

# Een busverbinding met vliegveld Weeze

Een analyse van de mogelijkheden



In opdracht van: ROCOV Gelderland / De Stadsregio  
Auteurs: Jan-Derk van 't Rot  
Freek Bos

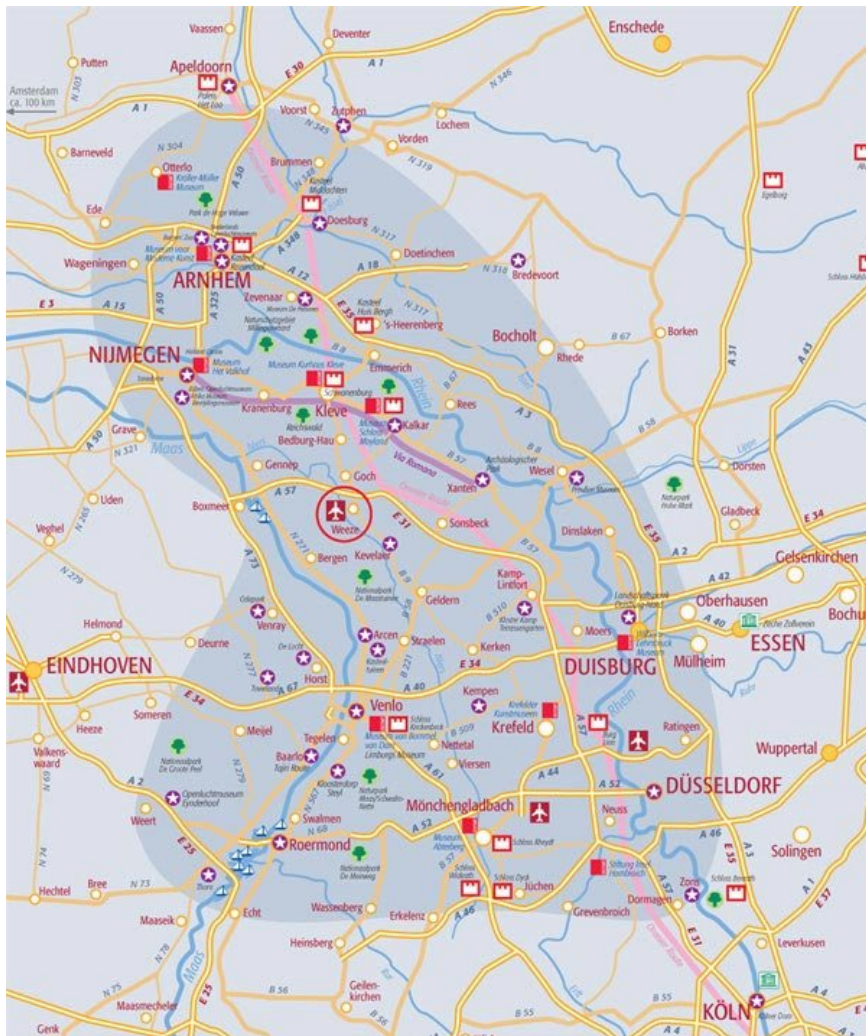
## Inleiding

In een verenigd Europa waar grenzen steeds verder vervagen is het evident dat inwoners van grensregio's steeds vaker profiteren van voorzieningen aan beide zijden van de grens. Zeker na de komst van de Euro is het enkel de taal die aangeeft of men zich in Nederland of Duitsland bevindt. In de afgelopen jaren is ook in het openbaar vervoer deze trend zichtbaar geworden. Grensoverschrijdende treinverbindingen tussen Duitsland en steden als Groningen en Enschede zijn heropend en zijn succesvoller dan men vooraf dacht. Het ROCOV Gelderland/de Stadsregio zou graag zien dat de spoorverbinding tussen Nijmegen en Kleve weer in ere wordt hersteld. Wij zijn van mening dat heropening van de spoorlijn een positieve invloed heeft op de economische activiteiten in beide steden.

Echter de her-ingebruikname van de spoorlijn ligt gevoelig. Niet alle partijen erkennen de vervoersvraag en de infrastructuur is ook niet geheel meer in tact. Daarnaast zijn er enkele gemeenten aan Nederlandse zijde van de grens die een trein niet weer willen hebben rijden door hun gemeente omdat ze bang zijn dat deze in de toekomst ook gebruikt zal gaan worden voor goederenvervoer. Dit maakt heropening op korte termijn lastig. Toch blijft het in de ogen van het ROCOV een doel voor de langere termijn. Aangezien er wel sprake is van de ontwikkeling van verschillende activiteiten aan beide zijden van de grens is het ons inziens wel nodig om meer grensoverschrijdende openbaar vervoer lijnen tussen de provincie Gelderland / Stadsregio Arnhem-Nijmegen en Duitsland c.q. het Ruhrgebied te realiseren. Een buslijn naar het vliegveld Weeze zou een belangrijke verbinding kunnen zijn. In dit stuk onderzoeken we deze verbinding en de verschillende varianten die hierbij mogelijk zijn. We zullen eerst de situatie rondom het vliegveld in kaart brengen, vervolgens twee busvarianten uitwerken en tenslotte een aanbeveling doen.

## Het vliegveld

Het vliegveld Weeze, (Vliegmaatschappij Ryanair gebruikt Dusseldorf- Weeze als naam) zoals dat nu wordt gebruikt voor de burgerluchtvaart bestaat vanaf 2003. Voor 2003 was het een Britse militaire basis met de naam Laarbruch. Het vliegveld ligt net over de Duitse grens bij Goch. Nu het vliegveld wordt gebruikt voor commercieel vliegverkeer mikt het op 2 miljoen passagiers in 2008, waarvan er 40% uit Nederland moet komen. Hierbij richt het vliegveld zich op bewoners uit de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, een deel van Noordoost Brabant en Noord-Limburg<sup>1</sup>(zie kaartje). Het gebied rondom het vliegveld zal in de komende jaren steeds verder worden ontwikkeld, zo wordt er onder andere een pretpark gerealiseerd op het terrein van het vliegveld. Daarnaast worden kantoren en winkels op het terrein gebouwd wat de vervoersvraag in de toekomst alleen maar zal doen toenemen.



Verzorgingsgebied Vliegveld Weeze

Het vliegveld is niet alleen vanuit het oogpunt van toerisme belangrijk, ook de economische mogelijkheden worden er door vergroot. De Stadsregio Arnhem-Nijmegen wil zich, na de Randstad, gaan ontwikkelen tot het tweede economische zwaartepunt van Nederland en hierbij haar positie tussen de Randstad en het Ruhrgebied wil gebruiken. In het Regionaal Structuurplan<sup>2</sup> heeft zij opgenomen dat vliegveld Weeze daarbij van betekenis kan zijn. Gemeente Nijmegen gebruikt het vliegveld ter promotie van de Stad. Er liggen folders van de stad in de aankomsthal van het vliegveld en met grote doeken wordt verwezen naar de

<sup>1</sup> Website Vliegveld Weeze

<sup>2</sup> Stadsregio Arnhem-Nijmegen

oudste stad van Nederland. Burgemeester Thom de Graaf al eens voorgesteld om Nijmegen ook terug te laten komen in de naam van het vliegveld zoals dit ook is gebeurd bij Maastricht- Aken Airport. Top op heden is dit echter (nog) niet het geval.

De verwachting is dat met de invoering van de zogenaamde vliegtax in Nederland gunstig is voor de ontwikkeling van Weeze. Door deze vliegtax worden de prijzen van tickets vanaf vliegvelden in Nederland duurder. Voor mensen uit de eerder genoemde regio wordt het daardoor interessanter om vanuit Weeze te vliegen waar deze vliegtax niet van toepassing is en vliegen dus goedkoper is.

#### Corendon kijkt uit naar Weeze om vliegtax

WEEZE - Vliegtuigmaatschappij Corendon Airlines kijkt vanaf het zomerseizoen uit naar vliegveld Weeze, net over de grens bij het Noord-Limburgse Bergen.

Dat maakte de Turkse luchtvaartonderneming woensdag bekend. Aanleiding is de vliegtax, liet directeur Atilay Uslu van Corendon weten.

#### Antalya

Vanaf de zomer vliegt Corendon vanuit Weeze tweemaal per week naar Antalya. De luchtvaartmaatschappij richtte zich tot nog toe vooral op de Belgische en Nederlandse markt.

Vanuit Amsterdam, Eindhoven en Brussel vervoerde de onderneming vorig jaar naar eigen zeggen 780.000 passagiers naar vakantiebestemmingen, bijna twee keer zoveel als in 2006. Corendon verhuist per 1 juli ook van Maastricht Aachen Airport naar Luik, eveneens om de vliegtax.

Bron: Nu.nl

Vliegveld Weeze is sinds 6 februari 2007<sup>3</sup> een officiële basis van de Ierse low cost airline Ryanair. Ryanair ziet een grote toekomst voor het vliegveld en heeft inmiddels 22 vliegbestemmingen vanaf Weeze (situatie maart 2008)<sup>4</sup> Het aantal bestemmingen is in de afgelopen periode snel uitgebreid door Ryanair.

---

<sup>3</sup> Wikipedia Airport Weeze

<sup>4</sup> Website Airport Weeze

# Lente/Zomer 2008

## 22 Non-Stop-Vluchten met Ryanair



Bestemmingen van Ryanair

## Varianten

In onze ogen is het vreemd dat naar een vliegveld dat zoveel passagiers uit Nederland verwerkt geen OV verbinding is vanuit Nederland. Er bestaat wel een mogelijkheid om zonder auto naar Nederland te gaan door gebruik te maken van een taxibusje. Wij zijn echter van mening dat dit geen goed alternatief is. Het is duur en men moet van tevoren reserveren. Dit maakt het gebruik ervan niet ideaal en is de gebruiksdrempel hoog. We zouden daarom willen starten met een proef. In deze proef wordt er een halfuursverbinding gerealiseerd met het vliegveld. We denken dat mensen bereid zijn om een half uur te wachten op een bus. De vertrektijden van de bus dienen aan te sluiten op de tijden van het openbaar vervoer in Nederland. Dit omdat het wachten op het vliegveld in onze ogen minder erg is dan op een station in Nederland. Op het vliegveld kan men bijvoorbeeld al de bagage inchecken. Daarnaast ontwikkelt het vliegveld zich in zo'n rap tempo dat het lastig is om een verbinding te maken op basis van de vliegtijden.

Wij werken hier twee opties uit voor een busverbinding naar Weeze:

Variant A: Nijmegen-Weeze

Variant B: Boxmeer-Weeze

### Variant A: Nijmegen-Weeze

Deze variant vertrekt vanaf het Centraal station in Nijmegen. Nijmegen is vanuit Duitsland gezien de eerste grote stad over de grens in Nederland en daarom is dit de meest logische plek om de busverbinding te starten. Daarnaast heeft de stad met de Radboud Universiteit, de Hogeschool Arnhem-Nijmegen en NXP belangrijke instellingen die gebruik kunnen maken van het vliegveld. In onze ogen heeft de busverbinding vanuit deze stad een goede kans van slagen.

De tocht van Nijmegen CS naar vliegveld Weeze duurt ongeveer 45<sup>5</sup> minuten (60,1 km). Dit betekent dat een bus er twee uur over doet om mensen in Nederland in te laten stappen, naar het vliegveld te rijden, mensen in/uit te laten stappen, terug naar Nijmegen te rijden en de mensen uit te laten stappen. Gebaseerd op een dienstregeling met een halfuursfrequentie zijn hier vier bussen voor nodig. Hierbij moet de bus wel door kunnen rijden. Ook in de spits dient de bus Nijmegen snel te verlaten. Hiervoor zijn eventueel infrastructurele maatregelen nodig zoals bijvoorbeeld een busbaan.

In deze variant dienen er afspraken gemaakt te worden tussen de Stadsregio (concessie KAN zuid), de Provincie Brabant (concessie Oost Brabant) en de Duitse autoriteiten, drie concessiegebieden dus.

### Variant B: Boxmeer-Weeze

In deze variant start de bus vanaf station Boxmeer. De reistijd wordt hiermee verkort tot 28 minuten<sup>6</sup> (29,3 km). Dit heeft tot gevolg dat een bus er een uur over doet om mensen in Boxmeer in te laten stappen, naar het vliegveld te rijden, mensen in/uit te laten stappen, terug naar Boxmeer te rijden en de mensen uit te laten stappen.

De treinen van de Maaslijn kruisen elkaar bij het station in Boxmeer. Hierdoor is de aansluiting op de bus vanuit zowel Nijmegen als Venlo/Roermond goed te realiseren. Daarnaast kan er een betrouwbaardere dienstregeling worden gereden omdat men geen risico's loopt met files rondom de stad Nijmegen. Door de kortere afstand zullen de kosten ook lager liggen. Eventueel kan er een combinatieticket gemaakt kunnen worden voor de Maaslijn. Een combinatieticket zou kunnen worden onderzocht bijvoorbeeld voor reizigers vanaf Roermond of Nijmegen.

---

<sup>5</sup> Bron: Google Maps

<sup>6</sup> Bron Google Maps

In deze variant wordt er slechts in een concessiegebied, te weten Brabant, gereden. Er hoeft dus alleen maar afstemming plaats te vinden met de Duitse autoriteiten.

## Rijden in Duitsland en materieel

Een busverbinding met Duitsland dient aan een aantal voorwaarden te voldoen. Naast een vergunning dient in ieder geval op het Duitse deel van het traject kostendekkend gereden te worden. De bus dient in de winter voorzien te zijn van winterbanden en de buschauffeur moet in het bezit zijn van een geldig paspoort.

In onze ogen is het belangrijk dat de busverbinding vanaf het begin wordt uitgevoerd met touringcars. In deze bussen kan de reiziger het gemakkelijkst zijn bagage kwijt. Ook moet worden voorkomen dat de bus 'vol' zit en er te weinig capaciteit is. Hoewel men dit risico in onze ogen altijd voor een deel loopt is het noodzakelijk dit tot een minimum te beperken.

## Conclusie

Gezien de ontwikkelingen op en rondom het vliegveld in Weeze is een busverbinding zeer gewenst. Door deze busverbinding als echte OV verbinding te ontwikkelen kan deze goed worden gepromoot en kunnen de kosten voor de reiziger laag worden gehouden. De busverbinding is in onze ogen belangrijk voor zowel de economische ontwikkeling van de regio Nijmegen in Nederland als voor de toeristen die vanaf het vliegveld naar een van de bestemmingen willen vliegen. De buslijn zou in onze ogen gepromoot moeten worden op de websites van het vliegveld, gemeenten in Nederland en die van de vervoerder(s).

Van de twee varianten gaat onze voorkeur uit naar variant B. Hoewel Nijmegen een belangrijke plaats is waarvandaan veel reizigers zullen vertrekken is de betrouwbaarheid van de dienstregeling in onze ogen van groot belang. Vanuit Boxmeer heeft men naar onze inschatting minder last van files en opstoppingen. Daarnaast is de verbinding vanuit Boxmeer waarschijnlijk prijstechnisch voor de reiziger interessanter. In Duitsland dient de bus kostendekkend te rijden. Vanuit Boxmeer wordt er slechts een paar kilometer in Nederland gereden.