

Grensoverschrijdende infrastructuur

Tussen Duitsland en Nederland zijn er bijna geen natuurlijke landschappelijke grenzen. Een blik op het verkeersnetwerk leert echter dat hier een grens loopt die niet altijd zo doorlaatbaar was als tegenwoordig. Automobilisten kunnen gebruikmaken van secundaire wegen. Een andere uitweg is het gebruik van het openbaar vervoer. Gebruikers van bus & trein zullen het echter duidelijk merken wanneer de planningsvaardigheden van vervoerders letterlijk hun "grenzen" hebben bereikt en er nog steeds tegenaan lopen. Er zijn relatief weinig verbindingen met het openbaar vervoer, die vaak ook grote "hiaten" in de tijdschema's hebben. Technische systemen of betaalmethoden van spoorwegmaatschappijen zijn niet altijd precies op elkaar af te stemmen.

Er worden echter verschillende inspanningen geleverd om deze belemmering voor mobiliteit weg te nemen: Meerdere routes tussen Duitsland en Nederland maken deel uit van het zogenaamde Trans-Europees Netwerk (TEN), waarmee de EU een geïntegreerd grensoverschrijdend vervoersnetwerk wil creëren volgens het Verdrag van Maastricht van 1992. Dit geldt vooral voor het expres- en vrachtverkeer. Al in 1977 sloten NRW en Nederland een overeenkomst over samenwerking op het gebied van ruimtelijke ordening.

Ook het plaatselijk vervoer wordt actief over de grens heen gepland. De samenwerking verloopt vaak moeizaam omdat de OV-competenties zich op verschillende niveaus bevinden. Maar verschillende individuele projecten zijn al succesvol geweest. In geen enkel ander grensgebied zijn er zulke uitgebreide inspanningen. Pas begin februari 2018 was er weer nieuws te melden: in het kader van het INTERREG-V-A-project "emr connect" slaan de stadsregio Aken en de Euregio Maas-Rijn de handen ineen om het lokale openbaar vervoer over de hele Duits-Nederlands-Belgische grens te verbeteren. Nog eens 14 projectpartners, zoals de RWTH Aachen University of de provincie Limburg, zitten hierbij aan tafel.

Maar ook buiten Aken lijkt er beweging te komen: in 2017 werd een project afgerond dat de noodzaak van infrastructuuruitbreiding in en rond de EUREGIO onderzocht. Concreet ging het om de volgende deelprojecten, die gewijd zijn aan het personenvervoer per spoor:

- Verbinding Emmen-Nordhorn-Rijn: reactivering en beoordeling van passagierspotentieel
- Verbinding Zwolle-Enschede-Gronau-Münster - Onderzoek naar de effecten van verbinding van genoemde trajecten
- Verbinding Enschede-Münster: Inventarisatie van kosten met eventuele elektrificatie van het traject. Hier is al een toenemend aantal passagiers geregistreerd.
- Verbinding Amsterdam-Hengelo-Osnabrück-Berlijn: haalbaarheidsanalyse om de route te versnellen en te verbeteren
- Aansluiting op Münster-Osnabrück Airport: Onderzoek naar een mogelijke aansluiting op de

spoorlijnen Hengelo-Rheine of Enschede-Münster

Naast positieve effecten voor de toeristische sector en de demografische ontwikkeling van de regio, voorspelt het eindrapport van het project ook aanzienlijke verbeteringen voor de arbeidsmarkt in de regio. Bedrijven zouden daardoor betere vestigingsvoorwaarden vinden door uitbreiding van het lokale openbaar vervoer, waardoor er meer vraag zou komen naar bedrijfsruimte. Ook zou het bijdragen aan een verbetering van de arbeidsmarkt rond Grafschaft Bentheim, omdat geschoolde arbeidskrachten uit Nederland gemakkelijker kunnen worden geworven. Over het algemeen zou de bevolking van de regio ook flexibeler worden in hun keuze van werkgelegenheid.

De verbindingen vanuit grote steden als Aken of Münster naar Nederland zijn belangrijke routes die het werken in het buurland vereenvoudigen. Maar ook steden dicht bij de grens, bijv. Kleve aan de Nederrijn zouden een veel uitgebreider plaatselijk vervoersnetwerk nodig hebben om werknemers in deze kleinere steden in staat te stellen werk te vinden in het buurland.