

Een toekomstperspectief voor het Grenzland

*Eine Zukunftsperspektive
für das Grenzland*



Ontwerpstudie Niederrhein & Noord-
en Midden-Limburg

*Entwurfsstudie Niederrhein & Nord-
und Zentral-Limburg*

VINCENT PIJNENBURG

IMPRESSUM

Uitgever | Herausgeber

Fontys Crossing Borders
Tegelseweg 255
5912 BG Venlo
Postbus 141, 5900 AC Venlo
www.fontys.nl

Tekst | Texte

Vincent Pijnenburg

Fotografie | Fotografie

Vincent Pijnenburg

Vormgeving | Gestaltung und Layout

Canon Nederland N.V. | CBS 12368

Vertaling | Übersetzung

Iunctio Taaldiensten

Druk | Druck

Enson bv

Verspreiding | Druckauflage

500 exemplaren

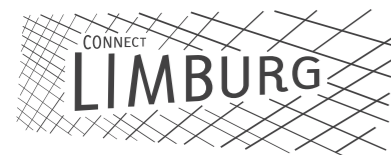
November 2017, Venlo

Mede mogelijk gemaakt door

euregio rijn-maas-noord
Konrad-Zuse-Ring 6
41179 Mönchengladbach
www.euregio-rmn.de

Connect Limburg
Stegstraat 5
6041 EA Roermond
www.connectlimburg.eu

Radboud Universiteit Nijmegen
Comeniuslaan 4
6525 HP Nijmegen
www.ru.nl



© Copyright 2017 Fontys Hogescholen

Verveelvoudiging of openbaarmaking van gedeelten ervan is toegestaan, mits de bron wordt vermeld.
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

VOORWOORD

De grens als kans

De grens als ontwerpkans. Dat is in het kort de opgave waarmee Vincent Pijnenburg het voorliggende onderzoek begon. Zijn ambitie bij aanvang was helder, de grens wordt doorgaans gezien als een einde, een afsluiting en protectie. Maar kunnen we de grens ook als een kans zien? En als we aannemen, zoals inmiddels in de wetenschappelijke grensstudies gebruikelijk is, dat een grens een menselijk construct is, een ontwerp dus, kunnen we de grens dan ook herontwerpen? Zodat een regionale structuurschets niet ophoudt aan de grens, maar daarin bewust en gedurfd ook de andere kant van de grens wordt meegenomen. De grens dus niet als sluitstuk van een ruimtelijk plan, maar juist als beginpunt en sturend element.

De euregio rijn-maas-noord, tezamen met haar leden, bood Vincent de gelegenheid om deze vragen en deze ontwerpogave uit te werken voor de regio Niederrhein en Noord- en Midden-Limburg. De studie is een concreet en regio-specifiek vervolg van de lijn die enkele jaren geleden is uitgezet in de studie Grensland¹ waarin voor de Nederlands-Duitse en Nederlands-Belgische grens verschillende ontwerp scenario's zijn ontwikkeld, variërend van het helemaal wegdenken ervan (scenario eenwording), tot en met juist theateraal versterken (scenario avontuur).

Het resultaat is een frisse en innovatieve kijk op de ontwerp mogelijkheden voor dit grensgebied. Het zet aan het denken, en biedt zowel ontwerp mogelijkheden voor de langere termijn als ook concrete en direct op te pakken ideeën. Wat de studie verder ook bijzonder maakt is dat de suggesties en vergezichten door een breed scala aan actoren wonend en werkend in de regio zelf werden aangedragen. Een en ander gebeurde in verschillende drukbezochte ontwerp ateliers die de Fontys Hogeschool mede namens het Nijmegen Centre for Border Research van de Radboud Universiteit organiseerde op verschillende plekken in de regio.

Het onderzoek is tevens een prachtige opmaat voor de dissertatie van Vincent zelf, waar deze studie een belangrijk onderdeel van gaat vormen. Deze studie is af, maar is dus meteen het begin van iets nieuws. Voor de regio zelf, en ook voor de wetenschap. Net zoals de grens zelf ook altijd een begin is, nooit definitief, altijd in wording. En daarmee ook voortdurend een kans.

Prof. dr. Henk van Houtum

Nijmegen Centre for Border Research
Radboud Universiteit Nijmegen

¹ Eker, M. & Van Houtum, H. (2013). *Grensland. Atlas, essays en ontwerp. Geschiedenis en toekomst van het grenslandschap*. Wageningen: Blauwdruk.

VORWORT

Die Grenze als Chance

Die Grenze als Entwurfchance. Das ist kurz gesagt die Aufgabe, mit der Vincent Pijnenburg diese Studie begonnen hat. Seine Ambition zu Beginn war deutlich, die Grenze wird normalerweise als ein Ende, ein Abschluss und als Schutzbarriere betrachtet. Doch können wir die Grenze auch als Chance sehen? Und wenn wir annehmen, wie dies inzwischen in den wissenschaftlichen Grenzstudien üblich ist, dass eine Grenze ein menschliches Konstrukt ist, ein Entwurf also, können wir die Grenze dann auch neugestalten? Damit eine regionale Strukturskizze nicht an der Grenze aufhört, sondern darin bewusst und gewagt auch die andere Seite der Grenze berücksichtigt wird. Die Grenze also nicht als Endstück eines Flächennutzungsplans, sondern viel mehr als Ausgangspunkt und steuerndes Element sehen.

Die euregio rhein-maas-nord bot Vincent zusammen mit ihren Mitgliedern die Gelegenheit, diese Fragen und diese Entwurfsaufgabe für die Region Niederrhein und Nord- und Zentral-Limburg auszuarbeiten. Die Studie ist eine konkrete und regionsspezifische Fortsetzung der Linie, die vor einigen Jahren in der Studie *Grensland*¹ skizziert wurde und in der für die niederländisch-deutsche und die niederländisch-belgische Grenze verschiedene Entwurfsszenarien, variierend vom völligen Wegdenken dieser (Szenario Vereinigung) bis hin zu einer theatralischen Verstärkung (Szenario Abenteuer), entwickelt wurden.

Das Ergebnis ist ein frischer und innovativer Blick auf die Entwurfsmöglichkeiten für dieses Grenzgebiet. Die Studie regt zum Nachdenken an und bietet sowohl längerfristige Zukunftsmöglichkeiten als auch konkrete und direkt aufzugreifende Ideen. Was die Studie ferner zudem so besonders macht, ist die Tatsache, dass vielfältige Akteure, die in der Region leben und arbeiten, die konkreten Vorschläge und Visionen selbst vorgebracht haben. Das eine oder andere erfolgte in gut besuchten Entwurfsateliers, die die Fontys Hochschule auch im Namen des Nijmegen Centre for Border Research der Radboud Universität an verschiedenen Orten in der Region organisierte.

Die Studie ist zudem ein hervorragender Auftakt der Dissertation von Vincent, wobei diese Studie einen bedeutsamen Bestandteil dieser bildet. Diese Studie ist abgeschlossen, ist aber zugleich der Anfang von etwas Neuem. Für die Region selbst und auch für die Wissenschaft. So wie die Grenze selbst auch immer ein Anfang ist, niemals definitiv, sondern sich stets in Entwicklung befindet. Und damit auch fortwährend mit Chancen verbunden ist.

Prof. dr. Henk van Houtum

Nijmegen Centre for Border Research
Radboud Universität Nijmegen

¹ Eker, M. & Van Houtum, H. (2013). *Grensland. Atlas, essays en ontwerp. Geschiedenis en toekomst van het grenslandschap*. Wageningen: Blauwdruk.



'AN DER FOSSA' (ARCEN-WALBECK)

Inhoudsopgave

Inhaltsverzeichnis

1. Een toekomstperspectief voor het Grensland	5
<i>Eine Zukunftsperspektive für das Grenzland</i>	9
2. De regio <i>Die Region</i>	13
3. De Polycentrische E-regio <i>Die polyzentrische E-Region</i>	25
4. Groen Land tussen Maas en Rijn <i>Grünes Land zwischen Maas und Rhein</i>	39
5. Agrologistieke Agglomeratie <i>Agrarlogistische Agglomeration</i>	53
6. Doorwerking <i>Weiterführung</i>	67

1. Een toekomstperspectief voor het Grensland



Aandacht voor het grensland. Niet klagen over het gebrek eraan, maar zelf proactief het voortouw nemen. Een perspectief dat prikkelt. Uitnodigt. Nieuwsgierig maakt. Een perspectief waarin het grensland centraal staat. De rijkdom van de grensbewoners in kaart gebracht. Een boodschap uit de regio, richting Den Haag, richting Düsseldorf, maar ook richting de media. Noord- en Midden-Limburg in het zuidoosten? Nee, in het westen. Niederrhein daarentegen ligt niet langer in het uiterste westen, maar in het oosten. Van het grensland welteverstaan.

Het "Toekomstperspectief Niederrhein & Noord- en Midden-Limburg", dat in grote lijnen het gebied van de euregio rijn-maas-noord omvat, is een ruimtelijk perspectief voor de middellange termijn. Het grensland betreft een niet hard afgebakende strook aan weerszijden van de landsgrens waar de aanwezigheid van de grens voelbaar en zichtbaar is. Een gebied dat geleidelijk overloopt in de 'nationale' landschappen. De grens heeft haar stempel achtergelaten op het gebied en zal dat in de toekomst ook blijven doen. Een gebied met een bijzondere dynamiek en een bijzonder ruimtelijk karakter. Waar de grens passeren een onverstoorbare handeling is. Maar ook een gebied waar verschillen in het landschap nog duidelijk zichtbaar zijn. Het perspectief laat zien hoe het grensland over enkele decennia eruit kan zien. Een perspectief op regionaal schaalniveau, en daarom tot bepaalde hoogte abstract van aard, dat richting geeft aan toekomstige ontwikkelingen. Tot dusverre ontbreekt een integrale ruimtelijke visie op het grensland nog altijd. Een gebied dat door een nationale planningsbril vaak wordt gezien als het *randland*.

Tijdens de totstandkoming van het perspectief is continue de grens als startpunt genomen. Niet als barrière, maar als kans. De grens als bron en het grensland als ontwerpruimte. Een vernieuwende benadering van de grens en haar omliggende landschap. Een benadering die voortbouwt op het fundament van de wetenschappelijke stroming 'borderscapes'². De term borderscapes wordt gebruikt als een conceptueel instrument om de complexiteit van de dynamiek waarmee het grenslandschap wordt geproduceerd te onderzoeken³. Het grensland is een geschapen (scaped), geconstrueerde realiteit en kan dus ook transnationaal herontworpen worden. Het internationale perspectief ontwerpendwijs verkend. De term 'scapes' als bouwblok van nieuwe transnationale verbeeldingsmogelijkheden⁴. In het bijzonder het boek *Grensland* (2013) geschreven door Mark Eker en Henk van Houtum⁵,

² zie onder meer Minghi, J. V. & Rumley, D. (1991). *The Geography of border landscapes*. London: Taylor & Francis. Appadurai, A. (1996). *Modernity At Large: Cultural Dimensions of Globalization*. Minneapolis: University of Minnesota Press. Eker, M. & Van Houtum, H. (2013). *Grensland. Atlas, essays en ontwerp. Geschiedenis en toekomst van het grenslandschap*. Wageningen: Blauwdruk.

³ Brambilla, C. (2015). *Exploring the Critical Potential of the Borderscapes Concept* Brambilla. *Geopolitics* 1–21. doi:10.1080/14650045.2014.884561

⁴ Appadurai, A. (2006). *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

⁵ Eker, M. & Van Houtum, H. (2013). *Grensland. Atlas, essays en ontwerp. Geschiedenis en toekomst van het grenslandschap*. Wageningen: Blauwdruk.

waarin het conceptuele instrument borderscape verder wordt uitgewerkt, geldt als inspiratiebron en leidraad voor dit toekomstperspectief.

DE GRENS ALS KANS

In het verleden zijn verschillende Duits-Nederlandse perspectieven ontwikkeld. Voorgaande concepten zijn veelal top-down of slechts door één zijde van de grens vormgegeven, of door te werken aan slechts één toekomstscenario: het welbekende weg-gum-scenario: wat als er geen grens zou zijn?⁶ Dit perspectief onderscheidt zich van andere grensoverschrijdende initiatieven in het Nederlands-Duitse grensgebied, door het grensland met behulp van meerdere ruimtelijke scenario's te conceptualiseren.

Daarnaast is het ruimtelijk domein nog een tamelijk onontgonnen gebied binnen de grensoverschrijdende samenwerking. Veel initiatieven en projecten zijn sectoraal van aard. Juist de ruimtelijke ordening is in staat meerdere sectorale belangen, maar ook meerdere actoren en schaalniveaus bij elkaar te brengen. De planner als ondernemende verbinder, als ruimtelijke entrepreneur. Iemand die de kwaliteit en samenhang van onze fysieke leefomgeving bewaakt.

Die samenwerking binnen het ruimtelijk domein is hard nodig. Veel grensgerelateerde verschijnselen raken namelijk het ruimtelijk domein. Denk aan het plaatsen van windmolens, het ontbreken van natuurverbindingen, een gebrek aan goede OV-verbindingen, maar ook het creëren van kruisbestuiving tussen de economische pijlers van de euregio. Daarmee kan samenwerking binnen het ruimtelijk domein meer (sociaaleconomische) voorspoed voor de regio genereren. De vraag is of een integraal-ruimtelijke benadering een bijdrage kan leveren aan de grensoverschrijdende samenwerking en mobiliteit? Ondanks decennialange inspanningen is die grensoverschrijdende mobiliteit nog altijd zeer beperkt⁷.

⁶ zie onder meer Alterra-rapport 808 (2004). Regiodialog Noord-Limburg. Wageningen: Alterra. Drielandenpark (2003). *Ontwikkelingsperspectief Drielandenpark*. Voerendaal: Schrijen-Huntjens. Drielandenpark (2011). *Drielandenpark. Open Ruimte zonder Grenzen*. Maastricht: ANDI Druk. Provincie Limburg (2014). *Grensoverschrijdend perspectief Zuid-Limburg*. Maastricht: Provincie Limburg.

⁷ Volgens de *Internationaliseringsmonitor 2016-III Duitsland* van het CBS (2016, Den Haag) zijn 30.000 in Duitsland wonende werknemers werkzaam in Nederland en zijn 8.700 in Nederland wonende werknemers in Duitsland werkzaam. Bovendien is een aanzienlijk deel van de grenspendelaars oorspronkelijk afkomstig uit het werkland.

GRENSPLEKKEN

De grens kan de locatiekeuze voor een weg of vastgoed en dus de invulling van de ruimte beïnvloeden. Met behulp van enkele praktische voorbeelden uit de regio, worden plekken in het grensland gepresenteerd die ontstaan en gevormd zijn door de aanwezigheid van de landsgrens. Plekken die bestaansrecht kennen en kennen bij de aanwezigheid van 'de grenslander'. Een militair vliegveld, detailhandel, horeca, verlaten grensposten en provinciale wegen. Vroeger en nu. Een grenslandschap met de door de grens ontstane vervormingen en afwijkingen.

ONTWERPSTUDIE NIEDERRHEIN & NOORD- EN MIDDEN-LIMBURG

Dit perspectief heeft als doel aandacht te vragen voor het grensland. Van centrale nationale regio's naar één centraal gelegen regio in Europa. Het toekomstperspectief kent geen juridische of formele status. Het is geen *Flächennutzungsplan*, geen *Provinciaal Omgevingsplan* en ook geen *Regionalplan*. Het perspectief moet partijen in het grensland **inspireren** en **uitnodigen** om samen ideeën op te pakken en zo te werken aan een beter leef- en vestigingsklimaat. Het toekomstperspectief is aan het bestuur en aan de politici van de euregio rijn-maas-noord aangeboden. Middels dit perspectief is hen een **handreiking** gedaan om op het gebied van grensoverschrijdende samenwerking de samenwerking binnen het ruimtelijk domein te intensiveren. De steller van dit perspectief heeft niet de illusie dat alle perspectieven uit deze studie 1:1 overgenomen worden, maar hoopt wel dat deze een elementaire bijdrage leveren aan een hechtere samenwerking waarin op het vlak van ruimtelijke ontwikkelingen het aangaan van de dialoog als meer vanzelfsprekend wordt beschouwd.

Het totstandkomingsproces van dit perspectief evenals het perspectief zelf, vormen een onderdeel van het promotieonderzoek van Vincent Pijnenburg. Als promovendus van Fontys Crossing Borders en de Radboud Universiteit onderzoek ik (*Pijnenburg*) op een exploratieve wijze wat de **ontwerpmogelijkheden** zijn voor het grensland. Hoe kan de grens als kans ingezet worden en welke bijdrage kan het ontwerpen hieraan leveren? Om dit te onderzoeken ben ik samen met actoren uit de regio in 2015 begonnen met het in beweging brengen van het grensoverschrijdende ontwerpproces. Hierin trad ik op als penvormer en als verbinder. De penvormer van het grensoverschrijdende ontwerpproces en de verbinder van de ideeën.

Het perspectief is tot stand gekomen in co-creatie. Een perspectief voor en door de regio. Een drietal **ontwerpateliers** vormt het fundament van dit perspectief. In het traject voorafgaand aan de ontwerpateliers zijn actoren uit de regio actief betrokken door middel van interviews en door hen te informeren middels de brochure 'de euregio rijn-maas-noord in kaart'⁸.

Tijdens de ontwerpateliers zijn ideeën uit de regio opgehaald. Ideeën die zijn geopperd in een vrije denkruimte. Ideeën die niet verbonden zijn aan politieke agenda's. Dit perspectief vormt de weerslag van de ontwerpateliers. Een perspectief dat meerdere ruimtelijke scenario's laat zien. In totaal hebben meer dan honderd actoren een bijdrage geleverd. Tot slot heeft in de periode juni tot oktober 2017 een klankbordgroep eerdere conceptversies van commentaar voorzien. Via deze weg wil ik alle atelierdeelnemers, evenals de klankbordgroep bedanken voor hun geïnvesteerde tijd en actieve bijdrage.

LEESWIJZER

Het toekomstperspectief voor het grensland is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 start met een analyse van het grensland. Een beschrijving van een gemeenschappelijke geschiedenis, een analyse van de regio anno 2017 en maatschappelijke ontwikkeling die spelen aan beide zijden van de grens. Vervolgens volgt een overzicht van regionale cijfers en feiten die het ruimtegebruik beïnvloeden. Verder wordt verspreid over de visie een selectie van *grensplekken* gepresenteerd: plekken in het grensland die ontstaan en gevormd zijn door de aanwezigheid van de grens. Deze grensplekken zijn terug te vinden in de roze kaders. De foto's in dit document laten enkele van deze grensplekken zien.

Het perspectief is verdeeld in drie thema's, de zogenaamde **hoofdoopgaven**: het Groene Land tussen Maas en Rijn, de Polycentrische E-regio en de Agrologistieke Agglomeratie. In de hoofdstukken 3 tot en met 5 volgt per thema een introductie, begeleid door een 'anno 2017' kaartbeeld. Omdat ontwikkelingen niet volledig voorspelbaar zijn en de regio bovendien te maken heeft met de complexe en dynamische context door de aanwezigheid van de grens, worden verschillende **ruimtelijke scenario's** geïntroduceerd. Per thema zijn twee ruimtelijke scenario's uitgewerkt, bestaande uit tekst en kaartbeelden. De scenario's schetsen mogelijke ontwikkelrichtingen voor de toekomst. Tot slot beschrijft hoofdstuk 6 'Doorwerking' wat de scenario's hebben opgeleverd en hoe het perspectief als vertrekpunt kan dienen voor een intensievere samenwerking binnen het ruimtelijk domein. Door middel van tien aanbevelingen wordt de regio een handreiking gedaan.

⁸ Pijnenburg, V. (2016). *De euregio rijn-maas-noord in kaart*. Backnang: WIRMachenDRUCK GmbH.



“ Het perspectief moet partijen in het grensland inspireren en uitnodigen om samen ideeën op te pakken en zo te werken aan een beter leef- en vestigingsklimaat.”

 GRENSOVERGANG | GRENZÜBERGANG
A77-A57 (BOXMEER-GOCH)



Besondere Aufmerksamkeit für das Grenzland. Nicht über das Fehlen dieser klagen, sondern selbst proaktiv die Initiative ergreifen. Eine Initiative, die anregt. Einlädt. Neugierig macht. Eine Perspektive, bei der das Grenzland im Mittelpunkt steht. Der Reichtum der Grenzbewohner unter die Lupe genommen wird. Eine Botschaft aus der Region in Richtung Den Haag, Richtung Düsseldorf, aber auch in Richtung der Medien. Nord- und Zentral-Limburg im Südosten? Nein, im Westen. Der Niederrhein liegt hingegen nicht länger im äußersten Westen, sondern im Osten. Des Grenzlandes wohlgemerkt!



GRENDOVERGANG GRENZÜBERGANG
DAMMERBRUCH (VENLO-STRAELEN)

1. Eine Zukunftsperspektive für das Grenzland

Die „Zukunftsperspektive Niederrhein & Nord- und Zentral-Limburg“, die in groben Zügen das Gebiet der euregio rhein-maas-nord umfasst, ist eine mittelfristige räumliche Perspektive. Beim Grenzland handelt es sich um einen nicht starr abgegrenzten Bereich an beiden Seiten der Landesgrenze, in dem die Anwesenheit der Grenze spürbar und sichtbar ist. Ein Gebiet, das allmählich in die „nationalen“ Landschaften übergeht. Die Grenze hat dieses Gebiet geprägt und wird dies auch in Zukunft weiterhin tun. Ein Gebiet mit einer besonderen Dynamik und einem besonderen räumlichen Charakter. In dem das Überqueren der Grenze ein unbeirrbarer Vorgang ist. Aber auch ein Gebiet, in dem die landschaftlichen Unterschiede noch deutlich sichtbar sind. Die Perspektive zeigt auf, wie das Grenzland in einigen Jahrzehnten aussehen kann. Eine Perspektive in einer regionalen Größenordnung und daher bis zu einem gewissen Grad abstrakter Art, die den Kurs für zukünftige Entwicklungen vorgibt. Bislang fehlt es immer noch an einem integralen räumlichen Leitbild hinsichtlich des Grenzlandes. Ein Gebiet, das durch die nationale Planungsbrille häufig als *Randland* betrachtet wird.

Während des Zustandekommens der Perspektive wurde fortwährend die Grenze als Ausgangspunkt herangezogen. Nicht als Barriere, sondern viel mehr als Chance. Die Grenze als Quelle und das Grenzland als Entwurfsraum. Ein innovativer Ansatz im Hinblick auf die Grenze und ihre umgebende Landschaft. Ein Ansatz, der an die Grundlage der wissenschaftlichen Strömung **„Borderscapes“**² anknüpft. Der Begriff Borderscapes wird als konzeptionelles Instrument verwendet, um die Komplexität der Dynamik, mit der die Grenzlandschaft geschaffen wird, zu untersuchen³. Das Grenzland ist eine geschaffene (scaped), konstruierte Realität und kann somit auch transnational neu gestaltet werden. Die internationale Perspektive wird im Hinblick auf den Entwurf verkannt. Der Begriff „Scapes“ dient als Baustein neuer transnationaler Vorstellungsmöglichkeiten⁴. Insbesondere das von Mark Eker und Henk van

Houtum geschriebene Buch *Grensland* (2013)⁵, in dem das konzeptionelle Instrument Borderscape weiter ausgearbeitet wird, gilt als Inspirationsquelle und Leitfaden für diese Zukunftsperspektive.

DIE GRENZE ALS CHANCE

In der Vergangenheit wurden verschiedene deutsch-niederländische Perspektiven entwickelt. Die Vorgängerkonzepte sind oftmals top-down oder wurden lediglich von einer Seite der Grenze gestaltet oder bedienen sich lediglich eines Zukunftsszenarios: das Ausradieren der Grenze oder was wäre, wenn es keine Grenze gäbe⁶. Diese Perspektive unterscheidet sich durch die Konzeptualisierung des Grenzlandes anhand mehrerer räumlicher Szenarien von anderen grenzüberschreitenden Initiativen im niederländisch-deutschen Grenzgebiet.

Daneben ist der räumliche Bereich innerhalb der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ein noch recht unerschlossenes Gebiet. Viele Initiativen und Projekte sind sektoraler Art. Doch gerade die Raumordnung ist in der Lage, mehrere sektorale Belange, aber auch mehrere Akteure und Größenordnungen zusammenzuführen. Der Planer als unternehmerisches Verbindungsglied, als räumlicher Unternehmer. Jemand, der die Qualität und den Zusammenhang unseres physischen Lebensumfeldes überwacht.

Diese Zusammenarbeit im räumlichen Bereich ist unverzichtbar. Viele grenzbezogene Phänomene haben nämlich eine Berührungsfläche mit dem räumlichen Gebiet. Dabei ist an das Aufstellen von Windrädern, das Fehlen von Naturverbindungen, das Fehlen guter Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, aber auch an das Erzeugen einer Kreuzbefruchtung zwischen den wirtschaftlichen Säulen der euregio zu denken. Damit kann die Zusammenarbeit innerhalb des räumlichen Bereichs mehr (sozialökonomischen) Wohlstand in der Region generieren.

2 Siehe u.a. Minghi, J. V. & Rumley, D. (1991). *The Geography of border landscapes*. London: Taylor & Francis. Appadurai, A. (1996). *Modernity At Large: Cultural Dimensions of Globalization*. Minneapolis: University of Minnesota Press. Eker, M. & Van Houtum, H. (2013). *Grensland. Atlas, essays en ontwerp. Geschiedenis en toekomst van het grenslandschap*. Wageningen: Blauwdruk.

3 Brambilla, C. (2015). *Exploring the Critical Potential of the Borderscapes Concept Brambilla*. Geopolitics 1–21. doi:10.1080/14650045.2014.884561

4 Appadurai, A. (2006). *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

5 Eker, M. & Van Houtum, H. (2013). *Grensland. Atlas, essays en ontwerp. Geschiedenis en toekomst van het grenslandschap*. Wageningen: Blauwdruk.

6 Siehe u.a. Alterra-rapport 808 (2004). *Regiodialoog Noord-Limburg*. Wageningen: Alterra. Drielandenpark (2003). *Ontwikkelingsperspectief Drielandenpark*. Voerendaal: Schrijen-Huntjens. Drielandenpark (2011). *Drielandenpark. Open Ruimte zonder Grenzen*. Maastricht: ANDI Druk. Provincie Limburg (2014). *Grensoverschrijdend perspectief Zuid-Limburg*. Maastricht: Provincie Limburg.



“ Die Perspektive soll die Parteien im Grenzland inspirieren und dazu einladen, um Ideen gemeinsam aufzugreifen und somit zu besseren Lebens- und Niederlassungsbedingungen beizutragen.”



GRENZÜBERGANG
TUINDORP (WELLERLOOI-TWISTEDEN)

GRENZORTE

Die Grenze kann die Standortwahl für eine Straße oder Immobilien und somit die räumliche Gestaltung beeinflussen. Mithilfe einiger praktischer Beispiele aus der Region werden Orte im Grenzland vorgestellt, die durch die Anwesenheit der Landesgrenze entstanden sind und geformt wurden. Orte, deren Existenzberechtigung der Anwesenheit „des Grenzgängers“ zu verdanken war und ist. Ein Militärflugplatz, Einzelhandel, Gastronomie, verlassene Grenzposten und Provinzialstraßen. Früher ebenso wie heute. Eine Grenzlandschaft mit den durch die Grenze entstandenen Verformungen und Abweichungen.

Die Frage ist, ob ein integral-räumlicher Ansatz einen Beitrag zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und Mobilität leisten kann. Trotz jahrzehntelanger Bemühungen ist diese grenzüberschreitende Mobilität immer noch sehr begrenzt⁷.

ENTWURFSSTUDIE NIEDERRHEIN & NORD- UND ZENTRAL-LIMBURG

Der Zweck dieser Perspektive besteht darin, Aufmerksamkeit für das Grenzland zu erzeugen. Von zentralen nationalen Regionen hin zu einer zentral gelegenen Region in Europa. Die Zukunftsperspektive hat keinen juristischen oder formellen Status. Es ist kein *Flächennutzungsplan*, kein *Provinciaal Omgevingsplan* und auch kein *Regionalplan*. Die Zukunftsperspektive wurde den Verwaltungsbehörden und Politikern der euregio rhein-maas-nord vorgelegt. Mit dieser Perspektive wurde ihnen eine **Hilfeleistung** geboten, um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im räumlichen Bereich zu intensivieren. Der Verfasser dieser Perspektive hat nicht die Illusion, dass alle Perspektiven aus dieser Studie 1:1 übernommen werden, hofft allerdings, dass diese einen grundlegenden Beitrag zu einer engeren Zusammenarbeit leisten, wobei das Eingehen eines Dialogs im Bereich der räumlichen Entwicklungen als selbstverständlicher betrachtet wird.

Das Zustandekommen dieser Perspektive sowie auch die Perspektive an sich bilden einen Bestandteil der wissenschaftlichen Untersuchung im Rahmen der Doktorarbeit von Vincent Pijnenburg. Als Doktorand von Fontys Crossing Borders und der Radboud Universität untersuche ich (*Pijnenburg*) auf eine explorative Art und Weise die **Entwurfsmöglichkeiten** des Grenzlandes. Wie kann die Grenze als Chance eingesetzt werden und welchen Beitrag können diesbezügliche Entwürfe leisten? Um dies zu untersuchen, habe ich im Jahr 2015 zusammen mit Akteuren aus der Region angefangen, den grenzüberschreitenden Entwurfsprozess in Gang zu setzen. Dabei trat ich als Koordinator und Verbindungsglied auf. Als Koordinator des grenzüberschreitenden Entwurfsprozesses und als Verbindungsglied im Hinblick auf die Ideen.

Die Perspektive ist im Rahmen einer Co-Gestaltung zustande gekommen. Eine Perspektive für und von der Region. Drei Entwurfsateliers bilden das Fundament

⁷ Laut dem *Internationaliseringsmonitor 2016-III Duitsland* des niederländischen statistischen Zentralamtes CBS (2016, Den Haag) arbeiten 30.000 in Deutschland wohnhafte Arbeitnehmer in den Niederlanden und sind 8.700 in den Niederlanden wohnhafte Arbeitnehmer in Deutschland tätig. Zudem stammt ein erheblicher Teil der Grenzgänger ursprünglich aus dem Arbeitsland.

dieser Perspektive. Bevor die **Entwurfsateliers** aktiv wurden, wurden Akteure im Vorfeld mittels Interviews und durch eine Information mithilfe der Broschüre „Ein Blick auf die euregio rhein-maas-nord“⁸ aktiv einbezogen. Während der Entwurfsatelierphase wurden Ideen aus der Region zusammengetragen. Ideen, die in einer freien Denkkumgebung aufgeworfen wurden. Ideen, die nicht mit politischen Agenden verknüpft sind. Diese Perspektive bildet das Resultat der Entwurfsateliers. Eine Perspektive, die mehrere räumliche Szenarien aufzeigt. Insgesamt haben über hundert Akteure einen Beitrag geleistet. Schließlich hat ein Resonanzgremium im Zeitraum vom Juni bis Oktober 2017 frühere Entwurfsfassungen mit einem Kommentar versehen. Auf diesem Weg möchte ich allen Entwurfsteilnehmern sowie dem Resonanzgremium für ihre Anwesenheit und ihren aktiven Beitrag danken.

LESEHILFE

Die Zukunftsperspektive für das Grenzland ist folgendermaßen aufgebaut. Kapitel 2 beginnt mit einer Analyse des Grenzlandes. Eine Beschreibung der gemeinsamen Geschichte, eine Analyse der Region anno 2017 und gesellschaftliche Entwicklungen, die an beiden Seiten der Grenze eine Rolle spielen. Danach folgt eine Übersicht über regionale Zahlen und Fakten, die die Flächennutzung beeinflussen. Ferner wird verteilt über das Leitbild eine Auswahl von *Grensplekken* präsentiert: Orte im Grenzland, die durch die Anwesenheit der Grenze entstanden sind und gestaltet wurden. Diese Grenzorte sind in den rosanen Kästen zu finden. Die Bilder in diesem Dokument zeigen einige dieser Orte.

Die Perspektive ist in drei Themen gegliedert, die sogenannten **Hauptaufgaben**: das Grüne Land zwischen Maas und Rhein, die polyzentrische E-Region und die agrarlogistische Agglomeration. In den Kapiteln 3 bis einschließlich 5 folgt pro Thema eine Einleitung, einhergehend mit einer Kartenabbildung „anno 2017“. Da Entwicklungen nicht vollständig vorhersehbar sind und die Region aufgrund der Grenze zudem mit einem komplexen und dynamischen Kontext konfrontiert ist, werden verschiedene räumliche Szenarien vorgestellt. Pro Thema wurden zwei **räumliche Szenarien** ausgearbeitet, jeweils bestehend aus einem Text und Kartenabbildungen. Die Szenarien skizzieren mögliche Entwicklungsrichtungen für die Zukunft. Schließlich beschreibt Kapitel 6 „Weiterführung“, was die Szenarien gebracht haben und wie die Perspektive als Ausgangspunkt für eine intensivere Zusammenarbeit innerhalb des räumlichen Bereichs dienen kann. Mit zehn Empfehlungen haben wir eine Hilfestellung für die Region geboten.

⁸ Pijnenburg, V. (2016). *De euregio rijn-maas-noord in kaart*. Backnang: WIRmachenDRUCK GmbH.




 **GRENDOVERGANG** GRENZÜBERGANG
AM ZOLLAMT (VEN-ZELDERHEIDE – NERGENA)



“ Het toekomstperspectief moet partijen in het grensland inspireren en uitnodigen om samen ideeën op te pakken en zo te werken aan een beter leef- en vestigingsklimaat.”

“Die Zukunftsperspektive soll die Parteien im Grenzland inspirieren und dazu einladen, um Ideen gemeinsam aufzugreifen und somit zu besseren Lebens- und Niederlassungsbedingungen beizutragen.”

 **BIRGELEN (STADT WASSENBERG)**

2. De regio *Die Region*



Noord- en Midden-Limburg aan de Nederlandse kant, het overgrote deel van **Niederrhein** aan de Duitse kant. Tevens het noordelijk deel van de Metropoolregio Rheinland. De Nederlandse zijde als het overgangsgebied van de hoge zandgronden naar de Nederlandse delta. De Duitse zijde als het lager gelegen stroomgebied van de Rijn (Niederrheinisches Tiefland). Beide nationale gebiedsaanduidingen. Vanuit Nederlands perspectief is het Duitse stroomgebied van de Rijn juist hoger gelegen. Voor de Duitser liggen de Nederlandse zandgronden juist relatief lager. Een ander perspectief. Limburg opeens als westelijk deel van de regio, Niederrhein als het oostelijk deel. In de regio hebben vele bezetters hun sporen achtergelaten. Onder meer de Romeinen, de Franken, de Spanjaarden, de Pruisen, de Belgen en de Nederlanders. Sporen zoals Romeinse nederzettingselementen en Spaanse forten. Wat nu een grensoverschrijdende regio is, was ooit een grenzeloze regio.

Nord- und Zentral-Limburg auf niederländischer Seite, ein Großteil des **Niederrheins** auf deutscher Seite. Zudem der nördliche Teil der Metropoolregion Rheinland. Die niederländische Seite als Übergangsgebiet von den hohen Sandebenen zum niederländischen Delta. Die deutsche Seite als niedriger gelegenes Einzugsgebiet des Rheins (Niederrheinisches Tiefland). Beides nationale Gebietsbezeichnungen. Vom niederländischen Blickpunkt aus liegt das deutsche Einzugsgebiet des Rheins höher. Für die Deutschen liegen die niederländischen Sandebenen hingegen relativ niedriger. Eine andere Perspektive. Limburg plötzlich als westlicher Teil der Region, der Niederrhein als östlicher Teil. In der Region haben zahlreiche Besitzer Spuren hinterlassen. Unter anderen die Römer, Franken, Spanier, Preußen, Belgier und die Niederländer. Spuren wie beispielsweise römische Siedlungselemente und spanische Forts. Was heutzutage eine grenzüberschreitende Region ist, war einst eine Region ohne Grenze.

Het **Overkwartier van het hertogdom Gelre** in de 16^e en 17^e eeuw. Geen scherp omlind gebied, maar een lappendeken van grondgebieden⁹. De grens, zoals we hem nu kennen, bestaat iets meer dan tweehonderd jaar. In 1978 werd het gebied van de euregio rijn-maas-noord gedefinieerd en het samenwerkingsverband ter bevordering van grensoverschrijdende samenwerking in dit gebied opgericht.

De regio ligt op een centrale plek in West-Europa. Tussen belangrijke economische centra als het Ruhrgebied, de Vlaamse Ruit en de Randstad. De regio vormt een belangrijke schakel van enkele Europese transportassen. De regio vormt tevens een belangrijk onderdeel van het stroomgebied van de Maas en de Rijn. De combinatie van enerzijds de aanwezigheid van de landsgrens en anderzijds de combinatie van een zachte groenblauwe noord-zuidas en een harde economische oostwest-as maakt deze regio uniek.

De regio wordt gekenmerkt door een zeer hoge concentratie **agribusiness**-ondernemingen. Een groot aantal tuinbouwbedrijven, evenals veel akkerbouw- en veeteeltbedrijven en ondernemingen die zijn gespecialiseerd in champignon-en boomteelt. Daarnaast is de **logistiek** een van de belangrijke pijlers van de regio. Ook de **industrie** is in grote getalen aanwezig. Met name de machinebouw, metaalbewerking, chemie en textiel zijn goed vertegenwoordigd. Tot slot beschikt het gebied over een veelzijdig aanbod van **toerisme en recreatie**¹⁰.

Kijk je puur naar de kaart van de regio, dan vallen vooral enkele landschappelijke noord-zuid eenheden op. Het **gele** productielandschap van de peelgemeenten en de Kreis Kleve en Kreis Viersen. De **blauwe** meanderende Maas en Rijn. Het omvangrijke **groene** natuuraal langs de grens en het **rode** verstedelijkte gebied langs de Rijn.

MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELINGEN

De regio heeft te maken met een aantal maatschappelijke ontwikkelingen. Ontwikkelingen die de invulling van het landschap beïnvloeden. Ontwikkelingen die niet slechts aan één kant van de grens spelen. Bij al deze ontwikkelingen speelt de grens een bijzondere rol. Zo is de grens van invloed op locatiekeuzes wat betreft wonen, werken en studeren. Ook beïnvloedt de grens de mobiliteit met betrekking tot detailhandel en recreatie. Over het algemeen worden maatschappelijke ontwikkelingen in acht genomen wanneer zich nieuwe ruimtelijke initiatieven aandienen. Echter, worden ontwikkelingen aan de andere zijde van de grens veelal genegeerd. De volgende ontwikkelingen zijn van invloed zijn op het grensland als geheel. Dat betekent dat niet iedere ontwikkeling van toepassing is op iedere afzonderlijke gemeente.

Das **Oberquartier des Herzogtums Geldern** im 16. und 17. Jahrhundert. Kein scharf umrissenes Gebiet, sondern ein Flickenteppich aus Hoheitsgebieten⁹. Die Grenze, wie wir sie heute kennen, existiert etwas länger als zweihundert Jahre. Im Jahr 1978 wurde das Gebiet der euregio rhein-maas-nord definiert und der Kooperationsverband zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in diesem Gebiet ins Leben gerufen.

Die Region befindet sich in zentraler Lage in Westeuropa. Zwischen wichtigen Wirtschaftszentren wie dem Ruhrgebiet, der flämischen Raute und der Randstad. Die Region stellt ein wichtiges Glied in einigen europäischen Transportachsen dar. Die Region bildet zudem einen wichtigen Bestandteil des Einzugsgebiets der Maas und des Rheins. Die Kombination aus der anwesenden Landesgrenze einerseits und der sanften grün-blauen Nord-Süd-Achse und einer harten wirtschaftlichen Ost-West-Achse andererseits macht die Region so einzigartig.

Die Region ist von einer sehr hohen Konzentration an **Agribusiness**-Unternehmen geprägt. Zahlreiche Gartenbaubetriebe und viele Landbau- und Viehzuchtbetriebe sowie Unternehmen, die sich auf den Champignon- und Baumanbau spezialisiert haben. Daneben ist die **Logistik** eine der wichtigsten Säulen der Region. Auch die **Industrie** ist reichlich anwesend. Insbesondere die Bereiche Maschinenbau, Metallverarbeitung, Chemie und Textil sind dort stark vertreten. Schließlich verfügt das Gebiet über ein vielseitiges Angebot für **Tourismus und Naherholung**¹⁰.

Wenn man sich lediglich die Karte der Region ansieht, fallen vor allem einige landschaftliche Nord-Süd-Einheiten auf. Die **gelbe** Produktionslandschaft der Peel-Gemeinden sowie der Kreis Kleve und der Kreis Viersen. Die **blauen** mäanderförmigen Flüsse Maas und Rhein. Das umfangreiche **grüne** Naturareal entlang der Grenze und das **rote** städtische Gebiet entlang des Rheins.

GESELLSCHAFTLICHE ENTWICKLUNGEN

Die Region wird mit einigen gesellschaftlichen Entwicklungen konfrontiert. Entwicklungen, die die Gestaltung der Landschaft beeinflussen. Entwicklungen, die nicht nur auf einer Seite der Grenze eine Rolle spielen. Bei all diesen Entwicklungen kommt der Grenze eine besondere Bedeutung zu. So hat die Grenze einen Einfluss auf die Standortwahl im Hinblick auf das Wohnen, Arbeiten und Studieren. Auch beeinflusst die Grenze die Mobilität in Bezug auf Einzelhandel und Naherholung. Im Allgemeinen werden gesellschaftliche Entwicklungen berücksichtigt, wenn neue räumliche Initiativen anstehen. Entwicklungen auf der anderen Seite der Grenze werden hingegen häufig ignoriert. Die folgenden Entwicklungen haben einen Einfluss auf das Grenzland als Ganzes. Das bedeutet, dass nicht jede Entwicklung für jede Gemeinde in der Region zutreffend ist.

⁹ Irmgard Hantsche (2003). *Geldern-Atlas, Karfte und Texte zur Geschichte eines Territoriums*. Geldern: Historischer Verein für Geldern und Umgegend.

¹⁰ euregio rijn-maas-noord (2014). *euregio-visie 2014-2020+*. De euregio maakt het verschil. Backnang: WIRmachenDRUCK GmbH.

⁹ Irmgard Hantsche (2003). *Geldern-Atlas, Karfte und Texte zur Geschichte eines Territoriums*. Geldern: Historischer Verein für Geldern und Umgegend.

¹⁰ euregio rijn-maas-noord (2014). *euregio-visie 2014-2020+*. De euregio maakt het verschil. Backnang: WIRmachenDRUCK GmbH.



LEEGSTAAND VASTGOED: niet groeien in kwantiteit, maar in kwaliteit. Met uitzondering van enkele gemeenten is er sprake van leegstand in de kantorenmarkt, de detailhandel en leegstand op bedrijventerreinen. Vanuit regionaal perspectief is er te veel voorraad van alles. Hierdoor ontstaan opgaven voor renovatie, herstructurering en sloop.



DEMOGRAFISCHE VERANDERING: de bevolkingsamenstelling verandert. Dit heeft gevolgen voor onder meer de woning- en arbeidsmarkt. Veel hoogopgeleide jongeren verlaten de regio, de vergrijzing neemt toe, evenals het aantal gezinsherenigers, arbeids- en asielmigranten. Verschillen in de samenleving worden groter wat betreft leeftijd, opleidingsniveau en welvaart. De samenstelling van huishoudens verandert, wat gevolgen heeft voor de woningvoorraad. Waar de bevolkingsomvang nu nog tamelijk stabiel is, wordt in de toekomst in veel gemeenten in het grensland een daling verwacht. Het vestigingsoverschot als mogelijke compensatie, is voor de meeste gemeenten niet voldoende om sterfte en ontgroening op te vangen.



TECHNOLOGISCHE ONTWIKKELING: de technologie neemt het meer en meer over van de mens. Op het gebied van robotisering, e-commerce en e-mobility. Deze ontwikkeling is onder meer van invloed op de arbeidsmarkt, de dynamiek in binnensteden en de belasting van het verkeersnet.



KLIMAATVERANDERING: weerextremen, langere perioden van aanhoudende droogte en heviger neerslag in korte tijd. Klimaatadaptatie. Van uiterst belang voor onze veiligheid, onze landbouwgewassen, de biodiversiteit. Maar ook de transformatie van fossiele brandstoffen naar vormen van hernieuwbare energie is van invloed op het ruimtegebruik.



BALANS TUSSEN STAD EN LAND: de open ruimte staat onder druk. Steden zijn de afgelopen decennia uit hun voegen gegroeid wat ten koste is gegaan van het landschap. Verschillende ontwikkelingen zijn van invloed op de balans tussen de stad en het platteland, denk aan de schaalvergroting van agrarische bedrijven, de verwachte krimp in de regio en nieuwe economische activiteiten op platteland.



GLOBALISERING: internationale handel van goederen, diensten evenals het vrije verkeer van personen over de wereld neemt toe. Dit heeft gevolgen voor de intensiteit van het verkeer, de arbeidsmarkt en de regionale economie. Tegelijkertijd worden gevoelens van veiligheid geassocieerd met dichtere grenzen. Mensen houden de grens graag in stand wanneer hij verdwenen is. Er ontstaat een tweespalt tussen Brussel dat vecht voor Europese idealen en de individuele natiestaten die kampen met de toenemende betekenis van nationalisme als politieke kracht. De grens als speelbal van beleid.



IMMOBILIENLEERSTAND: kein quantitativer Zuwachs, sondern ein qualitativer. Mit Ausnahme einiger Gemeinden ist auf dem Büromarkt, im Einzelhandel und in Gewerbegebieten von einem Leerstand die Rede. Vom regionalen Gesichtspunkt aus betrachtet ist von allem zu viel vorhanden. Dadurch entstehen Aufgaben in Bezug auf Renovierung, Umstrukturierung und Abriss.



DEMOGRAPHISCHE VERÄNDERUNG: Die Bevölkerungszusammensetzung verändert sich. Das hat unter anderem Folgen für den Wohnungs- und Arbeitsmarkt. Viele gut gebildete Jugendliche verlassen die Region, die Bevölkerungsalterung nimmt zu, ebenso wie die Zahlen beim Familiennachzug sowie bei den Arbeits- und Asilmigranten. Die Unterschiede in der Gesellschaft im Hinblick auf Alter, Bildungsniveau und Wohlfahrt werden größer. Die Zusammensetzung von Haushalten verändert sich, was Konsequenzen für das Wohnungsangebot hat. Während der Bevölkerungsumfang jetzt noch recht stabil ist, wird in Zukunft in vielen Gemeinden im Grenzland ein Rückgang erwartet. Der Zuwanderungsüberschuss als mögliche Kompensierung ist für die meisten Gemeinden nicht ausreichend, um der Sterberate und der Alterung der Gesellschaft entgegenzuwirken.



TECHNOLOGISCHE ENTWICKLUNG: Die Technologie nimmt den Menschen stets mehr ab. In den Bereichen Robotisierung, E-Commerce und E-Mobility. Diese Entwicklung hat unter anderem einen Einfluss auf den Arbeitsmarkt, die Dynamik in Innenstädten und die Auslastung des Verkehrsnetzes.



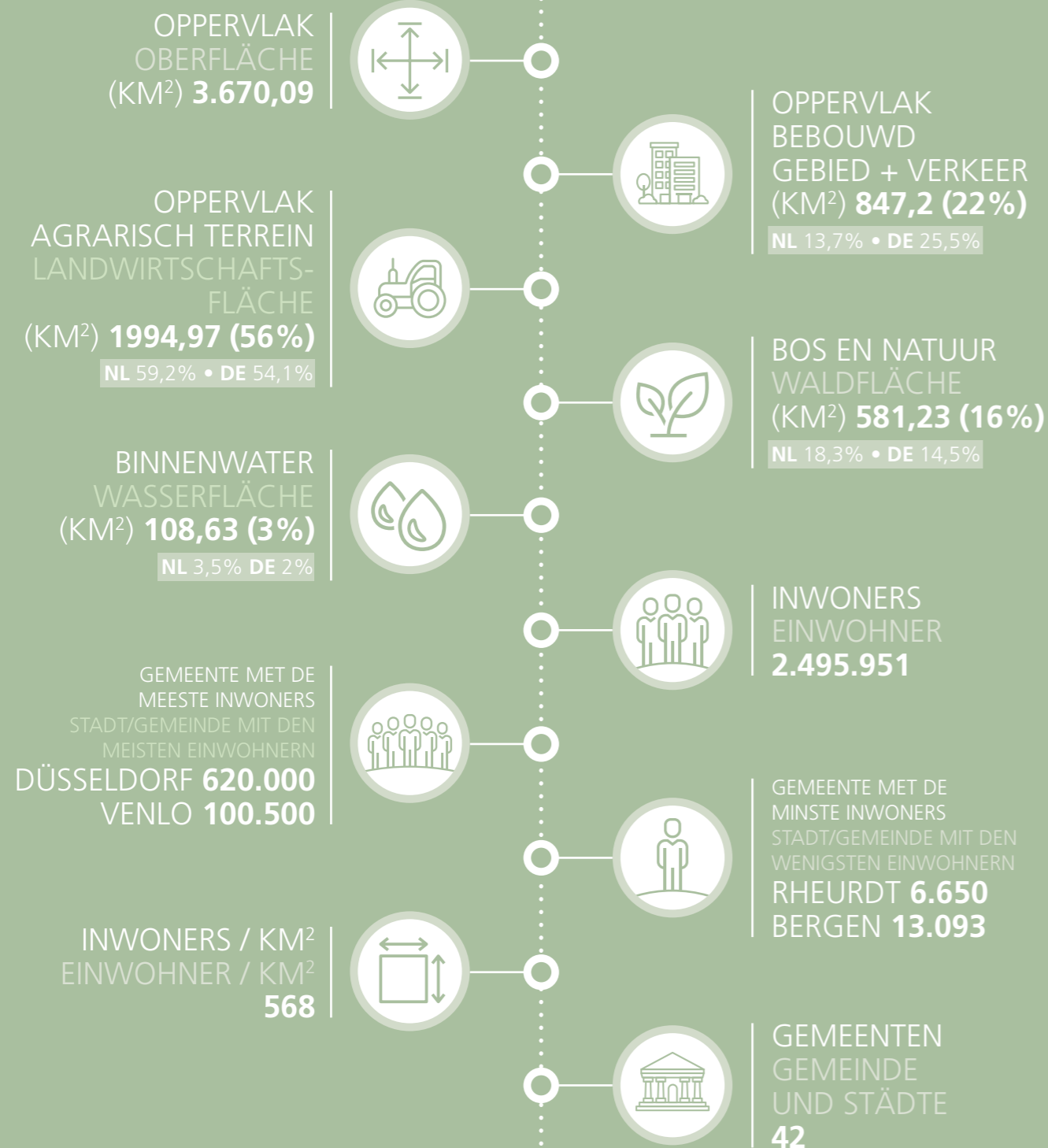
KLIMAWANDEL: Wetterextreme, längere Perioden anhaltender Trockenheit und stärkere Niederschläge in kurzer Zeit. Klimawandel. Von größter Bedeutung für unsere Sicherheit, unsere landwirtschaftlichen Nutzpflanzen und die Biodiversität. Aber auch der Übergang von fossilen Brennstoffen hin zu Formen der erneuerbaren Energien hat einen Einfluss auf die Flächennutzung.



BALANCE ZWISCHEN STADT UND LAND: Die Freiflächen stehen unter Druck. Städte sind in den vergangenen Jahrzehnten auf Kosten der Landschaft aus ihren Fugen geraten. Verschiedene Entwicklungen haben einen Einfluss auf die Balance zwischen Stadt und Land, wie beispielsweise die Expansion von Agrarbetrieben, der erwartete Rückgang in der Region und neue wirtschaftliche Aktivitäten im ländlichen Bereich.



GLOBALISIERUNG: Der internationale Handel mit Gütern und Dienstleistungen sowie der freie Verkehr von Personen auf der ganzen Welt nehmen zu. Dies hat Auswirkungen auf die Intensität des Verkehrs, den Arbeitsmarkt und die regionale Wirtschaft. Zugleich wird das Sicherheitsgefühl mit undurchlässigeren Grenzen assoziiert. Die Menschen möchten die Grenze gerne aufrechterhalten, wenn sie verschwunden ist. Es entsteht ein Zwiespalt zwischen Brüssel als Verfechter der europäischen Ideale und den einzelnen Nationalstaaten, die mit einer zunehmenden Bedeutung des Nationalismus als politische Stärke kämpfen. Die Grenze als Spielball der Politik.



GRENZÜBERGANG GRENZÜBERGANG
'DE WELLSCHHE HUT' (WELL-WEEZE)



Het Grenzland in cijfers

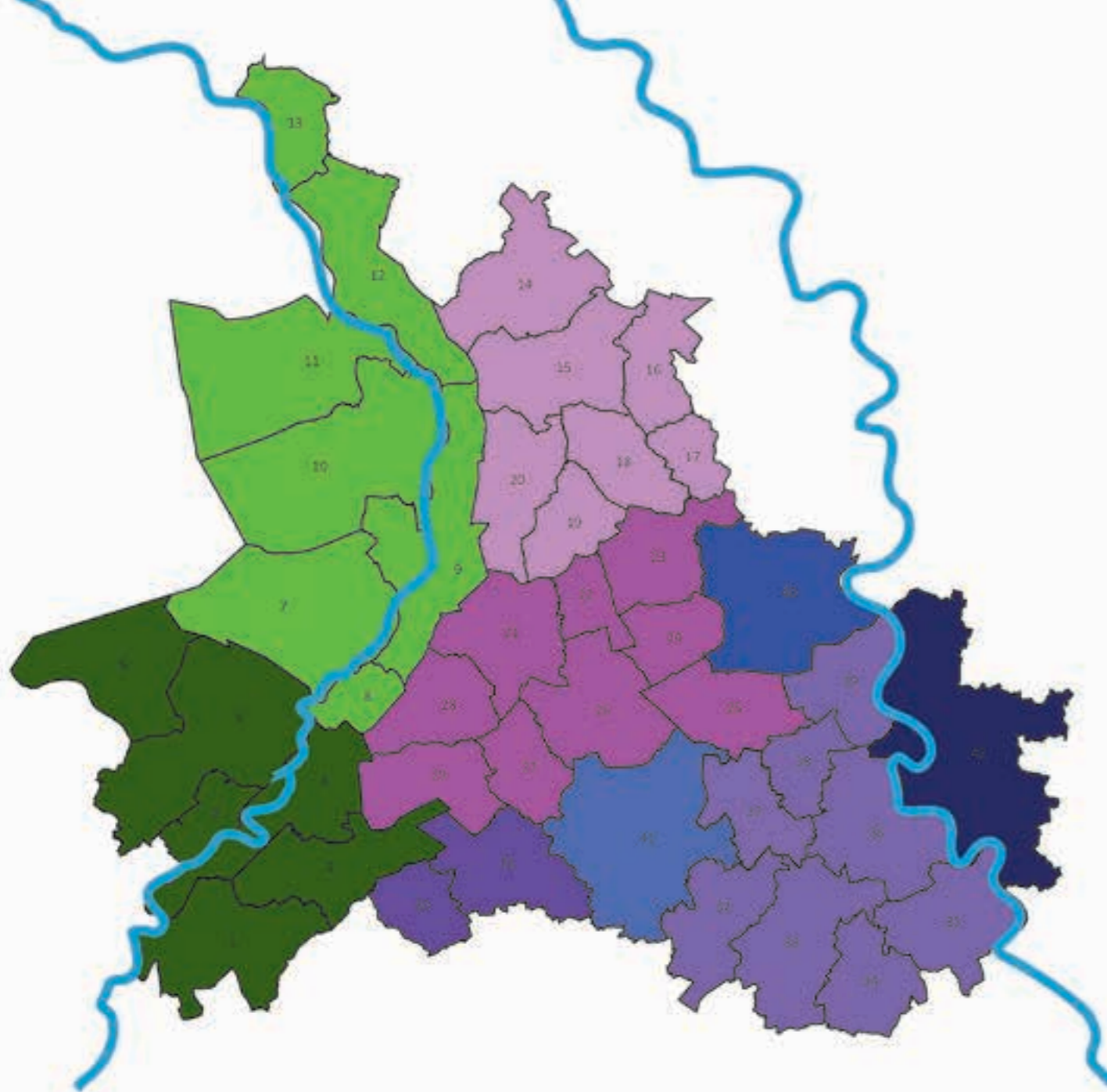
Deze paragraaf presenteert enkele op statistiek gebaseerde kaarten van de regio. Het betreft cijfers en feiten die van invloed zijn op het ruimtegebruik. Cijfers die niet snel veranderen. Een belangrijke grondlegger voor het uit te zetten beleid. De gehanteerde data zijn afkomstig van de volgende bronnen: *Centraal Bureau voor de Statistiek* en het *Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen*. Enkele kaartbeelden zijn eerder gepubliceerd in de brochure 'de euregio rijn-maas-noord in kaart'¹¹.

¹¹ Idem 7.

Das Grenzland in Zahlen

Dieser Paragraph präsentiert einige statistikbasierte Karten der Region. Es handelt sich um Zahlen und Fakten, die einen Einfluss auf die Flächennutzung haben. Zahlen, die sich nicht schnell verändern. Eine wichtige Grundlage für die auszuarbeitende Politik. Die herangezogenen Daten stammen aus den folgenden Quellen: *Centraal Bureau voor de Statistiek* und *Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen*. Einige Kartenabbildungen wurden bereits zuvor in der Broschüre "Ein Blick auf die euregio rhein-maas-nord"¹¹ veröffentlicht.

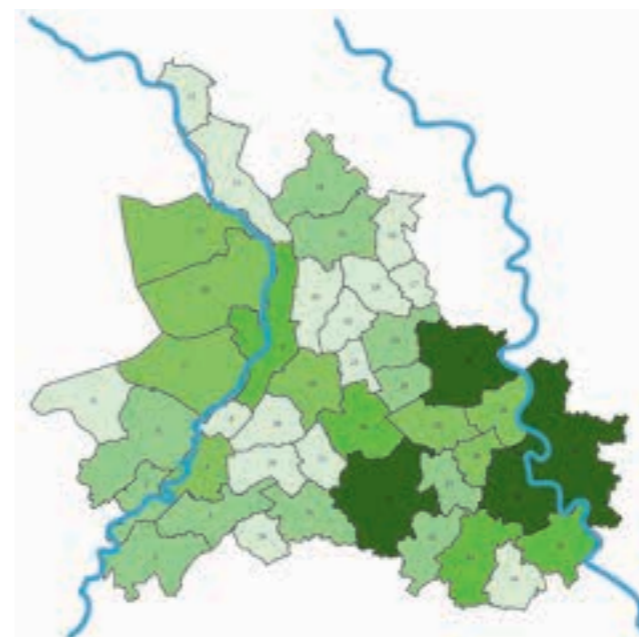
¹¹ Idem 7.



OVERZICHTSKAART ÜBERSICHTSKARTE

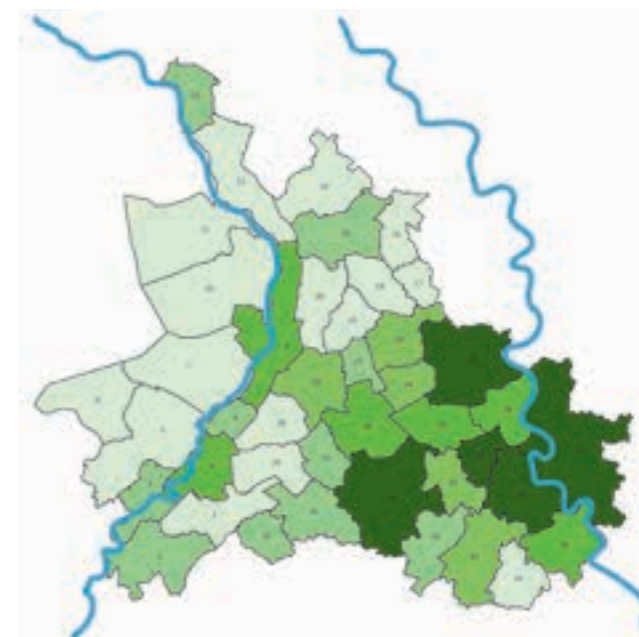
- Midden-Limburg
- Noord-Limburg
- Kreis Kleve
- Kreis Viersse
- Kreis Heinsberg
- Rhein-Kreis Neuss
- Stadt Krefeld
- Stadt Mönchengladbach
- Landeshauptstadt Düsseldorf

1	Gemeente Echt-Susteren	11	Gemeente Venray	21	Stadt Nettetal	31	Stadt Wegberg	41	Stadt Mönchengladbach
2	Gemeente Roerdalen	12	Gemeente Bergen	22	Gemeinde Grefrath	32	Gemeinde Jüchen	42	Landeshauptstadt Düsseldorf
3	Gemeente Maasgouw	13	Gemeente Gennep	23	Stadt Kempen	33	Stadt Grevenbroich		
4	Gemeente Roermond	14	Stadt Kevelaer	24	Stadt Tönisvorst	34	Gemeinde Rommerskirchen		
5	Gemeente Leudal	15	Stadt Geldern	25	Stadt Willich	35	Stadt Dormagen		
6	Gemeente Nederweert	16	Gemeinde Issum	26	Stadt Viersen	36	Stadt Neuss		
7	Gemeente Peel en Maas	17	Gemeinde Rheurdt	27	Gemeinde Schwalmatal	37	Stadt Korschenbroich		
8	Gemeente Beesel	18	Gemeinde Kerken	28	Burggemeinde Brüggen	38	Stadt Kaarst		
9	Gemeente Venlo	19	Gemeinde Wachtendonk	29	Gemeinde Niederkrüchten	39	Stadt Meerbusch		
10	Gemeente Horst aan de Maas	20	Stadt Straelen	30	Stadt Wassenberg	40	Stadt Krefeld		



INWONERAANTAL 2017
EINWOHNER 2017

- <20.000
- 20.000-40.000
- 40.000-60.000
- 60.000-120.000
- 120.000>



BEVOLKINGSDICHTEID 2017
EINWOHNERDICHTHEIT 2017

- <300
- 300-500
- 500-700
- 700-900
- 900>



BEVOLKINGSONTWIKKELING 2007-2016
BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG 2007-2016

- < min 5%
- min 5 - min 2%
- min 2 - 2%
- 2 - 5%
- 5% >

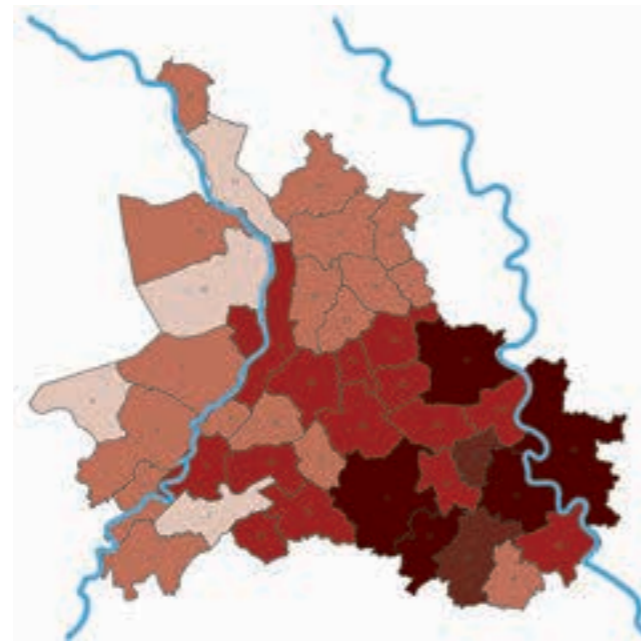
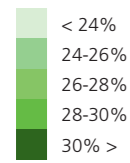


AANDEEL 65-PLUS 2007
ANTEIL DER ÜBER 65-JÄHRIGEN 2007

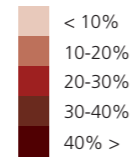
- <16%
- 16-18%
- 18-20%
- 20-22%
- 22% >



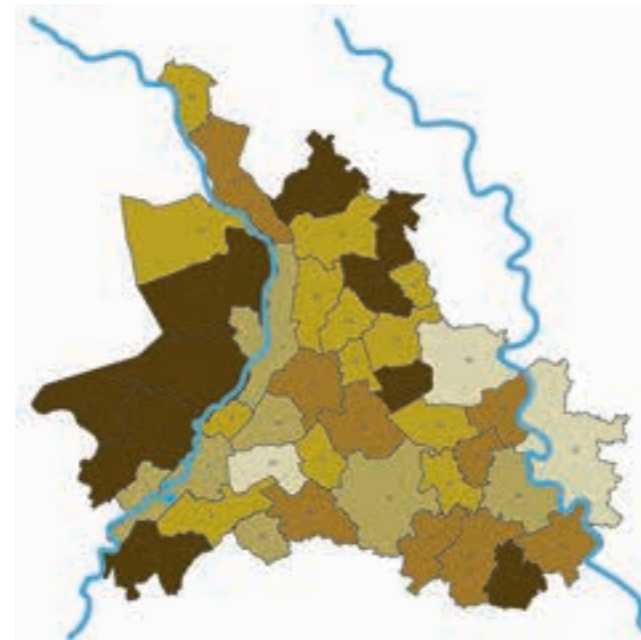
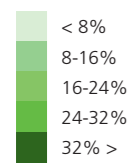
AANDEEL 65-PLUS 2030
 ANTEIL DER ÜBER 65-JÄHRIGEN 2030



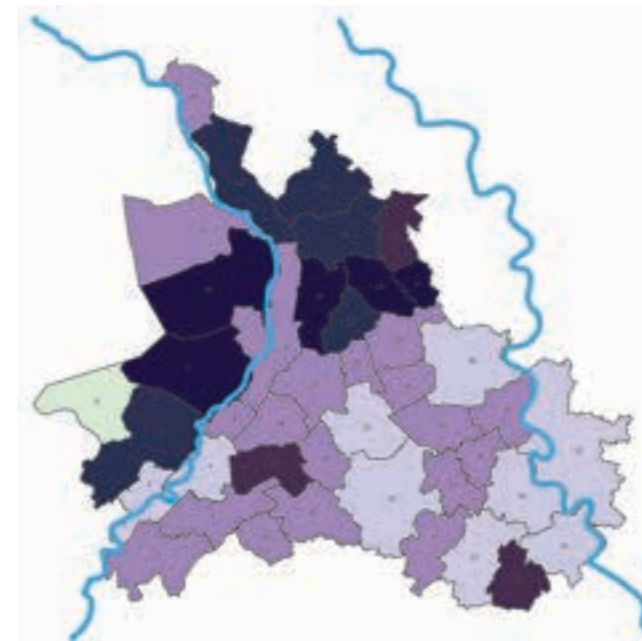
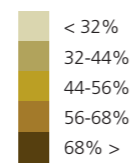
BEBOUWD TERREIN EN VERKEERSTERREIN
 GEBÄUDE- UND FREIFLÄCHE, BETRIEBSFLÄCHE
 & VERKEHRSLÄCHE



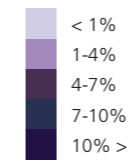
BOS EN OPEN NATUURLIJK TERREIN
 WALDFLÄCHE



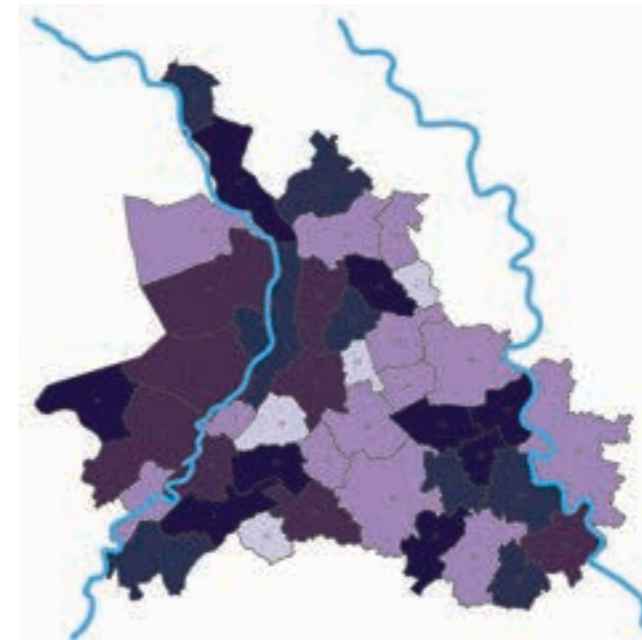
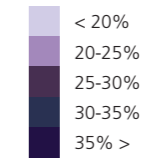
AGRARISCH TERREIN
 LANDWIRTSCHAFTSFLÄCHE



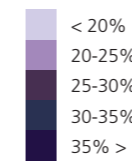
BEDRIJFSTAK A (LANDBOUW, BOSBOUW & VISSERIJ)
 INDUSTRIEZWEIGE A (LAND-, FORSTWIRTSCHAFT UND FISCHEREI)



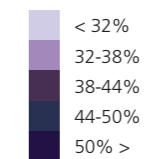
BEDRIJFSTAK B-F (NIJVERHEID & ENERGIE)
 INDUSTRIEZWEIGE B-F (U.A. BERGBAU, ENERGIEVERSORGUNG,
 BAUGEWERBE UND WASSERVERSORGUNG)



BEDRIJFSTAK G-I (HANDEL, VERVOER & HORECA)
 INDUSTRIEZWEIGE G-I (HANDEL, VERKEHR UND LAGEREI
 UND GASTGEWERBE)



**BEDRIJFSTAK J-U (O.A. DIENSTVERLENING, ONDERWIJS,
 OVERHEID, GEZONDHEIDSZORG, CULTUUR, SPORT EN RECREATIE)**
 INDUSTRIEZWEIGE J-U (U.A. DIENSTLEISTUNGEN, ONTERRICHT,
 ÖFFENTLICHE VERVALTUNG, GESUNDHEITSWESEN, KUNST,
 UNTERHOLDUNG UND ERHOLUNG)



RUIMTELIJKE SCENARIO'S

Ruimtelijk beleid richt zich op de interactie tussen de fysieke en de sociale omgeving. Nationaal, maar zeker ook op grensoverschrijdend vlak, is er sprake van een complexe en dynamische situatie. Een veelvoud aan actoren, actief op verschillende niveaus en binnen verschillende sectoren. Scenario's maken de complexiteit en dynamiek hanteerbaar. Scenario's helpen om de huidige situatie te inventariseren, maatschappelijke ontwikkelingen te verkennen, ruimtelijk beleid te verkennen en een aantal mogelijke of wenselijke toekomstbeelden te schetsen. Het resulteert in wederzijds begrip voor elkaars verwachtingen en wensen over de toekomst.

Om de mogelijke **transformatiemogelijkheden** van het grensland te ontdekken, zijn twee scenario's opgesteld en verbeeld: eenwording en avontuur. Deze scenario's zijn gebaseerd op de scenario's in het boek *Grensland*¹². De scenario's geven uiteenlopende richtingen weer voor de regionaal-ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Kan er een nieuwe dynamiek ontstaan wanneer de grens anders wordt benaderd dan als 'einde plangebied'? Streven naar een uniform gebied, of juist spelen met verschillen? Welke ruimtelijk-landschappelijke kansen ontstaan als beleid en ontwerp zich richt op het fantasievol werken met en aan verschillen¹³? De geschetste scenario's vragen bestuurders niet om een expliciete keuze te maken tussen het ene of het andere scenario, maar presenteren enkel uiteenlopende ontwikkelingsrichtingen die ontstaan door de grens uiteenlopend in te zetten in de regio. Ook sluiten verschillende scenario's niet uit dat elementen uit beide scenario's elkaar kunnen aanvullen en versterken.

Het **scenario eenwording** beschouwt de regio als nationale regio. De grens is weggedacht. Beleid groeit naar elkaar toe. Verschillen worden kleiner. Cultuurverschillen blijven echter bestaan. Verschillen ontstaan tussen grensregio's langs de gehele grens. Allocatie-efficiëntie treedt op (bijvoorbeeld ziekenhuizen, infrastructuur); er ontstaat een geïntegreerde woning- en arbeidsmarkt. De regio bepaalt zelf wat goed is voor de regio.

Het **scenario avontuur** beschouwt het grenslandschap als landschappelijk en cultuurhistorisch visitekaartje. Ruimtelijk verschil benadrukken, en soms zelfs aandikken, is de doelstelling van nationaal beleid. Uitlokken. Uitdagen. Verschil als drijfveer voor grensoverschrijdende mobiliteit. Verschil laten zien door samen te werken. Verschil dat aansluit bij gezamenlijke kwaliteit en doelstellingen. Na decennia van samenwerking is het inzicht ontstaan dat interactie niet tot stand komt door te streven naar gemeenschappelijkheid. De euregio als bewaker van het verschil en promotor van het anders zijn dan 'de ander'.

12 Idem 4.

13 Idem 4.

RÄUMLICHE SZENARIEN

Die Raumordnungspolitik ist auf die Interaktion zwischen der physischen und der sozialen Umgebung ausgerichtet. National, aber ganz gewiss auch auf grenzüberschreitender Ebene ist von einer komplexen und dynamischen Situation die Rede. Vielfältige Akteure, die auf verschiedenen Ebenen und innerhalb unterschiedlicher Sektoren aktiv sind. Szenarien machen die Komplexität und Dynamik handhabbar. Szenarien helfen dabei, die heutige Situation zu inventarisieren, gesellschaftliche Entwicklungen zu erkunden, die Raumordnungspolitik zu erörtern und einige mögliche oder wünschenswerte Zukunftsperspektiven zu skizzieren. Das führt zu einem gegenseitigen Verständnis im Hinblick auf die gegenseitigen Erwartungen und Wünsche bezüglich der Zukunft.

Um mögliche **Transformationsmöglichkeiten** des Grenzlandes zu entdecken, wurden zwei Szenarien erarbeitet und dargestellt: Vereinigung und Abenteuer. Diese Szenarien basieren auf den Szenarien im Buch *Grensland*¹². Die Szenarien zeigen unterschiedliche Richtungen für die regionale räumliche Entwicklung der Region auf. Kann eine neue Dynamik entstehen, wenn man die Grenze nicht als „Ende des Planungsgebietes“ betrachtet? Das Streben nach einem einheitlichen Gebiet oder aber ein spielerischer Umgang mit Unterschieden? Welche räumlich-landschaftlichen Chancen entstehen, wenn Politik und Entwürfe auf eine phantasievolle Arbeit mit und an Unterschieden ausgerichtet sind¹³? Die skizzierten Szenarien verlangen von den Verwaltungsbehörden nicht, sich explizit für das eine oder das andere Szenario zu entscheiden, sondern präsentieren lediglich unterschiedliche Entwicklungsrichtungen, die durch einen unterschiedlichen Einsatz der Grenze in der Region entstehen. Zudem schließen verschiedene Szenarien nicht aus, dass sich Elemente aus beiden Szenarien ergänzen und verstärken können.


Das **Szenario Vereinigung** betrachtet die Region als nationale Region. Man denkt sich die Grenze weg. Die Politik nähert sich an. Unterschiede werden kleiner. Kulturelle Unterschiede bleiben jedoch bestehen. Unterschiede entstehen zwischen Grenzregionen entlang der gesamten Grenze. Es kommt zu einer Allokationseffizienz (beispielsweise Krankenhäuser, Infrastruktur); es entsteht ein integrierter Wohnungs- und Arbeitsmarkt. Die Region bestimmt selbst, was gut für sie ist.

Das **Szenario Abenteuer** betrachtet die Grenzlandschaft als landschaftliches und kulturhistorisches Aushängeschild. Die Zielsetzung dieser nationalen Politik besteht darin, räumliche Unterschiede zu betonen und manchmal sogar noch zu verstärken. Etwas herbeiführen, herausfordern. Der Unterschied als Triebfeder für die grenzüberschreitende Mobilität. Das Aufzeigen von Unterschieden durch Zusammenarbeit. Unterschiede, die an gemeinsame Qualität und Zielsetzungen anknüpfen. Nach einer jahrzehntelangen Zusammenarbeit ist man zu der Erkenntnis gekommen, dass eine Interaktion nicht durch das Streben nach Gemeinsamkeit zustande kommt. Die euregio als Beschützer des Unterschieds und als Befürworter dessen, anders zu sein als der andere.

12 Idem 4.

13 Idem 4.



 **GRENSOVERGANG** GRENZÜBERGANG
KALDENKERKRENSWEG
(TEGELEN-KALDENKIRCHEN)

“De scenario's geven uiteenlopende richtingen weer voor de regionaal-ruimtelijke ontwikkeling van de regio.”

“Die Szenarien zeigen unterschiedliche Richtungen für die regionale räumliche Entwicklung der Region auf.”



Waar de mensen naar de stad trekken, lijken de detailhandelsvoorzieningen juist uit het stadscentrum te verdwijnen, met leegstand in het fysieke detailhandelsgebied tot gevolg.”

“Während die Menschen in die Stadt ziehen, scheinen die Einzelhandelsbetriebe hingegen aus dem Stadtzentrum zu verschwinden, was einen Leerstand im physischen Einzelhandelsgebiet zur Folge hat.”

3. De Polycentrische E-regio

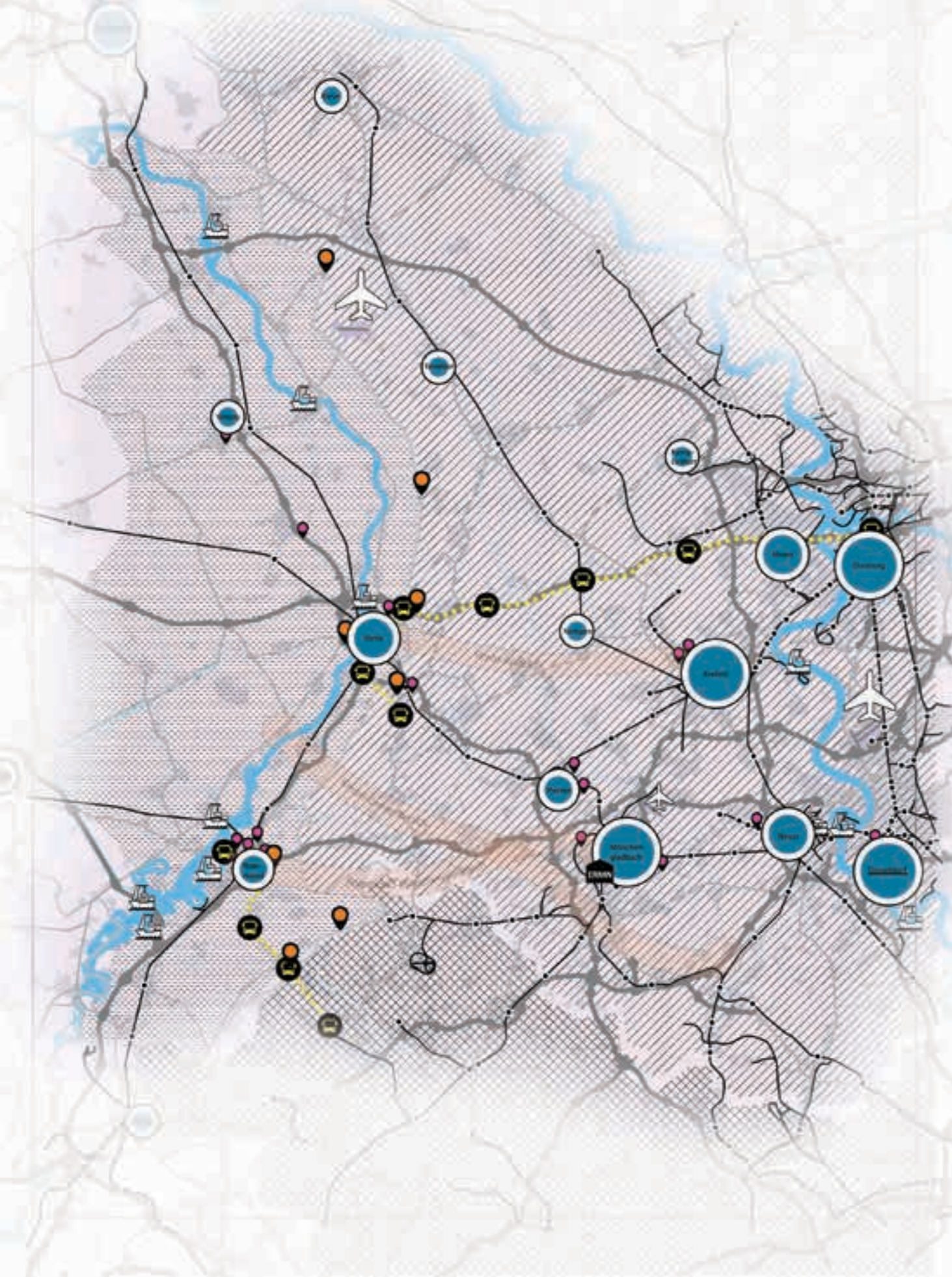
Die polyzentrische E-Region

Stedelijk gebied, infrastructuur, mobiliteit, detailhandel

Wereldwijd wonen steeds meer mensen in de stad. De stad is in trek. Het platteland krimpt. In deze regio hebben steden te maken met een stabiele bevolkingsomvang. Migratiestromen hebben ervoor gezorgd dat de vergrijzing de bevolkingsaantallen niet heeft laten doen kelderen. De regio kent geen centrale metropoolstad, maar telt meerdere centra. Centra met grootstedelijke voorzieningen zoals detailhandel, sport- en recreatievoorzieningen. Waar de mensen naar de stad trekken, lijken de **detailhandelsvoorzieningen** juist uit het stadscentrum te verdwijnen, met leegstand in het fysieke detailhandelsgebied tot gevolg. Zowel aan de Nederlandse als Duitse zijde. De mens laat zich niet beperken door openingstijden en aanbod. De mens winkelt online, 24/7. De leegstand in de binnenstad biedt tevens kansen voor het opnieuw ontdekken van het stadscentrum, bijvoorbeeld als levendige ontmoetingsplek. Zoals vroeger.

Städtisches Gebiet, Infrastruktur, Mobilität, Einzelhandel

Weltweit wohnen immer mehr Menschen in der Stadt. Die Stadt ist gefragt. Der ländliche Bereich ist rückläufig. In dieser Region haben es Städte mit einem stabilen Bevölkerungsumfang zu tun. Migrationsströme haben dafür gesorgt, dass die Bevölkerungsalterung die Bevölkerungszahlen nicht hat sinken lassen. Die Region hat keine zentrale Metropole, sondern umfasst mehrere Zentren. Zentren mit großstädtischen Einrichtungen wie Einzelhandel, Sport- und Freizeiteinrichtungen. Während die Menschen in die Stadt ziehen, scheinen die **Einzelhandelsbetriebe** hingegen aus dem Stadtzentrum zu verschwinden, was einen Leerstand im physischen Einzelhandelsgebiet zur Folge hat. Sowohl auf der niederländischen als auch auf der deutschen Seite. Der Mensch lässt sich nicht durch Öffnungszeiten und Angebot einschränken. Der Mensch kauft online, rund um die Uhr. Der Leerstand in der Innenstadt bietet auch Chancen für eine Neuentdeckung des Stadtzentrums, beispielsweise als lebendige Begegnungsstätte. Wie früher.



Legenda

Polycentrische E-Regio 2017 | polyzentrische E-Regio 2017

Infrastructuur
Water Flüße und Wasserstraßen

- Industriehafen Industriehafen
- Snelweg Autobahn
- Hoofdweg Hauptstraße
- Spoorlijn Eisenbahn
- Treinstation Bahnhof
- Vervoersorganisatie
- Verkehrs- und Tarifverbund
- Grensoverschrijdende busverbinding
- grenzüberschreitende Busverbinding
- Luchthaven Flughafen

Stad
Stedelijk gebied Gebäudeflächen
Stedenband Städtepartnerschaft
euregio rijn-maas-noord
euregio rhein-maas-nord

- 25.000-50.000 inwoners
25.000-50.000 Einwohner
- 50.000-100.000 inwoners
50.000-100.000 Einwohner
- 100.000-200.000 inwoners
100.000-200.000 Einwohner
- > 200.000 inwoners
> 200.000 Einwohner

Hoofdstad deelstaat Landeshauptstadt **Düsseldorf**

Detailhandel Einzelhandel
Grensoverschrijdende detailhandel
Grenzüberschreitender Einzelhandel
Regionale cluster detailhandel
Einzelhandelsvorhaben mit überörtlicher Bedeutung

Overigen Sonstige Planzeichen
Landsgrens Grenze



GRENWEGEN

De Nederlandse N271. Deze in de 19^e eeuw aangelegde rijksweg liep van Nijmegen naar Maastricht. Tegenwoordig loopt de provinciale weg van Heumen tot aan Venlo. Deze noord-zuidverbinding is gevormd door het bestaan van de landsgrens en de Maas.

De Duitse B221. De Bundesstrasse 221 liep in de jaren vijftig van Straelen tot aan Geilenkirchen. In de jaren daarna werd de weg verlengd tot aan Alsdorf. De weg loopt parallel aan de nationale grens.

Een grensoverschrijdende sluiproute, de N274/L410. Een regionale verbindingsweg tussen Roermond en Parkstad. Over een lengte van 7 km loopt deze weg door het Duitse Selfkant. Voor het teruggeven van Selfkant aan Duitsland, in 1963, werd de N274 gebouwd op een smalle strook van geannexeerd Duits grondgebied. In 2002 werd de weg door Rijkswaterstaat overgedragen aan Duitsland om onderhoudskosten te besparen. Ook op zondag, in tegenstelling tot andere plekken in Duitsland, zijn vrachtwagens toegestaan.

GRENZSTRASSEN

Die niederländische N271. Diese im 19. Jahrhundert angelegte Nationalstraße verlief von Nimwegen nach Maastricht. Heute verläuft die Provinzialstraße von Heumen bis nach Venlo. Diese Nord-Süd-Verbindung wurde durch die Anwesenheit der Landesgrenze und der Maas gebildet.

Die deutsche B221. Die Bundesstraße 221 verlief in den 1950er Jahren von Straelen bis nach Geilenkirchen. In den darauffolgenden Jahren wurde die Straße bis Alsdorf verlängert. Die Straße verläuft parallel zur Landesgrenze.

Ein grenzüberschreitender Schleichweg, die N274/L410. Eine regionale Verbindungsstraße zwischen Roermond und Parkstad. Über eine Länge von 7 km verläuft diese Straße durch den deutschen Ort Selfkant. Vor der Rückgabe von Selfkant an Deutschland im Jahr 1963 wurde die N274 auf einem schmalen Streifen annektiertem deutschem Hoheitsgebiet gebaut. Im Jahr 2002 wurde die Straße von der niederländischen Straßen- und Wasserbaubehörde Rijkswaterstaat an Deutschland übertragen, um die Instandhaltungskosten einzusparen. Auch am Sonntag sind hier im Gegensatz zu anderen Orten in Deutschland Lkws erlaubt.

Niet alleen het bestellen van producten gaat meer en meer via de elektronische weg, elektronische aandrijving zet ook de **vervoerswereld** op zijn kop. Denk aan elektrificering van het spoorwegennet of de opkomst van de zelfrijdende auto, over enkele decennia niet meer weg te denken uit ons straatbeeld. Nog niet gesproken over *truck platooning* en andere vormen van *smart mobility*. De technologie neemt het over van de mens. Voor een regio waar de logistiek en handel een belangrijke plek innemen, zijn goede verbindingen tussen de grotere steden en een goede ontsluiting van het gebied een *must*. Het afleggen van afstanden gaat steeds sneller: een hogesnelheidslijn, een hyperloopverbinding, de elektrische fiets. Het contrast tussen de snelle oostwest-as en de langzame noord-zuid-as in de regio wordt groter. Na decennia waarin de auto leidend was voor de ontwikkeling van de stad en de regio, zal in de toekomst elektronische en duurzame bereikbaarheid centraal staan. Nieuwe uitdagingen ontstaan voor onze huidige **infrastructuur** en het gebruik van het landschap. Vragen doemen op als: *Zijn er in de toekomst nog net zoveel rijstroken nodig? En parkeerplaatsen langs de snelweg? En parkeergarages in de binnenstad? Ontstaat er behoefte aan meerbaanse fietspaden?*

3.1 Een stedelijk netwerk

EENWORDING

De regio heeft ingezien dat een internationale concurrentiepositie van betekenis slechts haalbaar is door gezamenlijk op te trekken. Niet ieder voor zich, maar samen sterk als polycentrische regio. Noodzakelijk om zichtbaar te zijn in opkomende markten als Azië. Niet één centrumstad, maar meerdere steden die complementair zijn aan elkaar. Het **stedelijke kwadrant** Mönchengladbach-Krefeld-Venlo-Roermond vormt de draaischijf van de regio. Iedere stad met haar eigen kwaliteiten. Tussen de steden ontstaan spontane stedenbanden. Euregionale stedenbanden die inniger zijn dan de reeds bestaande wereldwijde stedenbanden. In de regio spreekt men ook wel van een stedenkwadrant in plaats van een stedenband. Door de gedegen gezamenlijke aanpak telt de regio twee oost-west-gerichte economische ontwikkelingsassen: de as Eindhoven-Venlo-Krefeld-Duisburg en de as Weert-Roermond-Mönchengladbach-Neuss-Düsseldorf. Ten behoeve van de zuidelijke oost-westas is de N280 tussen Weert en Roermond doorontwikkeld tot **A280**. Een derde economische oost-westas is volop in ontwikkeling tussen Helmond, Venray en Weeze.

AVONTUUR

Door het uitblijven van een gezamenlijke grensoverschrijdende aanpak zijn de steden vooral nationaal goed met elkaar verbonden. Niet alleen door middel van fysieke verbindingen, maar ook op sociaaleconomisch vlak. Het bundelen van krachten van steden om de internationale concurrentiekracht aan te gaan, heeft met name op nationaal niveau plaatsgevonden. Zo bestaat er een sterke agro, food, logistiek en toerisme cluster aan de Nederlandse kant rondom de steden Venray-Venlo-Roermond-Weert. Aan de Duitse kant bestaat er een sterke machinebouw, metaalbewerking, chemie en textiel cluster rondom de steden Mönchengladbach-Krefeld-Neuss-Viersen. Dit onderscheid tussen de steden aan weerszijden van de grens wordt actief ingezet om **een gevarieerd vestigingsklimaat** te presenteren voor externe partijen. Er is voor ieder wat wils.

3.2 Binnenstad als ontmoetingsplek

EENWORDING

De steden in de regio hebben een metamorfose doorgemaakt. Van winkelzone naar ontmoetingszone. De gezamenlijke aanpak die hieraan ten grondslag ligt is herkenbaar in de regio! Nieuwe uitlegebieden aan de randen van de stad zijn al decennia niet meer nodig. Inbreiding is het credo. Een haalbaar doel door het vele leegstaande vastgoed in het stedelijk gebied. Daarbij heeft

Nicht nur das Bestellen von Produkten erfolgt mehr und mehr auf dem elektronischen Weg, durch den Elektroantrieb steht auch der **Transportsektor** Kopf. Dabei ist an die Elektrifizierung des Schienennetzes oder das Aufstreben selbstfahrender Autos zu denken, die in einigen Jahrzehnten in unserem Straßenbild nicht mehr wegzudenken sein werden. Ganz zu schweigen von *truck platooning* und anderen Formen der *smart mobility*. Die Technologie tritt stets mehr an die Stelle des Menschen. Für eine Region, in der Logistik und Handel einen hohen Stellenwert haben, sind gute Verbindungen zwischen den größeren Städten und eine gute Erschließung des Gebiets unverzichtbar. Das Zurücklegen von Entfernungen geht immer schneller: eine Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke, eine Hyperloopverbinding, das Elektrofahrrad. Der Kontrast zwischen der schnellen Ost-West-Achse und der langsamen Nord-Süd-Achse in der Region wird größer. Nachdem über Jahrzehnte das Auto bei der Entwicklung der Stadt und der Region führend war, wird in Zukunft die elektronische und nachhaltige Erreichbarkeit im Mittelpunkt stehen. Neue Herausforderungen entstehen für unsere heutige **Infrastruktur** und die Nutzung der Landschaft. Es stellen sich Fragen wie: *Sind in Zukunft noch genauso viele Fahrbahnen notwendig? Und Parkplätze entlang der Autobahn? Parkhäuser in der Innenstadt? Entsteht ein Bedarf an mehrspurigen Radwegen?*

3.1 Ein städtisches Netzwerk

VEREINIGUNG

Die Region hat eingesehen, dass eine bedeutsame internationale Wettbewerbsposition nur erreichbar ist, wenn man gemeinsam an einem Strang zieht. Nicht jeder für sich, sondern zusammen stark als polyzentrische Region. Erforderlich, um in aufstrebenden Märkten wie Asien sichtbar zu sein. Nicht eine einzige Zentrumstadt, sondern mehrere komplementäre Städte. Der **städtische Quadrant** Mönchengladbach-Krefeld-Venlo-Roermond bildet die Drehscheibe der Region. Wobei jede Stadt eigene Qualitäten hat. Zwischen den Städten entstehen spontane Städtepartnerschaften. Euregionale Städtepartnerschaften, die inniger sind als die bereits bestehenden weltweiten Städtepartnerschaften. In der Region ist auch von einem Städtequadranten statt von einer Städtepartnerschaft die Rede. Dank der soliden gemeinsamen Vorgehensweise umfasst die Region zwei ostwestlich ausgerichtete wirtschaftliche Entwicklungsachsen: die Achse Eindhoven-Venlo-Krefeld-Duisburg und die Achse Weert-Roermond-Mönchengladbach-Neuss-Düsseldorf. Für die südliche Ost-West-Achse wurde die N280 zwischen Weert und Roermond bis zur **A280** weiterentwickelt. Eine dritte wirtschaftliche Ost-West-Achse zwischen Helmond, Venray und Weeze befindet sich vollauf in Entwicklung.

ABENTEUER

Durch die Ermangelung eines gemeinsamen grenzüberschreitenden Ansatzes sind die Städte vor allem national gut miteinander verbunden. Nicht nur mittels physischer Verbindungen, sondern auf sozioökonomischer Ebene. Die Bündelung der Kräfte hat bei den Städten, um dem internationalen Wettbewerb standzuhalten, insbesondere auf nationaler Ebene stattgefunden. So gibt es auf der niederländischen Seite ein starkes Agrar-, Food-, Logistik- und Tourismus-Cluster rund um die Städte Venray-Venlo-Roermond-Weert. Auf der deutschen Seite gibt es starke Maschinenbau-, Metallverarbeitungs-, Chemie- und Textil-Cluster rund um die Städte Mönchengladbach-Krefeld-Neuss-Viersen. Dieser Unterschied zwischen den Städten auf beiden Seiten der Grenze wird aktiv eingesetzt, um externen Parteien **ein abwechslungsreiches Niederlassungsklima** zu präsentieren. Es ist für jeden etwas dabei.

3.2 Innenstadt als Begegnungsstätte

VEREINIGUNG

Die Städte in der Region haben eine Metamorphose durchgemacht. Von Einkaufszone hin zur Begegnungsstätte. Der gemeinsame Ansatz, der dem

de open ruimte de afgelopen decennia al genoeg ingeleverd ten behoeve van het bebouwd gebied. De gevolgen van de e-commerce in combinatie met de toenemende behoefte aan sociaal contact ten gevolge van de alsmaar toenemende digitalisering, heeft binnensteden doen veranderen tot **sociale ontmoetingsplekken**. Er is behoefte ontstaan aan rust en bezinning. Oude ambachten krijgen voorrang. Streekproducten zijn weer hot! De detailhandel in Nederland en Duitsland is naar elkaar toe gegroeid. Prijsverschillen zijn langzaam verdwenen, wat heeft geresulteerd in minder grensoverschrijdende mobiliteit. Ook wonen in de binnenstad is weer hip, niet alleen voor studenten, juppen en ouderen, maar ook voor gezinnen met kinderen. Binnensteden zijn **autoluwe zones** waar veel ruimte is voor openbaar groen en water. Dit levert tevens een bijdrage aan het opvangen van hittestress in steden. Het fietsgebruik is leidend voor ontwikkelingen in de stad.

AVONTUUR

Samen nadenken over nieuwe winkelconcepten. Aankoop aan de ene zijde, levert korting op aan de andere zijde. **Nieuwe grensoverschrijdende mobiliteitsstromen** ontstaan. Het aantal kleine detailhandelslocaties nabij de landsgrens is toegenomen. Dé plekken waar prijsverschillen benut worden, wat de grensoverschrijdende mobiliteit stimuleert. Door de veranderende bevolkingssamenstelling heeft de consumentenmarkt een metamorfose ondergaan. De bevolking is vergruisd. Verder hebben zowel arbeids- als asielmigranten de afgelopen decennia massaal hun weg naar West-Europa gevonden. Dit vraagt om flexibiliteit. Niet alleen binnen de detailhandel, maar ook op de woning- en arbeidsmarkt. De Duitse kant kent een voorsprong op dit gebied, mede door haar rijke *Ruhr*-geschiedenis met arbeidsmigranten en de vergrijzing die eerder is opgetreden. Denk aan de Turkse bruidsmoedestraat - *Weseler Straße* - in *Duisburg-Marxloh*.

Door technologische ontwikkelingen is veel mensenwerk overgenomen door machines en robots. Industrie 4.0. Deze ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat de werkdag is veranderd. De werkdag is flexibeler en ingekort om het overaanbod op de arbeidsmarkt op te vangen. De mens heeft meer tijd voor rust en ontspanning. Iedere stad heeft daarom zijn eigen **‘Central Park’** ontwikkeld. Gezonde stadsparken. Er zijn echter verschillen tussen de parken in Limburg en Niederrhein. In Nederland heeft het flexwerken een enorme ontwikkeling doorgemaakt. De Duitser houdt vast aan vaste werktijden en vaste werkplekken, wat gevolgen heeft voor het werklandschap. Met name aan de Nederlandse kant is meer behoefte ontstaan aan flexplekken in een groene binnenstad. De Nederlandse stad bruist overdag. Vanuit iedere willekeurige plek kan gewerkt worden en staat men in verbinding met de wereld. In Duitsland bestaat er nog altijd een duidelijk onderscheid tussen de werkdag en *Feierabend*. De Duitse bruist 's juist avonds! De Duitse kant kent hierdoor andere behoeften als het gaat om de inrichting van de publieke omgeving.

3.3 E-OV

EENWORDING

Door de massale trek naar de stad in combinatie met de kentering van autobezit naar autogebruik, bestaat er vooral behoefte aan snelle en frequente OV-verbindingen tussen de steden. In 2050 kent de regio een sterk ontwikkeld grensoverschrijdend openbaar vervoer (OV) netwerk. De binnenhavens van Duisburg en Venlo zijn via het spoor rechtstreeks met elkaar verbonden. Deze spoorlijn loopt parallel aan de A67/A40. Hierdoor sluit de nieuwe zijderoute vanuit China, via de logistieke hotspot ‘rijn-maas-noord’, goed aan op de grote havens Rotterdam en Antwerpen. Discussies over de verdubbeling van het spoor tussen Kaldenkirchen en Dülken zijn hierdoor op de achtergrond geraakt, evenals de IJzeren Rijn discussie door het Nationaal Park de Meinweg. Langs de verbinding ontstaat **duurzame lintbebouwing** doordat het een

zugrunde liegt, ist typisch für die Region! Neue Auslagerungsgebiete am Stadtrand sind schon jahrzehntlang nicht mehr erforderlich. Innenentwicklung lautet die Devise. Aufgrund des hohen Immobilienleerstands im städtischen Gebiet ein machbares Ziel. Dabei haben die Freiflächen in den vergangenen Jahrzehnten schon genug gegenüber dem bebauten Gebiet eingebüßt. Die Folgen des E-Commerce in Verbindung mit dem steigenden Bedürfnis nach sozialem Kontakt infolge der stetig zunehmenden Digitalisierung haben Innenstädte in **soziale Begegnungsstätten** verändert. Es ist ein Bedürfnis nach Ruhe und Besinnung entstanden. Altes Handwerk wird bevorzugt. Regionale Produkte sind wieder hot! Der Einzelhandel in den Niederlanden und Deutschland hat sich einander angenähert. Preisunterschiede sind allmählich verschwunden, was zu weniger grenzüberschreitender Mobilität geführt hat. Auch das Wohnen in der Innenstadt ist wieder hip, nicht nur für Studenten, Yuppies und Senioren, sondern auch für Familien mit Kindern. Innenstädte sind **verkehrsarme Zonen**, in denen es viel Platz für öffentliche Grünanlagen und Gewässer gibt. Dies leistet zudem einen Beitrag zur Reduzierung des Hitzestresses in den Städten. Die Fahrradnutzung ist für die Entwicklungen in der Stadt führend.

ABENTEUER

Gemeinsames Nachdenken über neue Einkaufskonzepte. Ein Ankauf auf der einen Seite bringt einen Rabatt an der anderen Seite. **Neue grenzüberschreitende Mobilitätsströme** entstehen. Die Zahl der kleinen Einzelhandelsstandorte in der Nähe der Landesgrenze ist gestiegen. Die Orte schlechthin, an denen Preisunterschiede genutzt werden, was die grenzüberschreitende Mobilität anregt. Dank der sich verändernden Bevölkerungszusammensetzung hat der Konsumentenmarkt einen Wandel durchgemacht. Die Bevölkerung ist überaltert. Ferner haben sowohl Arbeits- als auch Asylmigranten in den vergangenen Jahrzehnten massenweise ihren Weg nach Westeuropa gefunden. Dies erfordert Flexibilität. Nicht nur innerhalb des Einzelhandels, sondern auch auf dem Wohnungs- und Arbeitsmarkt. Die deutsche Seite hat einen Vorsprung in diesem Bereich auch aufgrund ihrer langen *Ruhr*-Geschichte mit Arbeitsmigranten und der früher eingetretenen Bevölkerungsalterung. Dabei ist beispielsweise an die türkische Brautmodenstraße - *Weseler Straße* - in *Duisburg-Marxloh* zu denken.

Durch technologische Entwicklungen wurde viel Menschenarbeit von Maschinen und Robotern übernommen. *Industrie 4.0*. Diese Entwicklungen haben dazu geführt, dass sich der Arbeitstag verändert hat. Der Arbeitstag ist flexibler geworden und wurde verkürzt, um das Überangebot auf dem Arbeitsmarkt zu kompensieren. Der Mensch hat mehr Zeit für Ruhe und Entspannung. Jede Stadt hat daher ihren eigenen **„Central Park“** entwickelt. Gesunde Stadtparks. Es gibt jedoch Unterschiede zwischen den Parks in Limburg und am Niederrhein. In den Niederlanden hat die Flex-Arbeit eine enorme Entwicklung durchgemacht. Der Deutsche hält an festen Arbeitszeiten und festen Arbeitsplätzen fest, was sich auf die Arbeitslandschaft auswirkt. Insbesondere auf der niederländischen Seite ist ein größerer Bedarf an flexiblen Arbeitsplätzen in einer grünen Innenstadt entstanden. Die niederländische Stadt ist tagsüber überaus lebhaft. Von jedem beliebigen Ort aus kann gearbeitet werden und ist man mit der ganzen Welt verbunden. In Deutschland wird zudem immer deutlich zwischen dem Arbeitstag und dem Feierabend unterschieden. Die deutsche Stadt wird abends lebendig! Die deutsche Seite hat daher andere Bedürfnisse, wenn es um die Einrichtung des öffentlichen Raums geht.

3.3 Öffentlicher E-Verkehr

VEREINIGUNG

Durch den starken Zuzug in die Stadt in Verbindung mit dem Wechsel vom Autobesitz hin zur Autonutzung besteht vor allem ein Bedarf an schnellen und regelmäßigen zwischenstädtischen Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Im Jahr 2050 verfügt die Region über ein stark entwickeltes

echte A-locatie is geworden. Voorwaarde om te bouwen in het weiland is dat er gebouwd wordt naar de Cradle-to-Cradle (C2C) principes en dat er gebruik wordt gemaakt van de opgewekte energie langs de snelweg. De elektrificatie van de spoorlijnen heeft ertoe geleid dat treinen op hoge snelheid van station naar station reizen. Een ontmoediging voor de autogebruiker. Gekoppeld aan de nieuwe spoorlijn tussen Venlo en Duisburg, is het eerste grensoverschrijdende hyperlooptraject aangelegd. Logistieke innovatie in de logistieke hotspot van Europa. Daarnaast kunnen grenspendelaars gemakkelijk en frequent gebruik maken van de **Elektrische Hogesnelheidslijnen (EHSL)** tussen Eindhoven en Düsseldorf Airport en Nijmegen en Krefeld. Elektriciteit die in de regio is opgewekt met behulp van hernieuwbare energiebronnen. Zelfvoorzienend dus. Door de afname van het autobezit en de toename van het vraaggestuurd autogebruik, verdwijnt de bus langzaam uit het straatbeeld. Toch zijn de afgelopen decennia nog enkele grensoverschrijdende geëlektrificeerde busverbindingen gerealiseerd: Gennepe - Goch, Venlo - Airport Weeze, Venray - Airport Weeze, Niederkrüchten - Roermond en Venlo - Krefeld. Grenspendelaars worden beloond met een gratis ticket voor de woon-werkafstand.

AVONTUUR

De prioriteit ligt vooral bij nationale OV-verbindingen. Investerings worden vooral gedaan in **noord-zuidverbindingen** zoals de geëlektrificeerde Maaslijn tussen Nijmegen en Roermond en de Niers-Express tussen Kleve en Düsseldorf. De dienstregeling voor de trein stopt aan de grens (Kleve, Heinsberg). De eerste hyperloop beperkt zich tot het Nederlandse grondgebied. Grensoverschrijdend OV moet vooral een avontuur blijven: een apart ticket aanschaffen, minder frequente vertrektijden en louter stoptreinen. Vooral de verbinding tussen Noord-Limburg en Niederrhein ontbreekt. Reis maar eens met het OV van Blitterswijk naar Kevelaar. Grensoverschrijdende mobiliteit wordt gestimuleerd door de grenspendelaar kosteloos te laten reizen op het trajectgedeelte aan de andere zijde van de grens. Verschillen blijven bewust behouden met als doel het onderscheid te versterken. Het grensland wordt opgerekt. Door de sterk nationale focus, komen grensoverschrijdende investeringen moeilijk van de grond. Over het IJzeren Rijn tracé wordt nog altijd gediscussieerd. Ook het spoor tussen Kaldenkirchen en Dülken is nog altijd niet verdubbeld. De oude spoorverbindingen tussen Nijmegen-Kleve en Roermond-Mönchengladbach zijn definitief van de agenda. Het aantal grensoverschrijdende spoorverbindingen blijft beperkt tot één, de spoorverbinding tussen Venlo en Kaldenkirchen.

3.4 Lucht Weg Water

EENWORDING

Een goede ontsluiting van de multimodale terminals is van cruciaal belang voor dé Europese logistieke hotspot. Grensoverschrijdende gezamenlijke investeringen in het wegennet, het waternet en het luchtverkeer hebben hier in grote mate aan bijgedragen. De eerste **ronde startbaan** in Noordwest-Europa, namelijk die van Airport Weeze heeft vooral grote ogen gegooid. Cargo door de lucht is in populariteit enorm toegenomen. Om het vliegveld goed te ontsluiten is gekozen voor **de ondertunneling van de N270** tussen Venray en Weeze. De tunnel is een compensatie voor de gevolgen van de toenemende vluchten voor het Nationaal Park de Maasduinen. Ook aan de noordoostzijde is het vliegveld beter verbonden met het hoofdwegennet (A57). Overigens heeft de binnenhaven Ooijen-Wanssum de vruchten geplukt van deze oostwest-gerichte ontwikkeling. Een barge terminal aangesloten op de weg, het water en de luchtvaart.

Ondanks dat het Europees tolsysteem voor het wegverkeer slechts 25 jaar bestaat, staat de houdbaarheid van het systeem ter discussie. In 2050 draait het om autogebruik in plaats van autobezit. Door geautomatiseerd wegverkeer en shared mobility is er sprake van efficiënter ruimtegebruik van

grenzübergreifendes öffentliches Verkehrsnetz. Die Binnenhäfen von Duisburg und Venlo sind auf dem Schienenweg direkt miteinander verbunden. Diese Eisenbahnstrecke verläuft parallel zur A67/A40. Dadurch knüpft die neue Seidenroute aus China über den Logistik-Hotspot „rhein-maas-nord“ gut an die großen Häfen von Rotterdam und Antwerpen an. Diskussionen über die Verdoppelung des Gleisabschnitts zwischen Kaldenkirchen und Dülken sind dadurch ebenso in den Hintergrund geraten wie die Diskussion über die Eiserner Rhein-Trasse durch den Nationalpark *De Meinweg*. Entlang der Verbindung entsteht eine **nachhaltige Bandbebauung**, da es ein echter A-Standort geworden ist. Die Voraussetzung für den Bau im Weideland ist, dass gemäß den Cradle-to-Cradle (C2C)-Grundsätzen gebaut wird und dass die entlang der Autobahn erzeugte Energie genutzt wird. Die Elektrifizierung der Eisenbahnlinien hat dazu geführt, dass Züge mit hoher Geschwindigkeit von einem Bahnhof zum nächsten fahren. Eine Entmutigung für den Autonutzer. Anknüpfend an die neue Eisenbahnlinie zwischen Venlo und Duisburg wurde der erste grenzüberschreitende Hyperloop-Abschnitt angelegt. Logistische Innovation im Logistik-Hotspot von Europa. Daneben können Grenzgänger den **elektrischen Hochgeschwindigkeitszug** zwischen Eindhoven und Düsseldorf Airport sowie Nimwegen und Krefeld bequem und regelmäßig nutzen. Elektrizität, die in der Region mithilfe erneuerbarer Energiequellen erzeugt wurde. Selbstversorgend also. Durch den rückläufigen Autobesitz und die Zunahme bei der nachfragegesteuerten Autonutzung verschwindet der Bus allmählich aus dem Straßenbild. Dennoch wurden in den vergangenen Jahrzehnten noch einige grenzüberschreitende elektrobetriebene Busverbindungen realisiert: Gennepe - Goch, Venlo - Airport Weeze, Venray - Airport Weeze, Niederkrüchten - Roermond und Venlo - Krefeld. Grenzgänger werden mit einem kostenlosen Fahrschein für die Fahrt zwischen dem Wohn- und dem Arbeitsort belohnt.

ABENTEUER

Die Priorität liegt vor allem bei nationalen öffentlichen Verkehrsverbindungen. Investitionen werden insbesondere in **Nord-Süd-Verbindungen** wie die elektrobetriebene Maaslijn zwischen Nimwegen und Roermond sowie der Niers-Express zwischen Kleve und Düsseldorf vorgenommen. Der Zugfahrplan stoppt an der Grenze (Kleve, Heinsberg). Der erste Hyperloop beschränkt sich auf das niederländische Staatsgebiet. Grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr soll vor allem ein Abenteuer bleiben: einen separaten Fahrschein kaufen, weniger häufige Abfahrtszeiten und allesamt Nahverkehrszüge. Vor allem eine Verbindung zwischen Nordlimburg und dem Niederrhein fehlt. Reisen Sie doch einmal mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Blitterswijk nach Kevelaar. Die grenzüberschreitende Mobilität wird stimuliert, indem man Grenzgänger auf dem Streckenabschnitt jenseits der Grenze kostenlos fahren lässt. Unterschiede werden bewusst aufrechterhalten mit dem Ziel, den Unterschied zu verstärken. Das Grenzland wird ausgedehnt. Durch den starken nationalen Fokus kommen grenzübergreifende Investitionen nur schwer in Gang. Über die Strecke Eiserner Rhein wird immer noch diskutiert. Auch die Eisenbahnstrecke zwischen Kaldenkirchen und Dülken wurde immer noch nicht verdoppelt. Die alten Schienenverbindungen zwischen Nimwegen - Kleve und Roermond - Mönchengladbach sind definitiv von der Tagesordnung verschwunden. Die Anzahl der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen bleibt auf eine einzige beschränkt, die Schienenverbindung zwischen Venlo und Kaldenkirchen.

3.4 Luft, Straße, Wasser

VEREINIGUNG

Eine gute Erschließung der multimodalen Terminals ist für den Logistik-Hotspot Europas von wesentlicher Bedeutung. Grenzübergreifende gemeinsame Investitionen in das Straßen-, Wasser- und Luftverkehrsnetz haben in einem großen Ausmaß dazu beigetragen. Die erste **ronde Startbahn** in Nordwesteuropa, nämlich die des Airport Weeze, war vor allem aufsehenerregend. Cargo auf dem Luftweg erfreut sich einer immer größeren

de snelwegen. Vluchtstroken worden stapsgewijs ingezet als **snelfietspaden en zonneshnelwegen**. Bovendien zijn er minder forensen onderweg door ontwikkelingen als: thuis, flexibel en parttime werken. De filedruk neemt af. Daarentegen is het goederentransport over de weg, spoor, water en lucht toegenomen. Er wordt tegenwoordig gesproken over vrachtsnelwegen. Maar ook de logistiek heeft een ontwikkeling doorgemaakt. Zo gaat ook het vrachtverkeer mee in het e-vervoer. Denk aan zelfrijdend transport en truck platooning.

Ook het natte transport, de binnenvaart, is in omvang toegenomen. De regio telt een aantal belangrijke binnenhavens: Born, Ooijen-Wanssum, de Neuss-Düsseldorfer Häfen, Rheinhafen Krefeld, de Duisburg-Ruhrorter Häfen en Venlo. Beide zijden van de grens beseffen het belang van een verbeterde Schelde-Maas-Rijn verbinding. Net zoals in de 17^e en 19^e eeuw is er een wederzijdse behoefte ontstaan aan een Maas-Rijn kanaal. Het kanaal is gekoppeld aan de A67/A40 en de parallel lopende nieuwe spoorlijn. Het **euregiokanaal** blijkt een enorme economische impuls voor de regio, maar ook voor de *BV Nederland en de BV Noordrijn-Westfalen*.

AVONTUUR

Een goede samenwerking op het gebied van infrastructuur tussen Europese lidstaten is nog altijd geen vanzelfsprekendheid. Op nationaal niveau is er relatief weinig aandacht voor de grensgebieden. Dit uit zich in losse infrastructurele uiteinden in het grensland. De regio mag het zelf oplossen. Denk aan de matige ontsluiting van Airport Weeze via de weg en het openbaar vervoer. Airport Weeze: **de avontuurlijke route** naar je vakantievretretpunt! Nog altijd een bescheiden *chartervliegveld*. Ook de Maas en de Rijn zijn nog op zichzelf staande transportassen. De regionale waterfocus is noord-zuid gericht. Beide landen kennen een eigen tolsysteem. Het Duitse tolsysteem is niet meer nadelig voor Nederlandse grensbewoners. Duitsland heeft het belang van grensoverschrijdende mobiliteit erkend. Bewoners in de grensregio kunnen gebruik maken van een sterk gereduceerd tarief. Nederland daarentegen kent in 2050 ook een tolsysteem, echter alleen van toepassing op niet duurzame vervoersmiddelen. Een positieve prikkel om duurzaam te gaan rijden. De afgelopen jaren is vooral geïnvesteerd in goede noord-zuid wegverbindingen aan beide zijden van de grens. Daarmee wordt het verlangen naar het andere land opgewekt. De N271 en N277 (Middenpeelweg) worden omgetoverd tot **etalages van Noord- en Midden-Limburg**. Langs die routes leert de toerist de typisch Nederlandse regio kennen. Aan de Duitse kant vormen de B221 en de B9 **etalages van Niederrhein**. Bestaande grensoverschrijdende verbindingen over de weg zijn behouden. Langs deze wegen is de grenspassage extra aangedikt. Het bewustwordingsgevoel van de nabijheid van ‘de ander’ wordt versterkt. De grensovergang N280/A52 is voor Nederlanders de poort naar de *Niederrheinische Bucht*, voor de Duitsers de poort naar de *Maasplassen*. De grensovergangen A67/A40 en A74/A61 zijn voor de Nederlander de poorten naar het *Niederrheinisches Tiefland*, voor de Duitser de poorten naar de *Peel*. Grensovergangen zijn benadrukt. De grens wordt gevierd, tot leven roepen.

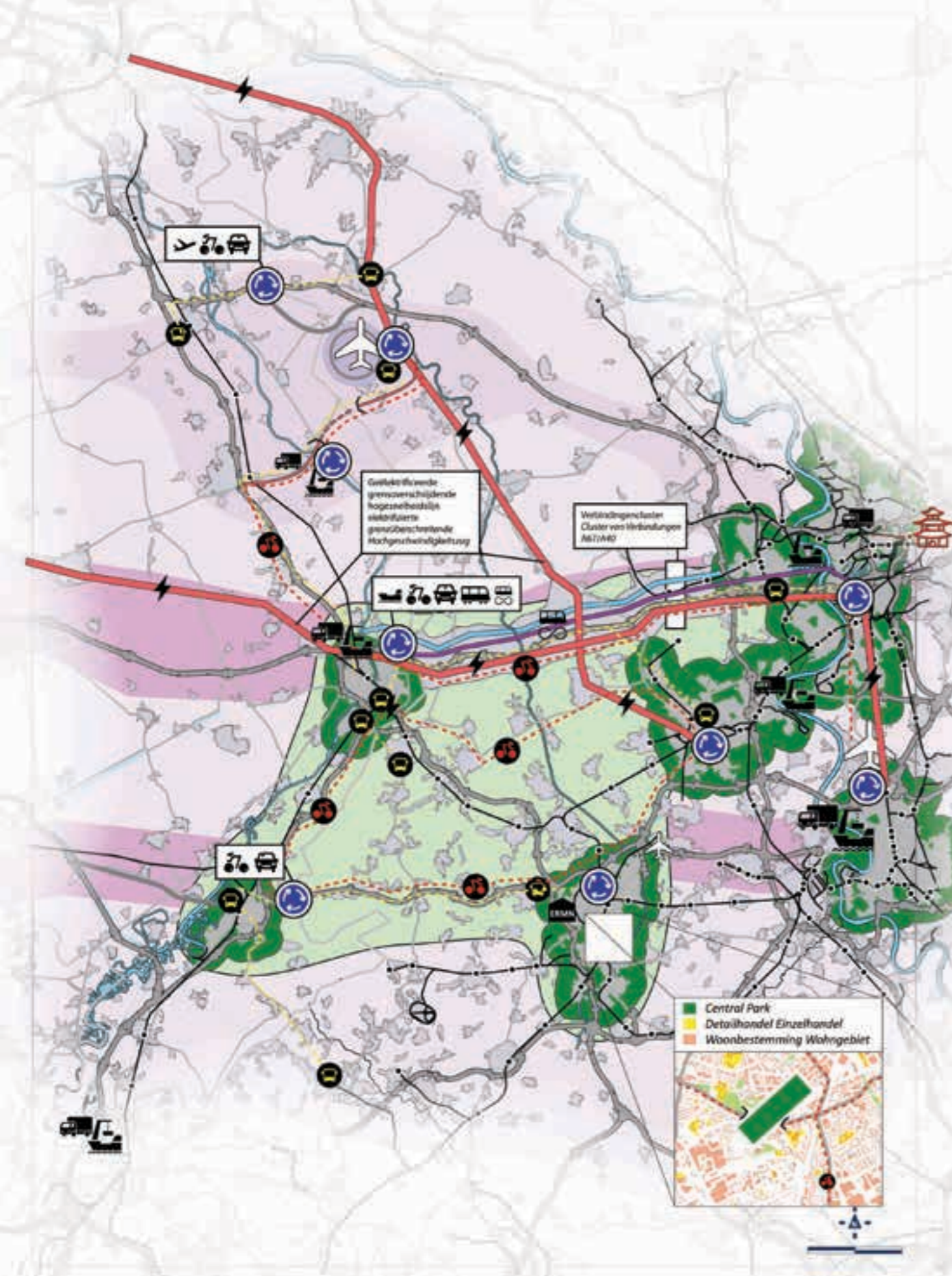
Beliebtheit. Um den Flughafen gut zu erschließen, entschied man sich für **die Untertunnelung der N270** zwischen Venray und Weeze. Der Tunnel ist eine Kompensierung für die Folgen der zunehmenden Flüge für den Nationalpark *De Maasduinen*. Auch an der Nord-Ost-Seite wurde der Flughafen besser mit dem Hauptverkehrsstraßennetz verbunden (A57). Übrigens hat der Binnenhafen Ooijen-Wanssum von dieser ost-west-orientierten Entwicklung profitiert. Ein an das Straßen-, Wasser- und Luftverkehrsnetz angeschlossenes barge terminal. Obgleich es das europäische Mautsystem für den Straßenverkehr erst seit 25 Jahren gibt, steht die Haltbarkeit des Systems zur Diskussion. Im Jahr 2050 geht es um die Autonutzung statt um den Autobesitz. Durch automatisierten Straßenverkehr und *shared mobility* ist bei den Autobahnen von einer effizienteren Flächennutzung die Rede. Standstreifen werden schrittweise als **Radschnellwege und Solarautobahnen** eingesetzt. Zudem sind durch die folgenden Entwicklungen weniger Pendler unterwegs: Heimarbeit, flexibles Arbeiten und Teilzeitarbeit. Die Staubbelastung nimmt ab. Im Gegensatz dazu hat der Gütertransport auf der Straße, der Schiene, auf dem Wasser und in der Luft zugenommen. Es wird heutzutage über Frachtautobahnen gesprochen. Doch auch die Logistik hat eine Entwicklung durchgemacht. So wird auch der Frachtverkehr in den E-Transport einbezogen. Dabei ist beispielsweise an selbstfahrende Transporte und *truck platooning* zu denken.

Auch der nasse Transport, die Binnenschifffahrt, hat volumenmäßig zugenommen. Die Region verfügt über einige wichtige Binnenhäfen: Born, Ooijen-Wanssum, die Neuss-Düsseldorfer Häfen, Rheinhafen Krefeld, die Duisburg-Ruhrorter Häfen und Venlo. Beide Seiten der Grenze sind sich der Bedeutung einer verbesserten Schelde-Maas-Rhein-Verbindung bewusst. Wie auch im 17. und 19. Jahrhundert ist ein beidseitiges Bedürfnis nach einem Maas-Rhein-Kanal entstanden. Der Kanal ist mit der A67/A40 und der parallel verlaufenden neuen Eisenbahnstrecke verbunden. Der **Euregiokanal** erweist sich als ein enormer wirtschaftlicher Impuls für die Region und sogar für die Niederlande und Nordrhein-Westfalen.

ABENTEUER

Eine gute Zusammenarbeit bei der Infrastruktur ist zwischen europäischen Mitgliedstaaten immer noch keine Selbstverständlichkeit. Auch auf nationaler Ebene wird den Grenzgebieten relativ wenig Beachtung geschenkt. Dies äußert sich in den im Grenzland endenden Infrastruktureinrichtungen. Die Region soll das Problem selbst lösen. Denken wir nur an die mäßige Anbindung des Airport Weeze an das Straßen- und öffentliche Verkehrsnetz. Airport Weeze: **die abenteuerliche Route** zum Ausgangspunkt Ihres Urlaubs! Immer noch ein bescheidener *Charterflughafen*. Auch die Maas und der Rhein sind noch eigenständige Transportachsen. Der regionale Wasserfokus ist nord-südlich ausgerichtet.

Beide Länder haben ein eigenes Mautsystem. Das deutsche Mautsystem ist für niederländische Grenzbewohner nicht mehr nachteilig. Deutschland hat die Bedeutung der grenzüberschreitenden Mobilität erkannt. Bewohner in der Grenzregion können einen stark ermäßigten Tarif nutzen. Die Niederlande haben im Jahr 2050 aber auch ein Mautsystem, das jedoch lediglich für nicht nachhaltige Transportmittel gilt. Ein positiver Anreiz für nachhaltiges Fahren. In den vergangenen Jahren wurde vor allem in gute Nord-Süd-Verbindungen an beiden Seiten der Grenze investiert. Dadurch wird das Verlangen nach dem anderen Land geweckt. Die N271 und die N277 (*Middenpeelweg*) werden zu **Aushängeschildern von Nord- und Zentral-Limburg** umgewandelt. Entlang dieser Routen lernen Touristen die typisch niederländische Region kennen. Auf deutscher Seite bilden die B221 und die B9 **Aushängeschilder des Niederrheins**. Die bestehenden grenzüberschreitenden Verbindungen auf der Straße sind erhalten geblieben. Entlang dieser Straßen wurde die Grenzüberquerung zusätzlich betont. Das Bewusstsein über die Nähe „des anderen“ wird verstärkt. Der Grenzübergang N280/A52 ist für die Niederländer



GRENSTADJES

De inrichting van het landschap wordt beïnvloed door het principe van vraag en aanbod. Verschil in prijs leidt tot grensoverschrijdende mobiliteit. Fiscale voordelen door de grens. In grensstadjes als Kaldenkirchen, Venlo, Roermond en Straelen, worden voordelig geprijsde producten gekocht zoals tabak, alcoholische dranken, koffie of blikjes frisdrank. Maar ook benzine en goedkope (studenten) woningen in Duitsland zijn in trek bij de grenslander. Het resulteert in tradities. Op zaterdagochtend einkaarten bij den "Die 2 Brüder von Venlo". De fiscale verschillen leiden tot bezoekerstromen en verandering in het landschap. Nieuwe bedrijven openen hun deuren bewust aan de grens.

GRENZSTÄDTE

Die Einrichtung der Landschaft wird von dem Grundsatz von Nachfrage und Angebot beeinflusst. Preisunterschiede führen zu grenzüberschreitender Mobilität. Steuerliche Vorteile dank der Grenze. In Grenzorten wie Kaldenkirchen, Venlo, Roermond und Straelen werden preisgünstige Produkte wie beispielsweise Tabak, Spirituosen, Kaffee oder Erfrischungsgetränke in Dosen gekauft. Doch auch Benzin und erschwingliche (Studenten-)Wohnungen in Deutschland sind beim Grenzgänger gefragt. Das resultiert in Traditionen. Am Samstagvormittag einkaufen bei den „2 Brüdern von Venlo“. Die steuerlichen Unterschiede führen zu Besucherströmen und einer landschaftlichen Veränderung. Neue Unternehmen öffnen ihre Tore ganz bewusst an der Grenze.

📍 SUPERMARKT 'DIE 2 BRÜDER VON VENLO'

Legenda Legende

Polycentrische E-Regio - scenario eenwording 2050
polyzentrische E-Region - Szenario Vereinigung 2050

Infrastructuur Infrastruktur

- Water Flüße und Wasserstraßen
- Snelweg Autobahn
- Hoofdweg Hauptstraße
- Verbinding Weeze – Ooijen-Wanssum
- Verbinding Weeze - Ooijen-Wanssum
- Ondertunneling Nationaal Park de Maasduinen
- Tunnel unter dem Nationalpark Maasduinen
- Spoorlijn Eisenbahn
- Trainstation Bahnhof
- Geëlektrificeerde grensoverschrijdende hogesnelheidslijn
- elektrifizierte grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeitszug
- Grensoverschrijdende busverbinding
- grenzüberschreitende Busverbindung
- Functioneel E-transferium Funktionelles E-Transferium
- Hyperloop Hyperloop

Luchthaven Flughafen

Ronde startbaan runde Startbahn

Fietssnelweg Radschnellweg

Agglomeratie Agglomeration

Economische as Wirtschaftsachse
Economische as in ontwikkeling
Wirtschaftsachse in Entwicklung

Industriehaven Industriehafen

Concentratie logistieke bedrijvigheid
Cluster Logistikunternehmen

Aansluiting Nieuwe Zijderoute
Verbinding neue Seidenstraße

Overigen Sonstige Planzeichen

Stedelijk gebied Gebäudeflächen

Stedelijk kwadrant städtischer Quadrant
Groene stadsrand grüne Stadtrand

euregio rijn-maas-noord euregio rhein-maas-nord

Landsgrens Grenze



3.5 E-Slow mobility

EENWORDING

Niet de auto, maar de elektronische fiets is het belangrijkste vervoersmiddel in 2050. De fiets als leidend vervoersmiddel voor investeringen in de infrastructuur. Ook voor de grotere afstand. De regio staat bekend als één van de meest fietsvriendelijke regio's ter wereld. De grote steden in de regio zijn met behulp van fietsnelwegen met elkaar verbonden. Het passeren van de grens is een onbewuste handeling. Waar mogelijk lopen deze snelwegen parallel aan de spoorwegen. Hierdoor kan efficiënter gebruik worden gemaakt van het elektriciteitssysteem waar ook het OV en auto's gebruik van maken. Bovendien wordt elektriciteit direct langs de hoofdadars opgewekt met behulp van zonnecollectoren en windmolens. De 'E' in E-mobility staat niet alleen voor elektronisch maar ook voor energiezuinig! In de regio vinden daarnaast de eerste proeven plaats met het **sluiten van wegen**. Net als in Chicago en Seoul worden voormalige hoofdwegen omgeturnd tot fietsnelwegen. Dit is mogelijk door het efficiëntere auto- en weggebruik. De 'Streekweg' tussen Venlo en Roermond dient tegenwoordig als fietsnelweg. Meerbaanse wegen zijn omgetoverd tot *bikelanes*. Maar niet alleen snelle fietsverbindingen staan centraal. Door het relatief hoge aandeel ouderen in de regio, heeft de regio zich moeten inrichten naar de wensen en behoeften van deze leeftijdscategorie. Een onderscheid wordt gemaakt tussen langzame en snelle fietsbanen, in plaats van langzame en snelle autorijstroken. Langzame fietspaden, naast de fietspaden voor de elektronische fiets, zijn bedoeld voor rollators en niet elektronisch aangestuurde vervoersmiddelen. Gepensioneerden voelen zich op hun gemak in het regionale verkeer in 2050!

AVONTUUR

Fietspaden voor de **forens** in Nederland ten opzichte van fietspaden voor de recreant in Duitsland. Nederland kent een fietsnelwegennetwerk dat zelfs beschikt over dubbelbaanse fietsstroken voor langzaam en snel fietsverkeer. De Nederlandse steden zijn volledig uitgerust voor het fietsgebruik. Dit onderscheid is duidelijk zichtbaar in de regio. Aan de Duitse zijde blijft autogebruik leidend voor ruimtelijke ontwikkelingen. De Duitse forens reist voornamelijk met de auto. Aan de Duitse kant krijgt de fiets vooral als **ontspanningsvervoersmiddel** alle aandacht. De regio heeft als taak op zich genomen contrast in het landschap zichtbaar te maken met behulp van recreatieve fietsroutes. Fietspaden krijgen aan iedere zijde een andere kleur: het rode Nederlandse fietspad en het groene Duitse fietspad. Aan de Nederlandse kant is een helm nog altijd niet verplicht. Langs verschillende grensoverschrijdende fietsroutes worden verschillen benadrukt met behulp van informatieborden en visuele kenmerken. Verschillen in architectuur, het landschap en het stedelijk gebied. Informatievoorziening alleen in de vreemde taal wat soms leidt tot onbegrip. In de avontuurlijke verkeersarme gebieden nabij de grens bevinden zich letterlijk op de grens enkele e-oplaadpunten, voor zowel de fiets als de fietser.

das Tor zur *Niederrheinischen Bucht*, für die Deutschen das Tor zu den *Maasplassen*. Die Grenzübergänge A67/A40 und A74/A61 sind für die Niederländer die Tore zum *Niederrheinischen Tiefland* und für die Deutschen die Tore zur *Peel*. Grenzübergänge wurden betont. Die Grenze wird zelebriert, zum Leben erweckt.

3.5 E-Slow-Mobility

VEREINIGUNG

Nicht das Auto, sondern das Elektrofahrrad ist im Jahr 2050 das wichtigste Transportmittel. Das Fahrrad als führendes Transportmittel für Investitionen in die Infrastruktur. Auch für größere Entfernungen. Die Region ist als eine der am fahrradfreundlichsten Regionen der Welt bekannt. Die großen Städte der Region sind mithilfe von Fahrradschnellwegen miteinander verbunden. Das Überqueren der Grenze ist eine unbewusste Handlung. Wenn möglich verlaufen diese Schnellwege parallel zu den Eisenbahnstrecken. Dadurch kann das Elektrizitätssystem, das auch von den öffentlichen Verkehrsmitteln und Autos genutzt wird, effizienter genutzt werden. Zudem wird Elektrizität direkt entlang der Hauptadern mithilfe von Sonnenkollektoren und Windrädern erzeugt. Das „E“ in E-Mobility steht nicht nur für elektronisch, sondern auch für energiesparsam! In der Region finden zudem erste Tests in Bezug auf das **Schließen von Straßen** statt. Ebenso wie in Chicago und Seoul werden ehemalige Hauptverkehrsstraßen in Fahrradschnellwege umgewandelt. Dies ist dank der effizienteren Auto- und Straßennutzung möglich. Die „Regionalstraße“ zwischen Venlo und Roermond dient nun als Fahrradschnellweg. Mehrspurige Straßen wurden in *bikelanes* umgewandelt. Doch nicht nur schnelle Fahrradverbindungen stehen im Mittelpunkt. Durch den relativ hohen Anteil an Senioren in der Region musste sich die Region auf die Wünsche und Bedürfnisse dieser Altersklasse einstellen. Es wird zwischen langsamen und schnellen Radwegen anstatt zwischen langsamen und schnellen Autofahrbahnen unterschieden. Langsame Radwege, neben den Radwegen für Elektrofahrräder, sind für Rollatoren und nicht elektrisch angetriebene Transportmittel gedacht. Rentner fühlen sich im Regionalverkehr des Jahres 2050 überaus wohl!

ABENTEUER

Radwege für die **Pendler** in den Niederlanden im Gegensatz zu Radwegen für Ausflügler in Deutschland. Die Niederlande verfügen über ein Radschnellwegnetz, das sogar zweispurige Radwege für langsamen und schnellen Fahrradverkehr umfasst. Die niederländischen Städte sind für die Fahrradnutzung bestens ausgestattet. Dieser Unterschied ist in der Region deutlich sichtbar. Auf der deutschen Seite bleibt die Autonutzung ausschlaggebend für räumliche Entwicklungen. Der deutsche Pendler fährt vor allem mit dem Auto. Auf deutscher Seite wird dem Fahrrad vor allem als **Freizeitverkehrsmittel** Beachtung geschenkt. Die Region hat die Aufgabe auf sich genommen, mithilfe von Freizeitfahrradrouten einen Kontrast in der Landschaft sichtbar zu machen. Radwege haben an jeder Seite eine andere Farbe: der rote niederländische Radweg und der grüne deutsche Radweg. Auf niederländischer Seite ist das Tragen eines Helms immer noch nicht vorgeschrieben. Entlang verschiedener grenzüberschreitender Fahrradrouten werden Unterschiede mithilfe von Informationsschildern und visuellen Kennzeichen unterstrichen. Unterschiede bei der Architektur, in der Landschaft im städtischen Gebiet. Die Informationserteilung erfolgt lediglich in der Fremdsprache, was manchmal Unverständnis mit sich bringt. In den abenteuerlichen verkeersarmen Gebieten in Grenznähe befinden sich buchstäblich auf der Grenze (elektrische) Ladestationen sowohl für das Fahrrad als auch den Radfahrer.



3.6 E-transferia

EENWORDING

Functionele e-transferia in de regio. Ondanks de benadering om de regio als één geheel te beschouwen, is er nog altijd sprake van verschillen in het hoogspanningsnet, een onderscheid in voltage. Om hier zo min mogelijk hinder van te ondervinden, zijn er op de grens enkele e-transferia gebouwd. Snelle overstapstations. Op de grensovergang aan de A67/A40, de N280/A52 en de A77/A57. Overstappunten tussen verschillende modaliteiten: de fiets, de auto, de trein en de hyperloop en zelfs de boot. Er ontstaan levendige ontmoetingsplekken waar verschillende modaliteiten bij elkaar komen. Bovendien kan gebruik worden gemaakt van alle elektronische voorzieningen om bijvoorbeeld de fiets, de vrachtwagen of de auto op te laden. Tevens zijn dit plekken die een goede ontsluiting bieden tot het buitengebied. Niet alleen op de grens zijn e-transferia gebouwd, maar ook bij de stations in de grote steden en bij de multimodale overslagpunten in de regio zijn e-transferia gebouwd. Denk aan de binnenhavens en Airport Weeze.

AVONTUUR

Belevings e-transferia in de regio. De e-transferia zijn zeer bewust op de grens gebouwd om de grens weer op een positieve wijze tot leven te wekken. De grens als openluchtmuseum. Waar de aanwezigheid van de grens intensief ervaren kan worden. Een plek waar alles samenkomt op e-gebied. E-hubs. Op de grensovergang aan de A74/A61, de N280/A52 en de A77/A57. Waar je kunt overstappen tussen verschillende vervoersmiddelen: de trein, de fiets en de auto. Een plek waar passagiers stoppen en overstappen, maar ook langer verblijven en in contact komen met het grensland. Een plek waar **ontmoeting** plaatsvindt doordat verschillende modaliteiten samenkomen. Het enige belevings e-transferium op de grens met een spoorweg ligt bij *Bahnhof Kaldenkirchen*. Vanuit het grensstation nabij de grens kan één van de grensmusea bezocht worden. Enkele grensmusea zorgen ervoor dat de voorbijganger kennis maakt met het verleden en het heden van de grens. Cultuurhistorisch besef laten groeien. De oplaadkosten die men betaalt bij de e-transferia worden geïnvesteerd in het behoud van het natuurlijke en landschappelijke grensland.

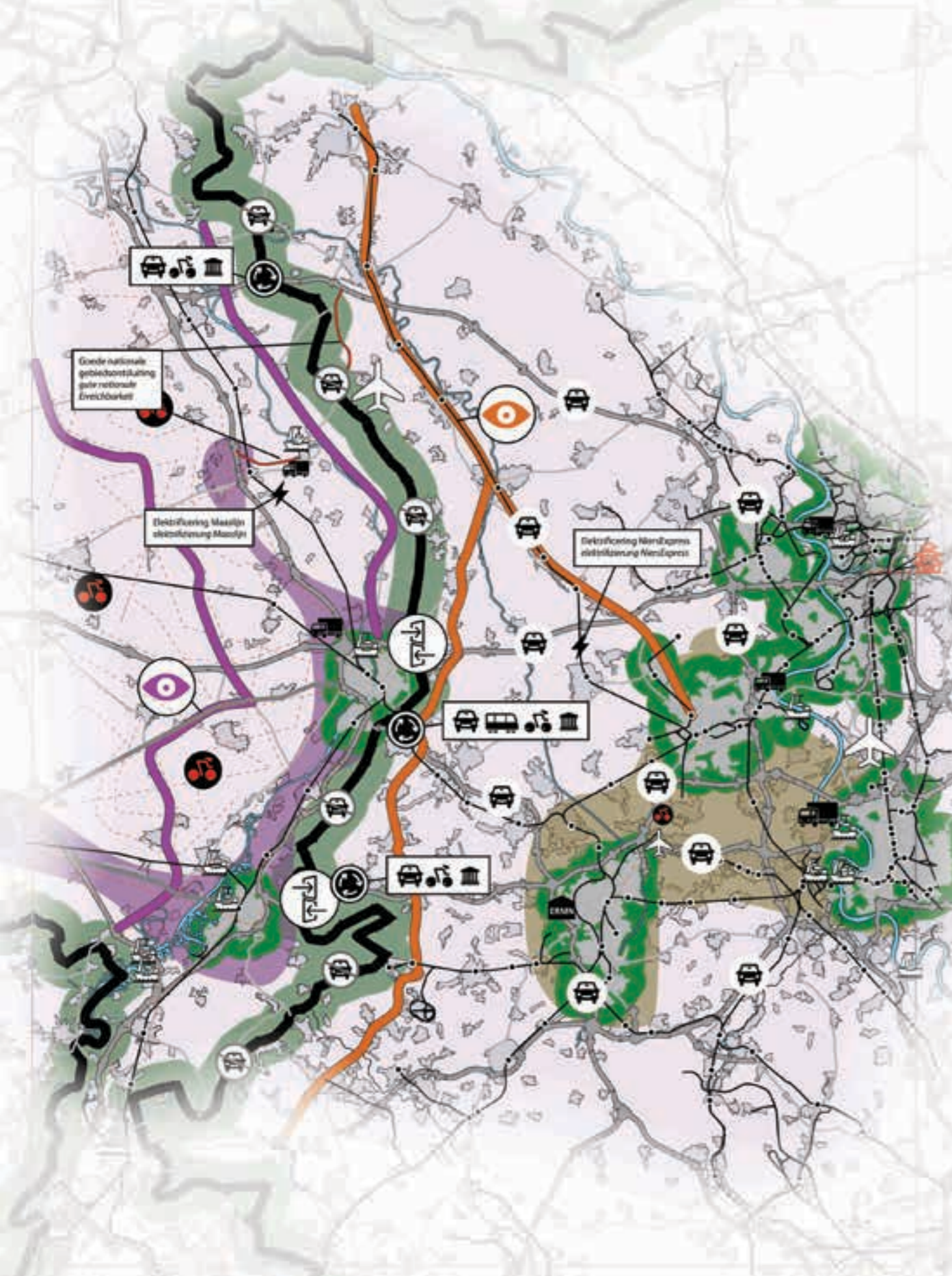
3.6 E-Transferien

VEREINIGUNG

Functionelle E-Transferien in der Region. Trotz der Ansatzweise, die Region als eine Einheit zu betrachten, gibt es immer noch Unterschiede bezüglich Hochspannungsnetz und Spannung. Damit dies zu möglichst wenigen Behinderungen führt, wurden auf der Grenze einige E-Transferien errichtet. Schnelle Umsteigestationen. Am Grenzübergang an der A67/A40, der N280/A52 und der A77/A57. Umsteigestationen zwischen verschiedenen Verkehrsarten: Fahrrad, Auto, Zug, Hyperloop und sogar Schiff. Es entstehen lebendige Begegnungsstätten, in denen verschiedene Verkehrsarten zusammentreffen. Zudem können alle elektronischen Einrichtungen genutzt werden, um beispielsweise das Fahrrad, den Lkw oder das Auto aufzuladen. Zudem bieten diese Orte eine gute Erschließung der Außengebiete. Nicht nur auf der Grenze wurden E-Transferien errichtet, sondern auch an den Bahnhöfen in den großen Städten und bei den multimodalen Umschlagsorten in der Region, beispielsweise in den Binnenhäfen und am Airport Weeze.

ABENTEUER

Erlebnis-E-Transferien in der Region. Die E-Transferien wurden ganz bewusst auf der Grenze errichtet, um die Grenze auf eine positive Art und Weise wieder zum Leben zu erwecken. Die Grenze als Freilichtmuseum. In dem das Vorhandensein der Grenze intensiv miterlebt werden kann. Ein Ort, an dem im E-Bereich alles zusammentrifft. E-Hubs. Am Grenzübergang an der A74/A61, der N280/A52 und der A77/A57. Wo man zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln umsteigen kann: Zug, Fahrrad und Auto. Ein Ort, an dem Passagiere anhalten und umsteigen, aber auch länger verweilen und mit dem Grenzland in Kontakt kommen. Ein Ort, an dem es zu **Begegnungen** kommt, da verschiedene Verkehrsarten aufeinandertreffen. Das einzige Erlebnis-E-Transferium auf der Grenze mit einer Eisenbahnlinie befindet sich beim *Bahnhof Kaldenkirchen*. Von der Grenzstation in der Nähe der Grenze kann eines der Grenzmuseen besucht werden. Einige Grenzmuseen sorgen dafür, dass Passanten die Vergangenheit und die Gegenwart der Grenze kennenlernen. Und dass das kulturhistorische Bewusstsein gesteigert wird. Die Aufladeposten, die man bei den E-Transferien bezahlt, werden in die Erhaltung des natürlichen und landschaftlichen Grenzlandes investiert.



GRENSRECREANTEN

Recreatievoorzieningen die bestaansrecht hebben of hadden met dank aan de grensoverschrijdende toerist. Bestaansrecht door de buur. Discotheeken, restaurants en vakantie- en attractieparken. Denk aan de E-dry discotheek in Geldern, de attractieparken Irrland, Klein Zwitserland en Toverland, het Borussia-Park in Mönchengladbach, Marina Oolderhuuske in de Maasplassen, het Leukermeer, het Outlet Center in Roermond en Amici Beach aan de Effelder Waldsee.

GRENTZTOURISTEN

Freizeitinrichtungen, die dank der grenzüberschreitenden Touristen eine Existenzberechtigung haben oder hatten. Eine Existenzberechtigung dank des Nachbarn. Diskotheken, Restaurants sowie Ferien- und Freizeitparks. Dabei ist beispielsweise an die E-dry Diskothek in Geldern, die Freizeitparks Irrland, Klein Zwitserland und Toverland, den Borussia-Park in Mönchengladbach, Marina Oolderhuuske in de Maasplassen, das Leukermeer, das Outlet Center in Roermond und Amici Beach am Effelder Waldsee zu denken.



DISCOTHEEK / DISCOTHEK 'E-DRY' IN GELDERN

Legenda | Legende

Polycentrische E-Regio - scenario avontuur 2050
polyzentrische E-Region - Szenario Abenteuer 2050

Infrastructuur | Infrastruktur

Water Flüße und Wasserstraßen
Snelweg Autobahn
Hoofdweg Hauptstraße

Auto als belangrijkste vervoermiddel
Auto als Hauptverkehrsmittel

Nationaal verbeterde ontsluiting (Ooijen-Wanssum & Weeze)
nationale verbesserte Zugänglichkeit (Ooijen-Wanssum & Weeze)

Spoorlijn Eisenbahn
Treinstation Bahnhof

Elektrificatie nationale spoorlijnen
elektrifizierung der nationalen Eisenbahnen

Belevings E-transferium inclusief museum
Erlebnis-E-Transferium inklusive Museum

Luchthaven Flughafen

Fiets belangrijkste vervoermiddel
Fahrrad als Hauptverkehrsmittel

Fietsnelweg Radschnellweg

Agglomeratie | Agglomeration

Duitse Economische as
deutsche Wirtschaftsachse
Nederlandse Economische as
niederländische Wirtschaftsachse

Aansluiting Nieuwe Zijderoute
Verbindung neue Seidenstraße

Concentratie logistieke bedrijvigheid
Cluster Logistikunternehmen

Industriehaven Industriehafen

Beleving | Erfahrung

Grenspoor Grenztor

Openluchtmuseum Niederrhein
Freilichtmuseum Niederrhein

Openluchtmuseum Noord- en Midden-Limburg
Freilichtmuseum Nord- und Zentral-Limburg

Autovrije zone autofreie Zone

Groene Landsgrens grüne Grenze

Overigen | Sonstige Planzeichen

Stedelijk gebied Gebäudeflächen


euregio rijn-maas-noord euregio rhein-maas-nord

Groene stadsrand grüne Stadtrand



“De natuur en het water, en de bijbehorende culturele en recreatieve voorzieningen, zijn hét toeristische visitekaartje van de regio.”

“Die Natur und das Wasser und die zugehörigen kulturellen und Freizeiteinrichtungen sind die touristische Visitenkarte der Region schlechthin.”

 **GRENDOVERGANG** GRENZÜBERGANG
'JAGERSRUST' (SCHANDELO-STRAELEN)

4. Groen Land tussen Maas en Rijn

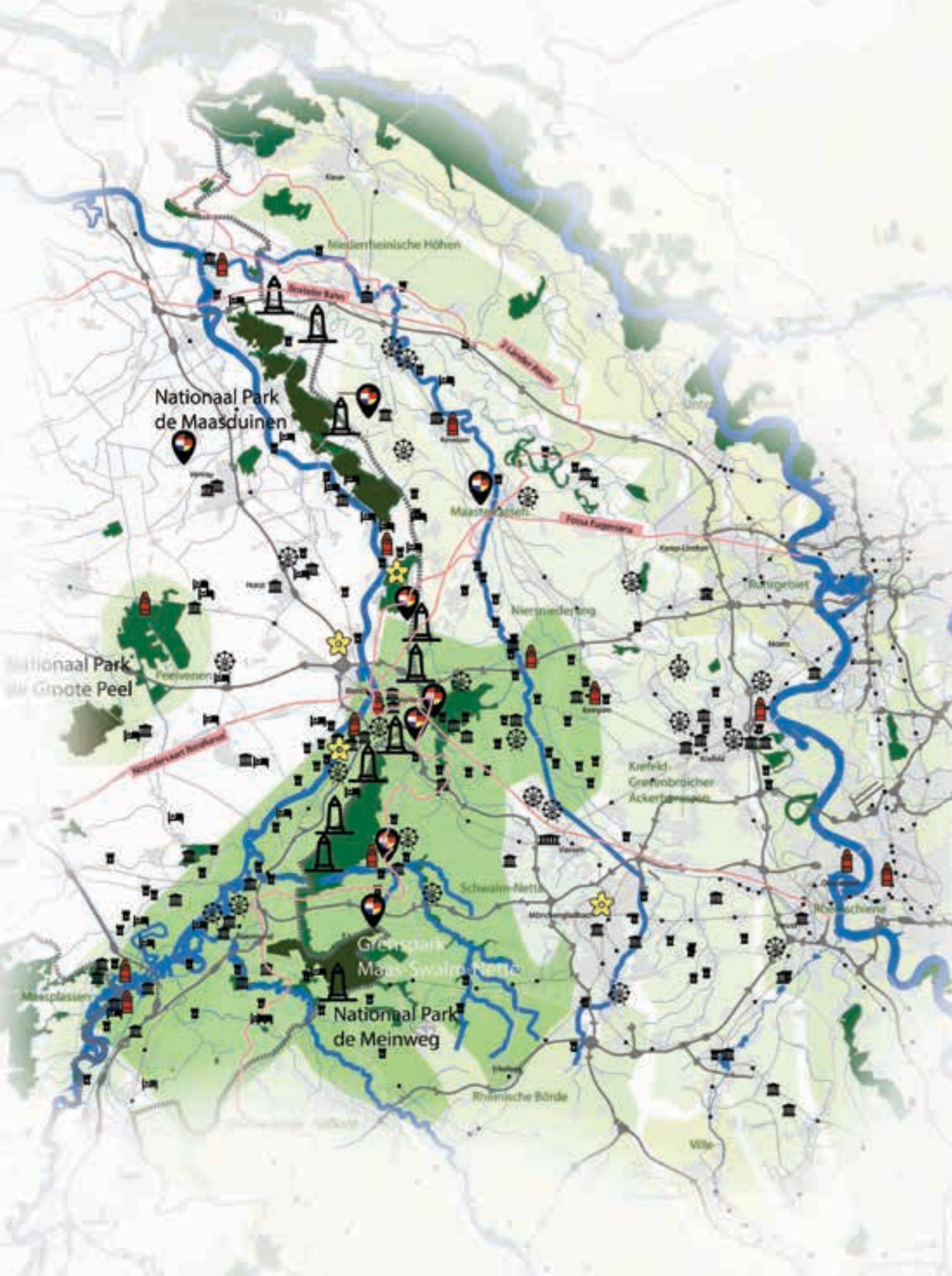
Grünes Land zwischen Maas und Rhein

Natuur, water, cultuur, recreatie, wonen

Het Congres van Wenen. 1815. De landsgrens, zoals we haar nu kennen, werd getrokken. Op kanonskogelafstand van de Maas. Niet dwars door de stad, waar de grond duur is, maar dwars door **natuur** en **landschap**. Relatief goedkope gronden. Nu echter een gebied van onschatbare waarde voor de regio. Het groenblauwe landschap strekt zich uit van noord tot zuid langs de Duits-Nederlandse grens. De natuur en het **water**, en de bijbehorende **culturele en recreatieve voorzieningen**, zijn hét toeristische visitekaartje van de regio. Een gebied waar de grenslander op een ontspannende en langzame wijze het grensland kan verkennen. Hierbij gelden de twee natte hoofdaders, de Maas en de Rijn, als de levensaders van de regio. Niet slechts de economische levensaders, maar vooral ook de aders van ontspanning en rust. Tevens bepalend voor het landschap daaromheen. Tussen die hoofdaders ligt een gevarieerd groenblauw cultuurlandschap, waar de grens soms zichtbaar en soms onzichtbaar is.

Natur, Wasser, Kultur, Freizeit, Wohnen

Der Wiener Kongress. 1815. Die Landesgrenze, wie wir sie heute kennen, wurde gezogen. Im Kanonenkugelabstand von der Maas. Nicht quer durch die Stadt, wo Grund und Boden teuer ist, sondern quer durch die **Natur** und **Landschaft**. Relativ preisgünstiger Boden. Heutzutage allerdings ein Gebiet von unschätzbarem Wert für die Region. Die grün-blaue Landschaft erstreckt sich in nord-südlicher Richtung entlang der deutsch-niederländischen Grenze. Die Natur und das **Wasser** und die zugehörigen **kulturellen und Freizeiteinrichtungen** sind die touristische Visitenkarte der Region schlechthin. Ein Gebiet, in dem der Grenzgänger das Grenzland auf entspannte und langsame Art und Weise erkunden kann. Dabei gelten die beiden Hauptwasseradern, die Maas und der Rhein, als Lebensadern der Region. Nicht nur wirtschaftliche Lebensadern, sondern vor allem auch in Bezug auf Entspannung und Ruhe. Und zudem bestimmend für die umringende Landschaft. Zwischen diesen Hauptadern liegt eine abwechslungsreiche grün-blaue Kulturlandschaft, in der die Grenze manchmal sichtbar und manchmal unsichtbar ist.



GRENDOVERGANG GRENZÜBERGANG
ROTHENBACH (HERKENBOSCH-WASSENBERG)

GRENPLEKKEN

De eerste de beste plek die de grenspassant tegenkomt. Een interessante plek waar wordt ingespeeld op verschillen tussen twee landen. Een restaurant, een coffeshop, een winkel. Denk aan de detailhandel in Rothenbach en Siebengewald, rustplekken zoals Jagersrust, de Witte Steen en de Wellsche Hut en truckstops zoals de Keulse Barrière. De grens wordt tot leven geroepen.

GRENZORTE

Der erstbeste Ort, wenn man die Grenze überquert. Ein interessanter Ort, an dem auf die Unterschiede zwischen den beiden Ländern eingegangen wird. Ein Restaurant, ein Coffeshop, ein Geschäft. Dabei ist an den Einzelhandel in Rothenbach und Siebengewald, Raststätten wie Jagersrust, Witte Steen und Wellsche Hut sowie Truckstops wie die Keulse Barrière zu denken. Die Grenze wird zum Leben erweckt.

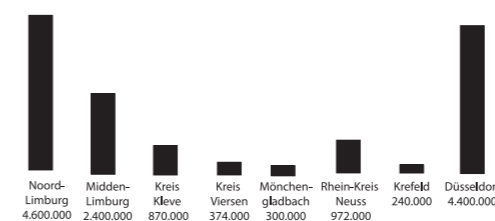
Legenda Legende

Groen Land tussen Maas en Rijn 2017
Grünes Land zwischen Maas und Rhein 2017

Natuur Natur
Nationaal Park Nationalpark
Natura 2000-gebied Natura 2000-Gebiete

Recreatie Freizeit
Kasteel/Burcht Schloß/Burg

Aantal overnachtingen verblijfsrecreatie Anzahl der Übernachtungen



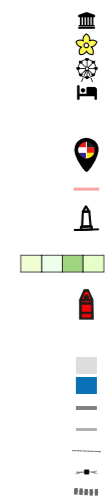
*Statistischen Ämter des Bundes und der Länder (2017).
Tourismus: Beherbergungsbetriebe, Gästebetten, -übernachtungen, -ankünfte - Jahressumme - regionale Tiefe: Gemeinden, Samt-/Verbandsgemeinden
Provinz Limburg (2015).
Toeristische Trendrapportage Limburg Factsheets 2014-2015.

Museum Museum
(botanische) tuin (botanischer) Garten
Attractiepark Themenpark
Vakantiepark Ferienpark

Cultuur Kultur
Grensoverschrijdende cultuurhistorie
Grenzüberschreitende Kulturhistorik
Grensoverschrijdende route
grenzüberschreitende Route
Grensplek Grenzort

Cultuurlandschap Kulturlandschaft
Historische dorpskern historischer Ort

Overigen Sonstige Planzeichen
Stedelijk gebied Gebäudeflächen
Water Flüße und Wasserstraßen
Snelweg Autobahn
Hoofdweg Hauptstraße
Spoorlijn Eisenbahn
Treinstation Bahnhof
Landsgrens Grenze



In de hectische wereld van alledag, waar men 24/7 in contact staat met de gehele wereld, is behoefte ontstaan aan ontspanning en rust. De work-life balance is veranderd. De werkdag is verkort als gevolg van *Industrie 4.0*. Dit heeft geresulteerd in een groeiende behoefte aan dag- en verblijfsrecreatie. Door het vele groen en blauw te midden van het polycentrische kwadrant is de levenskwaliteit hoog. Een gebied waar het goed vertoeven is. Het gebied dat nog altijd veel toeristen trekt. Verder zijn demografische voorspellingen uitgekomen. Ondanks verschillende pogingen, zijn bevolkingstrends moeilijk om te buigen met beleid. De mens laat zich niet gemakkelijk sturen. Ondanks de trek van het land naar de stad, zijn de steden niet verder uitgedijd. Op het platteland is meer ruimte ontstaan. Dorpen zijn opgegaan in de omgeving. De ruimte die we de afgelopen decennia hebben afgenomen van de natuur, is weer teruggegeven aan de natuur. De regio heeft de ontstane **ruimte op het platteland** aangegrepen om de groeiende behoefte voor dag- en verblijfsrecreatie op te vangen. De unieke wijze waarop de regio dit heeft gerealiseerd, is door de economische pijlers van de regio te verankeren in de **dag- en verblijfsrecreatie**. Recreëren gebeurt duurzaam! Van regionale toegevoegde waarde naar individuele toegevoegde waarde. Denk aan het verticaal produceren van eigen gewassen, koken met louter streekproducten en een regionale e-fietsnetwerk met laadpalen. En dat over de grens!

4.1 De Groene Gordel

EENWORDING

De regio beseft dat het groene landschap tussen Maas en Rijn haar toeristische visitekaartje is. Een veelzijdig natuurlandschap omarmt de grens. Een groot natuurpark van noord tot zuid, van het Reichswald tot aan de Meinweg. De groene gordel wordt alleen onderbroken door enkele geclusterde transportverbindingen van oost naar west. Ecoducten en wildtunnels zijn leidend. Doordat natuurgebieden steeds meer onder druk zijn komen te staan ten gevolge van de cultivering van het landschap en duurzame vormen van energiewinning, is het **Grenzwald** ter bescherming opgenomen in de UNESCO werelderfgoedlijst. Door de ontstane ruimte op het platteland zijn ook de groene natuureilandes aan beide zijde van de grens beter met elkaar verbonden. Een groen netwerk. Bijvoorbeeld het *Knechtstedener Klosterlandschaft*, het *Museumsinsel Hombroich* en het *Dycker Ländchen*.

Aan de randen van dit grootschalige grensoverschrijdende natuurgebied, waar de natuur langzaam overgaat in het landschap, ontstaan oost-westgerichte woon- en recreatiemogelijkheden, onder het mom van *‘living in the green’*. Een **landgoederenzone** van Schandelo tot Straelen, van Afferden tot Siebengewald en van Gennep tot Kessel (D). Door de trek naar de stad is de stedelijke grond bovendien erg duur geworden, wat heeft geresulteerd in ruralisatie. Het platteland raakt weer in trek. Natuurontwikkeling is niet slecht noord-zuid georiënteerd, maar ook oost-west. De beken, zoals de *Niers*, de *Swalm* en de *Roer*, verbinden de natuur met het omliggende platteland. In het Grenzwald mogen zich alleen nog maar groene horecavoorzieningen vestigen die volledig gebaseerd zijn op de C2C-principes. Deze **duurzame voorzieningen in het groen spelen** slim in op de veranderende arbeidsmarkt door rustige flexplekken te creëren in de natuur. Binnen de groene gordel is eveneens ruimte voor functioneel groen: moestuinen, kleinschalige biologische boerderijen en food festivals.

AVONTUUR

De groene grens als bufferzone tussen beide landen. Aandacht voor noord-zuid ontwikkeling. Er ontstaat één gezamenlijk natuurpark, maar er worden geen concrete afspraken gemaakt. Ieder land doet waar het goed in is. De Duitse kant van de grens wordt gekenmerkt door veel **bosgebied**, de Nederlandse kant door **natuurlijke wildernis**. Van cultuurlandschap terug naar natuurlandschap. Het contrast in type natuur doet de natuurliefhebber

Im hektischen Alltag, in dem man rund um die Uhr mit der ganzen Welt in Kontakt steht, ist ein Bedürfnis nach Entspannung und Ruhe entstanden. Die work-life balance hat sich verändert. Der Arbeitstag wurde infolge von *Industrie 4.0* verkürzt. Dies hat zu einem zunehmenden Bedarf an Nah- und Ferienerholung geführt. Durch das viele Grün und Blau inmitten des polyzentrischen Quadranten ist die Lebensqualität hoch. Ein Gebiet, das zum Verweilen einlädt. Ein Gebiet, das immer noch viele Touristen anzieht. Ferner haben sich demographische Vorhersagen bewahrheitet. Trotz verschiedener Versuche können Bevölkerungstrends durch die Politik nur schwer verändert werden. Der Mensch lässt sich nicht so einfach steuern. Trotz des Zuzugs vom Land in die Stadt haben sich die Städte nicht weiter ausgedehnt. Auf dem Land ist mehr Freiraum entstanden. Dörfer sind in der Umgebung aufgegangen. Den Freiraum, den wir der Natur in den vergangenen Jahrzehnten abspenstig gemacht haben, haben wir der Natur wieder zurückgegeben. Die Region hat den **entstandenen Freiraum auf dem Lande** dazu genutzt, um dem zunehmenden Bedarf an Nah- und Ferienerholung gerecht zu werden. Die Region hat dies auf einzigartige Weise realisiert, indem die wirtschaftlichen Säulen der Region in der **Nah- und Ferienerholung** verankert wurden. Die Freizeitgestaltung erfolgt auf nachhaltige Art und Weise! Von einem regionalen Mehrwert hin zu einem individuellen Mehrwert. Dabei ist beispielsweise an die vertikale Erzeugung von Pflanzen, das Kochen ausschließlich mit regionalen Produkten und ein regionales E-Radwegenetz mit Ladestationen zu denken. Und das auf der anderen Seite der Grenze!

4.1 Der grüne Gürtel

VEREINIGUNG

Die Region erkennt, dass die grüne Landschaft zwischen Maas und Rhein ihr touristisches Aushängeschild ist. Eine vielseitige Naturlandschaft umgibt die Grenze. Ein einziger großer Naturpark von Nord bis Süd, vom Reichswald bis an den Meinweg. Der grüne Gürtel wird lediglich von einigen geballten Transportverbindungen von Ost nach West unterbrochen. Grünbrücken und Wildtunnel sind führend. Da die Naturgebiete infolge der Kultivierung der Landschaft und aufgrund nachhaltiger Formen der Energieerzeugung immer mehr unter Druck geraten sind, wurde der **Grenzwald** zum Schutz in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes aufgenommen. Durch den entstandenen Freiraum auf dem Lande sind auch die grünen Naturinseln an beiden Seiten der Grenze besser miteinander verbunden. Ein einziges grünes Netzwerk. Beispielsweise die *Knechtstedener Klosterlandschaft*, die *Museumsinsel Hombroich* und das *Dycker Ländchen*.

An den Rändern dieses großangelegten grenzüberschreitenden Naturgebiets, in dem die Natur allmählich in die Landschaft übergeht, entstehen unter dem Motto *living in the green* Wohn- und Freizeitmöglichkeiten in Ost-West-Ausrichtung. **Eine Zone mit Landsitzen** von Schandelo bis Straelen, von Afferden bis Siebengewald und von Gennep bis Kessel (D). Durch den Wegzug in die Stadt sind städtische Grundstücke zudem sehr teuer geworden, was in einer Verländlichung resultiert hat. Das Land wird wieder beliebter. Die Naturentwicklung ist nicht nur nord-südlich ausgerichtet, sondern auch ost-westlich. Die Bäche *Niers*, *Swalm* und *Roer* verbinden die Natur mit dem umliegenden ländlichen Gebiet. Im Grenzwald dürfen sich nur noch nachhaltige Gastronomiebetriebe ansiedeln, die vollständig auf den C2C-Grundsätzen basieren. Diese **nachhaltigen Einrichtungen im Grünen** gehen auf intelligente Weise auf den sich verändernden Arbeitsmarkt ein, indem ruhige Flex-Arbeitsplätze in der Natur geschaffen werden. Im grünen Gürtel ist auch Platz für funktionelles Grün: Schrebergärten, kleine biologische Bauernhöfe und Food Festivals.

nieuwsgierig maken. Een stukje exotisch niemandsland ontstaat. De Nederlander die de bosrijke gebieden verkent, de Duitser die de groene wildernis trotseert. Aan de Duitse kant is men te gast in de natuur, aan de Nederlandse kant staat de belevenis centraal. Een gebied waar de auto gemeden wordt. Het autoverkeer wordt ontmoedigd het gebied te betreden of te doorkruisen. Parkeergelegenheden bevinden zich aan de randen van het park, waar men kan overstappen op *langzame* vervoersmiddelen, zoals de (e-)fiets. De bestaande oost-west-hoofdtransportassen worden zoveel mogelijk ingepast in de natuur. Het grensgebied wordt **een groene opgerekte zone**, waar slechts enkele verbindingen doorheen lopen van oost naar west. Ecoducten en wildtunnels zijn leidend. Aan de randen van dit grootschalige grensoverschrijdende natuurgebied in noord-zuidelijke richting, waar de natuur langzaam overgaat in het landschap, ontstaan woonmogelijkheden, onder het mom van *‘protecting the border’*. Een bufferzone van landgoederen.

4.2 Water en klimaat

EENWORDING

De Maas en Rijn als blauwe nieren van de regio. Zuiverend. Bepalend voor de ontwikkeling van steden, de handel en het landschap. Door klimaatverandering, in grotere mate van invloed op de invulling van het landschap. Hevigere regenval en grotere waterafvoerpieken in kortere tijd en langere perioden van droogte, vereisen van de regio dat water alle ruimte krijgt, zowel voor afvoer als detentie. Gezamenlijk beleid is een vereiste, evenals het samen vertalen van Europese klimaatrichtlijnen naar de regio. Water niet alleen als potentieel gevaar, maar ook als bron van mogelijkheden. Het grensland als één groot waterland. Het grootste en meest veelzijdige watergebied van Nederland en Duitsland. Niet alleen de Maasplassen in Midden-Limburg met de nautische boulevards in Roermond en Wessem voor zowel recreanten als ondernemers, en de logistieke Rijn-Maas verbinding, maar ook de huidige *bruinkoolafgravingen* worden ontwikkeld tot watergebied. Een grote metamorfose van het landschap treedt op wat resulteert in drie grote meren in een aantrekkelijk woon- en recreatielandschap, wat tevens mogelijkheden biedt voor het vasthouden en bergen van water. Ook de **beekdalen** (Niers, Swalm, Nette) spelen hierin een belangrijke rol. Een **nat recreatiegebied** ontstaat van Midden-Limburg tot aan Mönchengladbach gecombineerd met een uitgebreid waterwandelnetwerk. Om de gebieden aan weerszijden van grens met elkaar te verbinden wordt de Swalm doorgetrokken tot aan de *Garzweiler* ten zuiden van Mönchengladbach. Ook de *Roer* en de *Effelder Waldsee* spelen hierin een belangrijke schakel. Uiteindelijk ontstaat er een groot waternetwerk voor sport en recreatie.

AVONTUUR

Het **meest veelzijdige watergebied van Europa**. Niet alleen door de verschillende invulling van Europese regelgeving op het gebied van klimaat, wat leidt tot verschillen in het landschap. Een bewuste keuze om de regio als onderscheidend waterland op de kaart te zetten. Het Limburgse landschap is afwisselend met maasmeanders, peelvenen en ontginningsgebieden. Het Maasdal met zijn terrassenlandschap. De Rijn oevers worden gekenmerkt door promenades, industrie, uitgestrekte weilanden en akkers. De drie bruinkoolgroeves ten zuiden van de A46 worden gevuld met water. Een enorm wateroppervlak dat gebruikt wordt als aantrekkelijk woon- en recreatiegebied. Tevens verschijnt het grootste binnenlandse strand van Europa. De toeristische sector speelt hier op in en legt enkele dag- en verblijfsvoorzieningen aan op de terrassen van het meer. De regio trekt gezamenlijk op om het waterland van de *Maasplassen* in Roermond tot aan het **Garzwasser** nabij Mönchengladbach op de kaart te zetten. Echter, ieder gebied met haar eigen tintje. De *Maasplassen* als nautische en sport-recreatieve zone, de *Garzwasser* als bruinkoolmeren. Ook het onderscheid tussen ontspanning aan de Maas en de Rijn wordt ruimtelijk beleefbaar gemaakt door ‘bruine’ industrieroutes langs de Rijn en ‘groene’ landschapsroutes langs de Maas. Tot slot geven de avontuurlijke

ABENTEUER

Die grüne Grenze als Pufferzone zwischen beiden Ländern. Beachtung für die Nord-Süd-Entwicklung. Es entsteht ein gemeinsamer Naturpark, doch es werden keine konkreten Absprachen gemacht. Jedes Land tut das, was es gut kann. Die deutsche Seite der Grenze ist durch ein großes **Waldgebiet** geprägt, die niederländische Seite durch **natürliche Wildnis**. Von der Kulturlandschaft zurück zur Naturlandschaft. Der Kontrast zwischen den Naturtypen macht Naturfreunde neugierig. Es entsteht ein Stück exotisches Niemandsland. Der Niederländer, der die walddreichen Gebiete erkundet, der Deutsche, der der grünen Wildnis trotzt. Auf der deutschen Seite ist man zu Gast in der Natur, auf der niederländischen Seite steht das Erlebnis im Mittelpunkt. Ein Gebiet, in dem das Auto gemieden wird. Der Autoverkehr wird entmutigt, in das Gebiet hinein- oder hindurchzufahren. Parkmöglichkeiten befinden sich an den Rändern des Parks, wo man auf *langsamen* Verkehrsmittel wie das (Elektro-)Fahrrad umsteigen kann. Die bestehenden Haupttransportachsen in ostwestlicher Richtung werden so viel wie möglich in die Natur eingebettet. Das Grenzgebiet wird **eine ausgedehnte Grünzone**, durch die nur wenige Verbindungen von Ost nach West verlaufen. Grünbrücken und Wildtunnel sind führend. An den Rändern dieses großangelegten grenzübergreifenden Naturgebietes entstehen in nordsüdlicher Richtung, wo die Natur langsam in die Landschaft übergeht, Wohnmöglichkeiten unter dem Motto *protecting the border*. Eine Pufferzone mit Landsitzen.

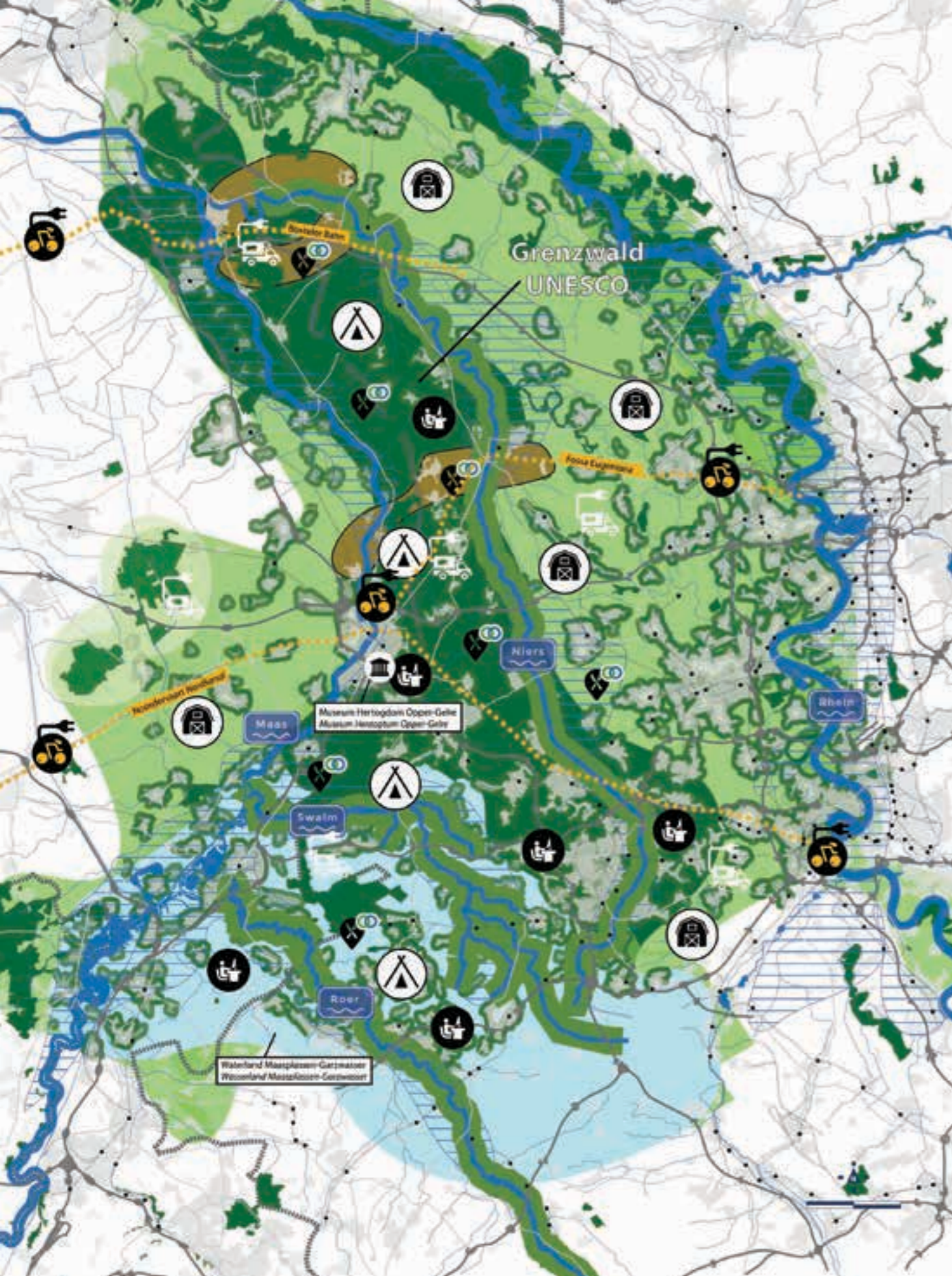
4.2 Wasser und Klima

VEREINIGUNG

Die Maas und der Rhein als blaue Nieren der Region. Reinigend. Ausschlaggebend für die Entwicklung von Städten, Handel und Landschaft. Aufgrund des Klimawandels mit einem großen Einfluss auf die Gestaltung der Landschaft. Stärkere Regenfälle, größere abzuleitende Wasseraufkommen in kürzerer Zeit und längere Trockenperioden verlangen von der Region, dass das Wasser sowohl für die Ableitung als auch für die Speicherung jeglichen Freiraum erhält. Eine gemeinsame Politik ist eine Voraussetzung ebenso wie die gemeinsame Umsetzung der europäischen Klimarichtlinien in der Region. Wasser nicht nur als potenzielle Gefahr, sondern auch als Quelle der Möglichkeiten. Das Grenzland als **ein großes Wasserland**. Das größte und vielseitigste Wassergebiet der Niederlande und Deutschlands. Nicht nur die *Maasplassen* in Zentral-Limburg mit den nautischen Boulevards in Roermond und Wessem sowohl für Erholungssuchende als auch Unternehmer und die logistische Rhein-Maas-Verbindung, sondern auch die derzeitigen Braunkohlegruben werden zu einem Wassergebiet entwickelt. Eine große Metamorphose der Landschaft tritt ein, was in drei großen Seen in einer attraktiven Wohn- und Naherholungslandschaft resultiert, die zudem Möglichkeiten für das Auffangen und Speichern von Wasser bietet. Auch die **Bachsenken** (Niers, Schwalm, Nette) spielen dabei eine wichtige Rolle. Es entsteht ein **nasses Naherholungsgebiet** zwischen Zentral-Limburg und Mönchengladbach in Verbindung mit einem ausgedehnten Netz an Wasserwanderwegen. Um die Gebiete an beiden Seiten der Grenze miteinander zu verbinden, wird die Schwalm bis *Garzweiler* südlich von Mönchengladbach verlängert. Auch die Ruhr und der *Effelder Waldsee* stellen diesbezüglich ein wichtiges Glied dar. Schließlich entsteht ein großes Wassernetz für Sport und Naherholung.

ABENTEUER

Das **vielseitigste Wassergebiet Europas**. Nicht nur durch die unterschiedliche Umsetzung der europäischen Klimavorschriften, was zu landschaftlichen Unterschieden führt. Eine ganz bewusste Entscheidung, um die Region als herausragendes Wasserland hervorzuheben. Die Landschaft in Limburg ist dank der Maasmäander, Peel-Moore und Abbaugelände überaus abwechslungsreich. Das Maastal mit seiner Terrassenlandschaft. Die Rheinufer sind durch



Legenda *Legende*

Groen Land tussen Maas en Rijn-scenarió eenwording 2050
Grünes Land zwischen Maas und Rhein-Szenario Vereinigung 2050

Natuur *Natur*

Nationaal Park *Nationalpark*
 Groene landbouwzone *Grüne Landwirtschaftszone*
 Landgoederzone *Ländereien*
 Waterland *Wasserland*
 Waterdetentiegebied *Wasserauffanggebiet*

Stedelijk gebied in het groen *Stadtgebiet im Grünen*

Cultuur *Kultur*

Historische grensoverschrijdende E-fietsroute
grenzüberschreitende E-Radschnellweg
 Horeca in het groen *Gastronomie im Grünen*
 C2C toepassingen *C2C-Anwendungen*

Museum Hertogdom Opper-Gelre
Museum Herzogtum Opper-Gelre
 Hergebruik boerderijen *Wiederverwendung von Farmen*

Camperparkeerplekken voor elektrische campers
Stellplätze für Elektro-Camper

Kamperen in het groen *Camping im Grünen*

Werken in het groen *Arbeiten im Grünen*

Overigen *Sonstige Planzeichen*

Water *Flüße und Wasserstraßen*
 Beekdal *Bachtal*
 Snelweg *Autobahn*
 Hoofdweg *Hauptstraße*
 Spoorlijn *Eisenbahn*
 Treinstation *Bahnhof*
 Landsgrens *Grenze*



GRENZELOS STUDEREN

De Duitse student die in grote getale, ondanks het Nederlandse collegegeldtarief, in Venlo aan de Fontys Hogeschool studeert. Praktijk gericht onderwijs dan in Duitsland. Mogelijk ook in de Duitse taal. Een dagelijkse stroom van Duitse studenten als resultaat. Overigens, bestaan dergelijke studentenstromen in de regio van Nederlandse studenten naar Duitsland niet. Studenten die veelal met de auto de grens passeren. De vraag naar een grensoverschrijdende verbinding heeft zelfs geleid tot een buslijn tussen Venlo en Kaldenkirchen. Duitse studenten die op kamers wonen in Venlo en de omliggende dorpen zoals Kaldenkirchen. Zonder grens geen dergelijke dynamiek.

GRENZENLOSES STUDIEREN

Deutsche Studenten, die trotz der niederländischen Studiengebühren scharenweise in Venlo an der Fontys Hogeschool studieren. Ein mehr praxisorientierter Unterricht als in Deutschland, eventuell auch in der deutschen Sprache, was einen täglichen Zustrom deutscher Studenten zur Folge hat. Übrigens gibt es derartige Studentenströme an niederländischen Studenten in Richtung Deutschland in der Region nicht. Studenten, die häufig mit dem Auto die Grenze überqueren. Die Nachfrage nach einer grenzüberschreitenden Verbindung hat sogar zu einer Buslinie zwischen Venlo und Kaldenkirchen geführt. Deutsche Studenten, die in Venlo und umliegenden Dörfern wie Kaldenkirchen Zimmer anmieten. Ohne Grenze gäbe es keine derartige Dynamik.

waterrecreatieroutes langs de *Fossa Eugeniana* en de *Noordervaart* de toerist de mogelijkheid het onderscheid in het grenslandschap te verkennen. De grens komt weer tot leven.

4.3 Toeristisch cultuurlandschap

EENWORDING

Aan de vele burchten, kastelen, molens en middeleeuwse kernen kun je zien dat het een gebied is met een rijke historie. De ruimtelijke cultuurliefhebber komt volop aan zijn trekken in de regio. Een cultuurlandschap waar de cultuurhistorie van de grensregio weer zichtbaar en leefbaar is gemaakt: de *Boxteler Bahn*, de *Fossa Eugeniana*, de *Noordervaart* en de *Smokkelroute Jagersrust*. Een toeristische organisatie werkt aan een **gezamenlijk cultuur- en recreatiebeleid voor het grensland**. Natte recreatie is volop mogelijk in dit waterlandschap met haar vele beekdalen. Daarnaast zijn de economische pijlers agro, food en logistiek sterk verankerd in de recreatieve sector. Bestaande grensoverschrijdende fietsroutes worden gekenmerkt door e-fietsverhuur en de vele mogelijkheden om te overnachten en te eten bij de boer. De vele B&Bs, boerderijcampings en duurzame vakantieparken zijn dan ook niet meer weg te denken uit de regio. Die vakantieparken hebben bovendien een flinke metamorfose ondergaan van veredelde arbeidsmigrantenwoningen naar volledig in de natuur geïntegreerde vakantiebestemmingen voor de toerist. Verblijfsrecreatie heeft de afgelopen decennia de ruimte gekregen door de gevolgen van leegloop en vergrijzing op het platteland. Camperparkeerplekken zijn er niet slechts aan de Duitse kant, maar campers mogen overal in regio kamperen op voorwaarde dat ze elektrisch rijden. Duits regelgeving met een Nederlands gedachtegoed. In de regio verschijnt één grenslandmuseum, genaamd **Hertogdom Oppergelre**, verwijzend naar één van de vier Overkwartieren van het Hertogdom Gelre in de 16^e eeuw. Dit museum is gebouwd op een unieke plek, namelijk op de grensovergang Schwanenhaus. Het museum is een belangrijke schakel tussen de natuurgebieden *Venlose Grootte Heide* en het *Brachter Wald*.

AVONTUUR

De regio telt één centrale toeristische organisatie. Een organisatie die vooral als doel heeft verschillen in het landschap te benadrukken. **Verscheidenheid van cultuurlandschappen** moet behouden blijven. Hier ervaart de toerist het beste van twee werelden. De regio staat bekend om de veelheid aan recreatiemogelijkheden. Aan de Duitse kant langs de Rijn ontdekt men de overblijfselen van de Neder-Germaanse limes, waaronder in steden als *Gelduba*, *Novaesium* en *Durnomagus*¹⁴. Vergeet ook niet de Romeinse nederzettingen en grafvelden bij Pont en Straelen en de adelresidenties bij Geldern en Straelen. Langs de Niers ligt de **Niederrheinische kastelenzone**. Aan de Nederlandse kant van de grens is de Middenpeelweg de krachtige toeristische cluster met dag- en verblijfsrecreatieve voorzieningen in een hoogveen-achtig natuurgebied. Aan de Duitse kant de Garzwasser in een groenblauw terrassenlandschap. Langs de grens ontstaat het **Grenspad**. Op de grens verschijnen enkele openluchtmusea die de cultuurhistorie van het gebied vertellen. De musea worden gebouwd nabij de e-transferia in voormalige douanekantoren. Vanuit de transferia zijn de musea eenvoudig te voet of per fiets te bereiken. Bovendien worden oude grensposten getransformeerd tot cultuurhistorisch erfgoed.

Promenaden, Industrie, weidvluchtige Weidevelden en Ackerland geprägt. Die drei Braunkohlegruben südlich der A46 werden mit Wasser gefüllt. Eine enorme Wasseroberfläche, die als attraktives Wohn- und Naherholungsgebiet genutzt wird. Zudem erscheint der größte binnenländische Strand Europas. Die Tourismusbranche greift dies auf und legt einige Ausflugs- und Ferieneinrichtungen auf den Terrassen des Sees an. Die Region setzt sich gemeinsam dafür ein, auf das Wasserland von den *Maasplassen* in Roermond bis zum *Garzwasser* nahe Mönchengladbach aufmerksam zu machen. Allerdings behält jedes Gebiet eine individuelle Note. Die *Maasplassen* als (Wasser-)Sportzone, das *Garzwasser* als Braunkohlesee. Auch der Unterschied zwischen Entspannung an Maas und Rhein wird durch „braune“ Industrierouten entlang des Rheins und „grüne“ Landschaftsrouten entlang der Maas spürbar hervorgehoben. Schließlich bieten die abenteuerlichen Wassernaherholungsrouuten entlang der *Fossa Eugeniana* und am *Nordkanal* Touristen die Möglichkeit, die Unterschiede in der Grenzlandschaft zu erkunden. Die Grenze wird wieder lebendig.

4.3 Touristische Kulturlandschaft

VEREINIGUNG

An den vielen Burgen, Schlössern, Mühlen und mittelalterlichen Ortskernen ist zu erkennen, dass es sich um ein Gebiet mit einer bewegten Geschichte handelt. Der räumliche Kulturliebhaber kommt in der Region voll auf seine Kosten. Eine Kulturlandschaft, in der die Kulturgeschichte der Grenzregion wieder sichtbar und spürbar gemacht wurde: die *Boxteler Bahn*, die *Fossa Eugeniana*, der *Nordkanal* und die *Schmuggelroute Jagersrust*. Eine einzige Tourismusorganisation erarbeitet eine **gemeinsame Kultur- und Freizeitpolitik für das Grenzland**. Wasseraktivitäten sind in dieser Wasserlandschaft mit vielen Bachtälern vollauf möglich. Zudem sind die wirtschaftlichen Säulen Agri, Food und Logistik stark im Freizeitsektor verankert. Bestehende grenzüberschreitende Fahrradrouten werden durch die Vermietung von Elektrofahrrädern und die zahlreichen Möglichkeiten, um auf Bauernhöfen zu übernachten und zu essen, geprägt. Die vielen B&Bs, Bauernhofcampingplätze und nachhaltigen Ferienparks sind aus der Region daher nicht mehr wegzudenken. Diese Ferienparks wurden zudem einer umfassenden Metamorphose von besseren Arbeitsmigrantenwohnungen hin zu völlig in die Natur eingebetteten Ferienunterkünften für Touristen unterzogen. Für die Ferienerholung sind in den vergangenen Jahrzehnten durch die Folgen des Wegzugs und der Bevölkerungsalterung auf dem Land Freiräume entstanden. Campingplätze gibt es nicht nur auf deutscher Seite, doch Camper dürfen unter der Voraussetzung, dass sie elektrisch fahren, überall in der Region übernachten. Deutsche Regelungen mit niederländischem Gedankengut. In der Region entsteht ein Grenzlandmuseum mit dem Namen **Hertogdom Oppergelre**, dies unter Bezugnahme auf eines der vier Oberquartiere des Herzogtums Geldern im 16. Jahrhundert. Dieses Museum wurde an einem einzigartigen Ort errichtet, nämlich auf dem Grenzübergang Schwanenhaus. Das Museum ist ein wichtiges Glied zwischen den Naturgebieten *Venlose Grootte Heide* und *Brachter Wald*.

ABENTEUER

Die Region hat eine zentrale Tourismusorganisation. Eine Organisation, deren Ziel es vor allem ist, landschaftliche Unterschiede zu betonen. Die **Unterschiedlichkeit der Kulturlandschaften** muss erhalten bleiben. Hier erlebt der Tourist das Beste aus zwei Welten. Die Region ist für die vielfältigen Naherholungsmöglichkeiten bekannt. Auf deutscher Seite entlang des Rheins entdeckt man die Überreste des niedergermanischen Limes, unter anderem in den Städten *Gelduba*, *Novaesium* und *Durnomagus*¹⁴. Nicht zu vergessen die römischen Siedlungen und Ausgrabungen bei Pont und

14 Verwijzing naar de steden Krefeld, Neuss en Dormagen.

14 Verweis auf die Städte Krefeld, Neuss und Dormagen.

Onderscheid in het productielandschap wordt toegankelijk en beleefbaar gemaakt. Denk aan routes en overnachtingsmogelijkheden. De **grens als gemeenschappelijk erfgoed** in een onderscheidend landschap. *Platteland west* kenmerkt zich door vlakke grootschalige landbouwkavels en *platteland oost* wordt gekenmerkt door het glooiende heuvelachtige productielandschap. Aan de Duitse kant is parkeerplek slapen nog altijd mogelijk voor campers. De Nederlandse kant kent vooral het campingslapen. Actueel beleid blijft dus behouden om onderscheid te benadrukken. Door klimaatverandering zijn op vele plekken langs de Maas de dijken verhoogd. Nabij de steden kreeg het water te weinig ruimte. De afstand tussen het westen en oosten van de Maas is mentaal gegroeid. Tussen de Maas en de groene natuurgordel rondom de landsgrens met haar Steilrand aan de westzijde, ontstaat **de mystieke grensvallei**. Het kanonskogelgebied waar de bezoeker het geheimzinnige van een grensland ziet, proeft en ruikt. Een opgerekt grensland tussen Maas en natuur gevangen tussen twee lange noord-zuidverbindingen: de Maas en het Grenzwald.

Straelen sowie die Adelsitze bei Geldern und Straelen. An der Niers liegt die **Niederrheinische Schlösserzone**. Auf der niederländischen Seite der Grenze ist der Middenpeelweg die stärkste Tourismuszone mit Einrichtungen für die Nah- und Ferienerholung in einem Hochmoorgebiet. Auf der deutschen Seite das Garzwasser in einer grünblauen Terrassenlandschaft. Entlang der Grenze entsteht der **Grenzpfad**. Auf der Grenze entstehen einige Freilichtmuseen, die die Kulturgeschichte des Gebietes vermitteln. Die Museen werden in der Nähe der E-Transferien in ehemaligen Zollstellen gebaut. Von den Transferien aus sind die Museen bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen. Zudem werden alte Grenzübergänge in kulturhistorisches Erbe umgewandelt.

Unterschiede in der Produktionslandschaft werden zugänglich und erlebbar gemacht. Dabei ist an Routen und Übernachtungsmöglichkeiten zu denken. **Die Grenze als gemeinsames Erbe** in einer besonderen Landschaft. Das *Platteland west* kennzeichnet sich durch flache große Landwirtschaftsflächen und das *Platteland oost* durch die hügelige Produktionslandschaft. Auf deutscher Seite ist das Übernachten auf Parkplätzen für Camper immer noch möglich. Auf niederländischer Seite wird vor allem auf Campingplätzen übernachtet. Die derzeitigen Richtlinien bleiben also erhalten, um den Unterschied zu betonen. Durch den Klimawandel wurden die Deiche entlang der Maas an vielen Stellen erhöht. In der Nähe der Städte hatte das Wasser zu wenig Freiraum. Der Abstand zwischen dem Westen und dem Osten der Maas hat mental zugenommen. Zwischen der Maas und dem grünen Naturgürtel rund um die Landesgrenze mit ihrem Steilrand an der Westseite entsteht **das mystische Grenztaal**. Das Kanonenkugelgebiet, in dem der Besucher das Geheimnisvolle des Grenzlandes sieht, schmeckt und riecht. Ein weitläufiges Grenzland zwischen Maas und Natur, eingebettet zwischen zwei langen Nord-Süd-Verbindungen: der Maas und dem Grenzwald.



4.4 Wonen met natuur en water

EENWORDING

Met behulp van de juiste economische en sociaal-culturele prikkels is de woningmarkt langzaam geïntegreerd. Waar begin 21e eeuw nota bene de Poolse gemeenschap het euregionale voorbeeld gaf van grensoverschrijdend wonen en werken, wonen nu ook steeds meer Nederlanders en Duitsers over de grens. Gestimuleerd door fiscale prikkels voor grensoverschrijdend wonen of korting op sociaal-culturele voorzieningen. Integratie op de woningmarkt leidt tot een naar elkaar toe groeiende bouwstijl. Een overgangszone tussen twee landen ontstaat. Gezamenlijk wordt er nagedacht over de woningvoorraad en ingespeeld op de vraag vanuit de samenleving. Een mismatch tussen huishoudenssamenstelling en de woningvoorraad is voorkomen. Zo heeft er een flinke **transformatie van de woningvoorraad** plaatsgevonden, noodzakelijk door de vergrijzende samenleving en de veranderde samenstelling van huishoudens. De gepensioneerde mens staat centraal. Er is sprake van vraaggestuurd wonen, in plaats van het aanbodgericht wonen dat lang de overhand heeft gevoerd. Er is primair gekozen voor inbreiding, aanpassing en functieverandering. **Gelijkvloers wonen** in een rustige omgeving. De gelijkvloerse nieuwbouw voor ouderen zijn volledig gebouwd naar de C2C-principes. Hierdoor kunnen woningen ook weer relatief makkelijk worden afgebroken wanneer de bevolkingssamenstelling verandert. Verder zijn de vele leegstaande plattelandswoningen gerenoveerd tot revalidatiecentra en bejaardenhuizen voor ouderen. Ook leegstaande basisscholen zijn getransformeerd tot ouderenwoningen.

AVONTUUR

In Nederland is de vestedelijkingsdruk hoog. Nieuwe woningen bouwen is niet toegestaan. Bovendien zijn de huizenprijzen ongekend hoog. De Nederlander zoekt steeds vaker zijn heil over de grens. Waar de grond betaalbaar is. Op het Duitse platteland ontstaan Nederlandse enclaves zoals Kranenburg en Rothenbach. Met typisch Nederlandse huizen. Huizen met grote raampartijen aan de straatkant. In tegenstelling tot de gesloten voorgevels van vele Duitse woningen. Geen geïntegreerde woningmarkt, maar **'buitenlandse' enclaves** die nieuwsgierigheid opwekken! In de regio wordt wonen met het water als principe omarmd. Er wordt niet langer gevochten tegen het water. Groen en blauwe ontwikkelingen zijn leidend ten opzichte van rode ontwikkelingen zoals bebouwing. Om grensoverschrijdende mobiliteit op de woningmarkt te prikkelen wordt Marina Oolderhuuske omgedoopt tot Duitse woonenclave. In de met water gevulde bruinkoolafgraving ten zuiden van Mönchengladbach ontstaat juist een Nederlandse woonenclave. Het gebied dat ooit gemeden werd, is nu een echte trekpleister voor de regio, zowel op woon- als recreatiegebied!

4.4 Wohnen mit Natur und Wasser

VEREINIGUNG

Mithilfe der richtigen wirtschaftlichen und sozio-kulturellen Anreize wurde der Wohnungsmarkt langsam integriert. Während Anfang des 21. Jahrhunderts wohlgeemert die polnische Gemeinschaft das euregionale Musterbeispiel für das grenzüberschreitende Wohnen und Arbeiten war, wohnen jetzt auch immer mehr Niederländer und Deutsche auf der anderen Seite der Grenze. Stimuliert durch steuerliche Anreize für grenzüberschreitendes Wohnen oder Rabatte für sozio-kulturelle Einrichtungen. Eine Integration auf dem Wohnungsmarkt führt zu einem sich annähernden Baustil. Es entsteht eine Übergangszone zwischen zwei Ländern. Gemeinsam wird über den Wohnungsbestand nachgedacht und auf die Nachfrage seitens der Gesellschaft eingegangen. Einem Ungleichgewicht zwischen der Haushaltszusammensetzung und dem Wohnungsbestand wurde vorgebeugt. So hat eine erhebliche **Transformierung des Wohnungsbestandes** stattgefunden, was durch die Alterung der Gesellschaft und die veränderte Zusammensetzung der Haushalte erforderlich ist. Der pensionierte Mensch steht im Mittelpunkt. Es ist von einem nachfragegesteuerten Wohnen die Rede anstatt von einem angebotsorientierten Wohnen, das lange Zeit führend war. Man hat sich primär für Innenentwicklung, Anpassung und Funktionsveränderung entschieden. **Ebenerdiges Wohnen** in einer ruhigen Umgebung. Die ebenerdigen Neubauten für Senioren wurden vollständig gemäß den C2C-Grundsätzen errichtet. Dadurch können Wohnungen auch relativ einfach wieder abgerissen werden, wenn sich die Bevölkerungszusammensetzung ändert. Ferner wurden die vielen leerstehenden Wohnungen auf dem Land zu Reha-Zentren und Altersheimen umgestaltet. Auch leerstehende Grundschulen wurden in Seniorenwohnungen umgewandelt.

ABENTEUR

In den Niederlanden ist der Verstärkerungsdruck hoch. Das Bauen neuer Wohnungen ist nicht gestattet. Zudem sind die Immobilienpreise beispiellos hoch. Der Niederländer sucht sein Glück immer häufiger auf der anderen Seite der Grenze. Wo die Grundstücke erschwinglich sind. Im deutschen ländlichen Gebiet entstehen niederländische Enklaven wie Kranenburg und Rothenbach. Mit typisch niederländischen Häusern. Häuser mit großen Fensterfronten an der Straßenseite. Im Gegensatz zu den geschlossenen Vordergiebeln vieler deutscher Häuser. Kein integrierter Wohnungsmarkt, sondern **„ausländische“ Enklaven**, die Neugier erzeugen! In der Region wird das Wohnen mit dem Wasser als Grundsatz begrüßt. Das Wasser wird nicht mehr bekämpft. Grüne und blaue Entwicklungen sind gegenüber roten Entwicklungen wie der Bebauung führend. Um die grenzüberschreitende Mobilität auf dem Wohnungsmarkt zu stimulieren, wird Marina Oolderhuuske zur deutschen Wohnenklave umgetauft. In der mit Wasser gefüllten Braunkohlegrube südlich von Mönchengladbach entsteht hingegen eine niederländische Wohnenklave. Das Gebiet, das einst gemieden wurde, ist jetzt eine echte Attraktion für die Region, und zwar sowohl als Wohn- als auch Naherholungsgebiet!



GRENSWATEREN

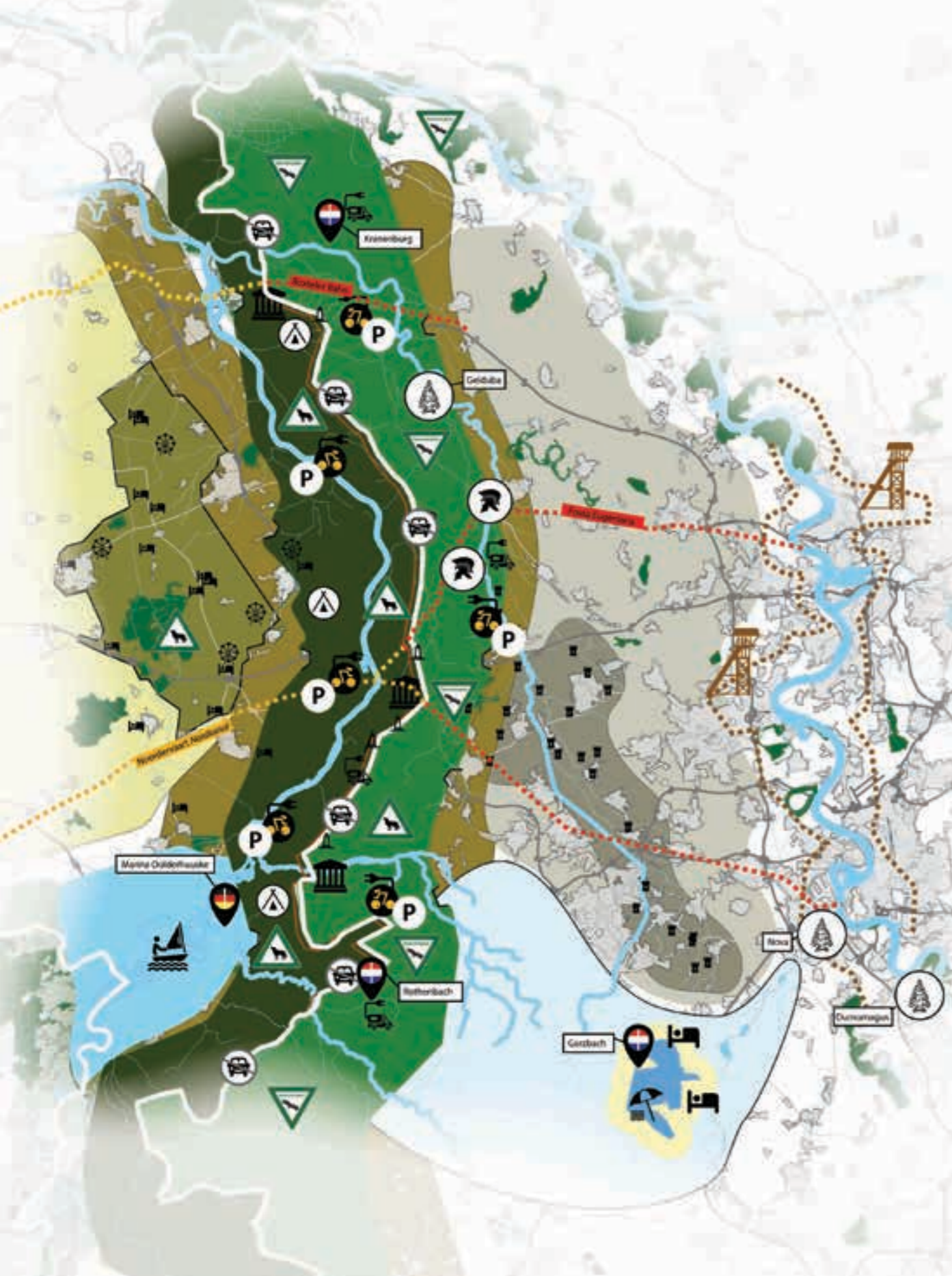
Voormalige landsgrenzen elders, eind 17e eeuw, hadden tot gevolg dat de Spanjaarden een Schelde-Maas-Rijnkanaal wilden graven om de Maas- en Rijnhandel af te snoepen van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. Dit zou ten koste gaan van de havens in Amsterdam en Rotterdam. In 1626 werd aangevangen met de aanleg van de Fossa Eugeniana. In 1629 werd de bouw gestaakt. 1804, een tweede poging om een Schelde-Maas-Rijn verbinding te realiseren. Onder leiding van Napoleon Bonaparte, werd aangevangen met le Grand Canal du Nord, ofwel de Noordervaart. Antwerpen, Venlo en Neuss moesten met elkaar verbonden worden. Wederom werden de werkzaamheden gestaakt! doordat de Nederlandse havens beschikbaar kwamen om te gebruiken. Verschillende overblijfselen van de Fossa Eugeniana en de Noordervaart zijn nog altijd te bewonderen in het landschap.

1 Paulussen, R. P. A. (2015). *De Fossa Eugeniana: een Spaans kanaalplan met een tunnelvisie*. DOI: 10.13140/RG.2.1.3984.6566.

GRENSGEWÄSSER

Ehemalige Landesgrenzen Ende des 17. Jahrhunderts hatten zur Folge, dass die Spanier einen Schelde-Maas-Rhein-Kanal ausheben wollten, um den Maas- und Rheinhandel von der Republik der Sieben Vereinigten Provinzen zu übernehmen. Dies wäre zum Nachteil der Häfen in Amsterdam und Rotterdam. Im Jahr 1626 wurde mit dem Anlegen der Fossa Eugeniana begonnen. Der Bau wurde im Jahr 1629 eingestellt. 1804 fand ein zweiter Versuch statt, um die Schelde-Maas-Rhein-Verbindung zu realisieren. Unter der Leitung von Napoleon Bonaparte wurde mit dem Le Grand Canal du Nord oder dem Nordkanal begonnen. Antwerpen, Venlo und Neuss sollten miteinander verbunden werden. Wiederum wurden die Arbeiten eingestellt, da die niederländischen Häfen für eine Nutzung zur Verfügung kamen. Verschiedene Überreste der Fossa Eugeniana und des Nordkanals sind immer noch in der Landschaft zu bewundern.

2 Paulussen, R. P. A. (2015). *De Fossa Eugeniana: een Spaans kanaalplan met een tunnelvisie*. DOI: 10.13140/RG.2.1.3984.6566.



Legenda Legende

Groen Land tussen Maas en Rijn-scenario avontuur 2050
 Das grüne Land zwischen Maas und Rhein-Szenario Abenteuer 2050

Natuur Natur

Grenzwald Nationaal Park *Grenzwald Nationalpark*
 Duitse bosgebieden *deutsche Waldgebiete*
 Nederlandse natuurlijke wildernis *niederländische natürliche Wildnis*
 Natura 2000-gebied *Natura 2000-Gebiete*

Te gast in de natuur *Gast in der Natur sein*

Beleving in de natuur *Naturerfahrung*

Landgoederenzone *Ländereien*
 Niederrhein
 De Peel

Niederrheinische kastelenzone *Schloßroute Niederrhein*
 Recreatiecluster de Peel *Freizeitcluster de Peel*

Waterland Garzwasser *Wasserland Garzwasser*
 Waterland Maasplassen *Wasserland Maasplassen*

Autovrije zone *autofreie Zone*

Recreatie Freizeit

Kasteel/Burcht *Schloß/Burg*
 Grensmuseum *Grenzmuseum*

Attractiepark *Themenpark*

Vakantiepark *Ferienpark*

Kamperen *Camping*

Elektrisch Camperkamperen
 Stellplätze für Elektro-Camper
 Elektrische fietsroutes *E-Bike-Routen*

Parkeren aan rand van natuurgebied
 Parken am Rande des Naturschutzgebietes

Cultuur & Wonen Kultur

Cultuurhistorische grensplek *kulturhistorische Grenzlage*
 Historische Grensoverschrijdende E-fietsroute
 historische grenzüberschreitende E-Radrouten
 Grenspad *Grenzweg*
 Romeinse nederzettingen en grafvelden
 römischen Siedlungen und Grabfelder

Overblijfselen van de Neder-Germaanse Limes
 Reste der niedergermanischer Limes
 Duitse enclave *deutsche Enklave*
 Nederlandse enclave *Niederländische Enklave*

Industrieroute langs de Rijn
 Industrieroute entlang des Rheins

Overigen Sonstige Planzeichen

Water *Flüße und Wasserstraßen*
 Snelweg *Autobahn*
 Hoofdweg *Hauptstraße*

Landsgrens *Grenze*



DE MAAS ALS GRENSPAFAÇE


Na het congres van Wenen (1815) vond een grensafbakening plaats tussen de nieuwe provincie Limburg en Pruisen. Deze grens werd bepaald met behulp van een kanon. De landsgrens kwam op 800 Rijnlandse roeden, één kanonschot, van de Maas te liggen. Dit was om te voorkomen dat schepen op de Maas geraakt konden worden vanuit het toenmalige Pruisen. De kanonskogelgrens. De reikwijdte van de toenmalige artillerie heeft dus doen bepalen wat het formaat van het Nederlandse gebied ten oosten van de Maas is!

DIE MAAS ALS GRENZFASFADE

Nach dem Wiener Kongress (1815) fand eine Abgrenzung zwischen der neuen Provinz Limburg und Preußen statt. Diese Grenze wurde mithilfe einer Kanone festgelegt. Die Landesgrenze wurde 800 rheinländische Ruten, einen Kanonenschuss von der Maas entfernt angesiedelt. Damit sollte verhindert werden, dass Schiffe auf der Maas vom damaligen Preußen aus getroffen werden konnten. Die Kanonenkugelgrenze. Die Reichweite der damaligen Artillerie hat also damals die Größe des niederländischen Gebiets östlich der Maas bestimmt².

- 1 Engelbrecht, J. (1997). Räume und Grenzen in historischer Perspektive: Die Entwicklung der deutsch-niederländischen Grenze im Wandel der Jahrhundert. Afkomstig uit M, Eker & H, Van Houtum. (2013). *Grensland*, p. 105.
- 2 Engelbrecht, J. (1997). Räume und Grenzen in historischer Perspektive: Die Entwicklung der deutsch-niederländischen Grenze im Wandel der Jahrhundert. Erhalten über M, Eker & H, Van Houtum. (2013). *Grensland*, p. 105.



 **GRENDOVERGANG** GRENZÜBERGANG
SIEBENGEWALD-GAESDONK

“ Behalve logistiek, blinkt de regio uit in agro en food, de maakindustrie, chemie en toerisme.”

“Außer bei der Logistik hebt sich die Region in den Bereichen Agri und Food, Fertigungsindustrie, Chemie und Tourismus hervor.”

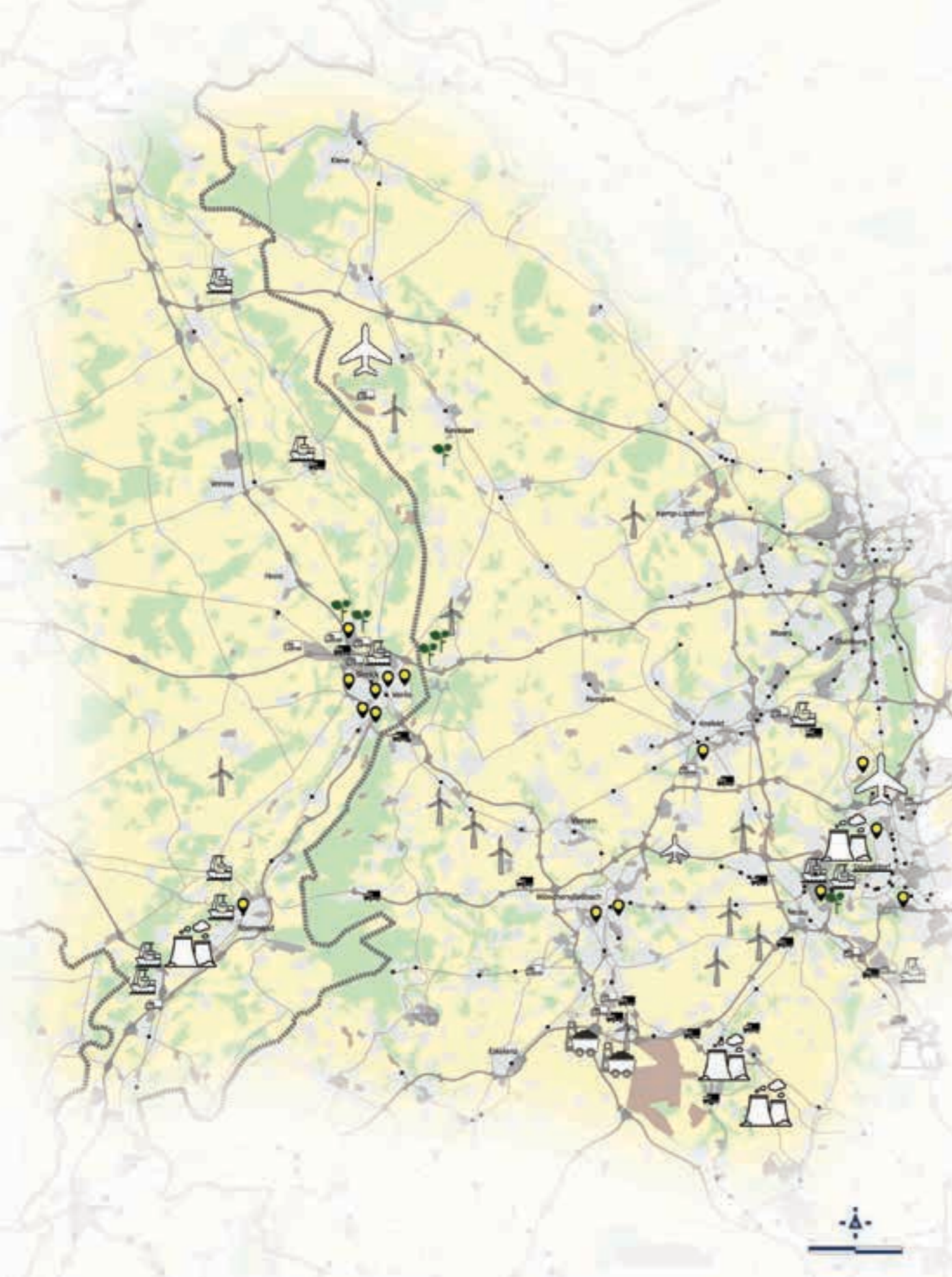
5. Agrologistieke Agglomeratie *Agrarlogistische Agglomeration*

Economie, Onderwijs, Onderzoek, Duurzaamheid, Energie

De regio als knooppunt van **handelsroutes**, zowel over de weg, het spoor als het water. Een gebied met een strategische ligging. Die strategische ligging was vroeger al van invloed op de ontwikkeling van het gebied. Dat uitte zich onder meer in Romeinse nederzettingen langs de Rijn en Maas en plannen voor een Rijn-Maas verbinding in de 17^e en 19^e eeuw. De handelsgeest zit nog altijd sterk verankerd in de regio. Zo is de logistiek één van de **economische pijlers** waar de regio in uitblinkt. De regio heeft zich kunnen manifesteren tot logistieke draaischijf van Noordwest-Europa. Behalve logistiek, blinkt de regio uit in agro en food, de maakindustrie, chemie en toerisme. Niet alleen de grote steden met de grote industrieterreinen profiteren, ook de plattelandsgemeenten profiteren van de economische groei en innovatie binnen deze sectoren.

Wirtschaft, Bildung, Forschung, Nachhaltigkeit, Energie

Die Region als Knotenpunkt von **Handelsroutes**, sowohl auf der Straße, der Schiene als auch auf dem Wasser. Ein Gebiet mit einer strategischen Lage. Diese strategische Lage hatte früher bereits einen Einfluss auf die Entwicklung des Gebietes. Das äußerte sich unter anderem in römischen Siedlungen entlang des Rheins und der Maas sowie in Plänen für eine Rhein-Maas-Verbindung im 17. und 19. Jahrhundert. Der Handelsgeist ist in der Region immer noch fest verankert. So ist die Logistik eine der **wirtschaftlichen Säulen**, mit der sich die Region hervorhebt. Die Region konnte sich als Logistikkreuz Nordwesteuropas etablieren. Außer bei der Logistik hebt sich die Region in den Bereichen Agri und Food, Fertigungsindustrie, Chemie und Tourismus hervor. Nicht nur die großen Städte mit den großen Industriegebieten profitieren, sondern auch die ländlichen Gemeinden profitieren vom wirtschaftlichen Wachstum und der Innovation innerhalb dieser Sektoren



Legenda

Agrologistiek Agglomeratie 2017 | agrarlogistische Agglomeration 2017

Onderwijs en Onderzoek *Bildung und Forschung*

Onderzoeksinstituut *Forschungsinstitut*
 Hoger onderwijsinstelling *Universität oder Hochschule*

Onderwijs en Onderzoek *Bildung und Forschung*

- 1 BrightBox Venlo
- 2 Scelta Mushrooms BV
- 3 Kennis Distributiecentrum Logistiek Limburg
- 4 HAS Hogeschool
- 5 Universiteit Maastricht
- 6 Fontys Venlo
- 7 Fontys Crossing Borders
- 8 Retail Innovation Centre
- 9 Hochschule Niederrhein: Campus Mönchengladbach
- 10 Niederrhein Institute for Regional and Structural Research
- 11 Hochschule Niederrhein: Campus Krefeld
- 12 Rheinische Fachhochschule Neuss
- 13 Heinrich Heine-Universität
- 14 Hochschule Düsseldorf
- 15 Fliedner Fachhochschule Düsseldorf

Energie *Energie*

Bruinkoolafgraving *Braunkohle-Tagebau*

Energiecentrale *Kraftwerke und Heizkraftwerke*

Onshore windpark *Onshore-Windpark*

Hernieuwbare energiewinning *erneuerbare Energieerzeugung**

- Windenergie *Windenergie*
- Zonne-energie *Solarstrom*
- Biomassa *Biomasse*
- Waterkracht *Wasserkraft*
- Geothermie *Geothermie*



*Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (2017). *Energieatlas Nordrhein-Westfalen*.
 Rijkswaterstaat. Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2015). *Klimaatmonitor*.

Logistiek *Logistik*

Logistiek bedrijventerrein *Logistik-Gewerbegebiete*

Ontwikkelgebied logistieke bedrijvigheid
Entwicklungsflächen für Logistik

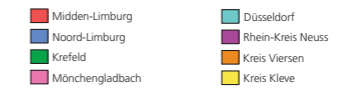
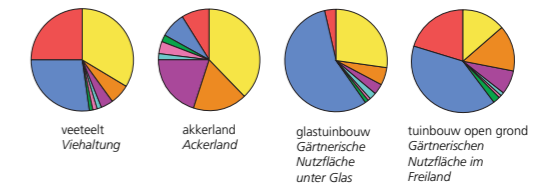
Industriehaven *Industriehäfen*

Landbouw *Landwirtschaft*

Handel agrarische producten *Handel Agrarprodukten*

Landbouwgrond *Landwirtschaftsfläche*

Landbouwareaal *Landwirtschaftsfläche**



*IT.NRW (2016). *Landwirtschaftlich genutzte Fläche nach Hauptnutzungs- und Kulturarten*.
 CBS (2017). *Landbouw; gewassen, dieren en grondgebruik naar hoofdbedrijfstype, regio*.

Overigen *Sonstige Planzeichen*

- Stedelijk gebied *Gebüdeflächen*
- Industrieterrein *Gewerbeflächen*
- Delfstoffenwinning *Bergbau*
- Natuurgebied *Naturflächen*
- Water *Flüße und Wasserstraßen*
- Snelweg *Autobahn*
- Hoofdweg *Hauptstraße*
- Spoorlijn *Eisenbahn*
- Treinstation *Bahnhof*
- Luchthaven *Flughafen*
- Landsgrens *Grenze*

De economische pijlers zijn sterk verankerd in de regio. Ze bepalen voor een groot deel het regionale landschap: goederenstromen via weg, spoor en water, grootschalige bedrijventerreinen voor de logistiek en de maakindustrie en een groot landbouwareaal bestaande uit akker- en grasland en (glas)tuinbouw. Maar ook de dag- en verblijfsrecreatie laat haar stempel achter op het landschap.

In 2050 staat de regio als **Agrologistieke Cradle-to-Cradle Valley** op de kaart. Het economische visitekaartje van de regio. De agrologistiek als verbindend element tussen de zachte noord-zuid as langs de grens en de harde en dynamische oost-west as over de grens. Een regio voor ontspanning in de nabijheid van economisch sterk ontwikkelde metropolen. Waar logistiek nog grotendeels gelieerd is aan het hoofdwegennet, zijn thema’s als agro, toerisme en **duurzaamheid** nadrukkelijk verweven in het regionale landschap. Er is ruimte ontstaan in het landschap. Het landschap heeft een metamorfose ondergaan als gevolg van schaalvergroting en innovatie in de landbouwsector, en een veranderde bevolkingssamenstelling. Denk aan ontgroening, vergrijzing en migratiestromen. Dit heeft geleid tot andere voedsel- en leefpatronen, wat gevolgen heeft voor de ruimte om ons heen.

5.1 Logistieke draaischijf

EENWORDING

De regio als de **Europese logistieke hotspot**. De draaischijf tussen de Europese containerhavens en de Europese consumentenmarkt. Het economische visitekaartje van de regio. Een regio die beschikt over een sterk ontwikkelde as van binnenhavens langs de Rijn (Duisburg, Neuss, Krefeld) en de Maas (Venlo, Ooijen-Wanssum, Roermond, Wessem). De focus ligt op de oost-west-gerichte ontwikkeling, wat loodrecht staat op de landschappelijke eenheden. De regio vormt niet alleen een belangrijke schakel tussen de ZARA-havens en het Europese achterland, als onderdeel van enkele sterke TEN-T¹⁵ verbindingen, maar vormt eveneens een belangrijke schakel in de goederenstromen tussen Azië en Europa. De regio heeft de nieuwe **zijderouteverbinding** tussen China en Duisburg, en de verschuivende handelsfocus richting Azië, aangegrepen om structureel als wereldspeler te kunnen fungeren in de logistiek. De bovengenoemde binnenhavens langs de Rijn en Maas hebben door de samenwerking een flinke groei doorgemaakt. De ontsluiting van de regio via de het spoor, het water en de lucht is enorm verbeterd. Zo is spoorverbinding **Eindhoven-Düsseldorf Airport** een feit. Ten behoeve van de oost-westverbindingen zijn allereerst de grensoverschrijdende spoorlijnen geëlektrificeerd. Een noodzaak om logistieke hotspot te blijven. Goede verbindingen tussen Maas en Rijn, zowel per spoor als via het water (zie 3.4), zijn van uiterst belang om te voorkomen dat het westelijk deel van de regio vooral is aangewezen op de ZARA-havens en het oostelijk deel vooral op Hamburgse containerhaven. Een splitsing is voorkomen! Airport Weeze is uitgegroeid tot onmisbare cargo luchthaven voor de regio en doet hiermee zijn naam eer aan: Euregionale Centrum voor Luchtverkeer, Logistiek en Industrie. Ten behoeve van de ontsluiting van het vliegveld, is de *N270* doorgetrokken tot aan de *B9*. Het smalste stukje Nationaal Park de Maasduinen is doorkruist door middel van een tunnel. Naast de bestaande Trade Ports rondom Venlo waar veel agribusiness en logistiek gevestigd zit, is ook aan de zuidkant van de regio de cultuurhistorische RAF basis Elmpt-Niederkrüchten langs de A52 uitgegroeid tot **euregionaal agrilogistiek bedrijventerreinen**. Logistiek komt overal terug in het grensland, hoofdzakelijk gekoppeld aan de drie dynamische oost-westverbindingen.

AVONTUUR

De regio telt **twee logistieke hotspots**: Noord-Limburg en het Rijnhavengebied rondom Krefeld, Duisburg, Neuss en Düsseldorf. Iedere hotspot

Die wirtschaftlichen Säulen sind in der Region stark verankert. Sie bestimmen zu einem großen Teil die regionale Landschaft: Güterströme über Straße, Schiene und Wasser, großangelegte Betriebsgelände für die Logistik und die Fertigungsindustrie und eine große Landwirtschaftsfläche bestehend aus Acker- und Grasland sowie Gartenbau/Gewächshausanbau. Doch auch die Nah- und Ferienerholung prägt die Landschaft.

Im Jahr 2050 hat sich die Region als **Agrarlogistisches Cradle-to-Cradle Valley** etabliert. Das wirtschaftliche Aushängeschild der Region. Die Agrarlogistik als verbindendes Element zwischen der weichen Nord-Süd-Achse entlang der Grenze und der harten und dynamischen Ost-West-Achse auf der anderen Seite der Grenze. Eine Region zur Entspannung in der Nähe wirtschaftlich stark entwickelter Metropolen. Während die Logistik größtenteils noch mit dem Hauptverkehrsstraßennetz verbunden ist, sind Themen wie Agrar, Tourismus und **Nachhaltigkeit** nachdrücklich mit der regionalen Landschaft verwoben. Es sind Freiräume in der Landschaft entstanden. Die Landschaft wurde infolge der Expansion und Innovation im Landwirtschaftssektor und einer veränderten Bevölkerungszusammensetzung einer Metamorphose unterzogen. Dabei ist an Bevölkerungsalterung und Migrationsströme zu denken. Dies hat zu einem anderen Ernährungsverhalten und Daseinsgefüge geführt, was sich auf den uns umgebenden Raum auswirkt.

5.1 Logistikdrehscheibe

VEREINIGUNG

Die Region als **europäischer Logistik-Hotspot**. Die Drehscheibe zwischen den europäischen Containerhäfen und dem europäischen Konsumentenmarkt. Das wirtschaftliche Aushängeschild der Region. Eine Region, die **über** eine stark entwickelte Achse aus Binnenhäfen entlang des Rheins (Duisburg, Neuss, Krefeld) und der Maas (Venlo, Ooijen-Wanssum, Roermond, Wessem) verfügt. Der Schwerpunkt liegt bei der ostwestlich ausgerichteten Entwicklung, was senkrecht zu den landschaftlichen Einheiten steht. Die Region bildet nicht nur ein wichtiges Verbindungsglied zwischen den ZARA-Häfen und dem europäischen Hinterland als Bestandteil einiger starker TEN-T¹⁵-Verbindungen, sondern ist zudem auch ein wichtiges Verbindungsglied im Güterstrom zwischen Asien und Europa. Die Region hat die neue **Seidenroutenverbinding** zwischen China und Duisburg und den sich in Richtung Asien verschiebenden Handelsfokus aufgegriffen, um strukturell als Weltakteur in der Logistik fungieren zu können. Die vorgenannten Binnenhäfen entlang des Rheins und der Maas haben aufgrund der Zusammenarbeit ein erhebliches Wachstum verzeichnet.

Die Erschließung der Region über die Schiene, das Wasser und die Luft wurde erheblich verbessert. So ist die Eisenbahnverbinding **Eindhoven-Düsseldorf Airport** eine Tatsache. Für die Ost-West-Verbindungen wurden zunächst einmal die grenzüberschreitenden Schienenwege elektrifiziert. Eine Notwendigkeit, um Logistik-Hotspot zu bleiben. Gute Verbindungen zwischen Maas und Rhein, sowohl auf der Schiene als auch auf dem Wasser (siehe 3.4), sind von wesentlicher Bedeutung, um zu vermeiden, dass der westliche Teil der Region vor allem auf die ZARA-Häfen und der östliche Teil vor allem auf den Hamburger Containerhafen angewiesen sind. Eine Trennung wurde vermieden! Der Airport Weeze wurde zum unverzichtbaren Cargo-Flughafen für die Region ernannt und macht seinem Namen damit alle Ehre: Euregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Industrie. Zur Erschließung des Flughafens wurde die *N270* bis zur *B9* verlängert. Das schmalste Stück des Nationalparks De Maasduinen wurde mithilfe eines Tunnels durchquert. Neben den bestehenden Trade Ports in der Umgebung von Venlo, wo viel Agri-Business und Logistik ansässig ist, ist auch am südlichen Rand der Region der kulturhistorische RAF-Stützpunkt Elmpt-

^[15] Der Rhein-Alpen Korridor zwischen die ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) und Genua, und der Nordsee-Baltikum-Korridor.

vaart haar eigen koers. Deels door het uitblijven van goede oost-westgerichte spoor- en waterverbindingen. Nationaal zullen ze daarom hotspots blijven, maar op Europees vlak verliezen ze terrein. De omvangrijke goederenstromen door de regio, als gevolg van logistieke bedrijvigheid, agribusiness en de maakindustrie zijn echter niet verdwenen. Het oostelijk deel van de regio is gericht op verbindingen naar Hamburg en het Verre Oosten, het westelijk deel richt zich op de ZARA-havens. In grensoverschrijdende treinverbindingen wordt niet geïnvesteerd. De geschiedenis heeft uitgewezen dat dergelijke projecten decennialange inspanningen vragen. Een periode waarin vele andere ontwikkelingen gerealiseerd kunnen worden. Spoorinvesteringen, zoals elektrificering en verdubbeling van het spoor, hebben met name plaatsgevonden op de noord-zuidverbindingen. Daarnaast is de e-commerce, ondanks de intensieve wereldwijde handelsstromen, nog altijd nationaal georiënteerd. Pakketbezorging over de grens is alleen mogelijk tegen een hoge kostprijs. Drone pakketbezorging is überhaupt grensoverschrijdend niet mogelijk door verschillen in wet en regelgeving. De koper wordt gestimuleerd om fysiek de grens over te gaan. Bovendien bestaan fiscale verschillen tussen beide landen, ondanks dezelfde munteenheid, nog altijd. Een belangrijke uitgangspositie voor de detailhandel.

5.2 Agropole

EENWORDING

Agri en food wordt al decennia over grenzen verhandeld. Beide zijden van de grens zijn er inmiddels in geslaagd om de regio gezamenlijk te vermarkten als de grootste en meest veelzijdige agrifoodregio ter wereld. Eén grensoverschrijdende *Agropole* die zich kan meten met de wereldtop als het gaat om agribusiness en agrologistiek. De grootste producent van versproducten in Europa. Het initiatief *Gezondste Regio* is uitgebreid tot het gehele grensland, in combinatie met het initiatief *Regio van de Smaak*. Regionale innovaties in de voedselbranche en de verankering van de innovaties in de regio, heeft van de regio de gezondste regio van Europa gemaakt. De regio is leider op het gebied van genetische modificatie. Zowel in de plantenveredeling als in de dierveredeling hebben nieuwe technieken hun intrede gedaan. Bedrijventerrein Zevenellen is uitgegroeid tot aanjager op het gebied van *biobased agriculture*. Een nieuwe vorm van biotechnologie. Zo zit er onder meer een groentezaden marktleider in Leudal. Ook een **Culinaire Hogeschool** kon niet uitblijven! Niet alleen de agrisector zelf profiteert van het succes. Ook de toeristische sector en het onderwijs spelen in op het steeds actueler wordende thema in de maatschappij. Bewust omgaan met voedsel. Streekproducten zijn terug te vinden in de horeca en supermarkten in de regio, en dus bij de mensen thuis. Innovatie binnen de land- en tuinbouw kan plaatsvinden door de aanwezigheid van een tuinbouwlab en verschillende onderwijs- en onderzoekinstellingen. Inkomsten uit innovatie worden in de regionale agrarische sector gestoken. Als gevolg van schaalvergroting is het aantal agrarische vestigingen afgenomen. Ook het totale landbouwareaal neemt langzaam af. Er ontstaat ruimte voor vrijetijdseconomie. Leegstaande stallen en boerderijen worden hergebruikt. De verbredende boer. Activiteiten op het platteland, slapen bij de boer. Dit alles kan men ontdekken langs de **Agropole Avenue**. De toeristische agriroute van Heibloem naar Sonsbeck.

AVONTUUR

Deze meest veelzijdige en grootste agrifoodregio ter wereld is gezamenlijk als één regio op de kaart gezet. Samen optrekken. Echter iedere zijde focust op haar eigen krachten. Doen en laten zien waar iedere kant goed in is. De grenslander koopt zijn bloemen, planten, groenten en fruit aan de *Agropole Avenue* die dwars door de regio loopt en ervaart een onderscheidend agrarisch landschap ten oosten en ten westen van de grens. Twee delen die **complementair** zijn aan elkaar, niet alleen esthetisch, maar ook qua kennis en kunde. Aan de Duitse kant zijn de landbouwpercelen kleinschaliger

Niederkrüchten entlang der A52 zu einem **euregionalen agrarlogistischen Gewerbegebiet** herangewachsen. Die Logistik tritt überall im Grenzland in Erscheinung, und zwar hauptsächlich verknüpft mit den drei dynamischen Ost-West-Verbindungen.

ABENTEUER

Die Region verfügt über **zwei Logistik-Hotspots**: Nordlimburg und das Rheinhafengebiet rund um Krefeld, Duisburg, Neuss und Düsseldorf. Jeder Hotspot verfolgt seinen eigenen Kurs. Teilweise durch das Fehlen guter in Ost-West-Richtung ausgerichteter Schienen- und Wasserwegverbindingen. Nationale betrachtet werden sie daher Hotspots bleiben, aber auf europäischer Ebene verlieren sie an Terrain. Die umfangreichen Güterströme durch die Region infolge von Logistik, Agri-Business und Fertigungsindustrie sind jedoch nicht verschwunden. Der östliche Teil der Region ist auf Verbindungen nach Hamburg und Fernost ausgerichtet, der westliche Teil auf die ZARA-Häfen. Es wird nicht in grenzüberschreitende Zugverbindingen investiert. Die Geschichte hat gezeigt, dass derartige Projekte jahrzehntelange Bemühungen erfordern. Eine Periode, in der viele andere Entwicklungen realisiert werden können. Schienenweginvestitionen wie die Elektrifizierung und Gleisverdoppelung haben vor allem bei den Nord-Süd-Verbindungen stattgefunden. Daneben ist E-Commerce, trotz der intensiven weltweiten Handelsströme, immer noch national orientiert. Die Paketzustellung auf der anderen Seite der Grenze ist nur zu hohen Kosten möglich. Eine Drone-Paketzustellung ist aufgrund der unterschiedlichen Gesetzgebung grenzüberschreitend gar nicht möglich. Der Käufer wird dazu angeregt, die Grenze physisch zu überschreiten. Zudem gibt es trotz derselben Währung immer noch steuerliche Unterschiede zwischen beiden Ländern. Eine wichtige Ausgangsposition für den Einzelhandel.

5.2 Agropole

VEREINIGUNG

Agri und Food werden bereits jahrzehntelang über die Grenzen hinweg gehandelt. Auf beiden Seiten der Grenze ist es inzwischen gelungen, die Region gemeinsam als grünste und vielseitigste Agrifood-Region der Welt zu vermarkten. Eine grenzüberschreitende *Agropole*, die sich mit der Weltspitze messen kann, wenn es um Agribusiness und Agrarlogistik geht. Der größte Erzeuger von Frischprodukten in Europa. Die Initiative *Gesündeste Regio* wurde in Verbindung mit der Initiative *Region mit Geschmack* über das gesamte Grenzland ausgeweitet. Regionale Innovationen in der Nahrungsmittelbranche und die Verankerung der Innovationen in der Region haben die Region zur gesündesten Region Europas gemacht. Die Region ist führend im Bereich der genetischen Modifizierung. Sowohl bei der Pflanzenzüchtung als auch in der Tierzucht haben neue Techniken Einzug gehalten. Das Gewerbegebiet Zevenellen ist zu einem Vorreiter in Bezug auf *biobased agriculture* herangewachsen. Eine neue Form der Biotechnologie. So ist unter anderem ein Marktführer im Bereich der Gemüsesaat in Leudal ansässig. Auch eine **Kulinarische Hochschule** konnte nicht ausbleiben! Nicht nur der Agrarsektor an sich profitiert vom Erfolg. Auch die Tourismusbranche und der Bildungssektor gehen auf das in der Gesellschaft immer aktueller werdende Thema ein. Ein bewusster Umgang mit Nahrungsmitteln. Regionale Produkte sind in Gastronomie und Supermärkten in der Region zu finden und somit auch bei den Menschen zu Hause. Innovation in Landwirtschaft und Gartenbau kann durch das Vorhandensein eines Gartenbaulabors verschiedener Bildungs- und Forschungseinrichtungen stattfinden. Einkünfte aus Innovation werden in den regionalen Agrarsektor investiert. Infolge von Expansionen ist die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe zurückgegangen. Auch die landwirtschaftliche Gesamtanbaufläche ist langsam rückläufig. Es entsteht ein Freiraum für die Freizeitwirtschaft. Leerstehende Ställe und Bauernhöfe werden anders genutzt. Der breiter aufgestellte Bauer. Aktivitäten auf dem Land, Übernachtungen auf dem Bauernhof. Dies alles kann man entlang der **Agropole Avenue** entdecken. Die touristische Agrarroute von Heibloem nach Sonsbeck.

en meer versnipperd. Een groot areaal aan akker- en weideland en een grote veestapel. Over het algemeen veel sierteelt en tuinbouw open grond aan de Duitse kant. Niederrhein heeft haar *Heidedorf Lüllingen*. Rondom Grevenbroich zit nog een cluster glastuinbouw. De Nederlandse kant kenmerkt zich door grote landbouwpercelen. De opgetreden schaalvergroting heeft mogelijkheden gecreëerd voor innovatie in de landbouw. Kenmerkend zijn de Limburgse Peelgemeenten (Leudal, Horst aan de Maas, Peel en Maas en Venray) waar de nadruk ligt op de veehouderij. Rondom Venlo ligt de nadruk sterk op (glas)tuinbouw. Bovendien is de Nederlandse kant gespecialiseerd in champignonteelt. Nederland heeft haar *Rozendorp Lottum*. Het **onderscheidende agrolandschap** kan als bufferzone van het geheimzinnige *Grenzwald* (zie 4.1) beschouwd worden. Verlangen opwekken geldt als leidend principe in de regionale *Standortmarketing*. Enkele rurale gebieden worden erkend als euregionaal landschap: de vlakke Peelgemeenten aan de Nederlandse kant en het glooiende **'Toscaanse' heuvelandschap** in de Kreis Viersen.

5.3 Duurzaamheid & Energie

EENWORDING

De regio heeft begrepen dat in een grensregio het beste van twee werelden gecombineerd kan worden. Twee toepassingsvormen van duurzaamheid raken verstrengeld, men leert van elkaar. De meerwaarde van de **grens als bron** wordt actief benut. Daarnaast gaat Noord- en Midden-Limburg binnen Nederland voorop lopen in het opwekken van hernieuwbare energie, mede door de gedegen Duitse betrokkenheid. Niederrhein daarentegen heeft de C2C gedachte omarmd waarin de Regio Venlo al langere tijd uitblinkt. Deze duurzaamheidsconcepten worden vertaald naar de regio wat van invloed is op de ruimte om ons heen. Duurzaamheid is een terugkomend principe in de agribusiness, de logistiek, de maakindustrie en het toerisme. Hiermee tracht de regio de meest duurzame regio van Europa te worden. Een **aantrekkelijke vestigingsconditie** voor bedrijven in de 21^e eeuw. Verticale kassen, zonnepanelen op binnenvaartschepen, langs snelwegen en op vrachtwagens. C2C in de maakindustrie door het bouwen van volledig afbreekbare producten. Verkeersmobiliteit door middel van duurzame energie. Logistieke hallen en glastuinbouwconcentraties worden kleiner door ruimteoptimalisatie. Eco-toerisme is het toverwoord. Grensoverschrijdende duurzaamheidsroutes ontstaan, zowel voor de fiets, de auto als het openbaar vervoer. Langs de hoofdverkeersassen wordt namelijk op grote schaal hernieuwbare energie opgewekt via zon en wind. Een autorit of treinrit door de regio wordt daarmee een echte duurzaamheidservaring. Bovendien is er meer ruimte ontstaan voor energiewinning door efficiënter gebruik van het verkeersnet. En ook de eerste grensoverschrijdende bovengrondse hyperloop is omgeven door zonnepanelen.

AVONTUUR

Ieder land blinkt op eigen wijze uit in duurzaamheid. Het verschillend benaderen van een betere wereld. Iedere zijde van de grens streeft op haar eigen manier naar een autarkie samenleving. Levering van lokaal gewonnen energie over de grens is nog altijd een obstakel. Energiecorporaties stoppen aan de grens. In Duitsland wordt nog altijd relatief veel hernieuwbare energie gewonnen, Nederland richt zich meer op integrale duurzaamheidsconcepten (hergebruik materialen, economisch verdienmodel). Verschillen in subsidies en regelgeving met betrekking tot duurzame energieopwekking resulteren in contrast in de fysieke omgeving. Duitsland richt zich hoofdzakelijk op traditionele vormen van duurzame energieopwekking. Vrijkomende landbouwgronden worden omgeturnd in **energielandschappen**. Het typische Nederrijnse landschap met windmolens en zonnepanelen. *Regio West* is meer gericht op circulaire economieconcepten, zoals C2C. Nederland maakt gebruik van volledig afbreekbare producten wat is terug te zien in het straatbeeld. Denk aan bebouwing, openbare kunst en straatverlichting en verkeersborden. Ieder land blijft vooral doen waar het goed in is. Een duurzaamheidsroute die dwars

ABENTEUER

Diese vielseitigste und größte Agrifood-Region der Welt tritt gemeinsam als eine Region in Erscheinung. Gemeinsam an einem Strang ziehen. Jede Seite besinnt sich jedoch auf die eigenen Stärken. Tun und zeigen, was die jeweilige Seite gut kann. Der Grenzgänger kauft seine Blumen, Pflanzen, Obst und Gemüse an der *Agropole Avenue*, die quer durch die Region verläuft, und erlebt westlich und östlich der Grenze eine jeweils unterschiedliche Landschaft. Zwei Teile, die sich **ergänzen**, nicht nur ästhetisch, sondern auch im Hinblick auf Know-how und Erfahrung. Auf deutscher Seite sind die landwirtschaftlichen Flächen kleiner und verstreuter. Eine große Fläche an Acker- und Weideland sowie große Viehbestände. Auf der deutschen Seite im Allgemeinen viel Zierpflanzenzucht und Gartenbau im Freiland. Der Niederrhein hat sein *Heidedorf Lüllingen*. In der Umgebung von Grevenbroich befindet sich noch ein geballter Gewächshausanbau. Die niederländische Seite ist durch große landwirtschaftliche Anbauflächen geprägt. Die eingetretene Expansion hat Innovationsmöglichkeiten in der Landwirtschaft geschaffen. Typisch sind die Peel-Gemeinden in Limburg (Leudal, Horst aan de Maas, Peel en Maas und Venray), wo der Schwerpunkt bei der Viehzucht liegt. In der Umgebung von Venlo ist man stark auf den (Gewächshaus-)Gartenbau fokussiert. Zudem hat sich die niederländische Seite auf den Champignonanbau spezialisiert. Die Niederlande haben das *Rozendorp Lottum*. Die **typische Agrarlandschaft** kann als Pufferzone des geheimnisvollen *Grenzwaldes* (siehe 4.1) betrachtet werden. Ein Verlangen zu wecken, gilt als Leitprinzip beim regionalen *Standortmarketing*. Einige ländliche Gebiete werden als euregionale Landschaft anerkannt: die flachen Peel-Gemeinden auf niederländischer Seite und die **„toskanische“ Hügellandschaft** im Kreis Viersen.

5.3 Nachhaltigkeit & Energie

VEREINIGUNG

Die Region hat erkannt, dass in einer Grenzregion das Beste zweier Welten kombiniert werden kann. Zwei Anwendungsformen der Nachhaltigkeit greifen ineinander, man lernt voneinander. Der Mehrwert der **Grenze als Quelle** wird aktiv genutzt. Daneben ist Nord- und Zentral-Limburg innerhalb der Niederlande führend bei der Erzeugung erneuerbarer Energie, dies unter anderem durch das solide deutsche Engagement. Der Niederrhein hat hingegen den C2C-Gedanken aufgegriffen, bezüglich dessen die Region Venlo schon längere Zeit herausragend ist. Diese Nachhaltigkeitskonzepte werden in der Region umgesetzt und beeinflussen unser Umfeld. Nachhaltigkeit ist ein wiederkehrendes Prinzip im Agribusiness, der Logistik, Fertigungsindustrie und im Tourismus. Damit versucht die Region, die nachhaltigste Region Europas zu werden. **Attraktive Niederlassungsbedingungen** für Betriebe im 21. Jahrhundert. Vertikale Gewächshäuser, Solarzellen auf Binnenschiffen, entlang den Autobahnen und auf Lkws. C2C in der Fertigungsindustrie durch die Erzeugung vollständig abbaubarer Produkte. Verkehrsmobilität mithilfe nachhaltiger Energie. Logistikhallen und Gewächshauskonzentrationen werden dank Raumoptimierung kleiner. Ökotourismus ist das Zauberwort. Grenzüberschreitende Nachhaltigkeitsrouten entstehen, sowohl für das Fahrrad, das Auto als auch für öffentliche Verkehrsmittel. Entlang der Hauptverkehrsachsen wird nämlich im großen Stil erneuerbare Energie durch Sonne und Wind erzeugt. Eine Auto- oder Zugfahrt durch die Region wird dadurch zu einem echten Nachhaltigkeitserlebnis. Zudem ist durch eine effizientere Nutzung des Verkehrsnetzes mehr Freiraum für die Energieerzeugung entstanden. Und auch der erste grenzüberschreitende überirdische Hyperloop ist von Sonnenkollektoren umgeben.

ABENTEUER

Jedes Land brilliert in Bezug auf die Nachhaltigkeit auf eigene Art und Weise. Verschiedene Ansatzweisen für eine bessere Welt. Beide Seiten der Grenze streben auf individuelle Weise eine autarke Gesellschaft an. Die Bereitstellung

door de regio loopt laat de toerist de verschillen zien en ervaren. Bewondering voor elkaar hebben.

5.4 Onderwijs & Onderzoek

EENWORDING

Onderwijs en onderzoek staan volledig in het teken van de regionale krachten, namelijk agri en food (Greenport), logistiek, de maakindustrie, de retail (Keyport) en chemie. De oprichting van het **Rijn-Maas Instituut (RMI)** heeft geresulteerd in euregionaal onderzoek naar bovengenoemde sectoren. Het RMI heeft zich gevestigd op een historische plek: de Maasbrug tussen Venlo en Blerick. De eyecatcher van de regio. Een belangrijke motor tussen het onderwijs, onderzoek en het regionale bedrijfsleven. Door gedegen onderzoek en onderwijs treedt kruisbestuiving op tussen sectoren. Zo hebben de retailsector en de logistiek elkaar gevonden op het gebied van grensoverschrijdende e-commerce. De regionale krachten zijn zelfs geïntegreerd in het dagelijks leven van de student. Denk hierbij aan C2C studentenkamers op zelfvoorzienende **'Green Campusses'**. Een regionaal studentenkamerprogramma moet voorkomen dat steden elkaar onderling beconcurreren in de strijd om studenten. Geen concurrentie tussen Venlo en Kaldenkirchen bijvoorbeeld. Niet alleen in Nederland vindt campusontwikkeling plaats rondom Greenport, ook in Krefeld en Mönchengladbach zijn grootse onderwijs- en onderzoeksplannen op het gebied van agri, gezondheid, technologie. Gezamenlijke onderzoeksprogramma's en één grensoverschrijdende hogeschool met meerdere campussen. Een belangrijke schakel in de **horizontale kennis-as** van de Technische Universiteit Eindhoven tot aan de Hogeschool Düsseldorf. **Allocatie-efficiëntie van basisscholen** is opgetreden in de regio. Met als resultaat dat enkele basisscholen zijn gesloten, maar ook dat dorpskernen door samen te werken een vitale toekomst tegemoet zien. De ontgroening heeft geleid tot dalende leerlingenaantallen in het onderwijs. Beide zijden zagen op tijd in dat een gezamenlijk scholingsbeleid noodzakelijk was om verdere ontgroening tegen te gaan. De regio heeft ontgroening niet slechts als gevaar beschouwd, maar tevens als kans. Als kans om intensiever samen te werken met als doel hoogopgeleide studenten vast te houden in de grensregio. Maar ook het vasthouden van laagopgeleiden mag niet vergeten worden. Denk aan de werkgelegenheid in de logistiek, toerisme, maakindustrie en agribusiness. De regio is dusdanig geïntegreerd dat studeren over de grens een vanzelfsprekendheid is. Mede door de betere verbinding Eindhoven-Düsseldorf, is **grensstuderen** is hot. Vanuit de regionale pijlers is een sterke link gelegd naar de gepensioneerde bevolking. Op het gebied van voeding, producten, vervoer en vrijetijdsbesteding. Een sterke doorlopende Duits-Nederlands onderwijsleerlijn van basisschool tot hoger onderwijsniveau heeft ertoe geleid dat de regio uitblinkt in het opleiden van Europese professionals. **Borderlanders** die kunnen functioneren aan beide zijden van de grens. De onderwijsinstututen bieden gezamenlijke programma's aan waar Nederlands en Duits onderwijs wordt gegeven. Uniek is het grensoverschrijdende studieprogramma waar de student 1 jaar in Venlo, 1 jaar in Roermond, 1 jaar in Mönchengladbach en 1 jaar in Krefeld studeert.

AVONTUUR

Ondanks de verschillen die voelbaar zijn in het grensland, heerst er een echte **'Willkommenskultur'** voor studenten. De regio heeft er alles aan gedaan om de studenten het beste van twee werelden te laten ontdekken. Met hoge studentenkortingen wordt grensoverschrijdende mobiliteit geprikkeld. De student leert de verschillen waarderen. In de regio zijn verschillende onderzoeksinstituten gevestigd. Onderwijs en onderzoek staan volledig in het teken van regionale sterkten en behoeften. Binnen het scenario avontuur doet iedere onderwijsinstelling datgene waar het goed in is. Vakinhoud is vooral gekoppeld aan de kwaliteiten van de stad. Een sterke link met het lokale bedrijfsleven. **Specialisatie** van de school sluit aan op de omgeving.

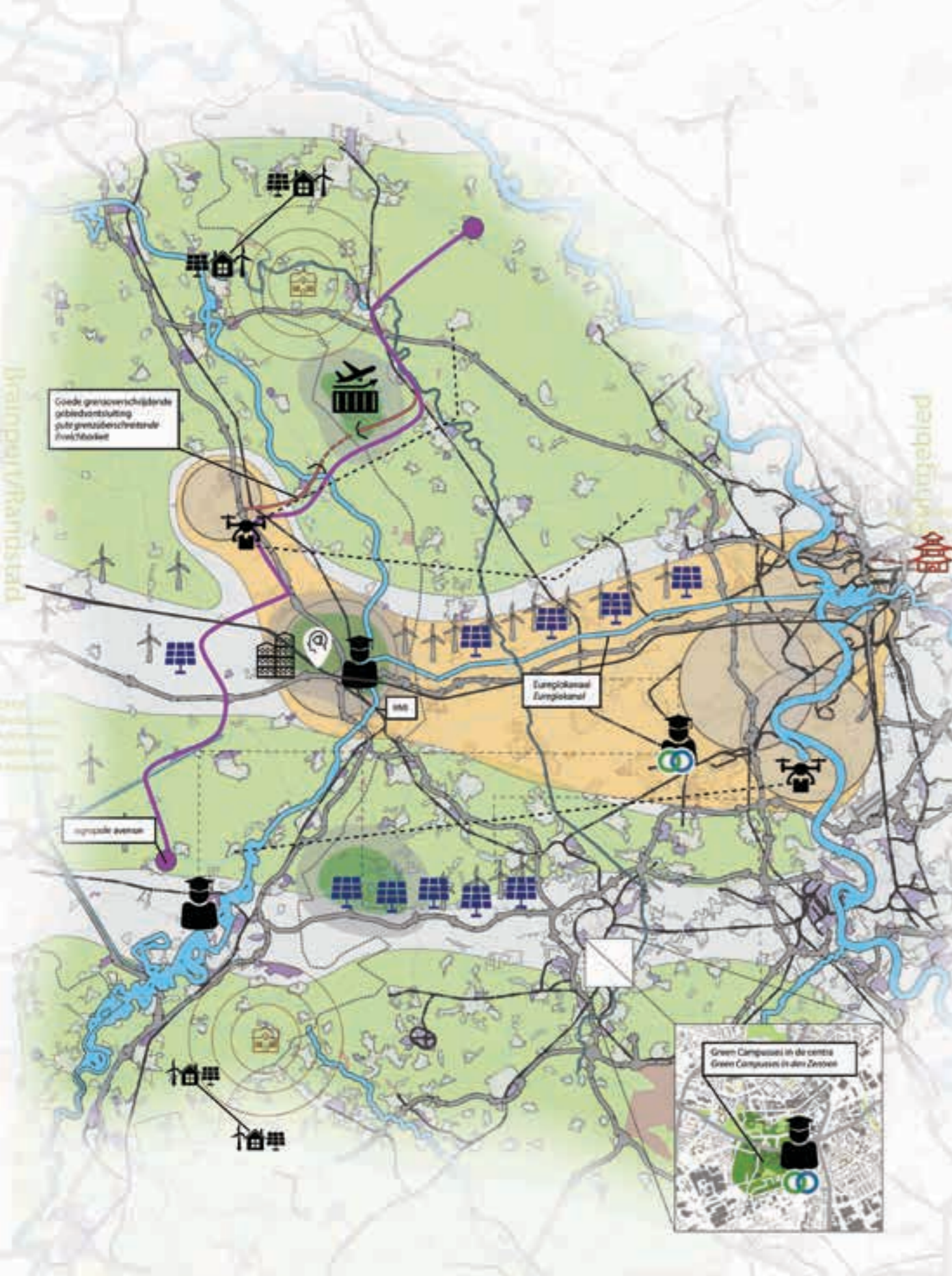
von lokal erzeugter Energie auf der anderen Seite der Grenze stellt immer noch eine Hürde dar. Energieversorgungsgesellschaften stoppen an der Grenze. In Deutschland wird immer noch relativ viel erneuerbare Energie erzeugt, die Niederlande konzentrieren sich mehr auf integrale Nachhaltigkeitskonzepte (Wiederverwertung von Materialien, wirtschaftliches Verdienstmodell). Unterschiede bei Subventionen und Gesetzgebung in Bezug auf die nachhaltige Energieerzeugung führen zu einem Kontrast in der physischen Umgebung. Deutschland fokussiert sich vor allem auf traditionelle Formen der nachhaltigen Energieerzeugung. Brachliegende Landwirtschaftsflächen werden in **Energielandschaften** umgewandelt. Die typische Landschaft des Niederrheins mit Windrädern und Sonnenkollektoren. Die *Regio West* ist mehr auf zirkulare Wirtschaftskonzepte wie C2C ausgerichtet. Die Niederlande nutzen vollständig abbaubare Produkte, was auch im Straßenbild sichtbar ist, beispielsweise bei der Bebauung, öffentlichen Kunstwerken, der Straßenbeleuchtung und Straßenschildern. Jedes Land tut vor allem das, was es gut kann. Eine Nachhaltigkeitsroute, die quer durch die Region verläuft, macht den Touristen die Unterschiede deutlich. Die gegenseitige Bewunderung wird zum Ausdruck gebracht.

5.4 Bildung & Forschung

VEREINIGUNG

Bildung und Forschung stehen vollkommen im Zeichen der regionalen Stärken, nämlich Agri und Food (Greenport), Logistik, Fertigungsindustrie, Einzelhandel (Keyport) und Chemie. Die Errichtung des **Rhein-Maas-Instituts (RMI)** hat zu euregionalen Studien bezüglich der vorgenannten Sektoren geführt. Das RMI hat sich an einem historischen Ort angesiedelt: bei der Maasbrücke zwischen Venlo und Blerick. Der Eyecatcher der Region. Ein wichtiger Motor zwischen Bildung, Forschung und der regionalen Wirtschaft. Dank einer soliden Forschung und Bildung kommt es zu einer Kreuzbefruchtung zwischen den Sektoren. So haben der Einzelhandelssektor und die Logistik einander im Bereich des grenzüberschreitenden E-Commerce gefunden. Die regionalen Stärken werden sogar im täglichen Leben des Studenten verinnerlicht. Dabei ist an C2C-Studentenwohnungen auf autarken **„Green Campusses“** zu denken. Ein regionales Studentenzimmerprogramm soll eine Konkurrenz der Städte im Kampf um Studenten verhindern. Keine Konkurrenz zwischen Venlo und Kaldenkirchen beispielsweise. Nicht nur in den Niederlanden findet eine Campus-Entwicklung rund um den Greenport statt, sondern auch in Krefeld und Mönchengladbach gibt es großangelegte Bildungs- und Forschungspläne im Agrar-, Gesundheits- und Technologiebereich. Gemeinsame Forschungsprogramme und eine grenzüberschreitende Hochschule mit mehreren Campus. Ein wichtiges Verbindungsglied in der **horizontalen Wissensachse** von der Technischen Universität Eindhoven bis zur Hochschule Düsseldorf.

In der Region ist eine **Allokationseffizienz bei den Grundschulen** eingetreten. Dies hat zur Folge, dass einige Grundschulen geschlossen wurden, dass aber Dorfkernne dank einer Zusammenarbeit einer vitalen Zukunft entgegenblicken. Die Bevölkerungsalterung hat zu sinkenden Schülerzahlen im Bildungswesen geführt. Beide Seiten haben rechtzeitig erkannt, dass eine gemeinsame Bildungspolitik erforderlich war, um einer weiteren Bevölkerungsalterung entgegenzuwirken. Die Region hat die Bevölkerungsalterung nicht nur als Gefahr betrachtet, sondern auch als Chance. Als Chance für eine intensivere Zusammenarbeit, um gut ausgebildete Studenten in der Grenzregion zu halten. Doch auch das Halten der weniger gut Ausgebildeten darf nicht vergessen werden. Dabei ist an Arbeitsplätze in Logistik, Tourismus, Fertigungsindustrie und Agribusiness zu denken. Die Region ist derart integriert, dass das Studieren auf der anderen Seite der Grenze eine Selbstverständlichkeit ist. Auch dank der besseren Verbindung zwischen Eindhoven und Düsseldorf liegt das **Grenzstudium** voll im Trend. Von den regionalen Säulen aus wurde eine starke Verknüpfung mit der pensionierten Bevölkerung hergestellt, und zwar in den



Legenda

Agrologistiek Agglomeratie - scenario eenwording 2050
 agrarologische Agglomeration - Szenario Vereinigung 2050

Onderwijs en Onderzoek *Bildung und Forschung*
 Onderzoeksinstituut op gebied van voeding & gezondheid
 Forschungsinstitut im Bereich Ernährung und Gesundheit

Grenshogeschool die Grenzhochschule

Allocatie efficiëntie basisscholen
 Allokationseffizienz Grundschulen

Rijn-Maas Instituut op Maasbrug Venlo-Blerick
 Rhein-Maas Institut auf der Stadtbrücke Venlo-Blerick

Hernieuwbare energiewinning *erneuerbare Energieerzeugung*
 Windenergie Windenergie

Zonne-energie Solarstrom

Koploper C2C toepassingen in Duitsland
 Leader C2C-Anwendungen in Deutschland

Grensoverschrijdende Energiecoöperaties
 Grenzüberschreitende Energiegenossenschaften

Logistiek *Logistik*

Logistieke hotspot Logistik-Hotspot

Logistieke centrum binnen de logistieke hotspot
 Zentrum im Logistik-Hotspot

Aansluiting Nieuwe Zijderoute
 Verbindung Neue Seidenstraße

Cargo luchthaven Weeze Frachtflughafen Weeze

Verbinding Weeze – Ooijen-Wanssum
 Verbindung Weeze - Ooijen-Wanssum

Ondertunneling Nationaal Park de Maasduinen
 Tunnel unter dem Nationalpark Maasduinen

Grensoverschrijdende drone pakketbezorging
 Grenzüberschreitende Drone Paketzustellung

Landbouw *Landwirtschaft*

Agrarische cluster Agrarcluster

Agrologistiek bedrijventerrein agrarologischer Gewerbepark

Agropole Avenue Agropole Avenue

Verticale glastuinbouw vertikaler Gewächshausgartenbau

Overigen *Sonstige Planzeichen*

Stedelijk gebied Gebäudeflächen
 Industrieterrein Gewerbeflächen

Delfstoffenwinning Bergbau
 Bruine ondergrond
 Water Flüße und Wasserstraßen
 Snelweg Autobahn
 Hoofdweg Hauptstraße
 Spoorlijn Eisenbahn
 Treinstation Bahnhof

Landsgrens Grenze

GRENSGELOOF

College Sankt Ludwig in Vlodrop. Tijdens de Kulturkampf van protestant Bismarck tegen de Katholieke Kerk eind 19^e eeuw zijn veel kloosterorders uit het Koninkrijk Pruisen verdreven. Zo ook de Franciscanen. In 1904 ontdekten de Franciscanen een ideale locatie voor een jongensinternaat, dichtbij de stationnetjes Dalheim en Vlodrop. De nabijgelegen spoorweg Antwerpen - Mönchengladbach werd toen nog voor personenverkeer gebruikt. Begin 20^e eeuw bouwden de Franciscanen één van de grootste kloostercomplexen in Limburg. Bewust aan de Nederlandse kant van de grens. Na de bezetting tijdens de Tweede Wereldoorlog, ging in 1950 de school weer open. Sinds 1990 is het klooster eigendom van de Maharishibeweging¹. Het klooster is inmiddels gesloopt. Door de Maharishi wordt op dezelfde plek een Vedisch opleidingsinstituut gebouwd.

GRENSRELIGION

Das College Sankt Ludwig in Vlodrop. Während des Kulturkampfes des Protestanten Bismarck gegen die katholische Kirche am Ende des 19. Jahrhunderts wurden viele Klosterorden aus dem Königreich Preußen vertrieben. So auch die Franziskaner. Im Jahr 1904 entdeckten die Franziskaner einen idealen Ort für ein Jungeninternat in der Nähe der Bahnhöfe Dalheim und Vlodrop. Die in der Nähe befindliche Eisenbahnstrecke Antwerpen - Mönchengladbach wurde damals noch für den Personenverkehr genutzt. Anfang des 20. Jahrhunderts bauten die Franziskaner einen der größten Klosterkomplexe in Limburg. Ganz bewusst auf der niederländischen Seite der Grenze. Nach der Besetzung während des Zweiten Weltkrieges wurde die Schule 1950 wieder eröffnet. Seit 1990 ist das Kloster Eigentum der Maharishi-Bewegung². Das Kloster wurde inzwischen abgerissen. Die Maharishi-Bewegung errichtet an derselben Stelle ein vedisches Ausbildungsinstitut.

1 Heemkundevereniging Roerstreek. (n.d.). *Geschiedenis St. Ludwig*. Geraadpleegd van <http://www.roerstreekmuseum.nl/sites/default/files/users/user20/GESCHIEDENIS%20ST%20LUDWIG%202.pdf>
 2 Heemkundevereniging Roerstreek. (n.d.). *Geschiedenis St. Ludwig*. Erhalten über <http://www.roerstreekmuseum.nl/sites/default/files/users/user20/GESCHIEDENIS%20ST%20LUDWIG%202.pdf>

Krefeld richt zich op chemie en metaalproductie, Mönchengladbach op machinebouw, textiel en medische technologie, Roermond op retail en Venlo op logistiek en agri en food. Een uitwisselingsprogramma zorgt ervoor dat studenten vooral de verschillen leren tussen beide landen. Het Duitse HBO is sterker in het overbrengen van de theorie, de Nederlandse kant in het overbrengen van de praktijk. In het MBO juist andersom.

Het **Rijn-Maas Instituut (RMI)**, een euregionaal onderzoeksinstituut dat zich richt op de regionale economische pijlers, heeft zich gevestigd op een historische grensplek: op de grens in een voormalig douanekantoor. Het gemoderniseerde douanekantoor aan de Keulse Barrière. Bewust op de grens. Op die manier wordt de grens weer tot leven geroepen. Verschillen tussen studentenkamerprijzen zijn er nog altijd. De prijs bepaalt de mobiliteit. Duitse kamers in de dorpen blijven aantrekkelijk waardoor een studentenstad als Venlo maar moeilijk de slag wint met de omliggende Duitse dorpen. Ook grensoverschrijdende forensen laten zich met name leiden door fiscale verschillen. Zo kan de arbeidsmarktpendelaar één keer per jaar gratis gebruik maken van een belastingadviseur. Er is namelijk geen sprake van een Europees belastingsysteem. Het avontuur opzoeken blijft gestimuleerd worden.

Bereichen Ernährung, Produkte, Transport und Freizeitgestaltung. Eine starke durchgängige deutsch-niederländische Bildungslinie von der Grundschule bis zum höheren Bildungsniveau hat dazu geführt, dass die Region bei der Ausbildung europäischer Professionals brilliert. **Borderlanders**, die an beiden Seiten der Grenze funktionieren können. Die Bildungseinrichtungen bieten gemeinschaftliche Programme mit niederländischem und deutschem Unterricht. Einzigartig ist das grenzüberschreitende Studienprogramm, wobei der Student 1 Jahr in Venlo, 1 Jahr in Roermond, 1 Jahr in Mönchengladbach und 1 Jahr in Krefeld studiert.

ABENTEUER


Trotz der Unterschiede, die im Grenzland spürbar sind, herrscht dort eine Willkommenskultur für Studenten. Die Region hat alles dafür getan, damit Studenten das Beste aus zwei Welten entdecken können. Mit hohen Studentenermäßigungen wird die grenzüberschreitende Mobilität stimuliert. Der Student weiß die Unterschiede zu schätzen. In der Region sind verschiedene Forschungsinstitute ansässig. Bildung und Forschung stehen vollkommen im Zeichen der regionalen Stärken und Bedürfnisse. Innerhalb des Szenarios Abenteuer beschäftigt sich jede Bildungseinrichtung damit, wo ihre Stärken liegen. Fachliche Inhalte werden vor allem mit den Qualitäten der Stadt verknüpft. Eine starke Verbindung mit der lokalen Wirtschaft. Die **Spezialisierung** der Schule knüpft an die Umgebung an. Krefeld ist auf Chemie und Metallproduktion ausgerichtet, Mönchengladbach auf Maschinenbau, Textil und Medizintechnologie, Roermond auf den Einzelhandel und Venlo auf Logistik sowie Agri und Food. Ein Austauschprogramm sorgt dafür, dass Studenten vor allem die Unterschiede zwischen beiden Ländern kennenlernen. Der deutsche berufsbildende Tertiärunterricht ist stärker auf das Vermitteln der Theorie ausgerichtet, die niederländische Seite mehr auf die Praxis. Im berufsbildenden Sekundärunterricht ist es hingegen umgekehrt.

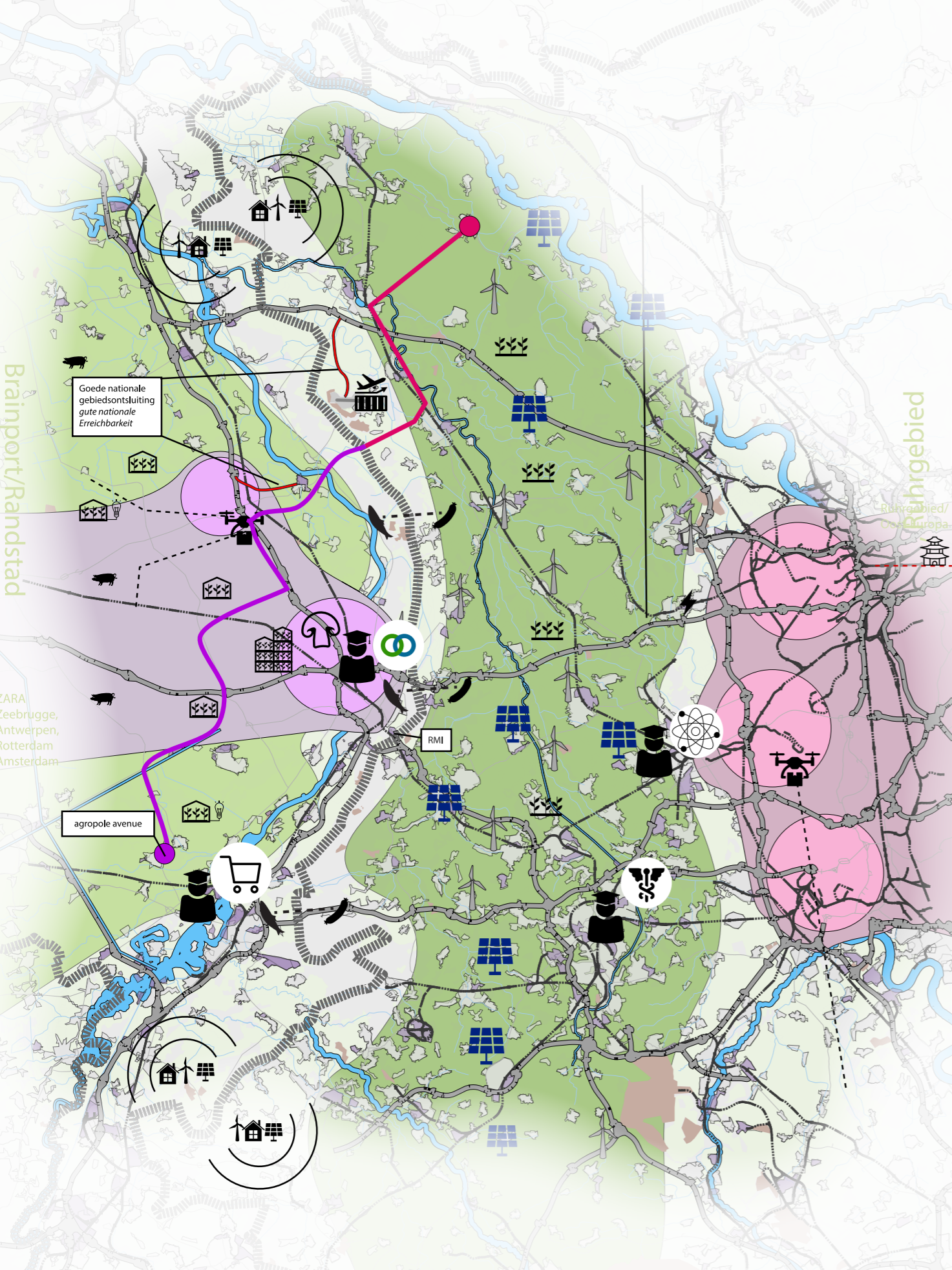
Das **Rhein-Maas-Institut (RMI)**, ein euregionales Forschungsinstitut, das auf die regionalen wirtschaftlichen Säulen ausgerichtet ist, hat sich an einem historischen Grenzort angesiedelt: auf der Grenze in einer ehemaligen Zollstelle. Die modernisierte Zollstelle an der Keulse Barrière. Ganz bewusst auf der Grenze. Auf diese Weise wird die Grenze wieder zum Leben erweckt. Bei den Preisen für Studentenwohnungen gibt es immer noch Unterschiede. Der Preis bestimmt die Mobilität. Deutsche Zimmer in den Dörfern sind nach wie vor gefragt, sodass eine Studentenstadt wie Venlo den umliegenden deutschen Dörfern nur schwer die Stirn bieten kann. Auch Grenzgänger lassen sich vor allem durch steuerliche Unterschiede leiten. So kann der Berufspendler einmal jährlich einen kostenlosen Steuerberater in Anspruch nehmen. Von einem europäischen Steuersystem ist nämlich keine Rede. Es wird nach wie vor dazu angeregt, das Abenteuer zu suchen.



“De handelsgeest zit nog altijd sterk verankerd in de regio. Zo is de logistiek één van de economische pijlers waar de regio in uitblinkt.”

“Der Handelsgeist ist in der Region immer noch fest verankert. So ist die Logistik eine der wirtschaftlichen Säulen, mit der sich die Region hervorhebt.”

 **BEDRIJVENTERREIN GEBIED 'VENETE' (VENLO-NETTAL-TEGELEN)**



DESOLATE GRENSPOSTEN

Plekken die ons herinneren aan de grenscontroles. Veelal verlaten kantoren. Douanekantoren langs de A77/BAB57, in Siebengewald, bij de Wellsche Hut, tussen Venlo – Straelen, bij de Keulse Barrière en Schwanenhaus, tussen Kaldenkirchen – Tegelen en tussen Swalmen – Brüggen.

DESOLATE GRENSPOSTEN

Orte, die uns an die Grenzkontrollen erinnern. Oftmals verlassene Büros. Zollstellen entlang der A77/BAB57, in Siebengewald, bei der Wellsche Hut, zwischen Venlo und Straelen, bei der Keulse Barrière und Schwanenhaus, zwischen Kaldenkirchen und Tegelen sowie zwischen Swalmen und Brüggen.

GRENDOVERGANG GRENZÜBERGANG SCHWANENHAUS (VENLO-KALDENKIRCHEN)

Legenda Legende

Agrologistiek Agglomeratie - scenario avontuur 2050
 agrarlogistische Agglomeration - Szenario Abenteuer 2050

Onderwijs en Onderzoek Bildung und Forschung

- Hogeschool met onderzoeksfocus Hochschule mit Forschungsschwerpunkt
- Rijn-Maas Instituut op op Keulse Barrière Rhein-Maas Institut auf der Keulse Barriere

Hernieuwbare energiewinning erneuerbare Energieerzeugung

- Windenergie Windenergie
- Zonne-energie Solarstrom
- Nationale Energiecoöperaties Nationale Energiegenossenschaften

Logistiek Logistik

- Duitse Logistiek hotspot Deutscher Logistik-Hotspot
- Nederlandse Logistieke Hotspot Niederländischer Logistik-Hotspot
- Logistieke centrum binnen de logistieke hotspot Zentrum im Logistik-Hotspot
- Aansluiting Nieuwe Zijderoute Verbindung Neue Seidenstraße
- luchthaven Weeze Flughafen Weeze
- Nationaal verbeterde gebiedsontsluiting (Doijen-Wanssum & Weeze) Nationale verbesserte Zugänglichkeit (Doijen-Wanssum & Weeze)
- Drone pakketbezorging Drone Paketzustellung

Landbouw Landwirtschaft

- Glastuinbouwconcentratie Gartenbaukonzentration unter Glas
- Tuinbouw open grond concentratie Gärtnerische Nutzfläche im Freiland Cluster
- Cluster veehouderij Cluster Viehbestand
- Champignonteelt cluster Pilzzucht Cluster
- Vlakke Peelgemeenten Fläche 'Peel'-Gemeinden
- Glooiende Toscaanse Heuvelland hügelige toskanische Landschaft
- Agropole Avenue Agropole Avenue
- Innovatie in landbouwsector Innovation im Agrarsektor

Overigen Sonstige Planzeichen

- Grensoverschrijdende mobiliteit Grenzüberschreitende Mobilität
- Stedelijk gebied Gebäudeflächen
- Industrieterrein Gewerbeflägen
- Delfstoffenwinning Bergbau
- Water Flüße und Wasserstraßen
- Snelweg Autobahn
- Hoofdweg Hauptstraße
- Spoorlijn Eisenbahn
- Treinstation Bahnhof
- Landsgrens Grenze



“ Een grensoverschrijdend perspectief schijnt een ander licht op initiatieven. Het prikkelt het grensoverschrijdende bewustzijn.”

“Eine grenzüberschreitende Perspektive wirft ein anderes Licht auf Initiativen. Dadurch wird das grenzüberschreitende Bewusstsein angeregt.”

6. Doorwerking Weiterführung

Ondanks dat er Europese corridors, ecologische hoofdstructuren en metropolen bestaan, ontbreekt het aan grensoverschrijdende visies voor het grensland(schap). Door de grens als startpunt te nemen voor ontwikkelingen, ontstaat er een ander perspectief dan wanneer de grens als “einde plangebied” fungeert. Een grensoverschrijdend perspectief **schijnt een ander licht** op initiatieven. Het prikkelt het grensoverschrijdende bewustzijn. Om grensoverschrijdend te kunnen werken hoor je op zijn minst te weten wat er speelt aan de andere zijde van de grens. Wat het gebied kenmerkt. Dit perspectief voorziet de lezer van **inzicht** in cijfers, feiten, ontwikkelingen en uitdagingen aan weerszijden van de grens. Deze integraal-ruimtelijke benadering laat zien dat er **kansen** liggen door ontwikkelingen vanuit een grensoverschrijdende bril te bekijken. Denk aan een groot en veelzijdig natuurlandschap, de ontwikkeling van de bruinkoolgroeves in relatie tot de Maasplassen en een fietssnelwegennet ten behoeve van de grensoverschrijdende mobiliteit.

Ogleich es europäische Korridore, ökologische Hauptstrukturen und Metropolen gibt, fehlt es an grenzüberschreitenden Visionen für das Grenzland/die Grenzlandschaft. Indem man die Grenze als Ausgangspunkt für Entwicklungen heranzieht, entsteht eine andere Perspektive, als beim Fungieren der Grenze als „Ende des Planungsgebiets“. Eine grenzüberschreitende Perspektive **wirft ein anderes Licht** auf Initiativen. Dadurch wird das grenzüberschreitende Bewusstsein angeregt. Um grenzüberschreitend arbeiten zu können, muss man zumindest wissen, was an der anderen Seite der Grenze vor sich geht. Was das Gebiet ausmacht. Diese Perspektive bietet dem Leser **Erkenntnisse** in Form von Zahlen, Fakten, Entwicklungen und Herausforderungen auf beiden Seiten der Grenze. Dieser integral-räumliche Ansatz zeigt entstehende **Chancen** auf, indem man Entwicklungen durch eine grenzübergreifende Brille betrachtet. Dabei ist an eine große und vielseitige Naturlandschaft, die Entwicklung der Braunkohlegruben in Bezug auf die Maasplassen und ein Radschnellwegennetz für die grenzüberschreitende Mobilität zu denken.

Vanuit die inzichten zijn toekomstscenario's opgesteld. Om de mogelijke **variabiliteit van het grensland** te ontdekken zijn twee ruimtelijke scenario's opgesteld en aangedikt: eenwording en avontuur. Onderscheidende routes die een bandbreedte schetsen van ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Scenario's die het grensland centraal stellen. Het doel van de scenario's is niet om de lezer te laten kiezen tussen één van de scenario's. De werkelijkheid zal waarschijnlijk ergens tussen deze twee uitersten inliggen. De scenario's laten zien hoe de regio in de toekomst eruit kan zien. Dat kan ook betekenen dat elementen uit beide scenario's worden gecombineerd. Zo kan er voor gekozen worden om te investeren in goede oost-westverbindingen om de grenslander beter het avontuur op te laten zoeken.

Dit perspectief schetst verschillende ontwikkelperspectieven voor het grensland rondom drie themalijnen. Deze perspectieven zijn ontwikkeld kunnen worden doordat vele vertegenwoordigers van overheden, onderwijsinstellingen, bedrijven en maatschappelijke organisaties hun input wilden geven ten aanzien van de thema's. Hierdoor is een breed spectrum ontstaan van reacties die deels gekoppeld kunnen worden aan organisaties en deels gekoppeld kunnen worden aan persoonlijke opvattingen of **wensbeelden**. Een aantal van de elementen die geland zijn in de diverse thematische ontwikkelperspectieven zijn nieuw, andere zijn echter al langer bekend.

De opsteller van dit perspectief is zich bewust dat verschillende politieke opvattingen bestaan of ontstaan op het inhoudelijke vlak. Deze visie heeft niet als oogmerk één ontwikkelrichting voor te schrijven, maar met behulp van meerdere ruimtelijke scenario's te inspireren tot het aangaan van de politieke en maatschappelijke **dialoog** rondom de toekomst van het grensgebied. Elkaar kennen langs weerszijden van de grens en een open houding en de wil om de samenwerking te verdiepen zijn randvoorwaarden. Uit de vele interviews, ontwerpateliers en persoonlijke betrokkenheid van vele deelnemers is gebleken dat aan deze randvoorwaarden wordt voldaan. Cruciaal is dat de oplevering van dit perspectief niet als eindpunt wordt gezien, maar als **een nieuw vertrekpunt** van waaruit deze samenwerking sterker kan worden. Dit perspectief dient vooral als impuls om intensiever en structureler grensoverschrijdend samen te gaan werken binnen het ruimtelijk domein.

Aufgrund dieser Erkenntnisse wurden Zukunftsszenarien erstellt. Um die mögliche **Variabilität des Grenzlandes** zu entdecken, wurden zwei räumliche Szenarien erstellt und ausgearbeitet: Vereinigung und Abenteuer. Unterschiedliche Routen, die die Bandbreite der räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten skizzieren. Szenarien, die das Grenzland in den Mittelpunkt stellen. Mit den Szenarien wird nicht bezweckt, dass sich der Leser für eines der Szenarien entscheidet. Die Wirklichkeit liegt wahrscheinlich irgendwo in der Mitte zwischen diesen beiden Extremen. Die Szenarien zeigen auf, wie die Region in Zukunft aussehen kann. Das kann auch bedeuten, dass Elemente aus beiden Szenarien kombiniert werden. So kann beschlossen werden, in gute Ost-West-Verbindungen zu investieren, damit Grenzgänger besser das Abenteuer aufsuchen können.

Diese Perspektive skizziert verschiedene Entwicklungsperspektiven für das Grenzland in Bezug auf drei Themenbereiche. Diese Perspektiven konnten entwickelt werden, indem zahlreiche Vertreter von Behörden, Bildungseinrichtungen, Unternehmen und gesellschaftlichen Organisationen ihr Input zu diesen Themen erteilt haben. Dadurch ist ein breites Spektrum an Reaktionen entstanden, die teilweise mit Organisationen und teilweise mit persönlichen Auffassungen und **Wunschvorstellungen** verknüpft werden können. Einige der Elemente, die in die diversen thematischen Entwicklungsperspektiven eingeflossen sind, sind neu, andere jedoch schon seit Längerem bekannt.

Der Verfasser dieser Perspektive ist sich dessen bewusst, dass es auf inhaltlicher Ebene unterschiedliche politische Auffassungen gibt oder geben wird. Mit dieser Vision wird nicht beabsichtigt, eine einzige Entwicklungsrichtung vorzuschreiben, sondern mithilfe mehrerer räumlicher Szenarien zu einem politischen und gesellschaftlichen **Dialog** über die Zukunft des Grenzgebietes anzuregen. Rahmenbedingungen dabei sind, einander auf beiden Seiten der Grenze zu kennen, eine offene Einstellung zu haben und der Wille, die Zusammenarbeit zu vertiefen. Aus den vielen Interviews, Entwurfateliers und dem persönlichen Engagement der zahlreichen Teilnehmer hat sich ergeben, dass diese Rahmenbedingungen erfüllt werden. Wesentlich dabei ist, dass die Fertigstellung dieser Perspektive nicht als Endpunkt betrachtet wird, sondern als **neuer Ausgangspunkt**, aufgrund dessen diese Zusammenarbeit verstärkt werden kann. Diese Perspektive dient vor allem als Impuls, um im räumlichen Bereich intensiver und struktureller grenzüberschreitend zusammenzuarbeiten.

Als opsteller van dit perspectief neem ik de vrijheid het bestuur van de euregio-rijn-maas-noord en alle andere betrokken stakeholders hieromtrent de volgende **aanbevelingen** te doen:

-  Formeer een euregionale ruimtelijke orderingscommissie bestaande uit vertegenwoordigers van lokaal en regionaal overheidsniveau;
-  ontwikkel een euregionaal smoelenboek op bestuurlijk en ambtelijk niveau, waaruit blijkt wie de aanspreekpunten zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen;
-  ontwikkel een online geodatabank waarin alle euregionaal relevante ruimtelijke plannen verzameld worden;
-  ontwikkel een cursus 'ruimtelijk beleid in het buurland' voor euregioleden;
-  ontwikkel een uitwisselingsprogramma op bestuurlijk en ambtelijk niveau. Een kijkje in de keuken bij de bureaus;
-  monitor minstens 1x per jaar welke ruimtelijke ontwikkelingen, plannen of voornemens van grensoverschrijdende betekenis zijn;
-  monitor maatschappelijke ontwikkelingen statistisch gezien vanuit een grensoverschrijdend perspectief;
-  stel iedere 10 jaar een gemeenschappelijke visie op;
-  stel in de toekomst structureel de vraag wat een initiatief betekent voor dergelijke ontwikkelingen aan de andere zijde van de grens;
-  stel in de toekomst structureel de vraag wat het betrekken van de buitenlandse buurgemeenten kan betekenen.

Als Verfasser dieser Perspektive nehme ich mir die Freiheit, den Verwaltungsbehörden der euregio-rhein-maas-nord und allen anderen beteiligten Interessenvertretern diesbezüglich die folgenden **Empfehlungen** zu erteilen:

-  Bildung eines euregionalen Raumordnungsausschusses, bestehend aus Vertretern der lokalen und regionalen Verwaltungsebene
-  Entwicklung einer euregionalen Fotogalerie auf verwaltungstechnischer und amtlicher Ebene, aus der die Ansprechpartner für räumliche Entwicklungen ersichtlich sind;
-  Entwicklung einer Online-Geodatenbank, in der alle euregional bedeutsamen Raumordnungspläne zusammengetragen werden
-  Entwicklung eines Kurses „Raumordnungspolitik im Nachbarland“ für Angehörige der euregio
-  Entwicklung eines Austauschprogrammes auf verwaltungstechnischer und amtlicher Ebene für einen Blick hinter die Kulissen bei den Nachbarn
-  Prüfung mindestens 1 x pro Jahr, welche räumlichen Entwicklungen, Pläne und Absichten eine grenzübergreifende Bedeutung haben
-  Überwachung der gesellschaftlichen Entwicklungen statistisch betrachtet aus einer grenzüberschreitenden Perspektive
-  Erstellung einer gemeinschaftlichen Vision alle 10 Jahre
-  In Zukunft die strukturelle Fragestellung, was eine Initiative für derartige Entwicklungen auf der anderen Seite der Grenze bedeutet
-  In Zukunft die strukturelle Fragestellung, was die Einbeziehung der ausländischen Nachbargemeinden bedeuten kann





“

Deze visie heeft niet als oogmerk één ontwikkelrichting voor te schrijven, maar met behulp van meerdere ruimtelijke scenario's te inspireren tot het aangaan van de politieke en maatschappelijke dialoog rondom de toekomst van het grensgebied.”

“Mit dieser Vision wird nicht beabsichtigt, eine einzige Entwicklungsrichtung vorzuschreiben, sondern mithilfe mehrerer räumlicher Szenarien zu einem politischen und gesellschaftlichen Dialog über die Zukunft des Grenzgebietes anzuregen.”

ONTWERPSTUDIE NIEDERRHEIN & NOORD- EN MIDDEN-LIMBURG
ENTWURFSSTUDIE NIEDERRHEIN & NORD- UND ZENTRAL-LIMBURG

VINCENT PIJNENBURG



'GRENZWEG' (SCHANDELO-STRAELEN)

