, Waal, Lek, Maas en Pannerdensch Kanaal.

Häfen innerhalb der Euregio: Rhein, Niederrhein, Waal, Lek, Maas und Pannerdensch Kanal.



Modaliteit / Modalität	Water goederenvervoer	Wasser, Güterverkehr
Doel / Ziel	Door samenwerking van de binnenhavens kan de economische potentie van de binnenvaart vergroot worden.	Infolge der Zusammenarbeit der Binnenhäfen kann das Wirtschaftspotenzial der Binnenschifffahrt vergrößert werden.
Oplossend vermogen / Beitrag zur Problemlösung	Samenwerking tussen de havens in de Euregio biedt ontwikkelkansen voor de havens en kan (een deel van de) capaciteitsproblemen oplossen. Bij verbetering van de onderlinge samenwerking wordt indirect de capaciteit ook flexibeler ingezet en kan dus nog iets van groeiruimte gecreëerd worden.	Die Zusammenarbeit zwischen den Häfen der Euregio bietet Entwicklungspotenziale für die einzelnen Häfen und kann einen Beitrag zur Behebung der Kapazitätsproblematik liefern. Zudem werden die Kapazitäten flexibeler genutzt, wodurch sich ggf. ein Entwicklungspotenzial ergibt.
Problematiek / Problematik	Binnenhavens worden steeds meer gezien als aantrekkelijk en milieuvriendelijker alternatief voor wegvervoer. De havens hebben momenteel echter te weinig groeicapaciteit. Dit komt onder andere door beperkende wet en regelgeving omtrent milieueisen. Ook kan in efficiency worden gewonnen door samenwerking.	Die Bedeutung von Binnenhäfen als attraktive und umweltfreundliche Alternative zum Straßenverkehr nimmt zu. Die Wachstumsmöglichkeiten der Häfen sind allerdings eingeschränkt. Dies ist z. T. in Richtlinien für den Umweltschutz begründet. Zudem lässt sich die Effektivität durch eine Zusammenarbeit wesentlich verbessern.
Haalbaarheid / Machbarkeit	De behoefte is er. Verbetering van de samenwerking is goed haalbaar.	Der Bedarf existiert. Eine verbesserte Zusammenarbeit ist sicherlich machbar.
Kostendekking / Kosten- deckung Stakeholders	Nnb Havens Rijn, Waal, Lek en Maas en gemeenten waar de havens liggen: <ul style="list-style-type: none"> - Arnhem - Nijmegen - Emmerich - Rees - Lippemündungsraum - Wesel - Duisburg Hogere overheden zoals het Rijk, provincie gelderland en deelstaat Nordrhein-Westfalen	Keine Angaben Häfen Rhein, Waal, Lek und Maas sowie die Gemeinden mit Häfen: <ul style="list-style-type: none"> - Arnhem - Nijmegen - Emmerich - Rees - Lippemündungsraum - Wesel - Duisburg Gebietskörperschaften, wie bspw. Bund, Land NRW, Provinz Gelderland
Fasering / Zeitschiene	Wanneer er duidelijkheid is over de ontwikkelingen in de beide landen, kan vergelijking van de plannen van die landen in de Euregio tot integratie en meerwaarde leiden. De Euregio kan hierin een krachtige voortrekkersrol op zich nemen.	Nachdem die Entwicklungen beiderseits der Grenze bekannt sind, könnte ein Vergleich dieser Planungen innerhalb der Euregio zu einer Integration führen und damit kann einen Mehrwert für die Euregio entstehen. Hier könnte eine bedeutsame Rolle für die Euregio entstehen.
Status Quo	Idee Samenwerking tussen de havens in de Stadsregio Arnhem Nijmegen wordt al geïntensiveerd. Voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen is een binnenhaven-	Idee Die Zusammenarbeit zwischen den Häfen in der Städteregion Arnhem Nijmegen wird bereits intensiviert. Für die Städteregion Arnhem – Nijmegen

	visie in ontwikkeling die vervoer over water moet bevorderen. Door de havens aan de Lippemonding (bij Wesel) wordt gewerkt aan een masterplan voor de gezamenlijke ontwikkeling van deze havens.	wird ein Masterplan für die Binnenhäfen mit dem Ziel den Transport über Wasser zu fördern entwickelt. Die Häfen der Lippemündung (bei Wesel) erarbeiten derzeit ebenfalls einen Masterplan.
Activiteiten / Aktivitäten Vervolgstap / 1. Schritt	Als er duidelijkheid is over de plannen in beide landen, kan de Euregio met de havens en gemeenten gesprekken voeren over verdergaande samenwerking tussen de havens en de wijze waarop dit wordt gedaan.	Nachdem die Entwicklungen beiderseits der Grenze bekannt sind, könnte die Euregio Gespräche mit den Häfen und Gemeinden initiieren um die weitere Zusammenarbeit gemeinsam zu diskutieren.
Rol Eureregionale instanties/ Rolle eureregionale Partner	Initiatiefnemer.	Initiator

4.5 Toeristische Mobiliteit

4.5 Touristische Mobilität

In het thema toeristische mobiliteit is het project koppeling fietsroutenetwerken benoemd. Dit project wordt hieronder nader toegelicht.

Das Projekt zur Verknüpfung der Fahrradnetze, das thematisch dem Cluster "Touristische Mobilität" zugeordnet wurde, wird nachfolgend näher erläutert.

Project: Nr. T 1	Koppeling fietsroutenetwerken, knooppuntensysteem	Verknüpfen der nationalen Radwegetze, Knotenpunktsystem
Korte omschrijving / Kurzbeschreibung	<p>Zowel in Nederland als in Duitsland zijn fietsroutenetwerken. In een knooppuntensysteem kunnen fietsers via knooppunten recreatieve routes rijden van punt naar punt. Op de knooppunten kunnen fietsers zelf hun route bepalen, zij zijn niet gebonden aan vaste routes. In de Stadsregio Arnhem Nijmegen wordt momenteel een knooppunten-netwerk aangelegd.</p> <p>In de Noord-Brabant en Limburg zijn ook routes op basis van het knooppuntensysteem ontwikkeld. De koppeling naar deze netwerken is zeker ook interessant.</p> <p>De verbetering van het knooppunten-netwerk kan overigens ook een positief effect hebben op het woon- werkverkeer van grenspondelaars.</p>	<p>Auf beiden Seiten der Grenze existieren Fahrradnetze. Bei einem Knotensystem können Radfahrer, die nicht einer bestimmten Route folgen, ihre Route an den Knoten selbst weiter bestimmen. Damit sind sie nicht gehalten feste Routen zu folgen. In der Städtereion Arnhem Nijmegen wird derzeit ein Radwegeknottensystem eingerichtet.</p> <p>In Nord-Brabant und Limburg wurden bereits Fahrradrouen auf der Basis des Knotensystems entwickelt. Auch die Anbindung an diesen Netzen ist sicherlich interessant. Die Verbesserung des Knotensystems kann sich im Übrigen auch positiv auf den Berufsverkehr (Grenzpendler) auswirken.</p>
Ligging / Ortslage	In de grensstreek tussen Nijmegen, Kleve en Arnhem	Im Grenzbereich zwischen Nijmegen, Kleve und Arnhem
Modaliteit / Modalität	Fiets, Personen	Fahrrad, Personen
Doel / Ziel	Het bevorderen van het toerisme in de grensstrook.	Förderung des Tourismus in der Grenzregion
Oplossend vermogen / Beitrag zur Problemlösung	Met informatievoorziening en door de verschillende netwerken aan elkaar te koppelen ontstaat een grensoverschrijdend knooppuntensysteem.	Mehr Informationen und durch die Verknüpfung verschiedener Netze entsteht ein grenzüberschreitendes Knotenpunktsystem.
Problematiek / Problematik	De fietsnetwerken van Nederland en Duitsland sluiten niet op elkaar aan.	Die deutschen und niederländischen Radwegenetze sind nicht miteinander verknüpft.

Haalbaarheid / Machbarkeit	De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft de aanbesteding voor uitbreiding van het knooppuntennetwerk gegund, deze wordt in het najaar van 2008 aangelegd. Voor een grensoverschrijdend knooppuntennetwerk zijn nog geen plannen.	Das Projekt wird ausgeführt, ein diesbezüglicher Auftrag wurde vor kurzem erteilt. Fertigstellung ist für Ende 2008 geplant. Für ein grenzüberschreitendes Knotensystem gibt es derzeit noch keine Planungen.
Kostendeckung / Kostendeckung	De kosten zijn niet hoog, het betreft het completeren van het knooppuntensysteem	Relativ geringe Kosten. Es handelt sich "nur" um eine Vervollständigung des Knotenpunktsystems.
Stakeholders	De Stadsregio Arnhem Nijmegen is initiatiefnemer en opdrachtgever van de aanleg van het knooppuntennetwerk in de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Noord-Brabant en Limburg kunnen ook als stakeholder optreden.	Initiator und Auftraggeber der Erstellung des Knotenpunktsystems in der Städteregion Arnhem Nijmegen ist die Städteregion Arnhem Nijmegen. Weitere mögliche Stakeholders sind Nord-Brabant und Limburg.
Fasering / Zeitschiene	Nog niet bekend.	Unbekannt
Status Quo	Het knooppuntennetwerk in de stadsregio is gegund en wordt gerealiseerd. Voor een grensoverschrijdend netwerk zijn nog geen plannen. Eventuele verbreding en thematisering is mogelijk.	Auftragsvergabe zum Knotenpunktsystem in der Städteregion ist erfolgt. Für ein grenzüberschreitendes Netz gibt es aktuell keine Planungen. Hierfür gibt es jedoch breite Bereitschaft.
Activiteiten / Aktivitäten Vervolgstap / 1. Schritt	Uitvoering van knooppuntennetwerk in de stadsregio, vervolgens met betrokkenen overleg over opgave van uitbreiding netwerk.	Umsetzung eines Knotenpunktsystems in der Städteregion, anschließend mit den Beteiligten die grenzüberschreitende Erweiterung besprechen.
Rol Eureregionale instanties / Rolle eureregionale Partner	Opstarten overleg Euregionaal knooppuntennetwerk.	Initiieren einer entsprechenden Diskussion

5. Andere projecten in de Euregio

5.1 inleiding

Naast de in hoofdstuk 4 benoemde prioriteitsprojecten zijn meer projecten geïdentificeerd. In dit hoofdstuk komen de andere geïdentificeerde projecten aan bod. Het betreft geïdentificeerde projecten op de onderscheiden schaalniveaus en projecten in procedure. De Euregionale instanties ondersteunen deze projecten, houden bij deze projecten de voortgang in de gaten en voeren indien nodig een lobby om de voortgang te versnellen.

De geïdentificeerde projecten en projecten in procedure zijn in de onderstaande tabellen (per paragraaf resp. 5.2 en 5.3) opgenomen. Nadere informatie over de projecten is te vinden in de factsheets in de bijlagen.

5. Weitere Projekte in der Euregio

5.1 Einleitung

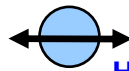
Über die in Kapitel 4 benannten Prioritätsprojekte hinaus wurden weitaus mehr Projekte identifiziert, welche in diesem Kapitel benannt werden. Zudem werden die Projekte, die in den verschiedenen Handlungsebenen verfahrenstechnisch in Bearbeitung sind aufgeführt. Die euregionalen Partner sollten diese Projekte kritisch verfolgen und im Falle von Verzögerungen die entsprechende Lobby für eine Beschleunigung aufnehmen.

Die identifizierte Projekte bzw. die Projekte für die Lobby sind anschließend tabellarisch aufgeführt (Kapitel 5.2 bzw. 5.3). Nähere Informationen finden sich in den Factsheets (vgl. Anlagen).

5.2 Geïdentificeerde Projecten

5.2 Projekte

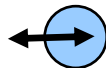
Schaalniveau 1



Handlungsebene 1

- Deltalijn Randstad – Rhein-Ruhrgebiet
- Milieuzoneringen uniformeren
- LZV (Gigaliner) ontheffing in Duitsland
- Deltalinie Randstad – Rhein-Ruhrgebiet
- Vereinheitlichung der Umweltzonen
- LZV (Gigaliner) Fahrerlaubnis in Deutschland

Schaalniveau 2



Handlungsebene 2

- Capaciteitsvergroting A67 – BAB 40
- Verzorgingsplaatsen autowegen aanpakken: vergroting capaciteit, verbetering verwijzing en tegengaan van criminaliteit
- Kapazität A67 – BAB A40
- Vereinheitlichung der Umweltzonen
- Autobahnparkplätze: Kapazitätserweiterung, Verbesserung der Beschilderung, Kriminalitätsbekämpfung

Schaalniveau 3



Handlungsebene 3

- Capaciteit A73 tussen Ewijk en Rijkevoort
- LZV (Gigaliner) ontheffing in Duitsland
- Ontsluiting Haven Emmerich naar A3
- Regionaal Overslagpunt (ROP) Valburg
- Verbetering aanbesteding grensoverschrijdend OV bus en spoor
- Grensoverschrijdende tariefsystemen, OV chipkaart in Euregionaal verband
- Binnenvaarttoerisme
- Opwaardering N316 Doetinchem -
- Kapazität der A73 zwischen Ewijk und Rijkevoort
- LZV (Gigaliner) Fahrerlaubnis in Deutschland
- Neuer Anschluss des Hafens Emmerich an die BAB A3
- Regionales Umschlagszentrum (ROP) Valburg
- Verbesserung der Ausschreibung des grenzüberschreitenden ÖPNV Bus + Schiene

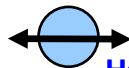
Emmerich

- Grenzüberschreitende Tarifsysteme, Einführung einer ÖPNV-Chipkarte auf euregionaler Ebene
- Schifffahrtstourismus
- Aufwertung der N316 Doetinchem - Emmerich

5.3 Geïdentificeerde projecten in procedure

5.3 Euregionale Projekte in laufenden Verfahren

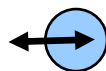
Schaalniveau 1



Handlungsebene 1

- Doortrekking van de A15 => A12
- Capaciteit A12 => Duitse grens
- Derde spoor Zevenaar – Oberhausen
- Andere betaalopties m.b.t. mobiliteit/kilometerheffing
- Weiterführung A15 => A12
- Kapazität A12 => Deutsche Grenze
- 3. Gleis Zevenaar – Oberhausen
- Andere Zahlungsmöglichkeiten für Mobilität/MAUT

Schaalniveau 2



Handlungsebene 2

- Capaciteit A50 tussen A12 en A73
- Capaciteits- en kwaliteitsverbetering N18/A18 Varsseveld – Enschede
- Capaciteit BAB A57
- Capaciteit N279
-
- Kapazität A50 zwischen A12 und A73
- Kapazitäts- und Qualitätsverbesserung N18/A18 Varsseveld – Enschede
- Verbreiterung BAB A57
- Kapazitätserweiterung N279

Schaalniveau 3



Handlungsebene 3

- Verbetering van de doorstroming ter hoogte van knooppunt Ouddijk A18 => A12 richting Arnhem
- Verbetering grensoverschrijdend OV:
- Verbesserung Verkehrsfluss Knotenpunkt Ouddijk A18 => A12 in Richtung Arnhem
- Verbesserung des grenzüberschrei-

- Bus Doetichem 's Heerenberg Emmerich
- Treinverbindingen
- Stadsregiorail
- Nieuwe aansluiting haven Emmerich op de BAB A3
- Grensoverschrijdende stromen & parkeren voor recreatieve doeleinden
- Optimalisatie Maaslijn (Nijmegen – Venlo)

tenden ÖPNV:

- Bus Doetichem 's Heerenberg Emmerich
- Schienenverbindingen
- Stadsregiorail
- Neuer Anschluss des Hafens Emmerich an die BAB A3
- Grenzüberschreitende Verkehrsströme & Parken für touristische Zwecke
- Optimierung Maaslinie (Nijmegen – Venlo – Roermond)

5.4 Rol Euregio

De Euregionale partners zullen de in paragraaf 5.2 en 5.3 genoemde projecten actief volgen en indien mogelijk zal een lobby georganiseerd worden om de planvorming en/of realisatie te versnellen. Daarnaast kunnen, indien de situatie het toelaat of vereist, aanvullende activiteiten ontplooid worden.

De Euregio mengt zich niet inhoudelijk in projecten die al in procedure zijn. De voortgang omtrent deze projecten zal echter wel vanuit de Euregio gevolgd en ondersteund worden.

5.4 Rolle Euregio

Die euregionalen Partner sollten die, in Kapitel 5.2 und 5.3 genannten, Projekte aktiv verfolgen und falls erforderlich eine Lobby für Planungen und/oder die Beschleunigung der Umsetzung organisieren. Zudem können, falls erforderlich, zusätzliche Aktivitäten initiiert werden.

Die Euregio wird nicht inhaltlich in laufende Projekte intervenieren. Der zeitliche Ablauf wird jedoch kritisch verfolgt und ggf. unterstützt werden.

6. Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

Er is veel beleidsmatige aandacht voor grensoverschrijdende, doorgaande verbindingen in de Euregio Rijn Waal. De capaciteit op deze wegen (de ruit rond de Euregio) begint steeds meer te wringen, maar er zijn ook diverse plannen om de capaciteit op te vijzelen. Als gevolg van de groeiende druk op het hoofdwegennet neemt de druk op het onderliggende wegennet toe. Bovendien zijn in het (onderliggende) netwerk al diverse knelpunten aanwezig. In het wegennet blijken de knelpunten vooral te liggen tussen de economische kerngebieden in en nabij de Euregio (Stadsregio Arnhem Nijmegen, Emmerich, Kleve en Eindhoven) en de ontsluiting van het vliegveld Weeze. In het spoorwegennet bestaat er slechts één grensoverschrijdende spoorverbinding die enkel voor lange afstandsvervoer wordt gebruikt.

Een goede bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor een bestendige economische ontwikkeling. Het is daarom van groot belang dat het Euregionale netwerk versterkt en uitgebreid wordt. Het goed verbin-

6. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

6.1 Schlussfolgerungen

Grenzüberschreitende, weitausgreifende Verbindungen in der Euregio Rhein Waal haben auf politischer Ebene einen hohen Stellenwert. Die Kapazitätsreserven dieser Verbindungen (Raute, die die Euregio umfasst) wird zunehmend kleiner. Es gibt Planungen für die Kapazitätserweiterung. Folglich nimmt der Druck auf das untergeordnete Straßennetz zu.

Außerdem zeigen sich im (untergeordneten) Netz bereits einige Engpässe. Im Straßennetz zeigen sich insbesondere Engpässe zwischen den wirtschaftlich bedeutsamen Regionen in und im unmittelbaren Umfeld der Euregio (Städteregion Arnhem Nijmegen, Emmerich, Kleve und Eindhoven) sowie im Zuge der Anbindung des Airport Weeze. Im Schienenverkehr existiert nur eine grenzüberschreitende Verbindung, die zudem nur dem Fernverkehr dient.

Eine wesentliche Bedingung für eine dauerhafte Wirtschaftsentwicklung ist eine gute Erreichbarkeit. Deswegen ist die Stärkung bzw. der Ausbau der euregiona-

den van de verschillende economische kernpunten en multimodale knooppunten draagt bij aan de eenheid en ontwikkelkansen van de Euregio. Om dit te bewerkstelligen zijn belangrijke projecten en ontbrekende schakels benoemd door experts uit de Euregio. Deze projecten zijn benoemd als Euregionale projecten waar de Euregionale partner hun steun aan verbinden. Uit deze projecten zijn acht prioriteitsprojecten benoemd die extra inzet vanuit de Euregio vergen. Het betreft projecten die aan beide zijden van de landsgrens probleemoplossend effect hebben en die nog niet in procedure zijn. Deze projecten zullen binnen de Euregio actief worden opgepakt.

Grensoverschrijdende projecten zijn lastig te realiseren. Op nationaal niveau zijn er duidelijke regels voor de besluitvorming over en de financiering van projecten. Bij grensoverschrijdende projecten wordt duidelijk dat besluitvorming en financiering in Nederland en Duitsland geheel anders geregeld zijn en de onderlinge afstemming daarvan complex is. Ook de prioritering van nationale projecten onderling is eenvoudiger dan een grensoverschrijdende afweging van projecten waarbij baten aan de andere zijde van de grens soms moeten prevaleren boven baten in eigen land.

Het is bij grensoverschrijdende projecten dan ook niet mogelijk één probleem eigenaar en trekker van het (potentiële) project te benoemen omdat dan tekort wordt gedaan aan het internationale karakter en de belangen binnen het project.

Het Rapport Euregionale Mobiliteit heeft als doelstelling om de bereikbaarheid binnen de Euregio te versterken. De motivatie voor de keuze van Euregionale projecten is dat een goed bereikbare Euregio de basis vormt voor een voortvarende economische ontwikkeling. Dit rapport bevat bovendien acht prioriteitsprojecten die de bereikbaarheid binnen de Euregio versterken. De projecten hebben allen een grensoverschrij-

len Infrastructuur van besonderer Bedeutung. Eine gute Verbindung der verschiedenen Wirtschaftszentren sowie der multimodalen Knoten stärken die Einheit und die Entwicklungschancen der Euregio. Dazu wurden von den Experten der Euregio die Engpässe und wichtige Projekte benannt. Diese Projekte, die von den euregionalen Partner unterstützen werden, wurden als euregionale Projekte bezeichnet. Hieraus wurden Prioritätsprojekte abgeleitet. Dabei handelt es sich um Projekte, die auf beiden Seiten der Grenze einen Beitrag zur Problemlösung liefern und die noch nicht in Bearbeitung sind. Diese Projekte sind innerhalb der Euregio aktiv zu bearbeiten.

Die Realisierung von grenzüberschreitenden Projekten ist sehr aufwendig. Auf nationaler Ebene gibt es klare Richtlinien für die Beschlussfassung und Finanzierung von Projekten. Bei grenzüberschreitenden Projekten zeigen sich die diesbezüglichen Unterschiede zwischen den Niederlanden und Deutschland. Auch zeigen sich Schwierigkeiten bei der Abstimmung. Gleiches gilt für die Prioritätenreihung, national ist dies wesentlich einfacher als grenzüberschreitend, da öfters der Nutzen im Nachbarstaat dem des eigenen Gebiets vorzuziehen ist. Bei grenzüberschreitenden Projekten ist es auch nicht möglich einen einzigen Problemeigentümer bzw. Projektträger zu benennen, da damit der internationale Charakter sowie die Belange innerhalb des Projektes nicht erfüllt sind.

Der Bericht zur euregionalen Mobilität hat das Ziel, die Erreichbarkeit innerhalb der Euregio zu verbessern. Die Begründung für die Wahl der Projekte ist, dass eine gute Erreichbarkeit der Euregio die Basis für wirtschaftliche Entwicklungen ist. Dieser Bericht beinhaltet zudem acht Prioritätsprojekte, die die grenzüberschreitende Erreichbarkeit innerhalb der Euregio verbessern. Die Projekte haben alle einen

dend karakter, ze spelen zich (deels) af in de Euregio en ze dragen bij aan verbetering van de bereikbaarheid. De projecten vormen een gezamenlijk gedragen "actielijst" voor de Euregio Rijn - Waal. De Euregionale partners steunen de geïdentificeerde projecten en lobbyen waar mogelijk voor versnelling van de uitvoering. Met het gezamenlijk oppakken van deze projecten wordt een dubbel doel nagestreefd; de mobiliteit en dus de economische potentie van de Euregio wordt vergroot, bovendien krijgt de Euregionale samenwerking door de gezamenlijke aanpak een belangrijke impuls. De andere geïdentificeerde projecten zijn van groot belang voor de Euregio en worden ook vanuit de Euregio gesteund en actief gevolgd. Dit opdat deze qua inhoud en planning (blijven) aansluiten bij de behoeften van de Euregio. De rol wordt gekenmerkt door "ondersteunen" of "lobby".

6.2 Aanbevelingen

Vanwege het grensoverschrijdende karakter van de prioriteitsprojecten beveelt het Consortium aan om voor elk prioriteitsproject één Nederlandse en één Duitse trekker aan te wijzen. Daarmee wordt de slagkracht vergroot en wordt voorkomen dat men op elkaars initiatieven blijft wachten. De trekkers dienen gezamenlijk zorg te dragen voor terugkoppeling van de voortgang naar de Euregio.

Deze trekkers richten zich dus vooral op Euregionale afstemming ten behoeve van het project. Zij zijn overigens niet noodza-

grenzüberschreitenden Charakter, befinden sich innerhalb der Euregio und tragen zur in-tre-euregionalen Erreichbarkeit bei. Die Projekte bilden in ihre Gesamtheit eine zwischen allen Beteiligten abgestimmte und gemeinsam verabschiedete „Aktions-Liste“ für die Euregio Rhein – Waal. Die euregionalen Partner unterstützen diese Projekte und führen, falls möglich, eine Lobby zur Beschleunigung der Umsetzung. Mit einer gemeinsamen Vorgehensweise bei diesen Projekten werden zwei Ziele verfolgt; die Mobilität und damit das Wirtschaftspotenzial der Euregio wird verbessert, zudem bewirkt dies einen Impuls für die euregionale Zusammenarbeit.

Die übrigen, identifizierten Projekte sind ebenfalls von wesentlicher Bedeutung für die Euregio und sind kritisch zu verfolgen, sodass diese hinsichtlich Inhalt und Planung diese (weiterhin) bei Planungen der Euregio anschließen. Die Rolle der euregionalen Partner wird bezeichnet mit „unterstützen“ oder „Lobby“.

6.2 Empfehlungen

Aufgrund des grenzüberschreitenden Charakters der Prioritätsprojekte wird seitens des Konsortiums empfohlen, für jedes Prioritätsprojekt einen niederländischen und einen deutschen Projektträger zu benennen. Damit wird die Realisierungswahrscheinlichkeit vergrößert und vermieden, dass gegenseitig auf entsprechende Initiativen gewartet wird. Die beiden Projektträger sollten die jeweils nationale Rückkopplung hinsichtlich des Bearbeitungsstands vornehmen.

Die Projektträger sollten sich daher maß-

kelijkerwijs ook degenen die verantwoordelijk zijn voor de realisatie van het project. De monitoring van deze projecten en de communicatie binnen de Euregio zou door de Euregio Rijn – Waal opgepakt kunnen worden.

De grensoverschrijdende contacten kunnen ook versterkt worden door periodiek een (elektronische) euregionale nieuwsbrief te verspreiden. Deze nieuwsbrief zou minimaal versterkt moeten worden aan alle instanties / personen die betrokken zijn geweest bij deze studie. In deze nieuwsbrief wordt aandacht geschonken aan de status van de prioriteitsprojecten.

gebend mit der euregionale Abstimmung im Rahmen des Projektes befassen. Sie sind nicht notwendigerweise verantwortlich für die Ausführung des Projekts.

Das Monitoring der Projekte sowie die Kommunikation innerhalb der Euregio könnte ggf. von der Euregio Rhein – Waal übernommen werden.

Die grenzüberschreitenden Kontakte können ebenfalls durch den regelmäßigen (elektronischen) Versand von Newslettern verbessert werden. Diese Newsletter sollten zumindest an alle diejenigen, die an der Erstellung des Berichts zur euregionalen Mobilität mitgewirkt haben, verteilt werden. Die Newsletter sollten den aktuellen Stand der Prioritätsprojekte beschreiben.

Literatuurlijst

Literaturliste

- *A 57 Krefeld – Köln*. Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen. Münster Juni 2001
- *Auswirkungen von neuen Fahrzeugkonzepten auf die Infrastruktur des Bundesfernstraßennetzes*. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, November 2006
- *Bauprojekte der DB AG in Nordrhein-Westfalen*. BD AG Nordrhein-Westfalen. Februari 2007.
- *Beter Bereikbaar Brabant (BBB), regio Noordoost Brabant*. Regio Noordoost Brabant/provincie Noord-Brabant, eindrapportage, 27 juni 2005.
- *Beter Bereikbaar Brabant (BBB), Voortgangsrapportage, regio Noordoost Brabant*. Regio Noordoost Brabant, november 2007.
- *Beter Bereikbaar Brabant (BBB), Regionale beleidsagenda Noordoost Brabant*. Regio Noordoost Brabant, 23 november 2007 vastgesteld.
- *Bundelen en verknopen; regionale nota Mobiliteit*. Stadsregio Arnhem Nijmegen. December 2006
- *Bundesverkehrswegeplan 2003 – Grundlagen der Mobilität für Deutschland*. Juli 2003. Online unter: http://www.bmvbs.de/Anlage/original_15944/Bundesverkehrswege-plan-2003-Beschluss-der-Bundesregierung-vom-02.-Juli-2003.pdf am 31.01.2008
- *Bundesverkehrswegeplan 2003 – Bundesfernstraßen Nordrhein-Westfalen*. Juli 2003. Online unter: http://www.bmvbs.de/Anlage/original_914570/Nordrhein-Westfalen.pdf am 31.01.2008
- *Das Ruhrgebiet – Verkehrsinfrastruktur auf dem Prüfstand*; Ein Impulspapier der Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet. Februar 2003
- *De spoorlijn Sittard - Heerlen – Herzogenrath; mogelijkheden voor opwaardering*. Provincie Limburg, 2006
- *Dynamische beleidsagenda Verkeer en Vervoer 2007-2008*. Provincie Gelderland.
- *Eurodelta*; Verkenning van de mogelijkheden tot strategische ruimtelijke samenwerking tussen Nordrhein-Westfalen, Vlaanderen en Nederland. Steef Buijs (Buijs Ad-

vies), Wim Heiko Houtsma, Rob Kragt (VROM-DGR) en Taco Meijer (EZ-IO), december 2006

- *Euregio Rhein-Waal 2007-2013 Gemeinsam stärker: eine europäische Region ohne Grenzen; samen sterker; een Europese regio zonder grenzen.* Euregio Rijn-Waal. September 2006
- *Gemeentelijk Mobiliteitsplan Overbetuwe (GMO) 2003-2013.* Gemeente Overbetuwe, december 2004
- *GEP 99* Regierungsbezirk Düsseldorf. Online unter: http://www.bezreg-duessel-dorf.nrw.de/BezRegDdorf/autorenbereich/Dezernat_32/PDF/PDF_GEP_99/91gep99_textdruck.pdf am 31.01.2008
- *Gevolgen van de Betuweroute en de Hogesnelheidslijn voor het goederen- en personenverkeer in de Euregio Rijn-Waal; samenvatting.* Euregio Rijn-Waal. Januari 1999.
- *Grensoverschrijdend openbaar vervoer Arnhem Emmerich.* Euregio Rijn-Waal; IHK, KvK Centraal Gelderland, Stadt Emmerich, provincie Gelderland, gemeente Zevenaar, projectbureau KAN, gemeente Arnhem. 2005
- *Grensoverschrijdend openbaar vervoer Arnhem Emmerich, presentatie van de resultaten.* Euregio Rijn-Waal; IHK, KvK Centraal Gelderland, Stadt Emmerich, provincie Gelderland, gemeente Zevenaar, projectbureau KAN, gemeente Arnhem. 2005
- *Haalbaarheidsonderzoek m.b.t. grensoverschrijdende spoorverbindingen Hengelo – Bad Bentheim – Nordhorn – Rheine.* Regio Twente, 2006-2007
- *Haalbaarheidsstudie A67 – spoorlijn.* Buck Consultants International, Holland Railconsult, DHV, IVV. Augustus 2001
- *Haalbaarheids- en Inpassingsstudie A67-spoorlijn (IJzeren Rijn).* Provincies Noord-Brabant en Limburg, 2001 - 2002
- *HST CrossBorder Connect.* Business cases railverbindingen Eindhoven-Duitsland. Buck Consultants International, December 2007.
- *HST Connectivity Study.* South East England Development Agency (SEEDA), 2006-2007

IGVP

Stufe 1:

- Vorhabendossier 23004: L4 OU Dinslaken (B 8 - A 3). Dezember 2005. Online unter: http://www.lvp.nrw.de/igvp/download/dossier/23004_Dossier.pdf am 31.01.2008
- Vorhabendossier 23104: L486 OU Kevelaer (Südumgehung). Dezember 2005. Online unter: http://www.lvp.nrw.de/igvp/download/dossier/23104_Dossier.pdf am 31.01.2008

Stufe 2 (ohne Planfeststellung):

- Vorhabendossier 23007: L5 OU Uedem (Westumgehung). Dezember 2005. Online unter: http://www.lvp.nrw.de/igvp/download/dossier/23007_Dossier.pdf

- Vorhabendossier 23061: L361 Westl. Umgehung Weeze. Dezember 2005. Online unter: http://www.lvp.nrw.de/igvp/download/dossier/23061_Dossier.pdf
- Vorhabendossier 23089: L460 OU Sonsbeck (L 480 - L 460). Dezember 2005. Online unter: http://www.lvp.nrw.de/igvp/download/dossier/23089_Dossier.pdf
- Vorhabendossier 23090: L460 OU Sonsbeck (L 491 - L 480). Dezember 2005. Online unter: http://www.lvp.nrw.de/igvp/download/dossier/23090_Dossier.pdf
- Vorhabendossier 25069: L607 OU Raesfeld/Erle. Dezember 2005. Online unter: http://www.lvp.nrw.de/igvp/download/dossier/25069_Dossier.pdf
- Maßnahmen in der unmittelbaren Umgebung des Untersuchungsgebietes: <http://www.lvp.nrw.de/igvp/download/str/str-xs.pdf>

- *Integraal Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Boxmeer; verkenning 2003-2015.* Gemeente Boxmeer, februari 2004.

- *Knelpuntenkaart investeren in infrastructuur; de koers voor de Provincie Gelderland in 2007-2011.* Provincie Gelderland

- *Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse spoor.* Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Oktober 2007.

- *Lücken und Engpässe im Europäischen Verkehrsnetz – Situation 2003,* UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)RHEIN, RHO-NE, DONAU, ALPEN, März 2003

- *Masterplan Venlo.* Gemeente Venlo en Provincie Limburg, 2000 - 2001

- *Netwerkanalyse Gelderland; een verkenning voor de periode 2010-2020.* Provincie Gelderland. Juli 2006

- *Netwerkanalyse: mobiliteitsagenda voor een aantrekkelijke, bereikbare en concurrerende stadsregio.* Stadsregio Arnhem Nijmegen. Juli 2006

- *Netwerkanalyse Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN); mobiliteitsagenda voor een aantrekkelijke, bereikbare en concurrerende stadsregio.* Stadsregio Arnhem Nijmegen. Oktober 2006

- *Ontwikkelkansen Airport Weeze voor bedrijfsleven in Noord- en Midden Limburg.* Buck Consultants International, september 2006

- *Ontsluiting Airport Weeze.* Kreis Kleve, 2002 - 2003

- *Op weg naar duurzame mobiliteit; provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2 (CD rom).* Provincie Gelderland.

- *Op weg naar duurzame mobiliteit; provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2; deel A hoofdlijnen van beleid.* Provincie Gelderland. Juni 2004

- *Op weg naar duurzame mobiliteit; provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2; deel C Bijlagenrapport.* Provincie Gelderland. Juni 2004

- *Op weg naar een masterplan openbaar vervoer 2009-2020 met een doorkijk naar 2030.* Stadsregio Arnhem Nijmegen. April 2007.

- *Op weg naar een masterplan openbaar vervoer 2009-2020, samenvatting.* Stadsregio Arnhem Nijmegen. April 2007.
- *Proeftuin/Testfall Kranenburg – Entwicklungskonzept Kranenburg 2020 – Masterplan Nimwegen – Kleve, (in 3 delen).* Euregio Rijn - Waal, juni 2005.
- *Railverbinding Nijmegen—Duisburg/Dusseldorf (acht argumenten voor een actieve opstelling).* Universiteit Nijmegen
- *Regionaal Plan 2005-2020; werken aan een aantrekkelijke en concurrerende stadsregio in Noordwest Europa.* Stadsregio Arnhem Nijmegen. Oktober 2006
- *Regionale verbinding Arnhem – Emmerich.* Stadt Emmerich, 2004 - 2005
- *Regionalwirtschaftliche Bedeutung Airport Weeze.* Buck Consultants International, oktober 2006
- *Samenwerken in de Eurodelta; Kansen voor de positieversterking van Nederland, Duitsland en België in het economisch kerngebied van continentaal Noordwest Europa.* Raad voor verkeer en waterstaat, december 2005
- *Samen werken aan uitvoering; samenwerkingsagenda provincie Gelderland, Verkeer en waterstaat en Regio Stedendriehoek.* Provincie Gelderland, Verkeer en Waterstaat en Regio Stedendriehoek, november 2007,
- *Samenwerkingsagenda ministerie van Verkeer en Waterstaat en Stadsregio Arnhem Nijmegen; mobiliteitsagenda voor een aantrekkelijke, bereikbare en concurrerende stadsregio.* Stadsregio Arnhem Nijmegen. Mei 2007.
- *Samenwerkingsagenda ministerie van Verkeer en Waterstaat en Stadsregio Arnhem Nijmegen; mobiliteitsagenda voor een aantrekkelijke, bereikbare en concurrerende stadsregio.* Stadsregio Arnhem Nijmegen. November 2007.
- *Stadsregiorail; meer treinen, meer stations, meer reizigers.* Stadsregio Arnhem Nijmegen. Februari 2007.
- *Verder met de A15? Is het doortrekken van de A15 de oplossing voor de verkeersproblemen rondom Arnhem? En is het wel betaalbaar?* Provincie Gelderland. Oktober 2003
- *Werkprogramma ZuidOost Nederland Noordrijn Westfalen 2007-2013.* Limburg, Gelderland, Overijssel en Noordrijn Westfalen, april 2007.
- *„Vorschläge zur Verbesserung von Güterverkehr und Logistik in Deutschland aus den bisher durchgeführten Workshops und Gesprächen zur Erarbeitung eines Masterplans Güterverkehr und Logistik“, Masterplan Güterverkehr und Logistik, Stand: 29. Oktober 2007, Online unter:*
http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1023598/Vorschlaege-zur-Umsetzung-Stand-29.10.2007-barrierefreies-PDF.pdf

Bijlagen

Anlagen

(zie bijlagenrapport – [vgl. Anlagenband](#))

A	Factsheets projecten	Factsheets aller Projekte
B	Geïnterviewden en aanwezigen expert-meetings	Befragte Personen und Teilnehmer der Expertenmeetings
C	Verslag expertmeeting I	Sitzungsprotokoll Expertenmeeting I
D	Verslag expertmeeting II	Sitzungsprotokoll Expertenmeeting II
E	Contactgegevens betrokkenen	Kontaktdaten aller Beteiligten

Kaart Euregio

Karte der Euregio