

Van: Wilco Veldhorst <wilco.veldhorst@fnv.nl>

Verzonden: vrijdag 30 oktober 2020 14:07

Onderwerp: spoorverbinding Nijmegen-Kleve-Düsseldorf

Geachte mevrouw Tiemens,

Ik schrijft u naar aanleiding van het onderzoek dat gehouden is inzake verbetering van de verbindingen met Duitsland. Wéér staat hier dat ene zinnetje "te duur". Bekend mag verondersteld zijn dat het de Deelstaat Noordrijn-Westfalen veel waard is de verbinding tussen Nijmegen, Kleve en het Ruhrgebied te verbeteren én dat de Deelstaat bereid is en was v é r te gaan in de kosten van herstel van het spoor Nijmegen-Kleve en de exploitatie daarvan? Bekend mag ook verondersteld worden dat voor é l k argument dat gebruikt is en wordt in de afgelopen jaren om de discussie in het slot te gooien een (technische) oplossing is? Bekend mag ook verondersteld worden dat de olifant in de Kamer de gemeente Berg-en-Dal is die op geen enkele wijze mee lijkt te willen werken aan herstel van een spoor Nijmegen-Kleve? Maar is die opstelling wel in het belang van de regio? D á t is een vraag die u als stadsbestuur en de provincie zich eens moet stellen. Als Bestuurlijk Nederland zich in elk dossier zo liet gijzelen, door een gemeente van dergelijke omvang kwam er in dit land bestuurlijk gezien nooit meer iets voor elkaar. Maakt het de discussie dan niet een stuk eenvoudiger door gewoon te zeggen dat de stad Nijmegen gé é n ambities heeft op dit vlak, verbetering van de economische, sociale en infrastructurele samenhang in de grensregio niet van belang vindt, behalve als ze haar eigen werkzoekenden over de grens kan wegzetten en daarmee uit een uitkering krijgt, maar dat ze vooral niet teveel moeite moet steken in de voorwaarden om dat te realiseren? Dat sluit overigens aan op een eerdere opmerking van het CDA raadslid [REDACTED] hierover. Op de opstelling van de wethouder dat de brief die ondertekend zou moeten worden door het college stelde de wethouder destijds dat de burgemeester de brief dan twee keer moet ondertekenen: een keer als voorzitter van de raad en een keer als lid van het college. [REDACTED] (CDA) vroeg zich daarop af of dit argument gebruikt werd omdat het college geen zin heeft om de brief te ondertekenen. 'Zeg dat dan gewoon', zo wierp hij tegen. <https://www.omroep gelderland.nl/nieuws/2405081/Nijmegen-blijft-zich-inzetten-voor-goede-verbinding-met-Kleve>

De gemeenteraad van Nijmegen nam alweer enige tijd terug een min-of-meer raadsbrede motie aan om de provincie alsnog tot heropening van het spoor Nijmegen-Kleve te bewegen (zie ook bovenstaande link). Het is heel simpel, geld is het probleem niet, voor á l l e opgeworpen problemen is een (technische) oplossing, die is er voor herrie, die is er voor stank, die is er voor de kosten. Waar het aan ontbreekt is politieke wil en durf in deze stad en bij dit stadsbestuur. Wil Nijmegen als grootste stad in de regio de rol van spelbepaler in de regio eigenlijk wel of vindt ze het wel prima op het gebied van verbindingen met Duitsland de bijwagen van Arnhem te zijn? Het College van B&W lijkt niet bepaald ambitieus in haar pogingen het spoor Nijmegen-Kleve te reanimeren of de wegverbinding via Kleve en Emmerich naar 's-Heerenberg en Doetinchem te verbeteren. En die verbetering is nodig. Nijmegen is de grootste stad van Nederland aan de Nederlands-Duitse grens zonder spoorverbinding met Duitsland, een land dat bijna begint bij de stadsgrenzen. Hoe bizar wil je het hebben? Hadden Nijmegen, Kleve en Düsseldorf in hetzelfde land gelegen dan had er al decennialang een dubbelsporige geëlectriceerde spoorlijn tussen de drie steden gelegen. Nijmegen heeft als é é n van de weinige steden buiten Duitsland het zeer gerenomeerde Max-Planck-Instituut binnen haar grenzen, een groot deel van de 1^e jaars aan de universiteit van Nijmegen is Duitser en die universiteit is gelegen aan het spoor Nijmegen-Düsseldorf, waarvan de laatste kilometers op Nederlands grondgebied inactief zijn. De grootste groep allochtonen in de stad Nijmegen is Duitser, zo'n 10.000 wonen er. In Kranenburg daarentegen is een kwart van de bevolking Nederlander en in Kleve zo'n 13%. Het totaal aantal Nederlanders in de Kreis Kleve ligt op rond de 10.000. Grotere werkgevers in de stad hebben zich al eens uitgesproken v ó ó r herstel van het spoor Nijmegen-Kleve, net als het overgrote deel van de gemeenteraad en veel partijen in provinciale staten. Werkelijk á l l e s

spreekt voor herstel van dit spoor en een verbetering van de bestaande weg- en busverbindingen. Het zou niet óf-óf moeten zijn, maar én-én en geld zou in een provincie die bij wijze van spreken alleen van de opbrengsten uit de rente op de NUON-gelden dit spoor kan herstellen het laatste probleem hoeven te zijn.

Ik ben FNV Bestuurder in de regio's Achterhoek, Rijk van Nijmegen en Rivierenland en Arbeidsmarktbestuurder voor FNV in het Rijk van Nijmegen en Rivierenland. Ik ben daarnaast Voorzitter van de Internationale Vakbondsraad Rijn-IJssel (IVR), namens welke deze brief geschreven wordt, een samenwerkingsverband van de Deutsche Gewerkschaftsbund Nordrhein-Westfalen, FNV en CNV in de Euregio Rhein-Waal. Tegen wil-en-dank vrees ik inmiddels zo'n beetje beter op de hoogte te zijn van dit dossier dan welke betrokken bestuurder of ambtenaar in de regio dan ook. Dat is geen prestatie, maar gewoon een kwestie van het langste op je stoel blijven zitten. Ik heb inmiddels tal van Colleges en raadsmeerderheden in de gemeenten in mijn regio overleefd. Wij houden ons bezig met de grensoverschrijdende arbeidsmarkt en de problemen die daarmee samenhangen. Wij constateerden dat er 4 grote problemen zijn met betrekking tot grensoverschrijdende arbeidsbemiddeling, dat is 1) taal, dat is 2) Cao 3) arbeids- wet- en regelgeving en 4) (openbaar) vervoer. Taal en wet- en regelgeving zijn problemen die landelijk en bilateraal geregeld moeten worden, de cao ligt op het bord van de vakbeweging. Openbaar Vervoer en infrastructuur zijn eigenlijk de enige onderwerpen waar de gemeente en de provincie zelf direct invloed op heeft en juist op dat terrein laten de regionale en lokale overheden het afweten. De IVR maakt zich al meer dan 10 jaar sterk voor betere (openbaar vervoer) verbindingen tussen Nederland en Duitsland (zie bijlage 1, verklaring van Kleve).

Wij constateren dat de lokale overheden in tijden van crisis –zoals nu- ineens interesse tonen in de arbeidsmarkt aan de andere kant van de grens en die liefde voor de andere kant van de grens bekoelt om onverklaarbare redenen ineens zodra de crisis hier over is. Onze Nederlandse regionale en lokale overheden blonken in het verleden ook meerdere keren onbedoelt uit in het schofferen van Duitse partners. Zo moesten de in een verbetering van de spoorverbinding Nijmegen-Kleve geïnteresseerde Duitse partners uit de krant! halen dat de provincie geen interesse had en werd de lobby van Duitse bondsdagleden voor een ICE station op 5 km van 's-Heerenberg vanuit Nederland niet of nauwelijks ondersteund. Ook in de aanpak van de Corona-crisis waar wij als IVR bij betrokken waren, bleek dat de grensoverschrijdende communicatie op zijn zachtst gezegd niet altijd optimaal is, dat hebben de burgemeester van Nijmegen en die van Emmerich zelf in een dubbelinterview in de Neue Rheinzeitung moeten erkennen. Dit soort zaken ligt nogal gevoelig en herinneren mensen zich ineens als je zelf wat aan de andere kant van de grens gedaan wilt krijgen. Dat is een niet heel handige opstelling als je naast een economische supermacht ligt met 80 miljoen inwoners en je van die twee feitelijk de junior-partner bent. Deze opstelling lijkt niet geheel gespeend van eigenbelang. We hebben immers geen werk voor al die extra werkzoekenden en in een land waar de vergrijzing nog veel harder toeslaat dan hier en de arbeidsmarkt gespannener is dan hier kunnen we die werkzoekenden wellicht wél kwijt. Er zijn dan ook nogal wat grensgemeenten die actief jobhunting aan de andere kant van de grens. Echter, het openbaar vervoer is waardeloos (zie bijlage 2) en ook de wegverbindingen behoeven duidelijk verbetering. Ik ga dat hier niet uitputtend weergeven, want dat heeft de IVR al vaker gedaan. We constateren dus feitelijk dat de ene overheid beleid voert (werkzoekenden bemiddelen naar werk over de grens) dat niet wordt ondersteund door de andere overheid (de provincie). Feitelijk zegt de lokale overheid: "Gefeliciteerd met uw job over de grens, hoe u daar komt ziet u zelf maar". We constateren dan ook dat dat over de volle lengte van de grens geldt waar dat Gelderland betreft. We constateren ook dat regionale overheden in Limburg, in Overijssel, in Brabant, in Drente en zelfs in Groningen beter in staat blijken landelijk te lobbyen voor beter openbaar vervoer de grens over dan dat onze Gelderse overheden dat lukt in de regio Arnhem-Nijmegen-Emmerich-Kleve, tenzij er een dubbele agenda is, als je er gewoon niet aan wilt zijn er legio mogelijkheden de boel te frustreren.

Waarom is een reactivering van een spoorlijn tussen de regio Nijmegen (350.000 inwoners), Krefeld (270.000 inwoners) met daartussen gelegen plaatsen als Kleve (50.000 inwoners), Goch (30.000 inwoners) en Kempen (30.000 inwoners) en Düsseldorf (600.000 inwoners)/Duisburg (500.000 inwoners) mét in Krefeld, Düsseldorf, Duisburg directe overstapmogelijkheden naar steden als Keulen (1.000.000 inwoners) of Dortmund (500.000 inwoners) “te duur” en is een spoorlijn tussen Groningen (170.000 inwoners) en Bremen (500.000 inwoners) met daar tussenin vooral weiland, dat níet? Daar moet toch een verklaring voor zijn? Herstel van het spoor Nijmegen-Kleve biedt de gelegenheid Nijmegen een directe aansluiting te geven op de RRX, een soort randstadrailachtig concept, met snelle, frequente stoptreinen in het Rhein-Ruhrgebied met 13.000.000 inwoners. In een rapport uit 2015, inmiddels alweer 5 jaar terug, van de Radbouduniversiteit Nijmegen kunnen we tussen de regels door de irritatie van de opstellers van het rapport lezen over de bestuurlijke impotentie die in Gelderland/Rijk van Nijmegen bestaat rondom dit dossier <http://www.keizerlijn.nl/wp-content/uploads/2015/08/Kritische-beschouwing-Radboud-Universiteit-januari-2015.pdf>

We constateren ook dat herhaaldelijk aangegeven is dat verbetering van de verbindingen tussen Nijmegen en Duitsland de regionale economie vooruit zou helpen (zie bijlage 3 en 4) en we constateren dat de infrastructuur in de regio dringend verbetering behoeft (zie bijlage 5) en we constateren dat het beleid van de provinciale overheid om het verkeer naar Duitsland te concentreren op de as Arnhem-Oberhausen leidt tot verstoppingen op de A12 op de verbinding naar de Achterhoek via de A15 en op het spoor Arnhem-Emmerich en daarmee ook op Betuwe-route en de zeer drukke regionale spoorlijn van Arnhem naar Winterswijk. Elke reiziger en auto die via een alternatieve route rijdt is pure winst. Willen we bovendien vanuit de arbeidsmarktregio Rijk van Nijmegen méér met economische zwaargewichten in de regio (zoals de Achterhoek), dan móet de ontsluiting van Nijmegen aan de oostkant écht beter. Dan redden we het niet met snelfietspaden en verdere wegversmallingen die problemen eerder lijken te verergeren dan op te helpen lossen.

Een belangrijke aanjager van de verbetering van het openbaar vervoer in de regio zou het spoor Nijmegen-Kleve kúnnen zijn. Immers aan de tussenliggende stations zouden parkeer- en reisgelegenheden kunnen ontstaan, waarmee de druk op de oostkant van de binnenstad van Nijmegen én de campus Heyendaal wellicht wat kan afnemen. Een station in Groesbeek kán een knooppunt voor openbaar vervoer aan de oostkant van Nijmegen worden waarmee er voor de gemeente Berg-en-Dal grote voordelen aan reactivering van dat spoor kunnen zitten en er sprake is van een win-win situatie. Er liggen kansen voor samenwerking tussen musea aan beide kanten van de grens (denk hierbij ook aan de musea in Groesbeek) en voor een verdere ontwikkeling van toerisme en culturele sector in onze –grensoverschrijdende- regio, maar dan moet de politieke wil en de ambitie eindelijk een keer getoond worden.

Tot nu toe zijn we ernstig teleurgesteld in de pogingen van het stadsbestuur van de gemeente Nijmegen om die ambitie te tonen die hoort bij een stad van deze omvang, bij een regionaal centrum met de betekenis van Nijmegen voor de wijde omtrek. Trek een cirkel van 30 km om de stad Nijmegen en in die cirkel wonen bijna 100.000 Duitsers, dat is voor Nederlandse begrippen een middelgrote stad, in je eigen achtertuin waar je niet uithaalt wat je er uit kán halen.

Wij roepen de stad Nijmegen én de provincie Gelderland op eindelijk eens werk te maken van herstel van het spoor Nijmegen-Kleve of gewoon te erkennen dat de stad een ambitie-niveau heeft dat niet past bij een stad met 170.000 inwoners, een grote universiteit, een groot academisch ziekenhuis van bovenregionale uitstraling en een verzorgingsgebied van conservatief geschat een half miljoen mensen.

Met vriendelijke groet,

Wilco Veldhorst

BESTUURDER LOKAAL/REGIONAAL

BESTUURDER ARBEIDSMARKT NIJMEGEN

BESTUURDER ARBEIDSMARKT TIEL/RIVIERENLAND

REGIO OOST

VOORZITTER INTERNATIONALE VAKBONDSRAAD RIJN-IJSSEL



Gotlandstraat 2 A, 7418 AZ Deventer



Aanwezig: ma | di | wo | do | vr





Interregionaler Gewerkschaftsrat Rhein-IJssel

Klever Erklärung: „Zusammenarbeit vertiefen und ausbauen“

Heimat – Standort – Arbeitsmarkt

Selten war so viel Zukunft in Europa wie heute. Die Verflechtung der Volkswirtschaften, die steigende Mobilität der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer oder die klima- und energiepolitischen Entwicklungen bilden jede für sich riesige Gestaltungsaufgaben. Die Lissabonstrategie des europäischen Rates gibt die grundsätzliche Zielrichtung aus: ein nachhaltiges Wachsen der Wirtschaft und der Arbeitsplätze.

Der IGR Rhein-IJssel und die weiteren IGR's entlang der Grenze wollen die Lissabonstrategie auf interregionalem Niveau mit gestalten. Sie wollen Einfluss auf grenzüberschreitende sozialwirtschaftliche Probleme rund um berufliche Bildung, Arbeit, Arbeitsbeziehungen und die damit verbundene soziale Gesetzgebung, sowie auf die notwendigen struktur- und wirtschaftspolitischen Maßnahmen nehmen. Unser Ziel ist es, die Interessen von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in den Grenzregionen gemeinsam zu formulieren und die konkrete Zusammenarbeit sicherzustellen. Eine gemeinsame Verantwortung besteht besonders für Arbeitnehmer, die grenzüberschreitend arbeiten und wohnen.

Bei allen grundsätzlichen Ähnlichkeiten des niederländischen und deutschen Gesellschaftssystems zeigen sich in der Praxis auch deutliche Unterschiede im Detail der Steuer-, Arbeitsrecht- und Sozialsysteme, die grenzüberschreitendes Arbeiten sehr mühsam machen können und immer noch für den Einzelnen eine Herausforderung darstellen. Ein wichtiges Instrument bei der künftigen Gestaltung der neuen Aufgaben sollte der soziale Dialog sein, der schon die Basis für den „Rheinischen Kapitalismus“ und das „Polder-Modell“ geboten hat. Wir akzeptieren die Berechtigung nationaler Regulierungen der Wirtschafts- und Arbeitsbeziehungen, kritisieren aber unnötige Mobilitätshemmnisse zulasten der Beschäftigten.

Die Euregios an der deutsch-niederländischen Grenze mit ihren rund 10 Millionen Menschen, einer vielfältigen Wirtschaftsstruktur und einer starken Wissenschaftslandschaft bieten ein großes Entwicklungspotenzial. Die Öffnung der Grenzen hat die Identität der Menschen beidseits der Grenze als „Grenzländer“ noch gestärkt. Umso wichtiger ist es für die Entwicklung der Grenzregionen, bestehende Barrieren zu identifizieren und zu beseitigen.

Europa darf nicht auf die ökonomische Dimension reduziert werden. Gerade die Grenzbereiche sind für die Menschen auf beiden Seiten der Grenze auch Lebensraum und Heimat. Besonders in der Grenzregion werden Erleichterungen konkret positiv erfahrbar – oder im umgekehrten Fall besonders schmerzlich vermisst. Um die positive Entwicklung zu befördern, setzen die IGR's auf den sozialen Dialog vor Ort zwischen den Sozialpartnern und der Politik, kooperativ, beteiligungs- und konsensorientiert.

Ökonomische Verflechtung Niederlande - Deutschland

Vielen niederländischen und deutschen Bürgerinnen und Bürgern ist gar nicht bewusst, wie eng die ökonomischen Verflechtungen beider Länder bereits heute sind. Rund 25% der niederländischen Güter gehen nach Deutschland, ca. 20% der niederländischen Importe kommen aus dem Nachbarland. Für Deutschland sind die Niederlande Exportland Nr. 5 und Importland Nr. 2. Allein im Jahr 2010 stieg das Handelsvolumen um 25% auf 132 Mrd. €. Generell verläuft die ökonomische Entwicklung in beiden Ländern oft parallel, aber bei genauerem Hinsehen werden auch Unterschiede sichtbar. Nur ein Beispiel: die Situation in der niederländischen Bauwirtschaft entwickelt sich derzeit eher schwierig, während die Situation in Deutschland schon wieder günstiger aussieht. Hier könnten sich gerade in der Grenzregion Chancen eröffnen.

Die Grenzregion: Stärken ausbauen, Schwächen abstellen

Die deutsch-niederländische Grenzregion ist ein Raum mit starkem Potenzial. Viel Positives ist im deutsch-niederländischen Grenzgebiet schon geschehen. So ist zwischen Aachen und Heerlen mit dem AVANTIS European Science and Business Park der erste grenzüberschreitende deutsch-niederländische Gewerbepark entstanden. Die Region ist auf vielen Ebenen in Bewegung geraten, z.B.:

- **Studentenmobilität:** 2011 studieren 21.700 deutsche Studenten an den niederländischen Hochschulen und Universitäten.
- **Arbeitnehmermobilität:** Der Anteil der Grenzgänger, besonders von der deutschen Seite, hat sich in den letzten zehn Jahren stark erhöht.
- **Wohnmobilität:** Die Anzahl der Zuzüge von Deutschen in die Niederlande und insbesondere von Niederländern in den grenznahen Raum hat deutlich zugenommen.

Zusammenleben wird so zur Normalität, gegenseitige kulturelle Vorurteile verschwinden aus dem Alltag.

Gleichzeitig existiert weiterhin Handlungsbedarf in verschiedenen Politikfeldern. Drei Beispiele:

- **Ausbildung:** Auf den Ausbildungsabschlüssen/ Zertifikaten von niederländischen und deutschen Auszubildenden in der Grenzregion könnte automatisch vermerkt werden, mit welchen Ausbildungsabschlüssen/ Zertifikaten im anderen Land diese Ausbildung gleichgestellt ist.
- **Praktika:** Fair gestaltete, grenzüberschreitende Praktika für Schülerinnen und Schüler, Studierende, Arbeitskräfte und Arbeitssuchende, um die Arbeitswelt und die Sprache im Nachbarland kennenzulernen und Handlungsspielräume zu erweitern.
- **Steuerpolitik:** Erneuerung des deutsch-niederländischen Doppelbesteuerungsabkommens (1959). Hier entstehen besonders bei Lehrern und Arbeitnehmer auch im Speditionsbereich Probleme. Als Vorbild kann eine Kompensationsregelung dienen, wie es sie in der belgisch-niederländischen Grenzregion gibt.
- **Grenzüberschreitende Arbeitsmarktpolitik:** Die jeweiligen Instrumente der (grenzüberschreitenden) Arbeitsmarktpolitik sollen grenzüberschreitend und abgestimmt angewendet werden, um Mobilität in der Grenzregion zu befördern.

Herausforderungen gemeinsam meistern

Die EUREGIOS drücken den Gedanken grenzüberschreitender Zusammenarbeit hervorragend aus. Es wäre zu überprüfen, ob und wie eine grenzüberschreitende Strukturpolitik noch effektiver und „nachbarschafts-sensibler“ gestaltet werden könnte, welche Akteure und Akteur-Konstellationen unter Einbindung von Wirtschaft und Gewerkschaften den Prozess befördern können und wo die zentralen Handlungsfelder liegen. Dieser Prozess ist dynamisch zu entwickeln.

Viele Defizite sind schon bekannt, z.B.

- Intransparenz bei Fragen der grenzüberschreitenden Arbeit für Grenzgänger und ihre Unternehmen,
- Lücken und Sackgassen im öffentlichen Nahverkehr,
- bürokratische Hürden im Bildungswesen oder
- Sprachbarrieren.

In vielen Fällen muss das Rad gar nicht neu erfunden werden, weil die Lösungsansätze schon lange bekannt sind und teilweise auch schon umgesetzt werden. Das illustrieren Praxisbeispiele für das Handlungsfeld „Information und Beratung von Grenzgänger und Unternehmen“:

- Das Team für grenzüberschreitende Arbeit und unternehmerische Tätigkeiten (Team GWO) in Maastricht erteilt allgemeine Auskünfte über niederländische Steuerfragen in grenzüberschreitenden Situationen mit Deutschland und Belgien. Sie können sich außerdem in grenzüberschreitenden Situationen mit den Niederlanden bei Fragen zum belgischen und deutschen Steuersystem an das Team GWO wenden. Im Team GWO arbeiten deutsche (Finanzamt NRW), belgische und niederländische Steuerbehörden zusammen.
- Das Büro für deutsche Angelegenheiten (BDZ SVB) in Nimwegen – mit Sprechstunden entlang der niederländisch-deutsche Grenze – berät niederländische Bürger, die in Deutschland wohnen oder arbeiten. Diese Behörde soll ausgebaut werden zu einer Verbindungsstelle für die niederländisch-deutsche Sozialversicherung, finanziert von den niederländischen und deutschen Sozialversicherungsträgern.
- Beratungsstellen für Grenzpendler existieren z.B. in der EUREGIO Enschede-Gronau oder in der Region Aachen (EURES).
- Das Netzwerk der EURES-Berater ist weiter zu verstärken.

Um mehr Bürgernähe und Transparenz für Ratsuchende zu erreichen, sollten diese Beratungsstellen miteinander kooperieren.

Mobilität braucht Infrastruktur

Lücken und Sackgassen im öffentlichen Nah- und Fernverkehr behindern Mobilität von Menschen und Waren in der Grenzregion. Fehlende oder schlechte grenznahe (Omnibus)öffentliche Verkehrsverbindungen sind ein permanentes Ärgernis für Grenzgänger und besonders für solche die es werden wollen.

Grenzüberschreitende Verbindungen im Schienenverkehr müssen den verkehrlichen Anforderungen eines Europas ohne Grenzen gerecht werden. Wir fordern deshalb:

- Euregionale Schienenverbindungen zwischen
 - Nijmegen-Kleve (mit Anschluss nach Rhein/Ruhr),
 - Hengelo-Bentheim (Verbindung existiert mit Umstieg),
 - Arnheim-Emmerich (mit Anschluss nach Rhein/Ruhr),
 - Via Avantis (Heerlen-Avantis-RWTH-Aachen) und eine
 - Lightrailverbindung Roermond-Mönchengladbach, sowie
- Intercityverbindungen zwischen
 - Eindhoven-Venlo-Düsseldorf
 - Eindhoven-Heerlen- Aachen und

- Die Wiedereinführung des ICE-Haltes in Emmerich.

Zur Verbesserung der Warenströme fordern wir zudem

- einen schnellen Ausbau der BETUWE-Linie sowie
- die Reaktivierung des „Eisernen Rheins“, sozialverträglich und unter Berücksichtigung von Anwohnerinteressen.

Auch die Entwicklung der Flughäfen Maastricht/Aachen und Niederrhein/Weeze ist weiter zu fördern und zu entwickeln. Dabei ist diese Entwicklung sozialverträglich und ebenfalls unter Berücksichtigung der Anwohnerinteressen zu fördern. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der vielfältigen Logistikstandorte (Flughäfen, Schiene und Wasser/Häfen) zwischen Duisburg, Nimwegen/Arnheim, Venlo bis in den belgischen Raum ist zu befördern und weiter zu entwickeln.

Ideen entwickeln – Probleme anpacken – Chancen nutzen!

Die Grenzregion ist ein Laboratorium für die europäische Zusammenarbeit. Das zeigen schon die erwähnten Beispiele. Weitere gute Beispiele ließen sich mühelos finden. Wir brauchen Ideen und Tatkraft, damit die neuen Gestaltungsräume auch tatsächlich genutzt werden. Mit unserer Veranstaltung am 18. Mai in Kleve wollen wir ein Angebot zum Dialog machen und einen Impuls zu gemeinsamem Handeln vermitteln.

Die Region und die Menschen, die dort leben, sind es wert.

Anhang

Der Arbeitsmarkt der Grenzregion

Beschäftigte Personen (2010)

Overijssel	535.870
Gelderland	972.650
Limburg	527.210
NRW	5,89 Mio.

Arbeitslosen März 2011

Overijssel	34.969	6.7%
Gelderland	54.159	5,8%
Limburg	35.997	7,1%
NRW	762.497	8,5%

Arbeitslosen Änderung März 2010 => März 2011

Overijssel	- 4.009	-10,3%
Gelderland	-3.877	- 6,7%
Limburg	-5.331	-12,9%
NRW	-58.807	-7,2%

Daten Niederlande: Bron: LISA (2011)

Daten Deutschland: Arbeitsagentur NRW(31.03.2011)

Traject	Afstand (hemelsbreed)	Reistijd OV	Kosten (indicatief)
Nijmegen-Kleve	21 Km	0:49 uur	€ 5,70
Nijmegen-Emmerich	28 Km	1:17 uur	€ 8,23
Doetinchem-Kleve	21 Km	1:58 uur	€ 15,37
Doetinchem-Emmerich	14 Km	2:25 uur	€ 17,90
Winterswijk-Vreden	10 Km	0:17 uur	€ 3,80
Winterswijk-Münster	63 Km	2:57 uur	€ 23,27
Winterswijk-Bocholt	16 Km	4:18 uur	€ 62,76

Reistijden en kosten voor grensoverschrijdend OV

Bron: www.9292.nl, maps.google.nl

KLEVE | KRANENBURG

KOMPAKT

Hierzu ein Klick: Klevi

NOTIZEN

- Feuerwehr (Feuerwehrhaus) 01 513
- Polizei 01 110
- Kassenamt 01 513 21
- Deutsche Bahn (Bahnhof) 01 115

APOTHEKEN

- Apotheke (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11
- Apotheke (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11

Apothekenleistungen von 01 513 21 11
 Hier: Apotheke in Kleve-Markt, Kleve
 (01 513 21 11, 01 513 21 11 11)
 01 513 21 11, 01 513 21 11 11

KLUBS

- Amstelsche Baseballclub 01 513 21 11
- Jugendliche Fußballer 01 513 21 11

KINDER & JUGENDLICHE

- Klever (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11
- Klever (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11

REISEN

- Reisebüro (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11
- Reisebüro (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11

REISEN

- Reisebüro (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11
- Reisebüro (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11

REISEN

- Reisebüro (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11
- Reisebüro (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11

REISEN

- Reisebüro (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11
- Reisebüro (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11

REISEN

- Reisebüro (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11
- Reisebüro (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11

REISEN

- Reisebüro (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11
- Reisebüro (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11

REISEN

- Reisebüro (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11
- Reisebüro (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11

REISEN

- Reisebüro (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11
- Reisebüro (Kleve-Markt, Kleve) 01 513 21 11, 01 513 21 11 11



Die Realisierung der Bahnstrecke Kleve-Nimwegen wird diskutiert, nicht alleine aber nicht aus. Auch die Realisierung muss verbessert werden.

Ungenutzte Wirtschaftskraft

In Nimwegen wurde jetzt über einen besseren Personennahverkehr in der Grenzregion diskutiert. Die heutige Situation müsse dringend verbessert werden

Von Andreas Griebel

Nimwegen. Die Bahnstrecke Nimwegen-Kleve ist seit 1970 im Besitz der Deutschen Bahn. Seit 2015 ist die Strecke für den Personennahverkehr zwischen Kleve und Nimwegen im Dienst. Seit 2015 ist die Strecke für den Personennahverkehr zwischen Kleve und Nimwegen im Dienst. Seit 2015 ist die Strecke für den Personennahverkehr zwischen Kleve und Nimwegen im Dienst.

speziellen Experten und Politikern wurde sich nicht einig, dass der Nahverkehr zwischen Kleve und Nimwegen deutlich verbessert werden muss.

Die heutige Situation ist eigentlich sehr schlecht. Es gibt nur 7000 Grenzpendler, die die Strecke zwischen Kleve und Nimwegen nutzen. Die heutige Situation ist eigentlich sehr schlecht. Es gibt nur 7000 Grenzpendler, die die Strecke zwischen Kleve und Nimwegen nutzen.

Die heutige Situation ist eigentlich sehr schlecht. Es gibt nur 7000 Grenzpendler, die die Strecke zwischen Kleve und Nimwegen nutzen. Die heutige Situation ist eigentlich sehr schlecht. Es gibt nur 7000 Grenzpendler, die die Strecke zwischen Kleve und Nimwegen nutzen.



Während einer Podiumsdiskussion werden die Möglichkeiten für eine Realisierung der Bahnstrecke Kleve-Nimwegen besprochen.

Während einer Podiumsdiskussion werden die Möglichkeiten für eine Realisierung der Bahnstrecke Kleve-Nimwegen besprochen. Die heutige Situation ist eigentlich sehr schlecht. Es gibt nur 7000 Grenzpendler, die die Strecke zwischen Kleve und Nimwegen nutzen.

KRANENBURG

Sankt Martin zieht durch Nütterden

Begleitung durch den Musikzug der Schützen

Kranenburg-Nütterden. Sankt Martin wird am Freitag, den 9. November, durch den Kranenburger Musikzug Nütterden geleitet. Der Musikzug wird um 17.30 Uhr auf dem Schulhof des St. Georgs-Gymnasiums in Nütterden um 18 Uhr den Musikzug in Begleitung. Die Kinder und Eltern der beiden Kindergärten werden der Musikzug der AMG Nütterden begleiten. Der Musikzug wird um 17.30 Uhr auf dem Schulhof des St. Georgs-Gymnasiums in Nütterden um 18 Uhr den Musikzug in Begleitung.

Musikzug der Schützen

Der Musikzug wird um 17.30 Uhr auf dem Schulhof des St. Georgs-Gymnasiums in Nütterden um 18 Uhr den Musikzug in Begleitung. Die Kinder und Eltern der beiden Kindergärten werden der Musikzug der AMG Nütterden begleiten. Der Musikzug wird um 17.30 Uhr auf dem Schulhof des St. Georgs-Gymnasiums in Nütterden um 18 Uhr den Musikzug in Begleitung.

Senioren spenden für Awo-Kita

Kranenburg. Die Awo-Kita in Kranenburg wird von den Senioren der Awo-Kita in Kranenburg gespendet. Die Awo-Kita in Kranenburg wird von den Senioren der Awo-Kita in Kranenburg gespendet. Die Awo-Kita in Kranenburg wird von den Senioren der Awo-Kita in Kranenburg gespendet.

Senioren spenden für Awo-Kita

Kranenburg. Die Awo-Kita in Kranenburg wird von den Senioren der Awo-Kita in Kranenburg gespendet. Die Awo-Kita in Kranenburg wird von den Senioren der Awo-Kita in Kranenburg gespendet. Die Awo-Kita in Kranenburg wird von den Senioren der Awo-Kita in Kranenburg gespendet.

Senioren spenden für Awo-Kita

Kranenburg. Die Awo-Kita in Kranenburg wird von den Senioren der Awo-Kita in Kranenburg gespendet. Die Awo-Kita in Kranenburg wird von den Senioren der Awo-Kita in Kranenburg gespendet. Die Awo-Kita in Kranenburg wird von den Senioren der Awo-Kita in Kranenburg gespendet.