

Aan de leden van de
Commissie voor
Financiën en Projecten

Kenmerk: 21.0/nl/III.3.3/WK
Datum: 20 oktober 2021
Contactpersoon: Waltraud Knoor
E-mail: knoor@euregio.org
Doorkiesnr.: 0049-2821-7930-14
Onderwerp: 43^{ste} vergadering van de Commissie voor Financiën en Projecten


Geachte heer/mevrouw,

Namens de voorzitter nodig ik u hierbij uit voor de 43^{ste} vergadering van de Commissie voor Financiën en Projecten . De vergadering vindt plaats op:

donnerdag 4 november om 14.30 uur,
in het Euregio-Forum, Emmericher Straße 24, 47533 Kleve

In de bijlage ontvangt u de agenda en een toelichting op de agenda.

Met vriendelijke groet,



drs. J.P.M. Kamps
Secretaris Euregio Rijn-Waal

AGENDA

- Punt 1** **Opening door de voorzitter**
- Punt 2** **Verslag van de vergadering d.d. 22 april 2021**
(per mail verstuurd op 29 april 2021)
- Punt 3** **Corona en de maatschappelijke gevolgen in het grensgebied (bijlagen)**
- Punt 4** **Euregionaal Mobiliteitsplan (bijlagen)**
- Punt 5** **Financiën / Begroting 2022**
- Punt 6** **Interreg A Deutschland-Nederland**
- a) Stand van zaken Interreg V A Deutschland-Nederland (bijlage)
 - b) Actuele stand van zaken People to People (bijlage)
 - c) Stand van zaken Interreg V A Deutschland-Nederland (mondeling tijdens de vergadering)
- Punt 7** **Mededelingen / Rondvraag**
- a) 50 jaar Euregio Rijn-Waal
 - b) Contactpersonenbijeenkomst 8 december 2021
 - c) Grenslandagenda NL-NRW (bijlage)
 - Euregioprofielscholen
 - Veiligheidsconferentie Apeldoorn
 - d) Euregionale Scholenwedstrijd
 - e) Uitslagen verkiezingen Bondsdag
 - f) Vergaderschema (bijlage)
- Punt 8** **Sluiting**

Corona en de maatschappelijke gevolgen in het grensgebied

De corona-epidemie lijkt op dit moment dankzij de hoge vaccinatiegraad in Nederland en Duitsland over het hoogtepunt heen te zijn en het dagelijkse leven is in beide landen weer grotendeels genormaliseerd, waarbij een eventuele vierde golf op de loer ligt.

In de grensstreek waren de gevolgen van verschillen in het beleid van Nederland en Duitsland vaak rechtstreeks merkbaar. Om ook grensoverschrijdend beter voorbereid te zijn op toekomstige coronaontwikkelingen willen Nederland en Nordrhein-Westfalen op dit terrein nog nauwer samenwerken, zodat de grens ook bij volgende uitbraken wederom open kan blijven. De beide landen hebben de ambitie uitgesproken om hierin een voorbeeldregio voor Europa te willen zijn. Om deze samenwerking te laten slagen, zijn in het kader van de Grenslandagenda twee onderzoeken in opdracht gegeven.

Een eerste onderzoek naar de corona-ervaringen in de grensregio biedt inzicht in wat wel en niet goed liep. Op basis van concrete ervaringen is aangegeven op welke punten verbeteringen nodig zijn, bijvoorbeeld in de structuur van samenwerking, de afstemming van maatregelen of de communicatie naar de burger. Dit onderzoek is uitgevoerd door I&O Research (Enschede/Amsterdam). Er zijn in totaal 30 interviews gehouden: 18 burgers (9/9 D/NL), 8 ondernemers (4/4) en enkele verenigingen/organisaties (waaronder twee GIPs). Het onderzoek kunt u [hier](#) downloaden, een samenvatting van de belangrijkste bevindingen is bijgevoegd.

In het tweede, epidemiologisch onderzoek is onderzocht hoe het coronavirus zich in de grensregio in 2020 heeft verspreid. Dit onderzoek is uitgevoerd door euPrevent, Universiteit Maastricht, Care and Public Health Research Institute, GGD Zuid Limburg en het Gesundheitsamt in Duren. De studie geeft op basis van statistische vergelijkingen en diverse expertinterviews een beeld van hoe de epidemie zich in Nederland, Duitsland en België heeft ontwikkeld, hoe deze ontwikkelingen van elkaar verschillen en of het verschil in maatregelen heeft geleid tot een toename van grensoverschrijdende besmettingen. Dit laatste blijkt zeer onwaarschijnlijk te zijn. Het onderzoek kunt u [hier](#) downloaden, een samenvatting van de belangrijkste bevindingen is bijgevoegd.

De aanbevelingen die uit deze (en andere) onderzoeken zijn voortgekomen, zijn binnen de GROS-governance samenwerking besproken en hebben geleid tot een gezamenlijke corona-verklaring “Een Europa zonder grenzen: ook in tijden van crisis – Lessen uit de COVID-19-pandemie in de grensregio tussen Nederland en Noordrijn-Westfalen” van Minister Holthoff-Pförtner en staatssecretaris Knops. Deze verklaring is via [deze link](#) te raadplegen. In een vervolgstap zal met de bevoegde autoriteiten worden besproken hoe de aanbevelingen van deze verklaringen kunnen worden uitgevoerd.

Besluitvoorstel:

Ter kennisneming



Appreciatie

I&O rapport: 'Ervaringen corona-maatregelen in de grensregio NL-NRW'

Algemeen

Doel van het onderzoek was om de ervaringen van inwoners en ondernemingen in de grensregio ten tijde van de pandemie te analyseren. Het onderzoek kiest voor een kwalitatieve benadering van 30 semigestructureerde interviews.

Het rapport begint met een chronologisch overzicht van de maatregelen die door de Duitse en Nederlandse overheid van begin van de pandemie (maart 2020) tot juni 2021 genomen zijn in relatie tot het grensverkeer.

Vervolgens wordt op basis van 30 interviews een beeld gegeven van hoe inwoners van de grensregio de Duitse en Nederlandse coronamaatregelen ervaren hebben ten aanzien van het grensverkeer (werken, leren, winkelen etc.), de steunmaatregelen en de informatievoorziening. Zowel de positieve als negatieve ervaringen komen in het rapport aan de orde. Op basis hiervan worden conclusies en aanbevelingen gedaan.

Gezien de uitwerking, opbouw en het aantal betrokken respondenten zetten we onze vraagtekens bij de zeggingskracht van het onderzoek. Het geeft een beeld van de ervaringen van de bij het onderzoek betrokken inwoners van de grensregio, maar de conclusies zijn daarmee niet noodzakelijkerwijze representatief voor de gehele grensregio.

Waardering onder grensbewoners voor:

- Men heeft gezien dat de overheden in NL en NRW veel contact met elkaar hadden, en de wil hadden om knelpunten op te lossen. En veel (maar niet alle) knelpunten zijn ook inderdaad opgelost. Het positieve gevoel overheerst.
- De grens is opengebleven: geen systematische grenscontroles. Dit is zeer

Auswertung

I&O Studie: "Erfahrungen mit den Corona-Maßnahmen in der Grenzregion NL-NRW"

Allgemeines

Ziel der Studie ist es, die Erfahrungen der Bewohner und Unternehmen in der Grenzregion zur Zeit der Pandemie zu analysieren. Dazu verfolgt die Studie einen qualitativen Ansatz mit 30 semi-strukturierten Interviews.

Der Bericht beginnt mit einem chronologischen Überblick über die Maßnahmen bezüglich des Grenzverkehrs, die von den deutschen und niederländischen Behörden seit Beginn der Pandemie (März 2020) bis Juni 2021 getroffen wurden.

Auf der Grundlage von 30 Interviews beschreibt der Bericht dann, wie Grenzbewohner die deutschen und niederländischen Corona-Maßnahmen in Bezug auf den Grenzverkehr (Arbeiten, Lernen, Einkaufen etc.), Unterstützungsmaßnahmen und die Informationsvermittlung erlebt haben. Der Bericht gibt sowohl positive als auch negative Erfahrungen wieder. Auf dieser Grundlage werden Schlussfolgerungen und Empfehlungen formuliert.

Gezien de uitwerking, opbouw en het aantal betrokken respondenten zetten we onze vraagtekens bij de zeggingskracht van het onderzoek. Het geeft een beeld van de ervaringen van de bij het onderzoek betrokken inwoners van de grensregio, maar de conclusies zijn daarmee niet noodzakelijkerwijze representatief voor de gehele grensregio.

Was die Grenzbewohner schätzen:

- Es zeigte sich, dass die Behörden in NL und NRW in engem Kontakt standen und gewillt waren, Probleme zu lösen. Viele (wenn auch nicht alle) Probleme konnten tatsächlich gelöst werden. Das positive Gefühl überwiegt.
- Die Grenze ist offengeblieben; es gab keine systematischen Grenzkontrollen. Dies wird



gewaardeerd, juist omdat veel grenzen elders in Europa wel gesloten werden.

- Grenswerkers waren positief over de flexibiliteit van hun Duitse of NL-werkgever om zoveel mogelijk thuis te werken; Nederlandse grenswerkers waren positief over Duitse werkgevers die bereid waren tijdelijk de kosten van verplichte testen op zich te nemen. Studenten waren positief over de mogelijkheid om thuis onderwijs te volgen.
- De regeling 'klein grensverkeer' van D/NRW waardoor het gewone grensverkeer (dus ook het 'niet-noodzakelijke' verkeer) zoveel mogelijk in stand kon blijven. Hoewel het een Duitse regeling was, werd deze in de praktijk door veel burgers tweezijdig toegepast.
- De thuiswerkregeling die door beide landen snel werd ingevoerd. Hierdoor bleef de belasting- en sociale zekerheidssituatie van grenswerkers ongewijzigd. Zonder deze regeling zouden deze wel gewijzigd worden met alle administratieve en financiële gevolgen van dien, omdat veel grenswerkers a.g.v. de corona-maatregelen veel (> 25%) thuis moeten werken.
- De Grensinfopunten, die veel informatie en advies over de corona-maatregelen hebben gegeven. Tezamen met de Euregio's en de Cross-Border Taskforce Corona werd er 'horizontaal en verticaal' veel informatie uitgewisseld en konden knelpunten aangekaart worden.
- Online informatie: de websites van de Euregio's, de web-tool van de EMR en het dashboard van de Grenspost Düsseldorf worden door insiders zeer gewaardeerd maar zijn bij het grote publiek niet algemeen bekend

hochgeschätzt, vor allem da viele andere Grenzen in Europa geschlossen wurden.

- Grenzgänger äußerten sich positiv über die Flexibilität ihrer deutschen oder niederländischen Arbeitgeber, die weitgehend das Arbeiten von zu Hause ermöglichten; niederländische Grenzgänger äußerten sich positiv über deutsche Arbeitgeber, die bereit waren, die Testkosten zeitweise zu übernehmen. Studenten bewerteten die Möglichkeit positiv, von zu Hause am Unterricht teilzunehmen.
- Die Regel zum „kleinen Grenzverkehr“ in DE/NRW, durch die der einfache Grenzverkehr (d.h. auch nicht notwendiger Verkehr) weitgehend möglich blieb. Obwohl dies eine deutsche Regel war, wandten sie viele Bürger auf beiden Seiten an.
- Die Homeoffice-Regel, die beide Länder schnell einführten. Dadurch blieb die Situation der Grenzgänger bei Steuern und Sozialversicherungen unverändert. Ohne diese Regel hätten sich Änderungen mit allen administrativen und finanziellen Folgen ergeben, da viele Grenzgänger aufgrund der Corona-Maßnahmen viel (>25%) von zu Hause arbeiten mussten.
- Die Grenzinforpunkte, die umfangreiche Informationen und Ratschläge zu den Maßnahmen erteilten. Zusammen mit den Euregios und der Cross-Border Taskforce Corona wurden Informationen „horizontal und vertikal“ ausgetauscht. So konnten Probleme angegangen werden.
- Online-Information: Die Websites der Euregios, das Webtool der EMR und das Dashboard des Grenspost Düsseldorf wurden von Insidern sehr geschätzt, sind der breiten Öffentlichkeit aber wenig bekannt.

Aandachtspunten, kritische reacties

- Voor veel mensen is de grens weer een obstakel geworden, iets om rekening mee te houden, voorheen was de grens voor veel mensen grotendeels uit het bewustzijn verdwenen.

Hinweise, kritische Reaktionen

- Für viele Menschen ist die Grenze wieder ein Hindernis geworden, mit dem man rechnen muss, während sie zuvor weitgehend aus dem Bewusstsein vieler Menschen verschwunden war.



- Communicatie is een belangrijk aandachtspunt. Voor de geïnterviewden was het is lastig om alle maatregelen goed te volgen. Als inwoner van een grensregio heb je met de corona-maatregelen van twee landen te maken. Eerst moet je de informatie zien te vinden van beide landen en daarbij was die soms lastig te begrijpen. In een bepaalde periode veranderden de maatregelen ook erg snel. Voor sommigen teveel informatie en onoverzichtelijk.
- Het advies voor het vermijden van niet-noodzakelijk grensverkeer werd door sommigen opgevolgd, maar door anderen niet. Voor de geïnterviewden was het niet makkelijk het onderscheid te maken tussen niet-noodzakelijk en noodzakelijk grensverkeer, omdat het veel dagelijks grensverkeer betreft, dat onderdeel is van het 'normale' leven, en geen (niet-noodzakelijk) vakantieverkeer.
- Voor inwoners van NRW was het lastig dat de Nederlandse veiligheidsregio's hun eigen beleidsvrijheid hadden (bijvoorbeeld ten aanzien van campings), dus regionale verschillen.
- Met betrekking tot problemen rond de steunmaatregelen wordt het woonplaatsbeginsel van de Tozo en de verschillende benaderingen en het gebrek aan compatibiliteit van de Tozo en Kurzarbeitergeld genoemd.
- Kosten voor testen bij reizen naar Duitsland werden in eerste instantie niet vergoed. Maar werd na enkele weken wel opgelost.
- Kommunikation ist ein wichtiges Anliegen. Den Befragten fiel es schwer den Überblick über alle Maßnahmen zu behalten. Als Bewohner einer Grenzregion muss man sich mit den Corona-Maßnahmen zweier Länder auseinandersetzen. Zuerst muss man die Informationen beider Länder finden und darüber hinaus waren diese manchmal schwer verständlich. Zu Zeiten veränderten sich die Maßnahmen sehr schnell – zu viele, zu unübersichtliche Informationen für einige.
- Der Rat, nicht notwendigen Grenzverkehr zu vermeiden, wurde von einigen befolgt, von anderen nicht. Es fiel den Befragten schwer, zwischen nicht-notwendigem und notwendigem Grenzverkehr zu unterscheiden. Der tägliche Grenzverkehr ist Teil des „normalen Lebens“ und nicht (nicht notwendiger) Urlaubsverkehr.
- Für Einwohner Nordrhein-Westfalens war es problematisch, dass niederländische Sicherheitsregionen eigene Entscheidungsbefugnisse hatten (z.B. hinsichtlich der Campingplätze) und somit regionale Unterschiede entstanden.
- Mit Blick auf die Probleme mit den Unterstützungsmaßnahmen werden das Wohnsitzprinzip und die unterschiedlichen Ansätze und mangelnde Kompatibilität von Tozo und Kurzarbeitergeld genannt.
- Testkosten für die Einreise nach Deutschland wurden zunächst nicht erstattet. Dies wurde nach einigen Wochen gelöst.

Wat leren we hieruit, wat kunnen we hiermee?

Hoe lang er nog corona-maatregelen nodig zijn, weten we niet. Aan de ene kant zijn steeds meer mensen gevaccineerd, anderzijds duiken ook steeds nieuwe varianten op en kun je met vaccinaties niet alles voorkomen. Herfst en winter komen er weer aan. Onderstaande aanbevelingen gaan ervan uit dat voorzichtigheid voorlopig geboden blijft. En er kunnen in de

Was lernen wir daraus, was nehmen wir daraus mit?

Wie lange die Corona-Maßnahmen noch nötig sind, wissen wir nicht. Einerseits sind mehr Menschen geimpft, andererseits entwickeln sich ständig neue Varianten, gegen die Impfungen möglicherweise nicht wirksam sind. Der Herbst und Winter stehen noch bevor. Die untenstehenden Empfehlungen basieren auf der Annahme, dass Vorsicht vorläufig geboten



toekomst altijd weer nieuwe pandemieën ontstaan waarop we met de ervaringen van corona zo goed mogelijk voorbereid willen zijn.

► *Gelijke regeling kort/klein dagelijks grensverkeer*

Ondanks dat de grens tussen NRW en NL officieel openbleef, hebben we uit eigen ervaring gezien dat ook hier het grensverkeer tijdens de pandemie sterk is afgenomen. Dit werd enerzijds veroorzaakt door het dringende advies (van zowel NL als NRW) om alleen voor noodzakelijke reizen de grens over te steken, daarnaast nam het grensverkeer sowieso al af door het thuiswerken voor grenswerkers en het thuis-onderwijs.

Een belangrijke reden om het niet-noodzakelijke grensverkeer te ontraden is om negatieve grenseffecten vanwege verschillen in maatregelen te voorkomen, en daarmee een te grote toestroom cq, drukte op bepaalde plekken. Dergelijke waterbedeffecten deden zich voor rondom winkelen en horecabezoek, met name op feestdagen. Tegelijkertijd moet worden voorkomen dat er disproportionele effecten zijn van het ontmoedigen van grensverkeer – een dagelijkse verplaatsing in een grensregio (net over de grens) is ceteris paribus in aard en risico immers niet verschillend van een binnenlandse verplaatsing.

Waar voor het noodzakelijk grensverkeer allerlei uitzonderingscategorieën zijn, verdient het aanbeveling voor de grensregio zo veel mogelijk vast te houden aan de generieke uitzondering voor kort ('klein') dagelijks grensverkeer, zoals beide landen die inmiddels kennen. Deze regeling houdt in dat ook voor niet-noodzakelijke reizen geen verplichting tot quarantaine of testen geldt, zolang de epidemiologische situatie dat toelaat. Deze regeling wordt door burgers in de grensregio zeer gewaardeerd. Voor de eenduidigheid in de communicatie en uiteindelijk de naleving, zou het behulpzaam zijn als de regels

bleibt. Überdies können künftig jederzeit neue Pandemien entstehen, auf die wir mit den Erfahrungen der jetzigen Pandemie bestmöglich vorbereitet sein wollen.

► *Gleiche Regeln für den kleinen/täglichen Grenzverkehr*

Obwohl die Grenze zwischen NRW und NL offiziell offen blieb, zeigt unsere Erfahrung, dass auch hier der Grenzverkehr während der Pandemie stark zurückgegangen ist. Dies wurde zum einen durch die dringende Empfehlung (sowohl der NL als NRW) verursacht, nur zu notwendigen Zwecken über die Grenze zu fahren. Zum anderen nahm der Grenzverkehr durch die Arbeit der Grenzpendler von zu Hause sowie durch den Distanzunterricht ab.

Ein wichtiger Grund, von nicht notwendigem Grenzverkehr abzuraten, ist das Vermeiden negativer Grenzeffekte aufgrund verschiedener Maßnahmen und damit die Vermeidung übermäßiger Menschenansammlungen an bestimmten Orten. Derartige Wasserbett-Effekte traten im Bereich des Shoppings und der Gastronomie auf, vor allem an Feiertagen. Gleichzeitig galt es, disproportionale Auswirkungen der Entmutigung des Grenzverkehrs zu vermeiden – die tägliche Fahrt in einer Grenzregion (gleich hinter der Grenze) unterscheidet sich ceteris paribus in Bezug auf Art und Risiko nicht von einer Inlandsfahrt.

Zwar gibt es diverse Ausnahmen für den notwendigen Grenzverkehr; es wird aber empfohlen, für die Grenzregion soweit möglich an der allgemeinen Ausnahme für den „kleinen“ täglichen Grenzverkehr festzuhalten, wie beide Länder sie bereits kennen. Auch für nicht notwendige Reisen sollen keine Test- und Quarantänepflichten gelten, sofern dies die epidemiologische Lage zulässt. Diese Regelung schätzen die Bürger in der Grenzregion. Im Sinne einer klaren Kommunikation und letztlich der Einhaltung der Vorschriften wären ähnliche Regeln hilfreich. Derzeit gelten in den



vergelijkbaar zijn, waar Nederland (12 uur) en Duitsland/NRW (24 uur) nu nog verschillende tijdsvensters hanteren.

Uiteraard kunnen er situaties zijn, waarbij deze regeling wordt ingeperkt, bijvoorbeeld in geval van hoge incidentie of virusvarianten. Daartoe dienen categorieën van personen benoemd te worden die ook in die situaties de grens nog mogen passeren. Hetzelfde kan het geval zijn bij te verwachten tijdelijke en lokale pieken in grensverkeer zoals bij bepaalde feestdagen. Deze omstandigheden zijn goed uit te leggen en uitvoerbaar. Ten slotte geldt uiteraard dat iedere burger zich in ieder geval moet houden aan de (gedrags)regels van het land waar hij op dat moment is.

► ***Afstemming van aanpak en regelgeving***

Er zijn voortdurend verschillen tussen NRW en NL in maatregelen, zowel naar inhoud als naar moment van invoering: mondkapjes, testen, sluiting van winkels, horeca etc. Nederlandse maatregelen hebben vaak het karakter van ‘dringend advies’, Duitse maatregelen zijn dwingender juridisch voorgeschreven. Het is logisch dat deze verschillen in cultuur en regelgeving in de grensregio het meest zichtbaar zijn, en daarmee de roep om betere afstemming. Uniformering is echter een illusie en ook geen doel op zich, ieder land maakt zijn eigen politieke afwegingen en heeft meerdere buurlanden. Uit de opgetekende ervaringen is niet gebleken dat dit in de grensregio tot enorme problemen leidt. Inwoners van de grensregio zijn hier ook wel aan gewend, en weten vaak hun weg, op of buiten de gebaande paden, wel te vinden.

► ***Goede informatievoorziening***

In plaats van energie te steken in een onmogelijke opgave, het harmoniseren van maatregelen, is het nuttiger de energie te stoppen in adequate informatievoorziening over de maatregelen in beide landen. Goede informatie maakt het voor iedereen makkelijker om zich aan de andere kant van de grens aan de daar geldende regels te houden.

Niederlanden (12 h) und Deutschland/NRW (24 h) noch unterschiedliche Zeiträume.

Natürlich kann es Situationen geben, in denen diese Regelung eingeschränkt wird, etwa im Falle einer hohen Inzidenz oder von Virusvarianten. Zu diesem Zweck müssen Kategorien von Personen benannt werden, die auch in diesen Situationen die Grenze passieren dürfen. Selbiges gilt für zu erwartende vorübergehende und örtlich begrenzte Spitzen im Grenzverkehr, z.B. an bestimmten Feiertagen. Diese Umstände sind gut nachvollziehbar und umsetzbar. Schließlich muss sich jeder Bürger in jedem Falle an die (Verhaltens-)Regeln des Landes halten, in dem er sich gerade aufhält.

► ***Abstimmung von Konzepten und Vorschriften***

Die Maßnahmen in NRW und NL unterscheiden sich ständig, sowohl inhaltlich als im Zeitpunkt ihrer Einführung: Mundschutz, Tests, Schließung von Geschäften, Gastronomie etc. Niederländische Regeln haben oft den Charakter einer „dringenden Empfehlung“, deutsche Regeln sind rechtlich verbindlicher. Es ist logisch, dass diese Unterschiede in Kultur und Regulierung in der Grenzregion am deutlichsten sichtbar sind – daher die Forderung nach einer besseren Abstimmung. Einheitlichkeit ist jedoch eine Illusion und kein Ziel an sich; jedes Land hat seine eigenen politischen Erwägungen und verschiedene Nachbarländer. Die bisherigen Erfahrungen zeigen nicht, dass dies in der Grenzregion enorme Probleme verursacht hat. Die Bewohner der Grenzregion sind daran bereits gewöhnt und wissen ihren Weg – auf oder abseits der bekannten Pfade – zu finden.

► ***Gute Bereitstellung von Informationen***

Statt Energie für eine unmögliche Aufgabe, nämlich die Harmonisierung von Maßnahmen, aufzuwenden, erscheint es sinnvoller, die Bereitstellung von Informationen über die Maßnahmen in beiden Ländern zu verbessern. Gute Informationen erleichtern es allen, sich auf der anderen Seite der Grenze an die dort geltenden Vorschriften zu halten.



Dit is al geen sinecure. Ook de informatievoorziening is nationaal georiënteerd. Het begint bij vroegtijdige raadpleging en uitwisseling van nieuwe maatregelen tussen de verantwoordelijke diensten zowel op nationaal als regionaal niveau; vervolgens moet deze informatie ook snel vertaald worden en voor de inwoners bekend gemaakt worden. Dit goed borgen vergt naar de toekomst toe nog veel inzet en afstemming op nationaal en regionaal niveau (*Corona-Taskforce; Grensinfopunten; EMRIC (aanbevelingen Pandemic)*). Als de regeling voor klein grensverkeer wordt afgestemd en goed gecommuniceerd, zou dit voor inwoners van de grensregio al veel duidelijkheid en rust geven.

► *Continueren home-officeregeling, steunpakketten grensregio-proof*

Ook wat betreft de steunpakketten zijn er onvermijdelijk verschillen, die in de grensregio pregnant naar voren komen. Problemen deden zich vooral voor waar individuele bedrijven of personen door hun grensoverschrijdende situatie door de netten van beide systemen vielen en dus geen steun konden krijgen.

De crisis laat evenwel zien dat maatregelen, zoals ten aanzien van de socialezekerheids- en fiscale positie van grenswerkers vanwege thuiswerken, snel kunnen worden genomen. De toekomst van thuiswerken staat inmiddels duidelijk op de agenda, nationaal en internationaal. De positie van grenswerkers verdient hierbij bijzondere aandacht.

Dies ist keine leichte Aufgabe. Auch die Bereitstellung von Informationen ist national ausgerichtet. Dies beginnt mit der frühzeitigen Konsultation und dem Austausch über neue Maßnahmen zwischen den zuständigen nationalen und regionalen Behörden; anschließend müssen diese Informationen auch schnell übersetzt und den Einwohnern bekannt gegeben werden. Dies wird in Zukunft große Anstrengungen und eine gute Abstimmung auf nationaler und regionaler Ebene erfordern (*Corona Taskforce, Grensinfopunkte, EMRIC, Empfehlungen aus Pandemic*). Wenn die Regeln für den kleinen Grenzverkehr abgestimmt und gut kommuniziert werden, würde dies für die Einwohner der Grenzregion Sicherheit und Klarheit schaffen.

► *Fortsetzung der Homeoffice-Regel, grenzraumtaugliche Unterstützungspakete*

Auch hinsichtlich der Unterstützungspakete bestehen unvermeidbare Unterschiede, die in der Grenzregion deutlich sichtbar werden. Probleme entstanden vor allem da, wo einzelne Unternehmen oder Personen aufgrund ihrer grenzüberschreitenden Situation durch die Raster beider Systeme fielen und so keine Unterstützung erhalten konnten.

Die Krise zeigt auch, dass Maßnahmen, etwa zu Sozialversicherungen und Steuern von Grenzpendlern, die von zu Hause aus arbeiten, schnell verabschiedet werden können. Die Zukunft der Heimarbeit steht nun auf der Tagesordnung; sowohl national als auch international. Die Position der Grenzgänger bedarf dabei besonderer Aufmerksamkeit.



Appreciatie onderzoek euPrevent naar de ontwikkeling van de Corona-pandemie in het grensgebied Nederland-NRW-België

Auswertung der Studie von euPrevent zur Entwicklung der Corona-Pandemie im Grenzgebiet Niederlande-NRW-Belgien

Doel en opzet van het onderzoek

Doel van het onderzoek was om een beter inzicht te verkrijgen in de ontwikkeling van de Corona-pandemie in de grensregio gedurende de periode maart 2020 – juni 2021 aan de hand van 6 specifieke vragen:

1. Zijn er significante verschillen in de verspreiding van Covid-19 in Nederland en in Noordrijn-Westfalen?
2. Hoe heeft het virus zich in de grensregio verspreid en wijkt dit af van het binnenlandse verspreidingspatroon?
3. Is er in de grensregio een significante grensoverschrijdende dimensie waarneembaar in de verspreiding van het virus?
4. Zijn er tussen Noordrijn-Westfalen en Nederland verschillen in maatregelen die tot significante verschillen in de verspreiding van het virus hebben geleid? Maak hierbij onderscheid tussen enerzijds gedragsmaatregelen voor inwoners en anderzijds acties vanuit de publieke gezondheidszorg (met name het testen en bron- en contactonderzoek aan weerszijden van de grens).
5. Is het sluiten van de grens een effectieve maatregel om verspreiding van Covid-19 in de grensregio te beperken (effectieve maatregel infectieziekte-bestrijding)? Welke andere onbedoelde gezondheids gerelateerde effecten kan grenssluiting met zich meebrengen?
6. Wat zouden de landen van elkaar kunnen leren? Zijn er mogelijkheden om tot een effectievere bestrijding van het virus in de grensregio te komen?

Ziel und Aufbau der Studie

Ziel der Studie war es, ein besseres Verständnis von der Entwicklung der Corona-Pandemie in der Grenzregion im Zeitraum März 2020 bis Juni 2021 zu erhalten. Dazu wurden die folgenden sechs Leitfragen gestellt:

1. Bestehen signifikante Unterschiede in der Verbreitung von Covid-19 in den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen?
2. Wie hat sich das Virus in der Grenzregion verbreitet und weicht dies von dem inländischen Verbreitungsmuster ab?
3. Zeigt sich in der Grenzregion eine signifikante grenzüberschreitende Dimension in der Verbreitung des Virus?
4. Bestehen zwischen den Maßnahmen in den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen Unterschiede, die zu signifikanten Unterschieden in der Verbreitung des Virus' geführt haben? Dabei ist zwischen Verhaltensmaßnahmen für die Einwohner einerseits und Maßnahmen des öffentlichen Gesundheitswesens andererseits (v.a. Tests sowie Kontaktnachverfolgung auf beiden Seiten der Grenze) zu unterscheiden.
5. Sind Grenzsicherungen effektive Maßnahmen, um die Verbreitung von Covid-19 in der Grenzregion einzudämmen (effektive Maßnahmen zum Infektionsschutz)? Welche anderen unbeabsichtigten Auswirkungen auf die Gesundheitsversorgung können Grenzsicherungen mit sich bringen?
6. Was können die Länder voneinander lernen? Gibt es Möglichkeiten für eine effektivere Bekämpfung des Virus in der Grenzregion?



Het onderzoek bestaat uit:

- het hoofdrapport waarin de ontwikkeling van de pandemie in de grensregio geanalyseerd wordt aan de hand van de 6 gestelde vragen, met behulp van een kwalitatief en een kwantitatief deelonderzoek.
- Bijlage 1 waarin de resultaten van 27 experten-interviews worden beschreven en geanalyseerd,

Bijlage 2 waarin kwantitatieve data in de vorm van kaarten en grafieken worden gepresenteerd voor de periode van 1 maart 2020–1 juni 2021. Door de onderzoekers wordt aangegeven dat de medische data tussen de 3 landen lastig te vergelijken zijn

Die Studie bestaat aus:

- Einem Hauptbericht, in dem die Entwicklung der Pandemie in der Grenzregion anhand von sechs Leitfragen und unter Berücksichtigung quantitativer und qualitativer Daten analysiert wird.
- . Einer Anlage, in der die 27 Experteninterviews weitergehend beschrieben und analysiert werden (Anlage 1).

Einer Anlage, in der die quantitativen Daten in Form von Karten und Grafiken für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis zum 1. Juni 2021 präsentiert werden. Die Autoren erklären, dass die medizinischen Daten der drei Länder schwer vergleichbar sind.

Resultaten

Landelijk patroon:

- a. Er is een landelijk patroon van besmettingen zichtbaar met betrekking tot de eerste, tweede en derde golf in de 3 landen:
 - In de eerste golf t/m de zomer 2020 een sterk overeenkomend besmettingspatroon in NL, NRW en B met relatief weinig uitschieters,
 - In de tweede golf grote verschillen, veel grotere pieken en dalen en verschillen tussen de 3 landen, ook in tijd gezien. In oktober een zeer hoge piek in België, gevolgd door een hoge piek in december in Nederland,
 - In de derde golf (vanaf mrt/april 2021) met name grotere pieken in Nederland
- b. Er zijn significante overeenkomsten en verschillen tussen de 3 landen die grotendeels verklaard kunnen worden door verschillen in maatregelen en de mate waarin deze binnen de landen zijn opgevolgd. Door de veelheid aan factoren is het niet mogelijk om het effect van individuele maatregelen op de verspreiding van het virus te bepalen.

Ergenisse

Landesweite Muster

- a. Es ist ein landesweites Infektionsmuster hinsichtlich der ersten, zweiten und dritten Welle in den drei Ländern erkennbar:
 - In der ersten Welle bis zum Sommer 2020 ein sehr ähnliches Infektionsmuster in NL, NRW und BE mit relativ wenigen Ausreißern.
 - In der zweiten Welle große Unterschiede, viele größere Spitzen und Tiefpunkte sowie Unterschiede zwischen den drei Ländern, auch zeitlich. Im Oktober ein sehr hoher Spitzenwert in Belgien, gefolgt von einem hohen Spitzenwert in den Niederlanden.
 - In der dritten Welle (ab März/ April 2021) v. a. größere Spitzenwerte in NL
- b. Es gibt signifikante Ähnlichkeiten und Unterschiede zwischen den drei Ländern, die größtenteils aus den unterschiedlichen Maßnahmen resultieren, sowie aus dem unterschiedlichen Maße, in dem diese befolgt werden. Angesichts der Vielzahl von Faktoren ist es nicht möglich, die Effekte einzelner Maßnahmen auf die Verbreitung des Virus zu bestimmen.



Ten aanzien van de grensregio:

Ten aanzien van de grensregio komt als beeld naar voren dat de verspreiding van het virus in de grensregio de landelijke trends lijkt te volgen, dus niet sterk afwijken van het binnenlandse patroon.

- a. Ondanks de moeilijke vergelijkbaarheid van data concluderen de onderzoekers op basis van zowel de verspreidingskaarten als van de uitspraken door de experts dat in deze grensregio sluiting van de grens geen effectieve maatregel is om verspreiding van Covid-19 te beperken. Door de experts worden hiervoor een 4tal argumenten aangereikt:
 - vanwege onvermijdelijke uitzonderingen,
 - binnenlandse mobiliteit veel bepalender dan grensoverschrijdende mobiliteit,
 - timing van grenssluitingen,
 - binnenlandse maatregelen (thuiswerken, bezoek ontvangen) hebben een groter belang
- b. Daarnaast wijzen de geïnterviewden op de keerzijde van grenssluitingen, met name ongewenste effecten met betrekking tot gezondheid, zorg en welzijn
- c. De geïnterviewden geven eensluidend de noodzaak aan tot meer samenwerking, die zou nu nog te incidenteel zijn, ad-hoc, tijdelijke projecten. De pandemiebestrijding bovendien te zeer op nationale leest geschoeid met te weinig oog voor de grensoverschrijdende dimensie en het belang van de grensregio.

Hinsichtlich der Grenzregion

Hinsichtlich der Grenzregion zeigt sich, dass die Verbreitung des Virus den landesweiten Trends folgt, also nicht deutlich abweicht vom inländischen Muster

- a. Trotz der schwierigen Vergleichbarkeit der Daten schlussfolgern die Autoren auf Basis sowohl der Verbreitungskarten als auch der Aussagen von Experten, dass Grenzsicherungen in dieser Grenzregion keine effektiven Maßnahmen sind, um die Verbreitung von Covid-19 einzudämmen. Dazu nennen die Experten vier Argumente:
 - Unvermeidbare Ausnahmen
 - Inländische Mobilität ist viel entscheidender als grenzüberschreitende Mobilität
 - Timing der Grenzsicherungen
 - Inländische Maßnahmen (Heimarbeit, Empfang von Besuchern) sind deutlich entscheidender.
- b. Überdies weisen die Befragten auf die Nachteile von Grenzsicherungen hin, insbesondere auf unerwünschte Auswirkungen in den Bereichen Gesundheit, Pflege und Wohlergehen
- c. Die Befragten weisen übereinstimmend auf die Notwendigkeit einer stärkeren Zusammenarbeit hin, die derzeit noch zu zufällig, ad hoc und zeitlich begrenzt ist. Die Pandemiebekämpfung basiert außerdem zu sehr auf einem nationalen Ansatz und berücksichtigt zu wenig die grenzüberschreitende Dimension und die Bedeutung der Grenzregion



Wat leren we hieruit, wat kunnen we hiermee?

Het onderzoek ondersteunt de Corona-verklaring op de wezenlijke punten:

1. Sluiting van de grenzen wordt in deze grensregio niet als een effectieve maatregel gezien om verspreiding van het virus te voorkomen,
2. Op nationaal niveau moet meer rekening gehouden worden met het bijzondere karakter van grensregio's en de noodzaak van grensoverschrijdende afstemming tussen betrokken regio's,
3. Het verbeteren van de vergelijkbaarheid van gezondheids-data is van groot belang. Tegelijkertijd is dit een uitdaging aangezien de data-systematiek samenhangt met de wijze waarop de nationale infectieziektebestrijding is georganiseerd,
4. Meer structurele samenwerking tussen de gezondheidsdiensten is nodig, zowel grensoverschrijdend als tussen het nationale en regionale niveau.

Was lernen wir daraus, was können wir daraus mitnehmen?

Die Studie unterstützt die Corona-Erklärung in ihren wesentlichen Punkten:

1. Grenzschließungen werden in dieser Grenzregion nicht als effektive Maßnahme erachtet, um die Verbreitung des Virus zu vermeiden.
2. Der besondere Charakter von Grenzgebieten und die Notwendigkeit einer grenzüberschreitenden Abstimmung zwischen Regionen sollte in der nationalen Politik stärker berücksichtigt werden.
3. Die Vergleichbarkeit von Gesundheitsdaten zu verbessern ist von großer Bedeutung. Gleichzeitig stellt dies eine Herausforderung dar, da das Datensystem mit der Organisation der nationalen Infektionsbekämpfung verknüpft ist.
4. Es bedarf einer stärkeren strukturellen Zusammenarbeit zwischen den Gesundheitsdiensten, sowohl grenzüberschreitend als auch zwischen der nationalen und regionalen Ebene.



Een Europa zonder grenzen: ook in tijden van crisis

Lessen uit de COVID-19-
pandemie in de grensregio
tussen Nederland en Noordrijn-
Westfalen

*Vastgesteld door het Bestuurlijk
Overleg Grenslandconferentie
Enschede, 30 september 2021*

Für ein Europa ohne Grenzen auch in Krisenzeiten

Lehren aus der Covid-19
Pandemie in der Grenzregion
zwischen den Niederlanden und
Nordrhein-Westfalen

*Verabschiedet durch die Leitungs-
gruppe der Grenzlandkonferenz
Enschede, 30. September 2021*



Een Europa zonder grenzen: ook in tijden van crisis

*Lessen uit de COVID-19-pandemie in de
grensregio tussen Nederland en
Noordrijn-Westfalen*

De grenzen openhouden door meer samenwerking, ook in tijden van crisis – dat was het uitgangspunt bij de bestrijding van de COVID-19-pandemie in het grensgebied tussen Noordrijn-Westfalen en Nederland. Dat was geen vanzelfsprekend iets. In Europa werden 37 van de 39 binnengrenzen in het Schengengebied een tijdlang blijvend gecontroleerd of gesloten. Op vele plaatsen voerden nationale reflexen de boventoon ten koste van de Europese gedachte.

Voor ons daarentegen stond van meet af aan vast dat de pandemie de goede betrekkingen tussen onze landen niet mocht verstoren. Integendeel, ons hechte nabuurschap en de vriendschap die in de loop van vele jaren is gegroeid, vormden de beste voorwaarde om de crisis samen het hoofd te bieden. Een sprekend voorbeeld tijdens de pandemie is de hulp van Noordrijn-Westfalen met het aanbieden van IC-capaciteit voor Nederland. Het was zaak om te komen tot meer, en niet minder, grensoverschrijdende coördinatie en samenwerking. Deze aanpak is juist en succesvol gebleken.

Noordrijn-Westfalen en Nederland hebben door hun grensoverschrijdende samenwerking een staaltje van Europees denken in crisistijd ten beste gegeven. Het komt er nu op aan de met de pandemie opgedane ervaring zorgvuldig en zelfkritisch te evalueren en er lessen uit te trekken om eventuele crises in de toekomst in de grensregio tussen beide landen te kunnen bestrijden.ⁱ

Für ein Europa ohne Grenzen auch in Krisenzeiten

*Lehren aus der Covid-19 Pandemie in der
Grenzregion zwischen den Niederlanden
und Nordrhein-Westfalen*

Grenzen durch verstärkte Zusammenarbeit auch in Krisenzeiten offenhalten – dieses Leitmotiv bestimmte die Bewältigung der Covid-19-Pandemie in der Grenzregion zwischen Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden. Selbstverständlich war das nicht. In Europa wurden 37 von 39 Binnengrenzen im Schengen-Raum zeitweise stationär kontrolliert oder geschlossen. Nationale Reflexe verdrängten vielerorts den europäischen Gedanken.

Für uns stand hingegen von Beginn an fest: Die Pandemie darf die guten Beziehungen zwischen unseren Ländern nicht in Frage stellen. Im Gegenteil, unsere enge Nachbarschaft und die über viele Jahre gewachsene Freundschaft waren die beste Voraussetzung dafür, die Krise gemeinsam zu bestehen. Die grenzüberschreitende Aufnahme von IC-Patienten war nur ein Beispiel für diese enge Verbundenheit. Nicht weniger, sondern mehr grenzüberschreitende Koordination und Zusammenarbeit waren das Gebot der Stunde. Dieser Ansatz hat sich als richtig und erfolgreich erwiesen.

Nordrhein-Westfalen und die Niederlande haben durch ihre grenzüberschreitende Zusammenarbeit ein Vorbild europäischen Denkens in Krisenzeiten geschaffen. Nun gilt es, die Erfahrungen aus der Pandemie sorgfältig und selbstkritisch auszuwerten und Lehren im Hinblick auf die Bekämpfung möglicher Krisen im nordrhein-westfälisch – niederländischen Grenzgebiet in der Zukunft zu ziehen.ⁱ



De grenzen openhouden

De belangrijkste conclusie van de pandemie is: grenzen die in de hoofden van de mensen allang verdwenen zijn, kun je bij een crisis niet weer sluiten. Het opengrenzenbeleid is de juiste aanpak gebleken voor ons grensgebied.

Door de grenzen open te houden werd noodzakelijk grensverkeer (waaronder goederentransport en grensarbeiders) niet gehinderd en konden essentiële processen en diensten in onze verweven samenlevingen en economieën doorgang vinden.

Uit analyses van de epidemiologische situaties in beide landen, blijkt dat het grensverkeer dat doorgang kon vinden niet significant heeft bijgedragen aan de verspreiding van het virus.

Grenzen open houden

Die wichtigste Erkenntnis aus der Pandemie lautet: Wo die Grenzen in den Köpfen längst nicht mehr vorhanden sind, können sie in Krisenzeiten nicht wieder geschlossen werden. Die Politik der offenen Grenzen hat sich für unser Grenzgebiet als der richtige Ansatz erwiesen.

1

Durch das Offenhalten der Grenzen wurde notwendiger Grenzverkehr (einschließlich des Gütertransports und der Grenzgänger) nicht behindert. Dienste und Prozesse, die für unsere eng verflochtenen Gesellschaften und Wirtschaft essentiell waren, konnten weiterlaufen.

Die Analyse der epidemiologischen Situation in beiden Ländern zeigt, dass der zugelassene Grenzverkehr nicht wesentlich zur Verbreitung des Virus beigetragen hat.

Erkenning en oplossing van het dilemma waarmee grensregio's worden geconfronteerd

Crises zoals de COVID-19-pandemie brengen voor grensregio's een apart dilemma met zich mee. Reacties op een (inter)nationale crisis worden in eerste instantie niet specifiek door en voor grensregio's ontwikkeld, maar worden door de centrale overheid voor het gehele land vastgesteld met het oog op een maximale uniformiteit en efficiëntie bij de crisisbestrijding. In grensregio's botsen de strategieën en maatregelen van de nationale crisisbesluitvorming vaak met elkaar; die maatregelen lijken rationeel gezien op zich logisch, maar in combinatie kunnen zij tot problemen leiden.

Grensregio's zijn gebieden met een eigen grensoverschrijdende identiteit. Omdat grensregio's rekening moeten houden met de wet- en regelgeving van zowel het eigen land als die van de buurlanden, hebben zij meer behoefte aan een flexibele benadering. Zij hebben speciale mechanismen voor de

Das Dilemma der Grenzregionen erkennen und auflösen

Krisen wie die Covid-19 Pandemie stellen Grenzregionen vor ein Dilemma. Reaktionen auf (inter-)nationale Krisen werden nicht in erster Linie von und für Grenzregionen formuliert. Sie werden von Hauptstädten für das gesamte Land vorgegeben, um ein Höchstmaß an Einheitlichkeit und Effizienz der Krisenbekämpfung sicherzustellen. In Grenzregionen jedoch treffen oft Strategien und Maßnahmen nationaler Krisenreaktionen zusammen, die zwar jede für sich rational nachvollziehbar, aber im Zusammenspiel problematisch sein können.

2

3

Grenzregionen sind Gebiete mit einer eigenen, grenzüberschreitenden Identität. Weil Grenzregionen Recht und Gesetz sowohl des jeweils eigenen als auch des Nachbarlandes berücksichtigen müssen, haben sie einen erhöhten Bedarf an Flexibilität. Sie bedürfen spezieller Mechanismen zur Krisenreaktion, die nicht nur



crisisbestrijding nodig die niet alleen op de nationale voorschriften zijn afgestemd, maar ook op de specifieke omstandigheden in de grenssituatie. Alleen op die manier kan gewaarborgd worden dat er ook in crisistijden zo min mogelijk sprake is van regeltechnische belemmeringen voor buurlanden.

Middels een uitwisseling tussen de nationale regeringen, deelstaatregeringen en grensregio's zullen wij in kaart brengen hoe er in toekomstige crisissituaties op adequate en effectieve wijze rekening kan worden gehouden met specifieke grensoverschrijdende aspecten.

Waarborgen van de noodzakelijke grensoverschrijdende uitwisseling op een permanente basis

In crisissituaties is er behoefte aan een tijdige grensoverschrijdende uitwisseling van nieuwe maatregelen. Wanneer twee buurlanden onafhankelijk van elkaar nieuwe regels en voorschriften opstellen, zijn tegenstrijdigheden en grenseffecten bijna onvermijdelijk. Wederzijdse en tijdige informatieverstrekking over nieuwe voorschriften en maatregelen moet daarom plaatsvinden in de ontwikkelingsfase en niet pas bij de inwerkingtreding. De nadruk ligt hierbij op betere coördinatie, communicatie en informatie-uitwisseling tussen beide landen, met betrekking tot de algemene coronamaatregelen, de steunmaatregelen, de medische assistentie en het grensverkeer. Bij het uitbreken van de pandemie waren er op landelijk en bestuurlijk niveau afspraken over samenwerking bij crises. Om deze meer generieke afspraken beter toe te spitsen op de situatie in de grensregio zijn deze in zeer korte tijd verder praktisch ingevuld. Door politiek initiatief is bijvoorbeeld de Cross-Border Taskforce Corona ingesteld. Deze heeft zijn nut bewezen als beleidsinstrument voor een dergelijke uitwisseling. Op die manier konden wij begrip kweken, van elkaars ervaringen leren

an die nationalen Vorschriften, sondern auch an die spezifischen Gegebenheiten der Grenzlage angepasst sind. Nur so kann sichergestellt werden, dass regulatorische Barrieren zum Nachbarland auch in Krisenzeiten so klein wie möglich bleiben.

Wir werden uns für einen Austausch zwischen nationalen Regierungen, Landesregierungen und Grenzregionen darüber einsetzen, wie in künftigen Krisensituationen grenzregionale Besonderheiten angemessen und effektiv berücksichtigt werden können.

Den notwendigen grenzüberschreitenden Austausch dauerhaft sicherstellen

In Krisenfällen bedarf es eines frühzeitigen grenzüberschreitenden Austausches über neue Maßnahmen. Arbeiten zwei benachbarte Staaten unabhängig voneinander an Regeln und Vorschriften, sind Widersprüche und Grenzeffekte nahezu unvermeidbar. Eine gegenseitige Information über neue Regeln und Maßnahmen darf daher nicht erst erfolgen, wenn diese in Kraft treten, sondern bereits bei ihrer Gestaltung. Die bessere Kommunikation, Koordination und Information muss vor allem mit Blick auf die allgemeinen Schutzmaßnahmen, die Unterstützungsmaßnahmen sowie die medizinische Unterstützung sichergestellt werden.

Bei Ausbruch der Pandemie bestanden auf nationaler und administrativer Ebene Vereinbarungen über die Zusammenarbeit im Krisenfall. Um diese allgemeineren Vereinbarungen besser auf die Situation in der Grenzregion zuzuschneiden, wurden sie in kürzester Zeit weiter konkretisiert. Auf politische Initiative wurde etwa die Cross-Border Taskforce etabliert. Diese hat sich als Gremium für einen solchen Austausch bewährt. So konnten wir Verständnis schaffen, aus den Erfahrungen der anderen lernen und regulatorische Barrieren

4

5



en belemmeringen in de regelgeving verminderen. Een belangrijk voorbeeld van dit succes was de pragmatische ondersteuning van grenspondelaars die vanwege de pandemie thuis moesten werken. Voor de fiscale problematiek werden in nauwe grensoverschrijdende afstemming oplossingen gevonden. Voor de socialezekerheidsproblematiek werd in EU-verband afgestemd om snel over te gaan tot pragmatische oplossingen.

vermindern. Ein wichtiges Beispiel dieses Erfolges war die pragmatische Unterstützung für Grenzpendler, die pandemiebedingt im Homeoffice arbeiten mussten. Für die Auswirkungen auf ihre Lohnsteuer konnte in enger grenzüberschreitender Abstimmung eine schnelle und unkomplizierte Lösung gefunden werden. Bei Problemen der sozialen Sicherheit wurde zudem die EU-weite Koordinierung genutzt, um schnell pragmatische Lösungen zu finden.

Voorkomen van regelgevingshindernissen

Vermeiden von regulatorischen Hürden

Benadrukt moet worden dat een volledige harmonisatie van de maatregelen noch mogelijk noch wenselijk lijkt. Voor kortdurend, dagelijks grensverkeer verdient het evenwel aanbeveling om uniforme regels te vinden. Denk daarbij ook aan kort grensoverschrijdend openbaar vervoer. Dergelijke verplaatsingen verschillen in aard en risico niet van binnenlandse verplaatsingen. Te strikte inperking hiervan is buitenproportioneel. Ook moet er worden stilgestaan bij de praktische uitvoerbaarheid van de regels. De huidige 12- en 24-uursregels in Nederland en Duitsland lijken al erg op elkaar en bieden een goed uitgangspunt. Een meer wederkerige regel strekt tot aanbeveling, omdat dit de begrijpelijkheid en navolging vergroot. Wanneer er sprake is van (potentieel) ongewenst, bovenmatig grensverkeer door verschillen in maatregelen (grenseffecten) of anderszins, is het ontmoedigen van dergelijk grensverkeer een goede maatregel gebleken.

6

Es gilt zu betonen, dass eine vollständige Harmonisierung der Schutzmaßnahmen weder möglich noch erstrebenswert scheint. Für den täglichen kleinen Grenzverkehr sollten allerdings einheitliche Regeln gefunden werden. Dies gilt auch für den grenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehr. Schließlich unterscheiden sich solche Fahrten in ihrer Art und ihrem Risiko nicht von Inlandsfahrten. Eine zu strenge Beschränkung wäre unverhältnismäßig. Ebenso muss die Umsetzbarkeit der Regeln berücksichtigt werden. Die heutigen 12- und 24-Stunden-Regeln in den Niederlanden und Deutschland sind sich bereits sehr ähnlich und bieten einen guten Ansatzpunkt. Es empfiehlt sich, die Regeln auf Gegenseitigkeit auszurichten. Dies erhöht das Verständnis und somit das Einhalten der Regeln. Wo unterschiedliche Regeln und Maßnahmen (Grenzeffekte) zu vermehrtem, unerwünschtem Grenzverkehr führen, hat sich die Entmutigung als wirksame Maßnahme erwiesen.

Betere afstemming en meer contact tussen de relevante betrokkenen in het grensgebied

Relevante Akteure im Grenzgebiet besser vernetzen

Op (eu)regionaal niveau bestaan in meer of mindere mate gestructureerde vormen van grensoverschrijdende samenwerking tussen de bevoegde instanties – de Veiligheidsregio's en GGD's aan de Nederlandse zijde, en de Ordnungsämter en Gesundheitsämter van de

7

Auf (eu-)regionalem Niveau bestehen teilweise bereits strukturierte Formen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden – den Sicherheitsregionen und GGDs auf niederländischer Seite und den Ordnungs- und Gesundheitsämtern



Kreisen en Kreisfreie Städte aan de Duitse zijde. Daarnaast werken op landelijk niveau de crisiscentra met elkaar samen. Structurele en persoonlijke contacten zijn in tijden van crisis essentieel, en waar die aanwezig waren hebben die hun waarde bewezen.

Afgezien van individuele projecten en de huidige crisis, verdient het aanbeveling deze contacten op langere termijn te consolideren, zowel betrouwbare basis voor eventuele toekomstige crises als voor grensoverschrijdende samenwerking in het algemeen. Structurele verankering van deze samenwerking, horizontale en verticale communicatie- en informatielijnen is een belangrijke uitdaging die we met prioriteit de komende tijd zullen oppakken. Gezamenlijke congressen en projecten kunnen daarvoor een opmaat zijn.

De coronapandemie heeft bestaande misstanden aan het licht gebracht bij de tewerkstelling en huisvesting van arbeidsmigranten in het grensgebied. De leef- en werkomstandigheden van deze mensen zijn te vaak precair, wat tijdens de pandemie extra problemen opleverde voor de infectiebestrijding. Wij kunnen dit alleen tegengaan door een nauwere coördinatie van de autoriteiten aan beide zijden van de grens. Wij hebben reeds de eerste stappen gezet om de autoriteiten te verbinden en in onderling contact te brengen. Dit werk moet worden voortgezet.

der Kreise und kreisfreien Städte auf deutscher Seite. Auch auf nationalem Niveau arbeiten Krisenzentren zusammen. Strukturelle und persönliche Kontakte sind in Krisenzeiten essentiell. Wo sie bestanden oder während der Krise etabliert werden konnten, haben sie ihren Wert bewiesen.

Über einzelne Projekte und die aktuelle Krise hinaus ist es ratsam, grenzüberschreitende Kontakte längerfristig zu festigen – sowohl als verlässliche Basis für etwaige künftige Krisen als auch für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Allgemeinen. Diese Zusammenarbeit strukturell zu verankern und verlässliche horizontale und vertikale Kommunikations- und Informationskanäle zu schaffen, ist eine wichtige Herausforderung, die in der kommenden Zeit prioritär angegangen werden muss. Gemeinsame Kongresse und Projekte können dazu ein Auftakt sein.

Die Corona-Pandemie hat ein Schlaglicht auf bestehende Misstände bei der Beschäftigung und Unterbringungen von Arbeitsmigranten in der Grenzregion geworfen. Die Lebens- und Arbeitsbedingungen dieser Menschen sind zu oft prekär, was in der Pandemie zusätzlich besondere Probleme für den Infektionsschutz verursachte. Dem können wir nur mit einer engeren Abstimmung der Behörden auf beiden Seite der Grenze entgegenwirken. Erste Schritte zur Vernetzung der Behörden haben wir bereits unternommen. Diese Arbeit gilt es fortzusetzen.

Creëren van betrouwbare gegevens

Een eerste vereiste voor de grensoverschrijdende uitwisseling was dat de epidemiologische situatie in beide landen werd gevolgd. Het is tot nu toe moeilijk gebleken om epidemiologische gegevens uit Duitsland en Nederland op een betrouwbare manier met elkaar te vergelijken. Dit is hoofdzakelijk te wijten aan de wijze waarop de nationale

Eine zuverlässige Datengrundlage schaffen

Eine Voraussetzung für den grenzüberschreitenden Austausch war das Monitoring der epidemiologischen Lage in beiden Ländern. Bis heute ist aber ein verlässlicher Vergleich der epidemiologischen Daten aus Deutschland und den Niederlanden schwierig. Dies ist hauptsächlich den historisch gewachsenen nationa-

8

9



systemen voor pandemiebestrijding zich in het verleden hebben ontwikkeld. Niettemin is een nauwkeurig beeld van de grensoverschrijdende ontwikkeling van gezondheidsgegevens van fundamenteel belang, aangezien het een van de essentiële grondslagen voor de beleidsvorming is.

Ons streven is dan ook om de gegevens op zodanige wijze te genereren en te verwerken dat zij grensoverschrijdend aan elkaar gekoppeld en met elkaar vergeleken kunnen worden. De oprichting en werking van het Nationaal Contactpunt eHealth (NCPeH) kan hierbij ondersteunen. Wij zijn dan ook verheugd over het voornemen van de Europese Commissie tot instelling van een nieuw en verbeterd "systeem voor het verzamelen van pandemie-informatie" in Europa.

len Systemen der Pandemiebekämpfung geschuldet. Dennoch ist ein genaues Bild der grenzüberschreitenden Entwicklung von Gesundheitsdaten essentiell, da diese eine der wesentlichen Grundlagen für politische Entscheidungen darstellen. Darüber hinaus kann das Versorgungsgeschehen in der Grenzregion durch einen grenzüberschreitenden Austausch von gesundheitlichen Daten verbessert werden.

Wir werden uns daher dafür einsetzen, dass Daten so generiert und aufgearbeitet werden, dass sie grenzüberschreitend anschlussfähig und vergleichbar sind. Der Aufbau und Betrieb des National Contact Point eHealth (NCPeH) kann dabei unterstützen. Auch den Vorstoß der Europäischen Kommission zur Schaffung eines neuen und verbesserten „Systems zur Sammlung von Pandemieinformationen“ in Europa begrüßen wir.

Opzetten van betrouwbare structuren voor crisisbeheersing

Concrete plannen voor de oprichting van crisisteams en andere instanties bestaan meestal alleen binnen nationale kaders. Er vindt samenwerking plaats tussen nationale en regionale crisiscentra en er zijn (inter)nationale bestuurlijke afspraken over samenwerking bij crises. Maar er is meer nodig in de grensregio bij grensoverschrijdende dreigingen.

Enkele voorbeelden tijdens de pandemie in de vorm van persoonlijke contacten, de gestructureerde samenwerking van EMRIC of de Cross-Border Taskforce Corona laten zien hoe grensoverschrijdende crisisbeheersing geoperationaliseerd kan worden.

Dergelijke oplossingen vereisen echter voldoende tijd en middelen en die zijn, juist in acute crisissituaties, schaars. Daarom moeten de bestaande afspraken verder worden verfijnd zodat ze passen bij de praktijk in de grensregio

Zuverlässige Strukturen für die Krisenreaktion etablieren

11

Konkrete Pläne für die Einrichtung von Krisenstäben und anderer Gremien bestehen meist nur auf nationaler Ebene. Die nationalen und regionalen Krisenzentren arbeiten zusammen, und es gibt (inter-)nationale Verwaltungsvereinbarungen über die Zusammenarbeit im Krisenfall. Doch in einer Grenzregion braucht es mehr.

12

Einige Vorbilder während der Pandemie in Form persönlicher Kontakte, der strukturierten Zusammenarbeit von EMRIC oder der Cross-Border Taskforce Corona zeigen, wie das grenzüberschreitende Krisenmanagement operationalisiert werden kann.

13

Derartige Lösungen benötigen jedoch Zeit und Ressourcen, die gerade in akuten Krisensituationen knapp sind. Es gilt daher, die bestehenden Vereinbarungen weiter zu verfeinern, um der Praxis in der Grenzregion



en moeten bestaande structuren beter worden benut.

Daarbij is het ook van belang om verder te kijken dan naar alleen de coronapandemie. De volgende grensoverschrijdende crisis zou namelijk van een heel andere aard kunnen zijn.

14

gerecht zu werden, und die bestehenden Strukturen besser zu nutzen.

Wichtig ist es dabei auch, den Blick über die aktuelle Pandemie hinaus zu heben. Die nächste grenzüberschreitende Krise könnte einer vollkommen anderen Natur sein.

Vergroten van de betrokkenheid bij de crisisbeheersing

Die Menschen im Krisenmanagement mitnehmen

Dat het Duits-Nederlandse grensgebied de pandemiecrisis eigenlijk relatief goed heeft doorstaan, is vooral te danken aan de mensen die in het grensgebied wonen. De goede contacten tussen de buurlanden en het voorzichtige gedrag van de bewoners hebben een doorslaggevende bijdrage geleverd aan het crisismanagement in het grensgebied.

Dat er daarbij rekening moet worden gehouden met de wet- en regelgeving van twee landen vormt een bijzondere uitdaging. Met name in situaties die gekenmerkt worden door wetenschappelijke onzekerheid en snel veranderende omstandigheden en voorschriften, is de communicatie van cruciaal belang.

Daarom moet gewaarborgd worden dat de informatie in geval van een crisis voor de mensen aan beide zijden van de grens toegankelijk is. De wederzijdse communicatie tussen Noordrijn-Westfalen en Nederland tijdens de pandemie vormt in dat verband een goed uitgangspunt. Initiatieven zoals de webtool van de Euregio Maas-Rijn of het grensoverschrijdende Corona-dashboard zijn interessante voorbeelden. Ook de informatiekanaalen van de grensinfopunten en Benelux zijn nuttiggebleken om de grensregio te informeren en knelpunten te signaleren, We moeten op die ingeslagen weg blijven doorgaan.

15

Dass die deutsch-niederländische Grenzregion im Wesentlichen gut durch die Pandemiekrise gekommen ist, liegt vor allem an den Menschen im Grenzgebiet. Sie haben mit ihren guten nachbarschaftlichen Beziehungen und ihrem besonnenen Verhalten entscheidend zum Krisenmanagement in der Grenzregion beigetragen.

16

Die Konfrontation mit Regularien zweier Länder ist dabei eine besondere Herausforderung. Gerade in einer Situation, die von wissenschaftlicher Unsicherheit und häufig wechselnden Umständen und Regeln geprägt ist, ist die Kommunikation entscheidend.

17

Es gilt daher sicherzustellen, dass Informationen im Krisenfall für Menschen auf beiden Seiten der Grenze zugänglich sind. Die gemeinsame Kommunikation zwischen Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden während der Pandemie ist dabei ein guter Ansatzpunkt. Initiativen wie das Webtool der Euregio Maas-Rhein oder das grenzüberschreitende Corona-Dashboard sind interessante Vorbilder. Die Informationskanäle der Grenzinfopunkte sowie der Benelux-Union haben sich ebenfalls als nützlich erwiesen, um die Grenzregion zu informieren und Engpässe zu ermitteln. Auf diesen Ansätzen müssen wir weiter aufbauen.



Een Europese uitwisseling van ervaringen

De pandemie heeft onmiskenbaar haar sporen in de grensstreek nagelaten. De grens zelf is af en toe weer concreet en tastbaar geworden, terwijl deze daarvoor in het dagelijks leven lange tijd onzichtbaar is geweest. Het vertrouwen in grensoverschrijdende mogelijkheden is bij sommige mensen en bedrijven afgenomen en soms zijn oude vooroordelen plotseling weer aan de oppervlakte verschenen. Dergelijke ervaringen kunnen niet eenvoudigweg worden genegeerd. De betreffende gevoelens moeten worden verwerkt, eventuele schade moet gerepareerd en het verloren vertrouwen moet hersteld worden.

Veel grensregio's in Europa hebben met vergelijkbare ervaringen te maken gehad. Oplossingen moesten vaak in zeer korte tijd en snel tempo gevonden worden rekening houdend met de regionale omstandigheden. Elk grensgebied heeft daarbij zijn eigen weg gevonden om de pandemie te doorstaan.

Maar juist in dit soort situaties zijn er ook talloze mogelijkheden voor een grensoverschrijdende samenwerking in Europa. De uitwisseling van ervaringen (zoals goede praktijken maar ook obstakels voor een grensoverschrijdende samenwerking bij crises) kan voor alle grensregio's een enorme hulp betekenen bij het zich beter voorbereiden op dergelijke situaties in de toekomst.

Ein europaweiter Erfahrungsaustausch

18

Die Pandemie lässt die Grenzregion nicht ohne Spuren zurück. Die Grenze ist zeitweise wieder spürbar geworden, wo sie im Alltag schon lange unsichtbar war. Das Vertrauen in die grenzüberschreitenden Möglichkeiten hat bei manchen Menschen und Unternehmen Schaden genommen, und bisweilen sind auch längst überwunden geglaubte Ressentiments wieder aufgebrochen. Diese Erfahrungen können nicht einfach übergangen werden. Es gilt, sie aufzuarbeiten, Schäden zu reparieren und verlorenes Vertrauen wiederherzustellen.

19

Viele Grenzregionen in Europa haben ganz ähnliche Erfahrungen gemacht. Lösungen mussten oft in kürzester Zeit, in hohem Tempo und in Abhängigkeit von regionalen Umständen und Gegebenheiten gefunden werden. So hat jedes Grenzgebiet seinen eigenen Weg durch die Pandemie gefunden.

20

In genau diesem Umstand liegt ein großes Potential für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Europa. Ein Austausch über die Erfahrungen, über Vor-bilder aber auch Hindernisse der grenz-überschreitenden Zusammenarbeit im Krisenfall kann eine immense Hilfe für alle Grenzregionen sein, sich künftig besser auf derartige Situationen vorzubereiten.

Conclusies en aanbevelingen

De grensregio tussen Noordrijn-Westfalen en Nederland is duidelijk beter door de pandemie gekomen dan veel andere grensregio's in Europa. Het openhouden van de grenzen was een juist besluit en een essentiële voorwaarde

Schlussfolgerungen

Die nordrhein-westfälisch – niederländische Grenzregion ist bedeutend besser durch die Zeit der Pandemie gekommen als viele andere Grenzregionen in Europa. Das Offenhalten der Grenzen hat sich als richtig erwiesen und war eine essentielle Voraussetzung, um den



om de grensregio als leef- en werkgebied in stand te houden.

De ervaringen laten echter ook zien dat de samenwerking op onderdelen nog beter kan en moet. Onze samenwerking in de pandemiebestrijding is nog niet volledig dekkend en samenhangend. Deze doorontwikkeling wordt de komende maanden en jaren onze opgave in de grensoverschrijdende samenwerking.

Daarbij zijn voor ons de volgende gezamenlijke uitgangspunten essentieel:

- ▶ Wij streven het open houden van de grens tussen Nederland en Noordrijn-Westfalen na
- ▶ Voor het overige streven wij op voorhand geen volledige afstemming van coronamaatregelen na, noch van de economische steunmaatregelen. Wel zullen wij bij alle maatregelen zo goed mogelijk rekening blijven houden met de grensregio en negatieve effecten voor burgers en bedrijven in de grensregio zo veel mogelijk voorkomen.
- ▶ Wij streven daartoe naar eenduidige regelingen voor noodzakelijk grensverkeer en voor het dagelijkse ('kleine') grensverkeer teneinde het normale euregionale grensverkeer zoveel mogelijk in stand te houden.
- ▶ Wij ontwikkelen een samenhangende aanpak van het grensoverschrijdende crisismanagement. Daarbij maken wij gebruik van en ontwikkelen we door op bestaande structuren. Een voorbeeld hiervoor is de Cross-Border Taskforce Corona, waarin vertegenwoordigers van de verantwoordelijke autoriteiten op nationaal en/of regionaal niveau van beide landen samenkomen om relevante informatie uit te wisselen over de huidige situatie en nieuwe maatregelen. Heldere verticale en horizontale communicatielijnen tussen de bevoegde instanties zijn hierin geregeld.
- ▶ Ten slotte wordt geborgd dat inwoners van grensregio's op een toegankelijke wijze geïnformeerd worden over de actuele regelingen in beide landen.

Lebens- und Wirtschaftsraum Grenzregion weiterhin aufrecht zu erhalten.

Doch die Erfahrungen zeigen auch, dass die Zusammenarbeit in einigen Bereichen noch besser werden muss. Unsere Zusammenarbeit in der Pandemiebekämpfung ist noch nicht umfassend und kohärent. Diese Verbesserung machen wir uns in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der nächsten Monate und Jahre zur Aufgabe. Die folgenden gemeinsamen Ansatzpunkte sind für uns dabei essentiell:

- ▶ Wir wollen die Grenze zwischen den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen offenhalten.
- ▶ Im Übrigen streben wir nicht von vornherein eine vollständige Harmonisierung der Corona-Maßnahmen oder der wirtschaftlichen Unterstützungsmaßnahmen an. Bei allen Maßnahmen werden wir die Grenzregion jedoch so weit wie möglich berücksichtigen und negative Auswirkungen auf Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen in der Grenzregion vermeiden.
- ▶ Wir streben danach, eine einheitliche Regelung für den kleinen Grenzverkehr zu finden, um den euregionalen, alltäglichen ('kleinen') Grenzverkehr soweit möglich aufrecht zu erhalten.
- ▶ Wir arbeiten an kohärenten Regeln für das grenzüberschreitende Krisenmanagement. Dazu nutzen wir bestehende Strukturen und entwickeln sie weiter. Ein Vorbild dazu ist die Cross-Border Taskforce Corona, in der Vertreter der zuständigen Behörden auf nationalem und/oder regionalem Niveau beider Länder zusammenkommen, um relevante Informationen über die aktuelle Lage sowie über neue Maßnahmen auszutauschen. Dabei sind klare vertikale und horizontale Informationskanäle zwischen den zuständigen Behörden vorgesehen.
- ▶ Schließlich wollen wir sicherstellen, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der Grenzregionen in verständlicher Weise über die geltenden Vorschriften in beiden Ländern informiert werden.



Besluit:

Het Bestuurlijk Overleg Grenslandconferentie vraagt de stuurgroep NRW-NL om in contact treden met de bevoegde instanties om te bespreken op welke wijze de aanbevelingen in de Corona-verklaring kunnen worden omgezet.

ⁱ De inhoud van deze verklaring is gebaseerd op de ervaringen van bewoners, bedrijven, experts en overheden in het grensgebied, die onder meer zijn verwerkt in twee in opdracht gegeven studies

Beschluss:

Die Leitungsgruppe der Grenzlandkonferenz bittet die nordrhein-westfälisch-niederländische Steuerungsgruppe sich mit den zuständigen Instanzen in Verbindung zu setzen, um zu erörtern, wie die Empfehlungen dieser Corona-Erklärung umgesetzt werden können.

ⁱ Die Inhalte dieser Erklärung basieren auf den Erfahrungen der Bewohner, Unternehmen, Experten und Behörden im Grenzgebiet, die unter anderem in zwei in Auftrag gegebenen Studien aufgearbeitet wurden.

Hinweis: Bei dieser Übersetzung handelt es sich um eine vorläufige Fassung, die mit Hilfe von deepl.com angefertigt wurde. Eine offizielle Übersetzung folgt.

Die Entwicklung von Covid-19 im Grenzgebiet der Niederlande, Nordrhein-Westfalens und Belgiens

De ontwikkeling van COVID-19 in het grensgebied van Nederland, Noordrijn-Westfalen en België

Prof. dr. Klasien Horstman, Dr. Volker Hackert, Dirk Philippsen, Dr. Alena Kamenshikova, Lisa Diemingen (Msc), Brigitte van der Zanden, Prof. dr. Christian Hoebe

Universiteit Maastricht, Care and Public Health Research Institute (CAPHRI), GGD Zuid Limburg, Gesundheitsamt Düren en euPrevent



Vorwort

Internationale Zusammenarbeit und Wissenstransfer sind eine wichtige Grundlage für die Erforschung der Entwicklung einer Pandemie wie Covid-19 im Grenzgebiet zwischen den Niederlanden, Nordrhein-Westfalen und Belgien. Und natürlich die Frage, ob eine eventuelle Grenzschießung irgendeinen Einfluss auf die Ausbreitung des Virus gehabt hätte.

Auf Bitten der Provinz Limburg (auch im Namen von Gelderland und Overijssel), der Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) und des niederländischen Ministeriums für Inneres und Königreichsbeziehungen haben wir im Auftrag der Provinz Limburg sowohl eine qualitative als auch eine quantitative Studie durchgeführt, um herauszufinden, ob es signifikante Unterschiede in der Verbreitung von Covid-19 in den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen gibt. Dabei wurde untersucht, wie diese Unterschiede mit den verschiedenen Maßnahmen zusammenhängen. Auch die Frage ob die Verbreitung des Virus in der Grenzregion anders ist als die Verbreitung innerhalb der Niederlande haben wir, euPrevent, GGD Zuid Limburg, Gesundheitsamt Düren und die Universität Maastricht, untersucht.

Im Rahmen dieser Studie haben viele Gespräche mit Experten aus den Niederlanden, NRW und Belgien stattgefunden, für die wir sehr dankbar sind. Ohne diese Experten ist es schwierig, in der gegebenen Situation, in der Daten in drei Ländern auf unterschiedliche Weise gesammelt werden, die Fragen der Auftraggeber gut und gründlich zu beantworten.

Außerdem konnten wir bestehende Datenbanken nutzen, um für die niederländische, belgische und deutsche Region zu ermitteln, wie viele Tests durchgeführt wurden, wie viele Infektionen festgestellt wurden und wie viele Krankenhauseinweisungen und Todesfälle es gab. Diese Daten sind auch in einem Dashboard verfügbar, das auf der bereits bestehenden Website www.euregionalhealthatlas.eu zu finden ist. Dieser Atlas wurde auf Basis der Daten zusammengestellt. Der Atlas präsentiert die Daten geografisch ab den ersten Wochen der Covid-19 Pandemie bis zum 1. Mai 2021.

Ich danke den oben genannten Partnern herzlich für die Zusammenarbeit, weil sie die Grundlage für das Verständnis und die Klärung des Verlaufes und der Übertragung von Covid-19 bildet. Auf diese Weise sind wir für die Zukunft gerüstet und können gemeinsam an der weiteren Bekämpfung von Covid-19 arbeiten.

Brigitte van der Zanden

Directeur euPrevent

Inhalt

Die Entwicklung von Covid-19 im Grenzgebiet der Niederlande, Nordrhein-Westfalens und Belgiens.....	1
Vorwort.....	2
Zusammenfassung	4
1. Einleitung.....	7
1.1 Forschungsfragen.....	7
1.2 Forschungsmethodik	7
1.3 Leitfaden.....	8
2 Resultate.....	9
2.1 Verbreitung von COVID-19	10
2.2 Grenzgebiet versus Binnenland.....	16
2.3 Grenzüberschreitende Dimension.....	17
2.4 COVID-19 und nationale Maßnahmen	20
2.5 Grenzschießungen	23
2.6 Voneinander lernen	26
3. Empfehlungen	29

Zusammenfassung

Auf Bitten der Provinz Limburg (auch im Namen von Gelderland und Overijssel), der Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) und des niederländischen Ministeriums für Inneres und Königreichbeziehungen haben wir im Auftrag der Provinz Limburg sowohl eine qualitative als auch eine quantitative Studie durchgeführt, um herauszufinden, ob es signifikante Unterschiede bei der Verbreitung von Covid-19 in den Niederlanden, in Nordrhein-Westfalen und in Belgien gibt. Es wurde untersucht, wie diese Unterschiede mit den verschiedenen politischen Maßnahmen zusammenhängen. Wir, euPrevent, GGD Zuid Limburg, Gesundheitsamt Düren und die Universität Maastricht, sind auch der Frage nachgegangen, ob sich die Ausbreitung des Virus in der Grenzregion von der Ausbreitung innerhalb dieser drei Länder unterscheidet.

Uns wurden sechs Forschungsfragen gestellt, die die Grundlage für unseren Bericht bildeten und auf die wir in diesem Bericht ausführlich eingehen. Im Folgenden haben wir die Schlussfolgerungen für jede Forschungsfrage kurz zusammengefasst:

1. *Gibt es signifikante Unterschiede in der Verbreitung von COVID-19¹ in den Niederlanden und in Nordrhein-Westfalen?*

Generell ist festzustellen, dass die Unterschiede zwischen den Ländern vor allem auf die unterschiedlichen nationalen Maßnahmen und das Ausmaß, in dem diese in den einzelnen Ländern weiterverfolgt wurden, zurückzuführen sind.

2. *Wie hat sich das Virus in der Grenzregion verbreitet und weicht dies von dem inländischen Verbreitungsmuster ab?*

In den verschiedenen Ländern wurde die Dynamik von Covid-19 vor allem durch das Niveau von Maßnahmen bestimmt, das innerhalb eines Landes galt, und durch die Variante des Virus¹, die zu diesem Zeitpunkt dominant war. Es scheint keinen Unterschied zwischen dem Grenzgebiet und dem Rest des Landes zu geben.

3. *Gibt es eine signifikante grenzüberschreitende Dimension bei der Ausbreitung des Virus in der Grenzregion?*

Nach Einschätzung der Experten erscheint eine relevante grenzüberschreitende Dimension bei der Verbreitung von Covid-19 begrenzt. Auch auf Basis der Karten (diese sind in dem Bericht zu finden) scheint es wenige bis keine Hinweise auf einen grenzüberschreitende Verbreitung von Covid-19 zu geben.

4. *Gibt es Unterschiede zwischen den Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden, die zu signifikanten Unterschieden bei der Verbreitung des Virus geführt haben? Bitte unterscheiden Sie zwischen Verhaltensmaßnahmen für die Einwohner einerseits und Maßnahmen des öffentlichen Gesundheitswesens (insbesondere Tests sowie Kontaktnachverfolgung auf beiden Seiten der Grenze) andererseits.*

Es ist nicht möglich, zwischen den Verhaltensmaßnahmen einerseits und den öffentlichen Maßnahmen andererseits zu unterscheiden und dann zu bestimmen, welche Maßnahmen zu einem signifikanten Unterschied zwischen den drei Ländern geführt haben. Es kann jedoch

¹ Die formale Bezeichnung für das Coronavirus lautet SARS-CoV-2 und für die durch das Coronavirus verursachte Krankheit COVID-19. Aus Gründen der Lesbarkeit wird in diesem Bericht jedoch nur die Bezeichnung COVID-19 verwendet.

festgestellt werden, dass die von den Ländern ergriffenen Maßnahmen im Großen und Ganzen bis zu einem gewissen Grad wirksam waren.

5. *Ist die Schließung der Grenze eine wirksame Maßnahme zur Begrenzung der Ausbreitung von COVID-19 in der Grenzregion (wirksame Infektionsbekämpfungsmaßnahme)? Welche anderen unbeabsichtigten gesundheitsbezogenen Auswirkungen kann die Schließung der Grenzen mit sich bringen?*

Die Karten zeigen, dass es Zeiten gab, in denen die Grenzen offen waren, aber es gibt immer noch einen deutlichen Unterschied zwischen den Ländern. Die Schließung der Grenzen scheint wenig oder gar keine Auswirkungen auf die Verbreitung des COVID-19-Virus zu haben. Dies hat auch eine Umfrage unter 10 001 Limburger Bürgern ergeben. Personen, die häufiger ihre Familie, Freunde oder Bekannte in Deutschland oder Belgien besuchten, wiesen weniger Antikörper gegen COVID-19 auf als diejenigen, die sie nicht besuchten, dies aber hätten tun können. Dieses Ergebnis deutet auch darauf hin, dass der Grenzverkehr bei der Ausbreitung nur eine begrenzte Rolle spielt.

6. *Was könnten die Länder voneinander lernen? Gibt es Möglichkeiten, das Virus in der Grenzregion wirksamer zu bekämpfen?*

Das Interesse an grenzüberschreitender Zusammenarbeit ist groß genug, aber es gibt derzeit noch zu viele Hindernisse, um sie strukturell zu verankern. Strukturen wie euPrevent und EMRIC zeigen, dass es durchaus Möglichkeiten gibt, dass aber alles mit dem persönlichen Engagement und der Projektfinanzierung steht und fällt.

Wir haben anschließend auf Basis dieser Studie sieben Empfehlungen zusammengestellt, die in dem Bericht erklärt werden:

1. Grenzsicherungen scheinen keine effektive Maßnahme zu sein, um die Verbreitung von Covid-19 im Grenzgebiet zu begrenzen. Es scheint viel sinnvoller, Maßnahmen besser zwischen Regionen zu koordinieren – ungeachtet der Grenze.
2. Für eine effektive Pandemiebekämpfung im Grenzgebiet ist es wichtig, dass die Niederlande, NRW und Belgien strukturelle Formen der Zusammenarbeit entwickeln.
3. Für das gute Management und die gute Überwachung der Pandemie im Grenzgebiet wäre es wünschenswert, dass die Gesetzgebung dies möglich macht.
4. Es scheint, dass die Reisen der Bürger ins Ausland über die Grenzregionen hinaus einen größeren Einfluss auf die Verbreitung und Einschleppung von COVID-19 haben als der Grenzverkehr. Es ist ratsam, dies genauer zu untersuchen. Nicht nur als Land, sondern auch auf EU-Ebene.
5. Bis heute sind weniger Studien zu den Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen und den Auswirkungen der Maßnahmen auf den Verlauf der Pandemie verfügbar. Weitere Studien, die sich auf vergleichbare Daten und vergleichbare Maßnahmen stützen, erscheinen wünschenswert.
6. Es wird dringend empfohlen, eine Reihe vergleichbarer Indikatoren zu entwickeln, die zwischen den Ländern oder auf EU-Ebene so weit wie möglich dieselben Methoden verwenden.

Vorläufige Übersetzung

7. Es wäre wünschenswert, wenn die Besonderheiten der Grenzregionen in der nationalen Politik stärker berücksichtigt würden, damit eine professionelle regionale Zusammenarbeit über die Grenze hinweg auch von den nationalen Politikzentren aus gefördert wird.

1. Einleitung

In diesem Kapitel wird der Auftrag einschließlich der Fragestellung, der Forschungsmethodik und eines Leitfadens für den Leser beschrieben.

1.1 Forschungsfragen

Auf Ersuchen der Provinz Limburg (auch im Namen der Provinzen Gelderland und Overijssel), der Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) und des niederländischen Ministeriums für Inneres und Königsbeziehungen wurde im Auftrag der Provinz Limburg untersucht, ob es signifikante Unterschiede in der Verbreitung von COVID-19 in den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen gibt. Dabei wurde untersucht, ob und inwiefern diese Unterschiede mit den verschiedenen politischen Maßnahmen zusammenhängen. Überdies wurde angemerkt, dass es wünschenswert sei, auch die belgische Grenzregion, die an die oben genannten Provinzen und NRW angrenzt, in die Beschreibung der Ergebnisse einzubeziehen.

Konkret wurden uns die folgenden sechs Forschungsfragen gestellt:

7. Gibt es signifikante Unterschiede in der Verbreitung von COVID-19² in den Niederlanden und in Nordrhein-Westfalen?
8. Wie hat sich das Virus in der Grenzregion verbreitet und weicht dies von dem inländischen Verbreitungsmuster ab?
9. Gibt es eine signifikante grenzüberschreitende Dimension bei der Ausbreitung des Virus in der Grenzregion?
10. Gibt es Unterschiede zwischen den Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden, die zu signifikanten Unterschieden bei der Verbreitung des Virus geführt haben? Bitte unterscheiden Sie zwischen Verhaltensmaßnahmen für die Einwohner einerseits und Maßnahmen des öffentlichen Gesundheitswesens (insbesondere Tests sowie Kontaktnachverfolgung auf beiden Seiten der Grenze) andererseits.
11. Ist die Schließung der Grenze eine wirksame Maßnahme zur Begrenzung der Ausbreitung von COVID-19 in der Grenzregion (wirksame Infektionsbekämpfungsmaßnahme)? Welche anderen unbeabsichtigten gesundheitsbezogenen Auswirkungen kann die Schließung der Grenzen mit sich bringen?
12. Was könnten die Länder voneinander lernen? Gibt es Möglichkeiten, das Virus in der Grenzregion wirksamer zu bekämpfen?

In Kapitel 2 werden all diese Fragen inhaltlich behandelt. Im nächsten Abschnitt wird die Forschungsmethodik der Studie beschrieben.

1.2 Forschungsmethodik

Um die Frage zu beantworten, inwieweit der Grenzverkehr und die Beschränkungen des Grenzverkehrs bei der Ausbreitung von COVID-19 eine Rolle gespielt haben, ist es naheliegend zu untersuchen, was die epidemiologischen Daten aus den drei verschiedenen Ländern darüber

² Die formale Bezeichnung für das Coronavirus lautet SARS-CoV-2 und für die durch das Coronavirus verursachte Krankheit COVID-19. Aus Gründen der Lesbarkeit wird in diesem Bericht jedoch nur die Bezeichnung COVID-19 verwendet.

aussagen können. Auf der Grundlage der in den drei Ländern systematisch gesammelten Informationen **haben** die an dieser Forschung beteiligten Epidemiologen Übersichtskarten über die Infektions**zahlen**³ und andere Parameter (z. B. die Zahl der registrierten Todesfälle, die Zahl der Krankenhauseinweisungen und die Infektionsrate) für die Grenzregion **erstellt** (siehe Anhang 2 'The euregionale COVID-19-Atlas' und das digitale COVID-19-Dashboard). Diese Karten sind geografische Visualisierungen von Daten. Die Interpretation dieser Karten ist jedoch schwierig, da es zwischen den Ländern Unterschiede bei der Vergleichbarkeit (Definitionen, Testpolitik, Auflösung und Messzeitraum), der Infrastruktur und den Maßnahmen gibt. Die Daten, die sich am besten vergleichen lassen, sind die Daten über die Zahl der Infektionen, und daher werden diese aus quantitativer Sicht in die Antworten auf die Fragen einbezogen. In Anhang 2 "The Euregional COVID-19-Atlas" sind die Daten dargestellt. Und es wird näher erläutert, wie die Daten interpretiert werden können und welche Möglichkeiten und Grenzen es gibt.

Da epidemiologisch-statistische Daten eine zu begrenzte Grundlage für die Beantwortung der Forschungsfragen darstellen, wurde auch eine qualitative Studie durchgeführt. Eine qualitative Studie bedeutet, dass Experten interviewt wurden, die in der Praxis oder auf politischer Ebene an der Bekämpfung von COVID-19 in den vier Euregionen (Euregio Maas-Rhein, Euregio Rhein-Maas-Nord, Euregio Rhein-Waal und Euregio Enschede-Münster) beteiligt sind. Diese Strategie wurde gewählt, weil davon auszugehen ist, dass diese Experten einen guten Überblick über die Entwicklung der COVID-19-Pandemie in der Grenzregion haben. Außerdem haben sie einen guten Überblick speziell über die Entwicklung der COVID-19-Pandemie im Zusammenhang mit dem Grenzverkehr und darüber, ob die Regulierung des Grenzverkehrs Auswirkungen auf die Entwicklung der Pandemie und mögliche Nebeneffekte hat. Insgesamt waren 27 externe Experten an dem qualitativen Forschungsteil beteiligt: 10 aus den Niederlanden, 11 aus NRW und 6 aus Belgien (siehe Tabelle in Anhang 1). Die Geschlechterverteilung war etwa gleich: 13 Frauen und 14 Männer. Viele Experten haben eine Position bei einer regionalen öffentlichen Gesundheitsbehörde; in den Niederlanden beim GGD und in NRW beim Gesundheitsamt. Andere arbeiteten in der hausärztlichen Versorgung, in der Altenpflege, in der Sozialfürsorge bei der Kontaktnachverfolgung, und in der Sicherheitspflege. Die meisten Experten hatten leitende Positionen inne.

Anhang 1 enthält weitere Hintergrundinformationen über den qualitativen Teil dieser Studie, gibt einen Einblick in das Konzept der "Grenze" und stellt Expertenmeinungen vor.

1.3 Leitfaden

In den folgenden Kapiteln wird die Analyse vorgestellt. Die einzelnen Fragen werden in Kapitel zwei behandelt. Das zweite Kapitel besteht aus 6 Absätzen. In jedem Abschnitt wird eine

³ In der Literatur, in der Politik, in den Medien, im Volksmund usw. werden verschiedene Bezeichnungen für jemanden verwendet, der positiv auf COVID-19 getestet wurde. In diesem Bericht wird der Begriff "Zahl der Infektionen" verwendet. In diesem Bericht bezieht sich dies immer auf die Anzahl der COVID-19-Infektionen. Andere Bezeichnungen für den Begriff "Zahl der Infektionen" sind: Zahl der (bestätigten) Fälle, Zahl der positiven Getesteten, Zahl der Infektionen, Zahl der Meldungen, Zahl der Fälle, Zahl der Erkrankten, Zahl der Krankheitsmeldungen oder Inzidenz

Forschungsfrage beantwortet. Kapitel 3 wird sich explizit mit den Empfehlungen befassen, die sich aus medizinisch-epidemiologischer Sicht aus den in Kapitel 2 vorgestellten Ergebnissen ergeben. Es werden keine ökonomischen oder politischen Empfehlungen ausgesprochen. Alle Empfehlungen wurden mit Experten erörtert.

Die Anhänge zu diesem Bericht sind integraler Bestandteil des vorliegenden Berichts.

In Anhang 1 wird der gesamte qualitative Teil der Studie beschrieben; einschließlich Aussagen von Experten und dem Rahmen, der berücksichtigt werden sollte, wenn man über eine Grenze und grenzüberschreitende Zusammenarbeit spricht.

Anhang 2 enthält das gesamte Kartenmaterial. Es handelt sich um den euregionalen COVID-Atlas auf Papier. Die Daten sind auch online über die Website www.euregionalhealthatlas.eu verfügbar. Dieser Abschnitt kann auch als eigenständiger Bericht verwendet werden und wurde daher als solcher erstellt.

2 Resultate

Die von den Auftraggebern formulierten Fragen werden in diesem Kapitel beantwortet. Es geht um die folgenden Fragen:

1. Gibt es signifikante Unterschiede in der Verbreitung von COVID-19 in den Niederlanden und in Nordrhein-Westfalen?
2. Wie hat sich das Virus in der Grenzregion ausgebreitet und weicht es von dem inländischen Verbreitungsmuster ab?
3. Weist die Verbreitung des Virus in der Grenzregion eine bedeutende grenzüberschreitende Dimension auf?
4. Gibt es Unterschiede bei den Maßnahmen zwischen Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden, die zu signifikanten Unterschieden bei der Verbreitung des Virus geführt haben? Bitte unterscheiden Sie zwischen Verhaltensmaßnahmen für die Einwohner einerseits und Maßnahmen des öffentlichen Gesundheitswesens (insbesondere Tests sowie Kontaktnachverfolgung auf beiden Seiten der Grenze) andererseits.
5. Sind Grenzsicherungen eine wirksame Maßnahme zur Eindämmung der Ausbreitung von COVID-19 in der Grenzregion (wirksame Maßnahme zur Bekämpfung von Infektionskrankheiten)? Welche anderen unbeabsichtigten gesundheitlichen Auswirkungen könnte die Grenzsicherung mit sich bringen?
6. Was könnten die Länder voneinander lernen? Gibt es Möglichkeiten, das Virus in der Grenzregion wirksamer zu bekämpfen?

Wie bereits in der Einleitung erwähnt, wird bei der Beantwortung dieser Fragen auch die belgische Perspektive berücksichtigt. Jeder der folgenden sechs Absätze wird eine dieser Fragen beantworten.

2.1 Verbreitung von COVID-19

‘Gibt es signifikante Unterschiede in der Verbreitung von COVID-19 in den Niederlanden und in Nordrhein-Westfalen?’

Viele Länder in Europa ergriffen weitgehend ähnliche Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie. Die Niederlande, Deutschland und Belgien haben Maßnahmen zum Abstandhalten, Händewaschen und Tragen eines Mundschutzes entwickelt und Vorschriften für Quarantäne, Tests, Ausgangssperren und Lockdowns eingeführt. In den drei Ländern war jedoch auch sichtbar, dass die Details, der Zeitplan und die konkrete Umsetzung dieser Maßnahmen unterschiedlich ausfielen. Während in Deutschland und Belgien das Tragen von Mundschutz in der Öffentlichkeit schnell zur Pflicht wurde, hielt man dies in den Niederlanden lange Zeit für wenig effektiv, weshalb der Mundschutz dort erst später eingeführt wurde. In den Niederlanden waren viele Maßnahmen lange Zeit eher freiwillig, während in Deutschland und Belgien die Empfehlungen zunehmend verpflichtend wurden. Die Quarantänevorschriften waren sehr unterschiedlich: Das eine Land verlangte zehn Tage Quarantäne nach einem positiven Test, das andere riet zu vierzehn oder sieben Tagen. Während in den Niederlanden ein Lockdown auch für Sporteinrichtungen und Museen verhängt wurden, konnten die Bürger in Belgien weiterhin Museen besuchen und schwimmen gehen. Auch in den Maßnahmen zu Schulen gab es Unterschiede. Dieses Durcheinander von unterschiedlichen Regeln war für das tägliche Leben in der Grenzregion ziemlich kompliziert, zumal sich die Regeln ständig änderten.

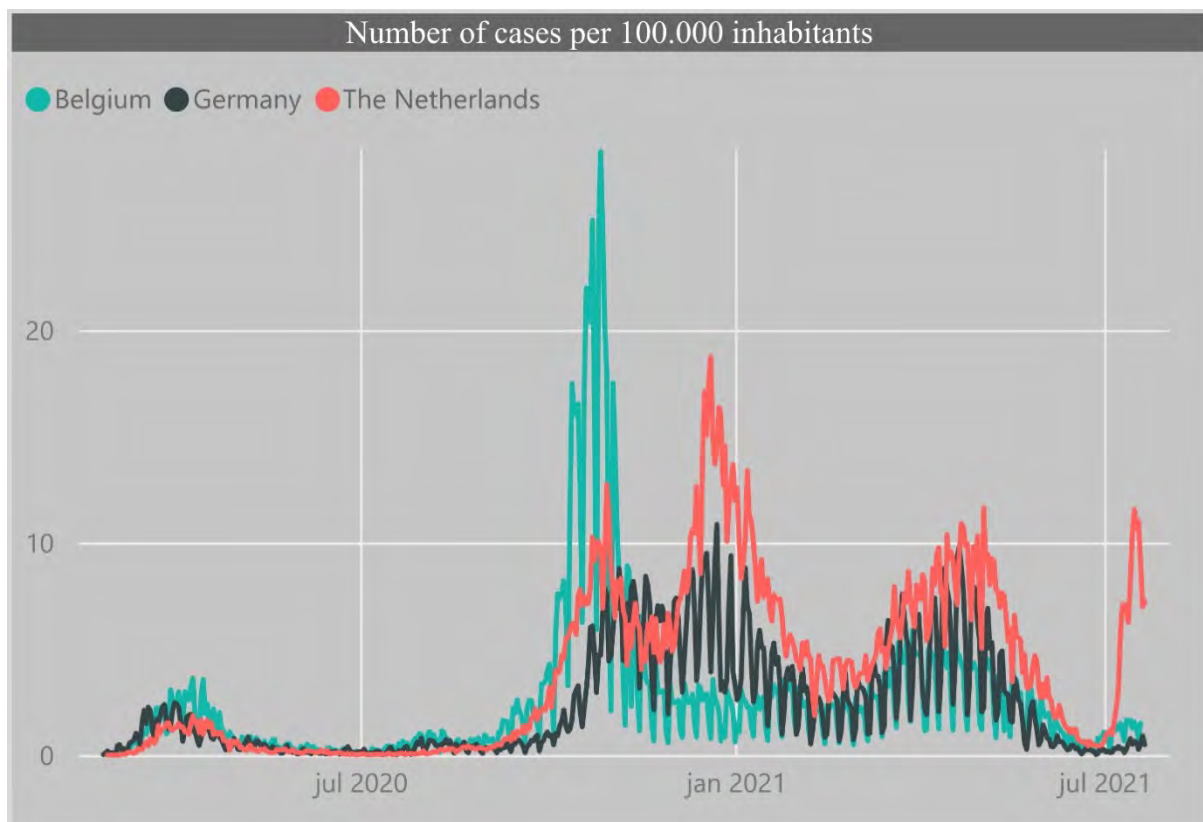
In vielen Interviews wurde über die verschiedenen nationalen Maßnahmen reflektiert. Es liegt auf der Hand, dass die rechtliche Verankerung der Vorschriften in diesem Zusammenhang von Land zu Land sehr unterschiedlich ist. In den Niederlanden zum Beispiel wurde Menschen mit Beschwerden geraten, zu Hause zu bleiben, bis ein negatives Testergebnis vorlag, aber es blieb den Menschen selbst überlassen, wie sie diese Empfehlung interpretieren und umsetzen. In Deutschland wurde die Quarantäne als schwerwiegender Eingriff in die Privatsphäre angesehen: Die Quarantäne nach einer Infektion ist eine gesetzliche Verpflichtung und keine Empfehlung; diese kann jedoch nur dann in Kraft treten, wenn ein Nachweis der Infektion in Form eines gültigen Testergebnisses vorliegt.

Obwohl die unterschiedlichen Herangehensweise an COVID-19 zwischen den Niederlanden, NRW und Belgien aus der Vogelperspektive relativiert werden können, haben die unterschiedlichen nationalen Maßnahmen viele praktische Probleme im Grenzgebiet geschaffen, zum Beispiel für den grenzüberschreitenden Pendler- und Schülerverkehr.

Im Grenzgebiet, in dem die Menschen daran gewöhnt waren, ohne Grenzen zu leben, zu arbeiten, zu studieren, zu pflegen usw., hatten sie es nicht mit *einem* "Durcheinander nationaler Regeln" zu tun, sondern mit "drei Durcheinandern unterschiedlicher nationaler Regeln". Manchmal waren diese Regeln einigermaßen miteinander vereinbar, manchmal weniger. Diese Unterschiede, die Ausdruck unterschiedlicher zentraler, nationaler Politiken in den drei Ländern sind, führen jedoch

zu erheblichen Komplikationen im täglichen Leben in einem Grenzgebiet. Die Pandemie wurde als nationales Problem definiert, und es gab eine nationale Bekämpfungsstrategie. Das Vorgehen beruhte auf der Annahme, dass das Land ein Ganzes sei, und berücksichtigte weder den besonderen Charakter eines Grenzgebiets noch die negativen Auswirkungen der COVID-19-Maßnahmen auf das Grenzgebiet. War das Grenzgebiet der Niederlande, NRWs und Belgiens jahrzehntelang in der Mitte Europas zu verorten, wurde es durch die Pandemie plötzlich wieder zur "Peripherie" und zum Gegenstand zentraler, nationaler Politik, obwohl die Nachbarn in vielerlei Hinsicht näher dran waren als das Zentrum.

In der Grenzregion der Niederlande, Belgiens und Deutschlands verlief die COVID-19-Pandemie, wie in den betroffenen Ländern selbst, in Wellen (siehe Abbildung). Obwohl das Wellenmuster im Laufe der Zeit auffällige Ähnlichkeiten aufweist, gibt es mindestens ebenso auffällige Unterschiede in der Höhe der Hochpunkte der Wellen, d. h. der Zahl der Infektionen pro Land und Tag.



Die Abbildung zeigt tägliche Zahlen (im Gegensatz zu vielen Abbildungen, die einen wöchentlichen oder zweiwöchentlichen Zeitraum angeben), auf Basis positiver Testergebnisse. Dies ist die Zahl der Infektionen, die von den verschiedenen Testbehörden an die von der Regierung in den Niederlanden, NRW und Belgien benannten Behörden gemeldet wurde. Die Abbildung zeigt deutlich, dass die Zahl der Infektionen am Wochenende oft niedriger zu sein scheint als unter der Woche. Dies hat damit zu tun, dass am Wochenende in der Regel weniger Tests auf COVID-19 durchgeführt werden. Infolgedessen zeigt die Abbildung einen sehr starken Aufwärts- und Abwärtstrend. Zu beachten ist auch, dass es sich hierbei um Zahlen für tatsächlich durchgeführte positive Tests handelt. Daher spiegelt sie immer eine Unterschätzung der tatsächlichen Zahl der

Infektionen wider, da die Bürger selbst entscheiden, ob sie sich testen lassen oder nicht. Vor allem in der ersten Welle waren die Testmöglichkeiten begrenzt, so dass diese Unterschätzung noch größer ist. Anhang 2 "The Euregional COVID-19-Atlas" erläutert weitergehend, wie die Zahlen zu interpretieren sind.

Erste Welle (Februar 2020-Juni 2020)

Ende Februar 2020 wurden die ersten Infektionen im deutschen Grenzgebiet gemeldet, gefolgt von Meldungen auf niederländischer und belgischer Seite mit einigen Tagen Verzögerung. Was dann folgte, wird als "erste Welle" bezeichnet. Diese Welle dauerte bis Juni 2020. Auf der Zeitachse der Infektionen hat die erste Welle im Grenzgebiet die Form einer Parabel. Sie ging mit deutlich niedrigeren Infektionsraten als die späteren Wellen in allen beteiligten Gebieten einher und wies - trotz höherer Infektionsraten im belgischen Gebiet - auf den ersten Blick keine offensichtlichen Ausreißer auf. Es ist anzumerken, dass während der ersten Welle in allen drei Ländern relativ wenig Tests auf COVID-19 durchgeführt wurden. In den Niederlanden war eine landesweite Knappheit an Testkapazitäten der Grund für eine restriktive Testpolitik. Daher kamen in dieser frühen Phase nur Verdachtsfälle, (d. h. symptomatische) Personen, für einen Test in Frage, die eine Verbindung zu einem positiv getesteten Patienten hatten, sich in einem eng definierten Hochrisikogebiet aufgehalten hatten und/oder schwer krank waren. Obwohl uns für die ersten Monate der Pandemie keine genauen Zahlen über die Anzahl der Tests vorliegen, scheint die Anzahl der Tests im Vergleich zur Bevölkerung in den Niederlanden und in Deutschland, wo ebenfalls strenge Kriterien für die Tests angewandt wurden, niedriger zu sein als in Belgien. Inwieweit die Unterschiede in der nationalen Testpolitik die Zahl der Infektionen in der Grenzregion verzerren, ist nicht bekannt. In allen Ländern hängt die Zahl der Infektionen von der Zahl der Tests ab, die wiederum vom Angebot an Tests, der Indikation der Tests (z. B. nur Tests bei (ernsthaften) Beschwerden) und der Bereitschaft der Bürger, sich bei Beschwerden testen zu lassen, abhängt. Es ist jedoch anzunehmen, dass die tatsächliche Zahl der Infektionen in der Grenzregion in der ersten Welle aufgrund von Einschränkungen in der Testpolitik in allen drei Ländern erheblich unterschätzt wurde. Landesweit ging die erste Welle in Belgien und in geringerem Maße in den Niederlanden, nicht aber in Deutschland mit einer Übersterblichkeit einher. Neben demografischen Merkmalen könnten Unterschiede bei den schrittweise eingeführten Eindämmungsmaßnahmen, der Krankenhauskapazität (Pflege- und Intensivbetten), dem Einsatz und der Verfügbarkeit von Schutzmaterialien, dem durchschnittlichen Gesundheitszustand der Allgemeinbevölkerung und Verhaltensfaktoren (Einhaltung von Maßnahmen) eine Rolle gespielt haben. Entscheidend für den kurzen Verlauf und die frühe Eindämmung dieser ersten Welle waren die strengen Lockdowns (Kontakt- und Mobilitätsbeschränkungen), die Mitte März in allen drei Ländern in Kraft traten und sich in Art und Umfang der Maßnahmen kaum unterschieden. Bis zum Wiederanstieg der Infektionsraten mit dem Einsatz der zweiten Welle blieb die Zahl der Neuinfektionen in der "Zwischenwellenzeit" von Ende Juni bis Ende August 2020 in der Grenzregion in allen drei Ländern auf niedrigem Niveau, obwohl die Testkapazitäten erweitert wurden und die Zahl der Tests in dieser Phase zunahm. Die Tests dienen dazu, das Virus im Auge zu behalten, und sind die Indikation für die Einleitung einer Kontaktnachverfolgung, die bei optimaler Anwendung die Ausbreitung des Virus um bis zu 10 % eindämmen kann. Durch die Kontaktnachverfolgung werden

infizierte und potenziell infizierte Personen schnell isoliert, so dass sie nicht an der Ausbreitung beteiligt sind und die Infektionskette unterbrochen wird.

Zweite Welle (September 2020-Februar 2021)

Nach einem leichten Anstieg der Infektionszahlen Mitte August begann mit dem Monatswechsel von August auf September 2020 die wesentlich schwerwiegendere "zweite Welle" für alle drei Länder der Grenzregion. Das Reiseverhalten der Urlauber im Sommer 2020 dürfte dabei eine wichtige Rolle gespielt haben, denn einige Reisende brachten das Virus mit in ihr Heimatland zurück. Dabei geht es nicht um das Reiseverhalten im Heimatland oder das tägliche Reiseverhalten in der Grenzregion, sondern vor allem um Urlaubsreisen in weiter entfernte Länder. Die zweite Welle verlief nicht nur wesentlich sprunghafter als die erste Welle, sondern war auch durch sehr deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern gekennzeichnet. Am auffälligsten ist der starke Anstieg in der belgischen Grenzregion, wo die Zahl der gemeldeten Neuinfektionen zunächst sehr steil anstieg (exponentieller Anstieg), bereits Ende Oktober einen Höchststand erreichte und dann wieder zurückging, bis Anfang Dezember 2020 ein niedriges Plateau an Neuinfektionen erreicht wurde (das jedoch höher war als während der Zeit zwischen den Wellen). Der Spitzenwert der täglich gemeldeten neuen Fälle lag in der belgischen Grenzregion mit fast 30 Meldungen pro 100 000 Einwohner am 27. Oktober um mehr als 50 % höher als in der niederländischen Grenzregion, wo der Spitzenwert am 20. Dezember mit 19 Infektionen pro 100 000 Einwohnern erreicht wurde, und fast dreimal höher als im deutschen Teil, wo der Spitzenwert am 23. Dezember mit 11 Infektionen pro 100 000 Einwohnern erreicht wurde. Angesichts des exponentiellen Anstiegs und des zunehmenden Drucks auf die Pflege hat Belgien die bereits am 30. Oktober 2020 ergriffenen Maßnahmen weiter verschärft. Dazu gehören die Schließung nicht-essentieller Geschäfte (zusätzlich zu den bereits geschlossenen Gastronomiebetrieben), Fernunterricht in der Hochschulbildung, 50 prozentiger Kontaktunterricht in Sekundarschulen und eine Kontaktbeschränkung mit maximal einem engen Kontakt ('knuffelcontact') pro Haushalt. Die Maßnahmen erwiesen sich als wirksam und führten zu einem raschen Rückgang der Zahl der Neuinfektionen. Trotzdem hat Belgien die Maßnahmen noch Monate nach dem Ende des Ausbruchs fortgesetzt und damit im Gegensatz zu den niederländischen und deutschen Grenzregionen ein erneutes Ansteigen der Infektionszahlen verhindert. In den niederländischen und deutschen Grenzregionen verlief die zweite Welle - mit zwei Spitzen im Oktober und Dezember - sehr ähnlich, auch wenn die täglich gemeldete Zahl der Neuinfektionen im niederländischen Teil generell höher war als in der deutschen Grenzregion. Die Niederlande haben am 29. September Maßnahmen ergriffen, die Versammlungen, Partys, Sport, Ess- und Trinkgelage sowie Kontaktberufe betreffen. Auf den anschließenden Rückgang der Infektionen in der niederländischen Grenzregion folgte schnell ein neuer Anstieg mit einem zweiten (höheren) Hochpunkt. Aufgrund des hohen Drucks auf die Pflegeeinrichtungen musste am 13. Oktober ein teilweiser Lockdown verhängt werden, einschließlich u.a. der Empfehlung, zu Hause zu arbeiten, der Schließung des Gaststättengewerbes und eines Veranstaltungsverbots. Mitte Dezember wurden auch in den Niederlanden die Grundschulen geschlossen. In Deutschland wurde am 2. November ein teilweiser Lockdown verhängt (Schließung des Gaststättengewerbes, während Geschäfte, Schulen und Kindergärten geöffnet blieben). Das Absinken der Infektionszahlen in Folge des Lockdowns war nicht überzeugend; es folgte schnell ein zweier

Hochpunkt. Der verschärfte Lockdown am 16. Dezember (u.a. einschließlich der Schließung aller Schulen) hat in der deutschen Grenzregion den gewünschten Rückgang gebracht. Die Lockerungen in der Weihnachtszeit führten im niederländischen Grenzgebiet Anfang Januar zu einem kleinen Hochpunkt im eigentlich sinkenden Trend der Infektionen. Aufgrund der anhaltend hohen Belastung des Gesundheitssystems kündigte das niederländische Kabinett im Januar eine Verlängerung des Lockdowns bis Anfang Februar an, und Ende Januar wurde die Ausgangssperre in den Niederlanden eingeführt. Um die Jahreswende wurden in der Grenzregion in allen Ländern die ersten Impfungen gegen COVID-19 durchgeführt. Ende Februar war das Ende der zweiten Welle im Grenzgebiet in allen betroffenen Ländern erreicht, mit der niedrigsten Zahl von täglichen Neuinfektionen (etwa 2 pro 100.000) seit Anfang Oktober 2020. Ab Dezember und im Januar waren die ersten Impfstoffe international verfügbar; abhängig von der Verfügbarkeit nach Land wurde die Impfkampagne begonnen. Der tatsächliche Start war nach Land und Zielgruppe unterschiedlich.

Dritte Welle (März 2021-Juli 2021)

Der Einbruch am Ende der zweiten Welle war nur von kurzer Dauer. In allen drei Ländern des Grenzgebiets stiegen die Infektionen ab Anfang März 2021 wieder rapide an, wobei die Zahlen im niederländischen Teil höher waren als in Belgien und Deutschland. Ein wichtiger Auslöser dieser dritten Welle war das Auftauchen der ansteckenderen Alpha-Variante von COVID-19 (früher "britische Variante"), die zuerst im Vereinigten Königreich entdeckt wurde und seit Januar alle anderen Varianten in der Grenzregion und anderswo in den Niederlanden, Belgien und Deutschland rasch verdrängt hat. Im März waren fast alle Infektionen im Grenzgebiet auf diese neue Variante zurückzuführen. Die Lockerung der Maßnahmen hat ebenfalls zum erneuten Anstieg der Zahl der Neuinfektionen beigetragen. In den Niederlanden beispielsweise wurden die Grundschulen und Kinderbetreuungseinrichtungen ab dem 8. Februar wieder vollständig geöffnet, gefolgt von einer teilweisen Öffnung der weiterführenden Schulen am 1. März. Von weiteren Lockerungen wurden jedoch abgesehen, und die fortgesetzten Maßnahmen, unterstützt durch eine zunehmende Impfquote, sorgten in allen drei Ländern des Grenzgebietes nach Erreichen des Hochpunktes Anfang Mai 2021 für einen allmählichen Rückgang der Neuinfektionen. Ende Juni führte die weitgehende Lockerung der Maßnahmen zu einem starken Anstieg der gemeldeten Infektionen in den ersten Julitagen in der niederländischen Grenzregion, angetrieben durch Cluster und Super-Spreading-Ereignisse im Gaststättengewerbe und die sich schnell ausbreitende und hoch ansteckende Delta-Variante von COVID-19. Infektionen als Maßeinheit sind jedoch immer weniger vergleichbar, da die Testverfahren aufgrund unterschiedlicher Kombinationen von Testzentren, Schnelltests, kommerziellen Testzentren und Selbsttests stark variieren. So wurden beispielsweise in den Niederlanden während der Zeit der Fußballeuropameisterschaft auch die - meist negativen - Tests von Personen gezählt, die sich Zugang zum Stadion verschaffen wollten ("Zugangstests"). Infolgedessen ging die Zahl der Infektionen pro 100 000 Einwohner zurück. Das liegt daran, dass viele Personen einbezogen wurden, die unter normalen Umständen nicht getestet worden wären, weil sie keine Symptome hatten. So war die Zahl der Krankenhauseinweisungen durch COVID-19 nur halb so hoch wie in den Niederlanden, während in Belgien viel weniger Infektionen registriert wurden.

Betrachtet man beispielsweise die 10-Jahres Kohorten⁴ so stellt man fest, dass die Zahl der Infektionen bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen strukturell etwas höher ist als bei den älteren Menschen. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass diese jungen Menschen oft die meisten Kontakte haben. Im Vergleich zwischen den Alterskohorten gibt es jedoch nur einen geringen prozentualen Unterschied. Es ist zum Beispiel nicht so, dass Jugendliche die Hälfte der Infektionen verursachen. Dieses Bild ist in den Niederlanden, NRW und Belgien gleich.

Allgemein lässt sich feststellen, dass die Unterschiede zwischen den Ländern vor allem auf die unterschiedlichen nationalen Maßnahmen und deren Beachtung in den einzelnen Ländern zurückzuführen sind.

⁴ Eine Kohorte bezieht sich auf eine Altersgruppe: 20-30 Jahre oder 40-50 Jahre usw.

2.2 Grenzgebiet versus Binnenland

‘Wie hat sich COVID-19 in der Grenzregion ausgebreitet und weicht dies von dem inländischen Muster ab?’

In den verschiedenen Ländern wurde die Dynamik von COVID-19 vor allem durch die Strenge der in einem Land ergriffenen Maßnahmen und die zu diesem Zeitpunkt vorherrschende Virusvariante bestimmt (der ursprüngliche Stamm war wesentlich weniger infektiös und pathogen als die späteren Alpha- und Delta-Varianten, so dass sich die Maßnahmen unterschiedlich auf die Verbreitung auswirkten). Trotz der großen Bedeutung der nationalen Politik wurden innerhalb der verschiedenen Länder Unterschiede aufgrund des lokalen Kontextes (inländische Muster) festgestellt. In den Niederlanden beispielsweise blieb der ländliche Norden von der COVID-19-Dynamik am meisten verschont, während der Süden mit Brabant und Limburg von Beginn der Pandemie an häufig an der Spitze der Infektionszahlen stand. Es gab auch Zeiten, in denen die Großstädte stärker betroffen waren. Diese interne Dynamik ist in allen drei Ländern vorhanden und hängt von vielen verschiedenen Faktoren ab. Zwar lassen sich einige Vermutungen darüber anstellen, welche Aspekte eine Rolle gespielt haben (z. B. Karneval, Nutzung von Nachtclubs, Veranstaltungen), doch können diese Unterschiede nicht vollständig erklärt werden. Aus diesem Grund werden wir uns in Frage 3 darauf konzentrieren, was in der Euregio in Bezug auf das Verbreitungsmuster beobachtet wurde.

Dies geht auch aus den Interviews mit den Experten hervor. Sie erklären, dass die Verteilung von COVID-19 in der Grenzregion den nationalen Trends folgt und dass es nur wenige Anzeichen dafür gibt, dass die Trends in der Grenzregion stark vom nationalen Muster abweichen. Sicherlich gibt es Regionen im Grenzgebiet, in denen es mehr Infektionen gab als in anderen Teilen des Landes, aber das Bild war auch umgekehrt sichtbar, d. h. es gab inländische Regionen, denen es schlechter ging als Regionen im Grenzgebiet. Das Ausmaß der Infektionen hängt von vielen Faktoren ab, sodass ein Vergleich innerhalb eines Landes schwierig ist, ganz zu schweigen von einem Vergleich zwischen Grenzregionen.

Eine weitere Komplikation besteht darin, dass man nie mit Sicherheit sagen kann, wo sich jemand angesteckt hat. Der Grund dafür ist, dass die Registrierung nach dem Wohnort und nicht nach dem Ort der Infektion erfolgt. Es ist also möglich, dass sich jemand in Amsterdam, Brüssel oder Berlin angesteckt hat, aber weil diese Person in der Grenzregion lebt, wird sie dieser Region zugeordnet.

‘Mobilität (im Rahmen von Kontakten mit Menschen) ist das größte Problem (um sich anzustecken). In Deutschland, in den Niederlanden, überall. Die Menschen sollten zu Hause bleiben. ... Mobilität ist immer eine Quelle der Ansteckung.’

Daraus lässt sich schließen, dass es keinen Unterschied zwischen dem Grenzgebiet und dem Rest des Landes zu geben scheint.

2.3 Grenzüberschreitende Dimension

‘Gibt es eine signifikante grenzüberschreitende Dimension bei der Verbreitung von COVID-19 im Grenzgebiet?’

Auf der Grundlage dieser Studie scheint eine relevante grenzüberschreitende Dimension in Bezug auf die Ausbreitung von COVID-19 begrenzt zu sein; zumindest eine grenzüberschreitende Dimension, die auf das direkte Grenzgebiet zwischen den Niederlanden, NRW und Belgien und die tägliche Mobilität über die Grenze zurückgeführt werden kann. Dies wird auch von fast allen befragten Experten bestätigt.

Es wurde auch geprüft, ob die Meinung der Experten mit den Daten übereinstimmt. Wir haben untersucht, ob es in den Karten des Atlas Hinweise auf eine grenzüberschreitende Ausbreitung von COVID-19 gibt. Die Karten wurden für jeden Zeitraum ausgewertet. Die Schlussfolgerung ist, dass es keine Hinweise darauf gibt, dass der Grenzverkehr eine wichtige Rolle bei der Verbreitung von COVID-19 gespielt hat.

Zeitraum März/April 2020

Zu Beginn der Pandemie könnte das Bild auf eine grenzüberschreitenden Auswirkungen der Epidemie in Heinsberg, Deutschland, passen. Dazu könnte eine Karnevalssitzung in Gangelt als Super-Spreading Event mit Ausbreitung auf die benachbarte Region in den Niederlanden gehören. Es ist anzunehmen, dass die Karnevalsaktivitäten in der gesamten Region sowie die zunehmende Zahl von Reisenden, die aus ihrem Skiurlaub in Italien und Österreich zurückkehrten, zu diesem Gesamtbild beigetragen haben oder es sogar erklären. Bei früheren Forschungen zu dem Virus der GGD Zuid Limburg wurde bei Personen aus Heinsberg und den Niederlanden das gleiche Virus gefunden (nachgewiesen durch Sequenzierung - eine Art identischer Strichcode). Außerdem könnten einige wenige aus Deutschland eingeschleppte Fälle (oder Niederländer, die sich in Deutschland aufhalten) bereits ausreichend gewesen sein, um COVID-19 in den Niederlanden weiter zu verbreiten. Dies war damals möglich, weil die gesamte Bevölkerung noch vollständig für COVID-19 empfänglich war und es keine oder kaum Einschränkungen in Bezug auf das Verhalten gab. Die 'Corona Onderzoek Limburg' unter 10.001 niederländischen Limburgern zeigte ebenfalls, dass der Karneval einer der Verbreitungsfaktoren war.

Zeitraum Juli/August/September 2020

In diesem Zeitraum ist eine deutliche Auswirkung der Rückreiseströme festzustellen, zunächst in Belgisch-Limburg und Lüttich, mit einer zunehmenden und ziemlich homogenen Verteilung **innerhalb** dieser Regionen, in denen die Schulferien am 1. Juli begannen und am 31. August endeten. Auffallend ist die von Beginn an viel höhere Verbreitung im wallonischen Teil, aber auch die deutlich zunehmende Verbreitung im flämischen Teil. Das Kartenbild gibt keinen Hinweis auf eine grenzüberschreitende Ausbreitung. Niederländisch- Limburg hingegen, wo die Schulferien erst am 11. Juli beginnen und am 23. August enden, folgt dem Beispiel. Das Muster lässt sich gut mit dem späteren Beginn der Ferien in den Niederlanden erklären. Auffallend ist, dass es im deutschen Teil (Ferien vom 29. Juni bis 11. August) keine Auswirkungen gab, was möglicherweise mit strengeren Maßnahmen und einer besseren Einhaltung der Maßnahmen durch die Bevölkerung zusammenhängt.

Zeitraum Oktober/November 2020

Im belgischen und niederländischen Teil stieg die Verbreitung stark an. Doch nun schließt sich Deutschland ebenfalls an. Die Inzidenz in den einzelnen deutschen Grenzregionen ist heterogen verteilt und scheint nicht offensichtlich mit der Lage in der Nähe der Hochinzidenzgebiete auf belgischer und niederländischer Seite zu korrelieren.

Zeitraum Dezember 2020/Januar 2021

Die Wirkung der Maßnahmen ist im deutschen und belgischen Teil sichtbar, die Niederlande bleiben noch etwas dunkler. Aus dem Kartenbild ergeben sich keine Hinweise auf eine grenzüberschreitende Ausbreitung.

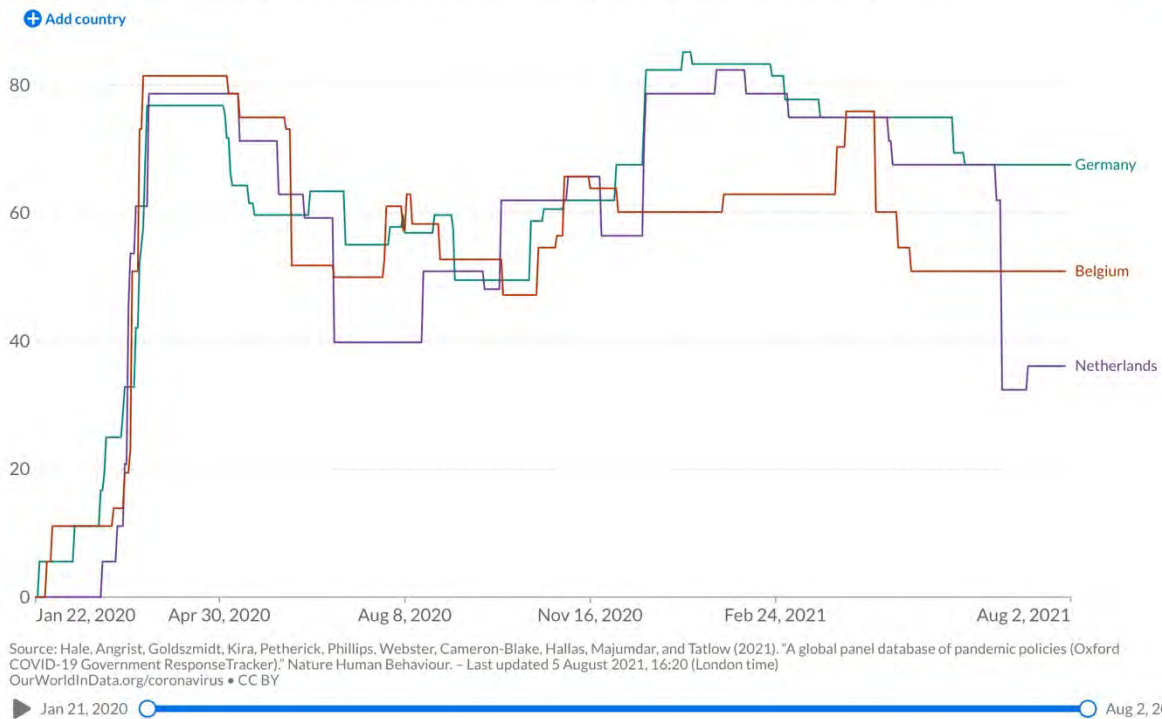
Zeitraum März/April 2021

Die dritte Welle, der belgische und der niederländische Teil entwickeln sich ähnlich, Deutschland ist die Lage mit geringerer Verbreitung besser. Nirgendwo gibt es Hinweise auf ein Ölfleckenphänomen, also eine allmähliche grenzüberschreitende Ausbreitung von einem geografischen Gebiet zum anderen. Das Auftreten von COVID-19-Infektionen ist in den deutschen Kreisen gleichmäßig niedriger als auf belgischer und niederländischer Seite; erneut besteht kein Zusammenhang mit dunklen Gebieten (mit hoher Inzidenz) in den Niederlanden und Belgien.

Abschließend lässt sich feststellen, dass es auf Grundlage der Karten wenige bis keine Hinweise für eine grenzüberschreitende Verbreitung von COVID-19 zu geben scheinen. Obwohl es sicherlich gelegentlich zu Infektionen bei Personen kommt, die grenzüberschreitend tätig waren, handelt es sich dabei um eine sehr begrenzte Gruppe im Hinblick auf die Gesamtzahl der Infektionen pro Region und pro Land. Das Bild scheint eher mit der Verteilung innerhalb der einzelnen Regionen übereinzustimmen, was vermutlich auf die Maßnahmen, das Verhalten (Einhaltung der Maßnahmen) und die zurückkehrenden Urlauber zurückzuführen ist. Bemerkenswert ist der Unterschied zwischen dem wallonischen und dem flämischen Belgien, ist möglicherweise durch den Einfluss Reisender aus Frankreich oder andere Faktoren wie Wirtschaft, Geografie und Verhalten.

COVID-19: Stringency Index

This is a composite measure based on nine response indicators including school closures, workplace closures, and travel bans, rescaled to a value from 0 to 100 (100 = strictest). If policies vary at the subnational level, the index is shown as the response level of the strictest sub-region.

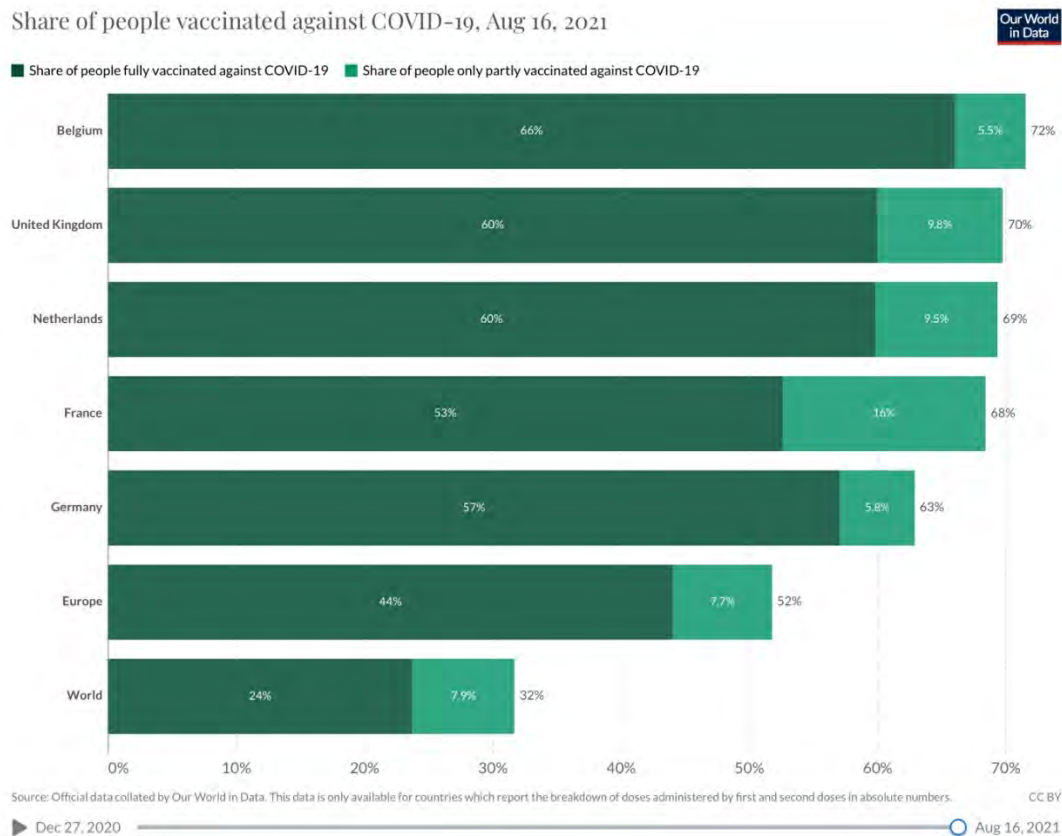


Diese Abbildung ist ein Maß für die Strenge der Maßnahmen, wie es von der Universität Oxford entwickelt wurde, um Länder miteinander vergleichen zu können. Es handelt sich um ein künstlich zusammengesetztes Maß (composite measure), das von 0 bis 100 (am strengsten) reicht und auf neun Arten von Maßnahmen (Indikatoren) beruht. Zu diesen neun Indikatoren⁵ gehören u. a. Schulschließungen, Arbeitsbeschränkungen und Reisebeschränkungen. Bei Unterschieden zwischen den Regionen werden die strengsten Maßnahmen in einem Land berücksichtigt.

Bemerkenswert ist auch die auffallend frühe, konsequente Lockerung von Maßnahmen im Juni 2021 in den Niederlanden, die einen starken Anstieg der Infektionsraten insbesondere durch die Lockerungen in der Nacht-Gastronomie und bei Veranstaltungen ohne die Abstandsregel von 1,5 Meter (4. Welle) verursachte. Was in dieser Grafik nicht sichtbar ist, ist der Verlauf der verschiedenen COVID-19-Subtypen, die sich ergab. Nach der klassischen Variante (bis Februar 2021) mit einer Reproduktionszahl von ca. 2,5 wurden in den drei Ländern fast zeitgleich (März bis Juni 2021) die Alpha-Variante dominant, die ca. 45% infektiöser ist. Ab Juni 2021 wurde dann die Delta-Variante dominant, die etwa 100 % ansteckender war als die klassische Variante. Dies bedeutete, dass immer strengere Maßnahmen notwendig waren, um eine weitere Ausbreitung zu verhindern. Darüber hinaus ist seit Januar 2021 eine Impfung verfügbar, wodurch die Zahl der infizierbaren Personen in allen drei Ländern sowohl durch eine Genesung von einer COVID-19-Infektion als auch durch die Impfung reduziert wurde. Die nachstehende Grafik zeigt den Stand der Durchimpfung in den Niederlanden, Deutschland und Belgien im Vergleich zu Europa und der

⁵ School closures, workplace closures, cancel public events, restrictions on gatherings, close public transport, public information campaigns, stay at home, restrictions on internal movement, international travel controls, testing policy, contact tracing, face coverings, vaccination policy.

Welt. Dies bestimmt zusammen mit den Maßnahmen den Grad der Infektion. Belgien und die Niederlande gehören zu den Ländern mit der höchsten Durchimpfungsrate, dicht gefolgt von Deutschland.



2.4 COVID-19 und nationale Maßnahmen

„Gibt es Unterschiede zwischen den Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden, die zu signifikanten Unterschieden bei der Verbreitung des Virus geführt haben? Bitte unterscheiden Sie zwischen Verhaltensmaßnahmen für die Einwohner einerseits und Maßnahmen des öffentlichen Gesundheitswesens (insbesondere Tests sowie Kontaktnachverfolgung auf beiden Seiten der Grenze) andererseits.“

Die gestellte Frage, ob es einen Unterschied zwischen den Maßnahmen der Niederlande und NRWs gibt, der zu einem signifikanten Unterschied in der Verbreitung geführt hat, ist zu komplex, um, abgesehen von dem oben Ausgeführten, mit den Möglichkeiten dieser Studie weiter präzisiert zu werden. Dies würde nämlich bedeuten, dass für jede Maßnahme, Verhaltensmaßnahme, Test und Kontaktnachverfolgung, festgestellt werden müsste, ob sie funktioniert oder nicht. Aber bei einer Pandemie wie der COVID-19-Pandemie kann dies nicht differenziert werden. Alle Maßnahmen verstärken sich gegenseitig und waren in gewissem Maße wirksam. Wie wirksam, ist nicht bekannt.

Die nationalen Maßnahmen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie führten dazu, dass sich die Bewohner in den Grenzgebieten der Niederlande, NRWs und Belgiens nach Jahrzehnten des "grenzenlosen" Lebens wieder als Staatsbürger verschiedener Länder fühlten. Viele Länder in

Europa ergriffen weitgehend die gleichen Maßnahmen zur Eindämmung der Epidemie. Die Niederlande, Deutschland und Belgien haben Maßnahmen zum Abstandhalten, Händewaschen und Tragen eines Mundschutzes entwickelt und Vorschriften für Quarantäne, Tests, Ausgangssperren und Lockdowns eingeführt. In den drei Ländern haben wir jedoch auch festgestellt, dass die Details, der Zeitplan und die tatsächliche Umsetzung dieser Maßnahmen unterschiedlich waren. Es gibt keine detaillierte Analyse zu der unterschiedlichen Ausführung der Kontaktnachverfolgung in den drei Ländern. Während in Deutschland und Belgien das Tragen von Mundschutz im öffentlichen Raum schnell zur Pflicht wurde, galt dies in den Niederlanden lange Zeit als wenig wirksam, weshalb der Mundschutz dort erst später eingeführt wurde. In den Niederlanden waren viele Maßnahmen lange Zeit freiwillig, während in Deutschland und Belgien die Empfehlungen verpflichtend waren. Die Quarantänevorschriften waren sehr unterschiedlich: Ein Land verlangte 10 Tage Quarantäne nach einem positiven Test, ein anderes riet zu 14 oder sieben Tagen. Während in den Niederlanden ein Lockdown für Sporteinrichtungen und Museen verhängt wurde, konnten die Menschen in Belgien weiterhin Museen besuchen und schwimmen gehen. Auch in Bezug auf die Schule gab es Unterschiede: ob man zur Schule gehen durfte oder nicht, welche Altersgruppe man zulässt und welche nicht. Jeden Tag oder nur ein paar Tage, wann man hingehet und wann nicht, mit Test oder ohne Test, was ist, wenn es in einer Familie einen Infektionsfall gibt, usw. Dieser Wust von unterschiedlichen Regeln war für den Alltag in einer Grenzregion ziemlich kompliziert, zumal sich die Regeln ständig änderten. Dies wurde auch von den Experten auf allen Ebenen bestätigt.

Teil der nationalen Maßnahmen ist das Monitoring des Virus' durch Sequenzierung (eine Art Strichcode des Virus'). Somit können die Länder durch eine regelmäßige Genomsequenzierung von Stichproben (in den Niederlanden heißt diese Überwachung „kiemsurveillance“, in Belgien „Baseline Surveillance“) bestimmen, welches Virus im Umlauf ist, wie etwa die Alfa- oder Deltavariante. Dieses Verfahren wurde manchmal auch eingesetzt, um Infektionscluster zu analysieren oder die genaue Verbreitung zu bestimmen. Es ist nicht bekannt, inwieweit dies von den drei Ländern in der Grenzregion angewendet wurde.

Die Wirksamkeit hängt auch von der Region ab. Dies kann nicht nur je nach Land, sondern auch je nach Region innerhalb eines Landes unterschiedlich sein. Es gibt immer einen Unterschied zwischen dem Norden, Westen, Osten und Süden der Niederlande, aber auch zwischen Flandern und Wallonien oder zwischen NRW und Bayern. Einmal war die Zahl der Infizierten in Limburg hoch, dann wieder in Den Haag und plötzlich in Zeeland. Es gibt zu viele Faktoren, die dies beeinflussen. Tests decken nur einen Teil der Infektionen auf, denn es hängt davon ab, ob sich jemand testen lässt oder nicht. Für den Teil, der nicht sichtbar ist, kann keine Kontaktnachverfolgung durchgeführt werden. Außerdem unterschieden sich die Leitlinien und Maßnahmen manchmal von Woche zu Woche, so dass es sehr schwierig war, festzustellen, welche Maßnahme funktionierte und welche nicht.

Auch der kulturelle Unterschied zwischen den Ländern scheint eine Rolle zu spielen. Das bedeutet, dass die Maßnahmen in den verschiedenen Ländern mehr oder weniger eingehalten werden. Die Wissenschaft ist sich einig, dass die "Einhaltung" einen großen Einfluss auf die Wirkung einer Maßnahme hat. Das gilt auch für verhaltensbezogene Maßnahmen. Die Experten

teilen jedoch den Eindruck, dass die Einhaltung der Vorschriften in den Niederlanden, Deutschland und Belgien unterschiedlich ist. Einige Experten sind der Meinung, dass in den Niederlanden eine gewisse Lockerheit herrscht (in Bezug auf Mundschutz, Abstand halten), dass es aber auch in Belgien Menschen gibt, die sich nicht daran halten. Andere Experten weisen darauf hin, dass in den Niederlanden zu Beginn der Pandemie weniger Beschränkungen galten (kein Mundschutz), dass aber später die Niederlande sogar strenger waren als Deutschland (Heimarbeit, nur ein Besucher zu Hause) – obwohl dies auf Freiwilligkeit beruhte. In Deutschland (und Belgien) scheinen sich die Bürger eher an die Vorschriften zu halten als in den Niederlanden.

‘In Belgien sieht die Sache anders aus. Es ist nicht nur ein föderales System, es gibt auch die deutschsprachige Gemeinschaft, die flämische, die wallonische... mit Belgien zu arbeiten, bedeutet, mit drei verschiedenen Regierungen zu arbeiten.’

‘Es gibt eigentlich vier verschiedene Gesundheitsminister. ... ‘

Ein weiterer Grund für die unterschiedlichen Maßnahmen sind die unterschiedlichen Verfahren zur Gesetzgebung in den drei Ländern. Die Möglichkeit, Gesetze im Falle einer Pandemie umzusetzen und durchzusetzen, ist in den Niederlanden, Deutschland und Belgien sehr unterschiedlich. In den Niederlanden beispielsweise lautete der Ratschlag, dass Menschen mit Beschwerden zu Hause bleiben sollten, bis ein negatives Testergebnis vorliegt, aber es ist den Menschen selbst überlassen, wie sie diese Empfehlung interpretieren und umsetzen. Wird dann eine Infektion festgestellt, werden die infizierte Person und ihre Kontaktpersonen durch den GGD aufgerufen und aufgefordert, zu Hause in Quarantäne zu bleiben. Es gibt jedoch keine Rechtsgrundlage, so dass die Quarantäne in den Niederlanden freiwillig ist. In Deutschland gibt es eine Rechtsgrundlage, und die Quarantäne ist eine gesetzliche Verpflichtung und keine Empfehlung, aber sie kann nur in Kraft treten, wenn ein Nachweis der Infektion in Form eines ordnungsgemäßen Testergebnisses vorliegt. Die infizierte Person und ihre Kontaktpersonen erhalten dann eine schriftliche Quarantäneanweisung. In Belgien wurde die Quarantäne als Pflicht eingeführt, aber später stellte sich heraus, dass es dafür überhaupt keine Rechtsgrundlage gab. Ob etwas gesetzlich geregelt ist oder nicht, impliziert auch, ob eine Durchsetzung möglich ist.

‘Wenn es um die Frage geht, wer in Quarantäne muss, wer als Kontaktperson gilt und wie lange man in Quarantäne muss, gibt es sogar Unterschiede zwischen deutschen Kreisen. Aber die Unterschiede... werden noch größer, wenn man die Landesgrenze überschreitet.’

Daraus lässt sich schließen, dass es nicht möglich ist, zwischen verhaltensbezogenen Maßnahmen einerseits und öffentlichen Maßnahmen andererseits zu unterscheiden und dann zu bestimmen, welche Maßnahmen zu einem signifikanten Unterschied in den drei Ländern geführt haben. Es kann jedoch festgestellt werden, dass die von den Ländern ergriffenen Maßnahmen im Großen und Ganzen bis zu einem gewissen Grad wirksam waren.

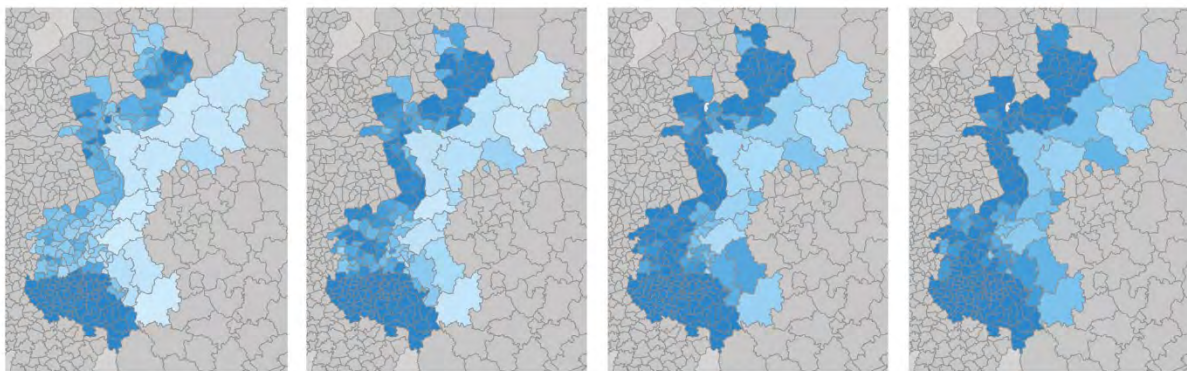
2.5 Grenzsicherungen

Sind Grenzsicherungen eine wirksame Maßnahme zur Begrenzung der Ausbreitung von COVID-19 in der Grenzregion (wirksame Maßnahme zur Bekämpfung von Infektionskrankheiten)? Welche anderen unbeabsichtigten gesundheitlichen Auswirkungen kann die Schließung der Grenzen haben?

Um diese Frage zu beantworten, beginnen wir mit einer Studie, die von den Limburger GGDs, dem UMC+ Maastricht und der Provinz Limburg im November 2020, neun Monate nach Beginn der Pandemie, durchgeführt wurde. Diese empirisch-epidemiologische Studie unter 10 001 Limburger Bürgern ergab, dass Personen, die ihre Familie, Freunde oder Bekannte in Deutschland oder Belgien häufiger besuchten, weniger Antikörper gegen COVID-19 aufwiesen als diejenigen, die sie nicht besuchten: 16 % gegenüber 18 % (Factsheet Corona Onderzoek Limburg www.ggdz.nl). Dieses Ergebnis deutet darauf hin, dass der Grenzverkehr bei der Ausbreitung nur eine begrenzte Rolle spielt.

Infections

Besmettingcijfers - Infektionsraten - Taux d'infection

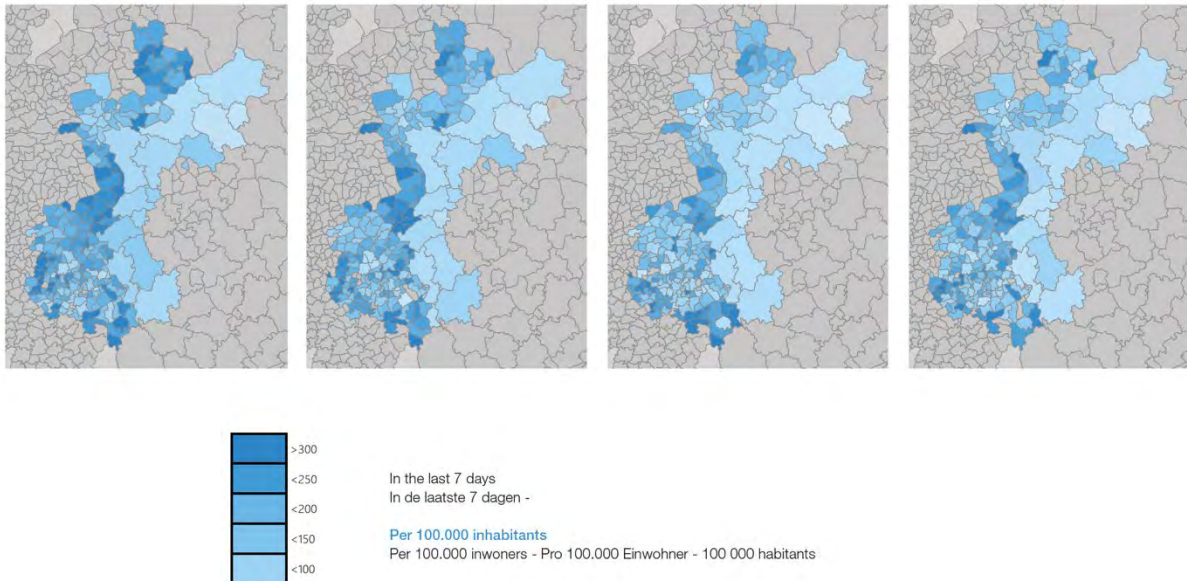


Die Daten zeigen auch, dass es lange Zeiten gegeben hat, in denen die Grenzen offen waren, es aber dennoch einen deutlichen Unterschied zwischen den Ländern gab. Nehmen Sie zum Beispiel den Zeitraum vom 5. Oktober 2020 bis zum 1. November 2020 (siehe Abbildung 4 oben). Zu diesem Zeitpunkt waren die Grenzen offen, aber man kann immer noch einen deutlichen Unterschied zwischen den Niederlanden und Belgien auf der einen Seite und NRW auf der anderen Seite erkennen.

Betrachtet man beispielsweise den Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis zum 1. März 2021 (siehe Abbildung 5 unten), in dem die Grenze zwischen den Niederlanden und Belgien geschlossen war, so ist kaum ein Unterschied zwischen den beiden Ländern zu erkennen.

Infections

Besmettingcijfers - Infektionsraten - Taux d'infection



Diese Karten zeigen - wie auch die Antworten auf die Fragen 2 und 3 -, dass es keinen Hinweis darauf gibt, dass die Schließung einer Grenze eine signifikante Auswirkung hatte. Weiteres Kartenmaterial finden Sie in Anhang 2 "The Euregional COVID-19-Atlas".

Die Grenzen zwischen den drei Ländern sind offen. Dies bedeutet, dass die Verteilung von COVID-19 hauptsächlich durch nationale und nicht durch Euregionale Entwicklungen bestimmt wird. Mit anderen Worten: Die Schließung der Grenzen erscheint auf der Grundlage dieser Daten wenig bis gar nicht sinnvoll.

‘Das funktionierte nicht. Es funktioniert weder bei der Britischen Variante noch bei anderen. Es funktionierte einfach nicht. Es gibt auch viel zu viele Ausnahmen... Grenzsicherungen sind kein effektives Instrument. Wir sind dafür zu mobil.’

Was sich bereits aus der Limburger COVID-Studie und den Daten ergibt, wird von den Experten, die in dieser Studie befragt wurden, bestätigt. Sie denken, dass die Schließung der Grenzen keine wirksame Maßnahme ist, um die Ausbreitung von COVID-19 einzudämmen. Sie bezweifeln die Wirksamkeit von Grenzsicherungen und verweisen auf:

- die vielen Ausnahmen, die in einem Grenzgebiet unvermeidlich sind (Arbeit, Schule, Familie, geteiltes Sorgerecht usw.)
- die erlaubte inländische Mobilität (nicht Heerlen-Aachen, aber Heerlen-Groningen)
- der Zeitpunkt der Grenzsicherungen (zu spät, möglicherweise nur in der Frühphase der Pandemie wirksam)
- die größere Bedeutung der unterschiedlichen nationalen Empfehlungen zu Kontaktmöglichkeiten (z. B. Arbeiten von zu Hause aus, Empfang von Besuchern).

‘Eine Infektion oder Pandemie zu stoppen, indem man Grenzen schließt, ist total absurd. Das kann nicht funktionieren. In unserem Team haben wir immer gesagt, das ist so, als würde man eine Überschwemmung mit einem Dekret stoppen, anstatt Sandsäcke aufzubauen. Viren kann man nicht mit Gesetzen stoppen. Hier wurden die Grenzsicherungen eher als ein Schlag in die Magengrube, als Angriff auf die europäische Idee, denn als wirksame Maßnahme zur Verhinderung der Ausbreitung von Infektionen empfunden.’

Die Experten weisen auf die vielen unbeabsichtigten gesundheitlichen Komplikationen hin, die Grenzsicherungen mit sich bringen. Menschen, die die Grenze aus Gesundheits-, Pflege- oder sozialen Gründen überqueren mussten, hatten zusätzliche Hindernisse (Bürokratie, manchmal Staus) zu überwinden: Menschen, die im Pflegebereich tätig sind (Ärzte, Krankenschwestern, Pfleger in der Alten- und Behindertenpflege), aber auch pflegende Angehörige und Patienten, die die Grenze für eine medizinische Behandlung überqueren mussten. Einige praktische Beispiele sind im Kasten beschrieben. Pflegende Angehörige, die durch die Schließung der Grenzen in Schwierigkeiten geraten sind – und nicht nur sie. Es waren die Menschen, für die sie sorgten, die in Schwierigkeiten gerieten. Wenn diese durch die Schließung der Grenze plötzlich unter Druck gerät, müssen in einer Reihe von Fällen die zu diesem Zeitpunkt bereits überlasteten professionellen Gesundheitssysteme einspringen, was zu unerwünschten Situationen führt.

Auswirkungen der Schließung der Grenze für pflegende Angehörige ⁶:

Frau Janssen und ihr Bruder leben beide in Maastricht und kümmern sich um ihre Eltern, die in Belgien leben. Normalerweise fahren sie alle vierzehn Tage zu ihren Eltern, um sie zu pflegen. Ihre Mutter ist an Demenz erkrankt und ihr Vater kümmert sich um sie. Sie sind auf sich allein gestellt, denn Familie und Freunde leben alle in den Niederlanden. Wenn Frau Janssen und ihr Bruder das Haus ihrer Eltern besuchen, erledigen sie die Wäsche, den Einkauf und die Hausarbeit, helfen bei den Finanzen und kümmern sich um die körperliche Pflege ihrer Mutter, damit ihr Vater das Wochenende frei hat, um sich zu erholen. Die Schließung der Grenze hat sie von ihren Eltern ferngehalten, aber das ist für ihre Eltern keine Option mehr. Die finanziellen Probleme werden immer größer und die emotionalen Probleme auch.

Eine weitere Frage kam von Frau Smit. Ihre Mutter ist 92 Jahre alt, lebt noch selbstständig und wird von ihrer Schwester gepflegt, die ebenfalls in Belgien lebt. Doch ihre Schwester wurde ins

⁶ Dies sind tatsächliche Probleme, die Bürgerkracht Limburg gemeldet wurden. Aus Datenschutzgründen werden hier nicht die tatsächlichen Namen verwendet, sondern fiktive Namen.

Krankenhaus eingeliefert und konnte sich nicht mehr um ihre Mutter kümmern. Frau Smit konnte die Grenze nicht überqueren, um ihre Mutter während des Krankenhausaufenthaltes ihrer Schwester zu pflegen.

Herr Groen hat ebenfalls eine Frage gestellt. Ein guter Freund von ihm lag im Sterben und wohnte in Belgien. Nach einigen Wochen im Krankenhaus konnte sein Freund nach Hause gehen, brauchte aber Pflege. Seine Eltern waren sehr alt und nicht mehr in der Lage, für ihn zu sorgen. Herr Groen war einer der wenigen, die sich um ihn kümmern konnten, damit sein Freund nach Hause gehen konnte. Dies war jedoch wegen der Schließung der Grenze nicht möglich.

Krankswagen, die COVID-19-Patienten in das Nachbarland zurückbrachten, konnten ebenfalls nicht passieren. Darüber hinaus wiesen Experten auf die großen Auswirkungen der Grenzsicherungen auf das tägliche Leben der Menschen hin.

Die Experten weisen darauf hin, dass die unterschiedlichen nationalen Strukturen zur Bekämpfung der Pandemie in den drei Ländern, die Geschwindigkeit, mit der sich die Politiken und Maßnahmen änderten, und das Fehlen einer guten Zusammenarbeit, beispielsweise auch bei der Kontaktnachverfolgung, es schwierig machen, sich ein gutes Bild von den nationalen Vorschriften, der professionellen Arbeitsweise und der Wirksamkeit der Maßnahmen zu machen.

Daraus lässt sich schließen, dass die Schließung der Grenzen offenbar nur geringe oder gar keine Auswirkungen auf die Verbreitung des COVID-19-Virus hat.

2.6 Voneinander lernen

‘Was könnten die Länder voneinander lernen? Gibt es Möglichkeiten, das Virus in der Grenzregion wirksamer zu bekämpfen?’

In Gesprächen mit den Experten wurden auch die Herausforderungen erörtert, die COVID-19 für die professionelle Arbeit im Infektionsschutz in der Grenzregion mit sich bringt. Ein wichtiges Thema war die Zusammenarbeit über die Grenze hinweg: Viren machen nicht an der Grenze halt. Im Zusammenhang mit dieser Studie verwiesen einige Experten auf die Arbeit von euPrevent und EMRIC. Beide fördern die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und halten sie so weit wie möglich in ihren spezifischen Interessensbereichen aufrecht. In der Praxis hat sich in der Vergangenheit eine gute, gelegentliche Zusammenarbeit zwischen einigen Berufsgruppen entwickelt. Dies ist jedoch oft von einer Reihe von Personen abhängig und führt nur zu einer begrenzten strukturellen Zusammenarbeit außerhalb von Projekten.

Die Organisation des Infektionsschutzes in den drei Ländern ist nicht nur aufgrund des nationalen Kontextes und Infektionsschutzes recht unterschiedlich; die Experten in den Niederlanden, NRW und Belgien konzentrierten sich vor Ausbruch der Pandemie auch primär auf ihre nationalen

‘Ja, es gab Geld für Treffen und wir standen im Austausch. Und es gab etwas Euroregionales über multiresistente Erreger ... und ich habe lange Zeit an einem Interreg-Programm teilgenommen. Aber das hat aufgehört.’

Aufgaben. Sie wussten daher relativ wenig über die Arbeitsweise ihrer Kollegen auf der anderen Seite der Grenze und hatten nur wenig Kontakt zueinander.

Die Tatsache, dass der Infektionsschutz auf nationaler Ebene auf der Grundlage einer historischen Logik organisiert ist, hat dazu geführt, dass die Zusammenarbeit mit Kollegen in einem Nachbarland keinen strukturellen Platz in der Organisation erhalten hat. Zusammenarbeit hing daher immer von einer persönlichen Initiative ab, einer zeitweisen Projektfinanzierung oder einem zufälligen Anlass: Die Zusammenarbeit hatte für die Organisation oft keine Priorität, und solange keine größeren grenzüberschreitenden Ausbrüche auftraten, gab es keinen Grund, dies zu ändern. Obwohl Experten, die Erfahrungen mit grenzüberschreitenden Kooperationsprojekten hatten, dies sehr schätzten, bedeutete die Beendigung eines zeitlich begrenzten Projekts oft auch das Ende der grenzüberschreitenden beruflichen Kontakte. Der Arbeitsdruck, die Tatsache, dass die grenzüberschreitende Zusammenarbeit nicht zu den regulären Aufgaben gehört, und der Mangel an Ressourcen ließen es nicht zu, Zeit in die Fortführung und in eine tatsächliche strukturelle grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu investieren. Manchmal blieb eine Handynummer in dieser oder jener Kontaktliste, so dass ein Mitarbeiter einen Kollegen auf der anderen Seite der Grenze anrufen konnte, wenn es ein zufälliges Problem gab, aber diese Listen veralten, und manchmal wussten die Mitarbeiter nicht, wie und mit wem sie im Bedarfsfall überhaupt Kontakt aufnehmen konnten. Außerdem hängt die Zusammenarbeit oft von der Initiative einiger Personen ab, die die grenzüberschreitende Arbeit besonders interessant finden, und wenn diese Personen - aus welchen Gründen auch immer - nicht mehr die Führung übernehmen, endet die Zusammenarbeit. Solange es eine Projektfinanzierung und persönliches Engagement gibt, funktioniert dieses System gut, aber es ist auch anfällig und muss gepflegt werden. EuPrevent und EMRIC bieten eine Form der Kontinuität, sind aber häufig von begrenzten strukturellen Ressourcen und Projektfinanzierungen abhängig. Inhaltliches Engagement gibt es in diesen Netzwerken mehr als genug.

Während der Pandemie wurden die Grenzen der starken nationalen Ausrichtung des Infektionsschutzes für die Arbeit in der Grenzregion deutlicher spürbar. Gerade weil die Rechtsvorschriften in den drei Ländern unterschiedlich sind, die Protokolle auf nationaler Ebene erstellt werden, die ICT-Systeme sehr unterschiedlich sind und unterschiedliche nationale rechtskulturelle Konventionen gelten, wurde die Zusammenarbeit während der Pandemie schmerzlich vermisst. Die Fachleute stellten jedoch fest, dass nationale Protokolle manchmal ein Hindernis für die lokale Bekämpfung von Infektionskrankheiten in einer Grenzregion mit intensivem Grenzverkehr darstellen. Die zentrale, nationale Ausrichtung und Vorgehensweise bei der Pandemie hat in einem

'Wir haben drei GGDs in Gelderland. ... Alle drei grenzen an Deutschland. ... Ich denke, wir hatten alle zwei Jahre ein Treffen. Es ist wichtig, in Kontakt zu bleiben. Denn es gibt viel Grenzverkehr, viele Menschen, die in Deutschland wohnen und in den Niederlanden arbeiten, und umgekehrt. Menschen, die in Deutschland wohnen und in einem niederländischen Krankenhaus liegen. Dann müssen wir Kollegen an der anderen Seite der Grenze informieren. ... Aber in den letzten Jahren hatten wir keine Treffen mehr. Vor drei Jahren wurde eines verschoben und dann hat es nie wieder stattgefunden.'

Grenzgebiet Nachteile. Auch bei der Kontaktnachverfolgung nach einer Infektion wurden die Fachleute durch den nationalen Ansatz und die Vorschriften behindert.

Wie sehen die Fachleute aus den Niederlanden, NRW und Belgien ihre Arbeit in der Grenzregion in naher Zukunft? Angesichts der Kommentare der Experten zu ihrer Arbeit in der Grenzregion vor und während der Pandemie überrascht es nicht, dass fast alle es für wichtig hielten, mehr in grenzüberschreitende Kontakte und Zusammenarbeit zu investieren.

Experten wiesen darauf hin, dass es wichtig ist, besser zu verstehen, wie Kollegen auf der anderen Seite der Grenze arbeiten. Denn, wie ein Experte so treffend formulierte, man muss sich in Friedenszeiten auf den nächsten Konflikt vorbereiten. Für diese Formen der Zusammenarbeit wurden alle möglichen Ideen diskutiert: Sie reichten von grenzüberschreitenden Praktika während der Ausbildung, um gegenseitigen einen Blick hinter die Kulissen zu werfen, bis hin zu regelmäßigen Symposien zu inhaltlichen Themen.

Auf der Ebene des Infektionsschutzes hat die Pandemie deutlich gemacht, wie sehr diese Dienste auf die nationale Ebene ausgerichtet sind, auch hinsichtlich der Dateninfrastruktur: So gibt es beispielsweise keine strukturelle grenzüberschreitende Dateninfrastruktur und keinen strukturellen Datenaustausch. Die Daten müssen von nationalen oder regionalen Einrichtungen stammen, und dies hängt hauptsächlich vom guten Willen dieser Organisationen ab. Es gibt keine Möglichkeit, dies zu "erzwingen". EuPrevent und GGD Zuid Limburg arbeiten jedoch schon seit einiger Zeit auf freiwilliger Basis mit Organisationen wie Sciensano aus Belgien und Datenexperten auf der deutschen Seite des Gesundheitsamtes in Düren zusammen und können daher auf einige Daten zugreifen. Die Zusammenarbeit zwischen diesen Parteien basiert auf einer freiwilligen Partnerschaft, um jährlich Daten für den Euregional Health Atlas⁷ auf einer Online-Plattform zu präsentieren, die vergleichbare Daten zwischen den drei Ländern enthält. Dies ist derzeit auf die Regionen innerhalb der Euroregion Maas-Rhein beschränkt.

Einige Experten wiesen darauf hin, dass es wichtig ist, dass auch der politische Kontext stärker auf Zusammenarbeit ausgerichtet ist. Während der Pandemie entwickelten die Länder ihre eigene nationale Politik, und bei dem Versuch, diese zu rechtfertigen, schauten sie oft auf die Leistungen der Nachbarländer. Welche Länder haben gut, welche weniger gut, welche schlecht abgeschnitten? In der öffentlichen und politischen Arena entstand eine Atmosphäre des Wettbewerbs, die nach Ansicht der Experten in der Grenzregion wenig produktiv oder gar kontraproduktiv ist.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Interesse an grenzüberschreitender Zusammenarbeit groß genug ist, dass es aber derzeit noch zu viele Hindernisse gibt, um sie strukturell zu verankern. Strukturen wie euPrevent und EMRIC zeigen, dass es durchaus Möglichkeiten gibt, dass aber alles mit dem persönlichen Engagement und der Projektfinanzierung steht und fällt.

⁷ www.Euregionalhealthatlas.eu

3. Empfehlungen

In diesem Kapitel fassen wir die Empfehlungen, die auf den in Kapitel zwei beantworteten Fragen basieren, noch einmal kurz zusammen. Die Empfehlungen sind medizinischer und epidemiologischer Natur. Sie sind unabhängig von wirtschaftlichen und politischen Interessen.

1. Auf der Grundlage dieser Studie kann der Schluss gezogen werden, dass Grenzsicherungen keine wirksame Maßnahme zur Eindämmung der Ausbreitung von COVID-19 in der Grenzregion zu sein scheinen, da der Grenzverkehr bei der Verbreitung des Virus keine entscheidende Rolle gespielt hat. Es scheint viel sinnvoller zu sein, Maßnahmen zwischen Regionen besser zu koordinieren; unabhängig von einer Grenze. Somit ist auch eine Koordinierung mit angrenzenden Regionen im Nachbarland notwendig. Dabei können die jeweiligen Gesundheitsämter oder die GGDs eine Rolle spielen.
2. Bei der COVID-Pandemie hat es wertvolle Kooperationen gegeben. Oft auf individueller Ebene und weil man sich aus bestehenden Netzwerken wie euPrevent oder EMRIC kannte. So sehen es auch die Experten. Für eine effektivere Bekämpfung der Pandemie in der Grenzregion ist es wichtig, dass die Niederlande, NRW und Belgien strukturelle Formen der Zusammenarbeit entwickeln, die es ermöglichen, sich besser zu koordinieren und zu kommunizieren und Lösungen für lokale Probleme der Pandemie und lokale Probleme bei der Pandemiebekämpfung zu finden, die sich aus der nationalen infrastrukturellen Organisation ergeben. Dabei soll es sich um eine strukturelle Zusammenarbeit handeln (keine einmaligen, zeitlich begrenzten Projekte), die in die Finanzstruktur der Organisationen und in ihre regulären Aufgaben eingebettet ist. Auf diese Weise können Hindernisse, die während einer Pandemie in einem Grenzgebiet egal in welcher Form im Zusammenhang mit verschiedenen nationalen Maßnahmen (Quarantäne, Rückverfolgung von Quellen und Kontakten, Tests, Datenaustausch) auftreten, früher und besser beseitigt werden.
3. In Zeiten einer Pandemie und erst recht für die Durchführung der Kontaktnachverfolgung in der Grenzregion ist es notwendig, Daten grenzüberschreitend austauschen zu können. Aufgrund von Daten- und Datenschutzbestimmungen ist dies nicht oder nur eingeschränkt möglich – obwohl die Bürgerinnen und Bürger die Grenze ohnehin weiterhin überqueren werden. Für ein gutes Management und eine gute Überwachung einer Pandemie in einem Grenzgebiet, einschließlich der Möglichkeit, im Falle einer Pandemie eine Kontaktnachverfolgung durchzuführen, wäre es wünschenswert, dass die Gesetzgebung dies ermöglicht, so dass die Daten (vorübergehend) grenzüberschreitend verfügbar sind, wobei der größtmögliche Schutz der Privatsphäre der Bürger zu beachten ist.
4. Wie beschrieben, scheint die Reise von Bürgern ins Ausland über die Nachbarregionen hinaus einen größeren Einfluss auf die Verbreitung und Einschleppung von COVID-19 zu haben als der Grenzverkehr. Wenn im Hinblick auf eine Pandemie mit diesen gesundheitlichen Auswirkungen Maßnahmen erforderlich sind, ist es ratsam, dies genauer zu betrachten. Nicht nur als Land, sondern auch auf EU-Ebene.
5. Bis heute sind wenige Studien über die Wirkung der einzelnen Maßnahmen und über die Wirkung der Maßnahmen auf den Verlauf der Pandemie verfügbar. Alle Länder befinden sich auf unbekanntem Terrain. Deshalb ist zusätzliche Forschung notwendig. Mehrere

Studien sind bereits angelaufen. Diese konzentrierten sich jedoch meist auf eine Maßnahme selbst oder auf ein Land, selten auf die Auswirkungen einer Pandemie wie dieser auf ein Grenzgebiet. Das bedeutet, dass zusätzliche Studien wünschenswert sind. Der Schwerpunkt sollte dann auf vergleichbaren Daten und vergleichbaren Maßnahmen liegen.

6. Darüber hinaus wird dringend empfohlen, eine Reihe vergleichbarer Indikatoren zwischen den Ländern oder auf EU-Ebene zu befürworten, wobei so weit wie möglich die gleichen Methoden verwendet werden. Diese sollten mindestens NUTS-3-Ebene, vorzugsweise jedoch auf kommunaler Ebene verfügbar sein. Damit kann man auch in Zeiten von Pandemien wie dieser viel schneller einschätzen, wie die Ausbreitung im Grenzgebiet verläuft.
7. Nach Ansicht der Experten wäre es wünschenswert, dass die nationale Politik den Besonderheiten der Grenzregionen mehr Beachtung schenkt, damit die professionelle regionale Zusammenarbeit über die Grenze hinweg auch durch nationale Politikzentren erleichtert wird. Auf der Grundlage regionaler Argumente sollte es dann auch möglich sein, manchmal von der nationalen Politik abzuweichen, um die Pandemie in der Grenzregion wirksamer zu bekämpfen.

Euregionaal Mobiliteitsplan

De Euregioraad heeft in zijn vergadering van 28 november 2019 het secretariaat van de Euregio Rijn-Waal verzocht om een Euregionaal Mobiliteitsplan op te stellen, dat een antwoord biedt op de uitdagingen, waarmee de Euregio Rijn-Waal op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid wordt geconfronteerd. De INTERREG-aanvraag werd op 8 oktober 2020 goedgekeurd. Doel is het om het project Euregionaal Mobiliteitsplan tot eind juni 2022 af te ronden.

Voor het opstellen van het Euregionaal Mobiliteitsplan wordt met een consortium (bestaande uit Loendersloot Groep BV, IGS Ingenieursgesellschaft Stolz mbH en Jan Oostenbrink Intercultural Management Cross Border Cooperation) samengewerkt. De opdracht hiertoe werd in afstemming met het Dagelijks Bestuur in een openbare aanbestedingsprocedure verleend.

Er is gekozen voor een meersporige aanpak, bestaande uit 1) een deskresearch, waarin reeds bestaande nationale, regionale en lokale mobiliteitsstudies en -visies onderzocht zijn. Bovendien werden 2) zes regionale bijeenkomsten voor lokale en regionale politici, ambtenaren, vervoersbedrijven, concessieverleners etc. georganiseerd. Op basis van de deskresearch en de regionale stakeholderbijeenkomsten wordt vervolgens het Euregionale Mobiliteitsplan opgesteld

De deskresearch vond plaats in de periode januari-maart en werd in juni in de Euregioraad besproken. De definitieve versie is bijgevoegd. Aansluitend vonden in juni de zes regionale en thematische stakeholderbijeenkomsten plaats. De resultaten van deze stakeholderbijeenkomsten zijn eveneens bijgevoegd.

Voor het Euregionale Mobiliteitsplan wordt op dit moment de inhoudelijke richting bepaald. De uitwerking hiervan wordt in kalenderweek 42 nagestuurd.

Baserend op het Euregionale Mobiliteitsplan worden in een tweede fase 4 cases verder uitgewerkt. Er zal per case onderzocht worden, welke partners, maatregelen en financiën benodigd zijn om de desbetreffende maatregel te realiseren. Doel is het dat deze cases aansluitend ook daadwerkelijk uitgevoerd worden.

Voor de vaststelling van het Euregionale Mobiliteitsplan is het volgende tijdschema voorzien:

KW 44	Bespreking van de inhoudelijke richting door de Euregio-commissies incl. standpuntbepaling voor de Euregioraad.
19 november 2021:	Standpuntbepaling met betrekking tot de inhoudelijke richting van het Euregionale Mobiliteitsplan door het Dagelijks Bestuur
25 november 2021:	Discussie over de inhoudelijke richting van het Euregionale Mobiliteitsplan en de cases.
Januari 2022	Bespreking van het Euregionale Mobiliteitsplan en de cases door de stuurgroep
Februari 2022	Bespreking en standpuntbepaling met betrekking tot het Euregionale Mobiliteitsplan en de cases in een extra, gezamenlijke, commissie-vergadering.
10 maart 2022:	Vaststelling van het Euregionale Mobiliteitsplan en de vier cases door de Euregioraad.
Maart/april 2022:	Persconferentie en presentatie van het Euregionale Mobiliteitsplan aan het brede publiek

Juni 2022: Presentatie van de resultaten van de cases in de Euregioraad
Juni 2022: Persconferentie en presentatie van de vier cases voor het
brede publiek.

Tijdens de commissievergadering worden de resultaten van de deskresearch en de stakeholderbijeenkomsten door het consortium kort gepresenteerd. Aansluitend wordt de inhoudelijke richting van het Euregionale Mobiliteitsplan toegelicht.

Besluitvoorstel:

Bespreking voorstel richting Euregionaal Mobiliteitsplan

Desk Research

Euregio Rijn-Waal



Inhoudsopgave

1.	Startpunt	1
1.1	Inleiding en doel	1
1.2	Geschiedenis van de Euregio Rijn-Waal	3
2.	Methodiek	7
2.1	Aanpak	7
2.2	Literatuuroverzicht	12
3.	Inventarisatie	14
3.1	Relevante ontwikkelingen per modaliteit	18
	Fietsverkeer	18
	Gemotoriseerd verkeer	24
	Spoorverkeer	32
	Busverkeer	42
	Voetverkeer	50
	Binnenvaart	52
3.2	Overzicht van thema's	54
4.	Conclusie	61
5.	Bijlagen	65
A:	Mobility Plans leden	65
B:	Overige documenten	73
C	Sjabloon samenvatting	83



1. Startpunt

1.1 Inleiding en doel

De voorbereiding van het op te stellen Euregionaal Mobiliteitsplan voor de Euregio Rijn-Waal (hierna genoemd: ERW) gaat in de eerste fase gepaard met het onderzoek van nationale, regionale en lokale mobiliteitsstudies. Het doel van dit zogenaamde deskresearch is de inventarisatie van reeds bestaande mobiliteitsplannen en ontwikkelingen van Duitse, Nederlandse en grensoverschrijdende actoren. Deze inventarisatie levert een overzicht op van wat de afgelopen jaren is bereikt, waar momenteel aan wordt gewerkt en welke plannen en mobiliteitstrends de komende jaren kunnen worden verwacht.

Begin 2021 heeft de ERW een consortium van drie bedrijven, te weten Loendersloot Groep BV, IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH en Jan Oostenbrink Intercultural Management Cross Border Cooperation, hierna te noemen "wij", de opdracht gegeven een Euregionaal Mobiliteitsplan te ontwikkelen. Het doel van deze opdracht is een compleet, innovatief en grensoverschrijdend mobiliteitsplan op te stellen dat alle aspecten omvat die van invloed zijn op de huidige en toekomstige mobiliteit in de regio.

Om tot een integrale visie op mobiliteit in de ERW te komen, zullen de technologische, sociale, economische, ruimtelijke, alsmede politieke en regionale aspecten die aan mobiliteit ten grondslag liggen, worden onderzocht. Op

basis van deze visie kan de Euregio actief werken aan het slechten van barrières in de regio en een "grenzeloze" regio ontwikkelen.

Het deskresearch is gebaseerd op de mobiliteitsstudies van overheden en organisaties die enerzijds verschillen in omvang en anderzijds op verschillende niveaus verantwoordelijkheden hebben. Er is hierbij met name gekeken naar gemeenten, provincies en deelstaten. Er wordt echter ook aandacht besteed aan relevante ontwikkelingen op nationaal (Den Haag en Berlijn) en Europees (Brussel) niveau. De gemene deler van de plannen: de aanpak van de mobiliteit in het ERW-gebied.

Door de toenemende netwerkvorming, met name in grensregio's, demografische veranderingen en het toenemende belang van de klimaataanpak, staan de betrokkenen momenteel voor nieuwe uitdagingen. In het volgende hoofdstuk wordt aangegeven welke acties er reeds ondernomen worden en in hoeverre deze haalbaar zijn en veelbelovend zijn voor de toekomst. Deze samenvatting van stukken vormt de basis voor het Euregionaal Mobiliteitsplan.

Het Deskresearch bestaat in totaal uit de volgende vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: Startpunt
- Hoofdstuk 2: Methodologie
- Hoofdstuk 3: Inventarisatie
- Hoofdstuk 4: Conclusie

Hoofdstuk 1 begint met een korte inleiding en bevat een overzicht van de belangrijkste achtergrondinformatie over de ERW. Hoofdstuk 2 bevat informatie over de methodologische aanpak van het deskresearch en geeft een samenvatting van relevante informatie over de ERW-leden. Hoofdstuk 3 bevat het eigenlijke literatuuroverzicht, waarin de belangrijkste ontwikkelingen worden uitgewerkt, enerzijds per vervoerstype en anderzijds op geografisch niveau. Dit biedt een overzicht van de status quo, een blik op de toekomst zoals gezien door de betrokken stakeholders en belicht een aantal "hoogtepunten". Hieruit volgen een aantal hoofdthema's die uitgelicht worden in verschillende kaders in de tekst. Deze hoofdthema's fungeren onder meer als wegwijzers voor de bijeenkomsten van stakeholders die het volgende deel van het mobiliteitsplan vormen. Hoofdstuk 4, ten slotte, vormt de afsluiting van het deskresearch.

Het deskresearch vormt dus de eerste fase van het op te stellen ERW-mobiliteitsplan. Het Euregionaal Mobiliteitsplan zal worden voltooid met de input vanuit verschillende (grensoverschrijdende) bijeenkomsten van stakeholders. Conform het verdere proces zullen vervolgens verschillende casestudies worden voorbereid, die de door de ERW gekozen onderwerpen zullen uitdiepen.

1.2 Geschiedenis van de Euregio Rijn-Waal

De ERW is een organisatie met een publiekrechtelijk doel, waarbij ongeveer 55 gemeenten en regionale overheden zijn aangesloten.¹ Het werd in 1971 opgericht als voortzetting van de bijeenkomsten die sinds 1963 werden gehouden, onder meer over de aanleg van de huidige autosnelweg A12 aan de Nederlandse kant en de autosnelweg BAB3 aan de Duitse kant - toen nog bekend als "Rijksweg 15"². Het hoofddoel van het ERW is om de grensoverschrijdende samenwerking in het bedrijfsleven en de samenleving te verbeteren en te intensiveren. Een goede grensoverschrijdende mobiliteit en infrastructuur is daarvoor een belangrijke randvoorwaarde. De ERW brengt partners samen om gezamenlijke initiatieven op te zetten en zo de synergie maximaal te benutten.³

De Euregioraad is het hoogste orgaan van de ERW. Alle leden zijn erin vertegenwoordigd. In november 2020 heeft de Euregioraad de Strategische Agenda 2025+ aangenomen met de vier belangrijkste uitdagingen voor het grensgebied: "Economie en klimaat", "Arbeidsmarkt en onderwijs", "Leefbaarheid" en "Euregionale identiteit". In deze agenda speelt (grensoverschrijdende of duurzame) mobiliteit een belangrijke rol. Tevens was het de Euregioraad, die het secretariaat van de Euregio Rijn-Waal in november 2019 heeft verzocht om een Euregionaal Mobiliteitsplan op te stellen.

¹ Cf. Euregio Rijn-Waal: Organisatiestructuur van de Euregio Rijn-Waal, [online] <https://www.euregio.org/organisationsstruktur/> [april 2021].

² Cf. Euregio Rijn-Waal: Geschiedenis van de Euregio Rijn-Waal, [online] <https://www.euregio.org/page/23/geschichte/> [april 2021].

³ Cf. Euregio Rijn-Waal: Samenwerking, [online] <https://www.euregio.org/page/28/kooperation/> [april 2021].

Naast de Euregioraad bestaat de ERW uit drie commissies en het dagelijks bestuur.⁴ Op basis van het Verdrag van Anholt (23.05.1991) is de Euregio sinds 1993 de eerste grensoverschrijdende, publiekrechtelijke special purpose association in Europa. In 2021 viert de ERW zijn 50-jarig bestaan met diverse speciale activiteiten.⁵

Tegenwoordig houdt de ERW zich bezig met een breed scala aan onderwerpen, uitgaande van het beginsel dat door grensoverschrijdende samenwerking meer kan worden bereikt ("samen sterker"). Onder meer onderwerpen als de arbeidsmarkt, klimaat, logistiek en toerisme komen aan bod. Ook over deze sectoren bestaan reeds tal van studies; in deze studie ligt de nadruk echter op de mobiliteitssector. Daarom worden de redenen en trends in de sectoren waarop deze studie niet is gericht, niet diepgaand onderzocht.

Het belang van verder onderzoek naar mobiliteit binnen de Euregio blijkt uit de Strategische Agenda 2025+, waarin wordt aangegeven dat mobiliteit als prioriteit de komende jaren een belangrijk thema voor de ERW zal zijn. Dit Euregionaal Mobiliteitsplan zal bijdragen aan de bestaande kennis over dit onderwerp en kan de basis vormen voor verdere studies.

1.3 Grondgebied van de Euregio Rijn – Waal

Aan de Duitse kant omvat het werkgebied van de ERW (zie **Afbeelding 1: Het werkgebied van de Euregio Rijn - Waal**) de Kreise Kleve en Wesel en de steden Duisburg en Düsseldorf. Aan Nederlandse zijde omvat het een groot deel van de provincie Gelderland met de regio's Arnhem-Nijmegen, West-Veluwe, Zuid-West-Gelderland, de Achterhoek, delen van Noordoost-Brabant alsmede het noordelijk deel van de provincie Limburg. In dit gebied wonen ongeveer 4,2 miljoen mensen.⁶ Het huidige grondgebied van de Euregio omvat twee steden met meer dan 400.000 inwoners (Düsseldorf, Duisburg), steden met ongeveer 180.000 – 130.000 inwoners (Arnhem, Nijmegen,

⁴ Cf. Euregio Rijn-Waal: Organisatiestructuur van de Euregio Rijn-Waal, [online] <https://www.euregio.org/organisationsstruktur/> [april 2021].

⁵ Cf. Euregio Rijn-Waal: 50 jaar Euregio Rijn-Waal: een blik in de archieven [online] <https://www.euregio.org/action/news/item/349/50-jahre-euregio-rhein-waal-blick-ins-archiv/> [april 2021].

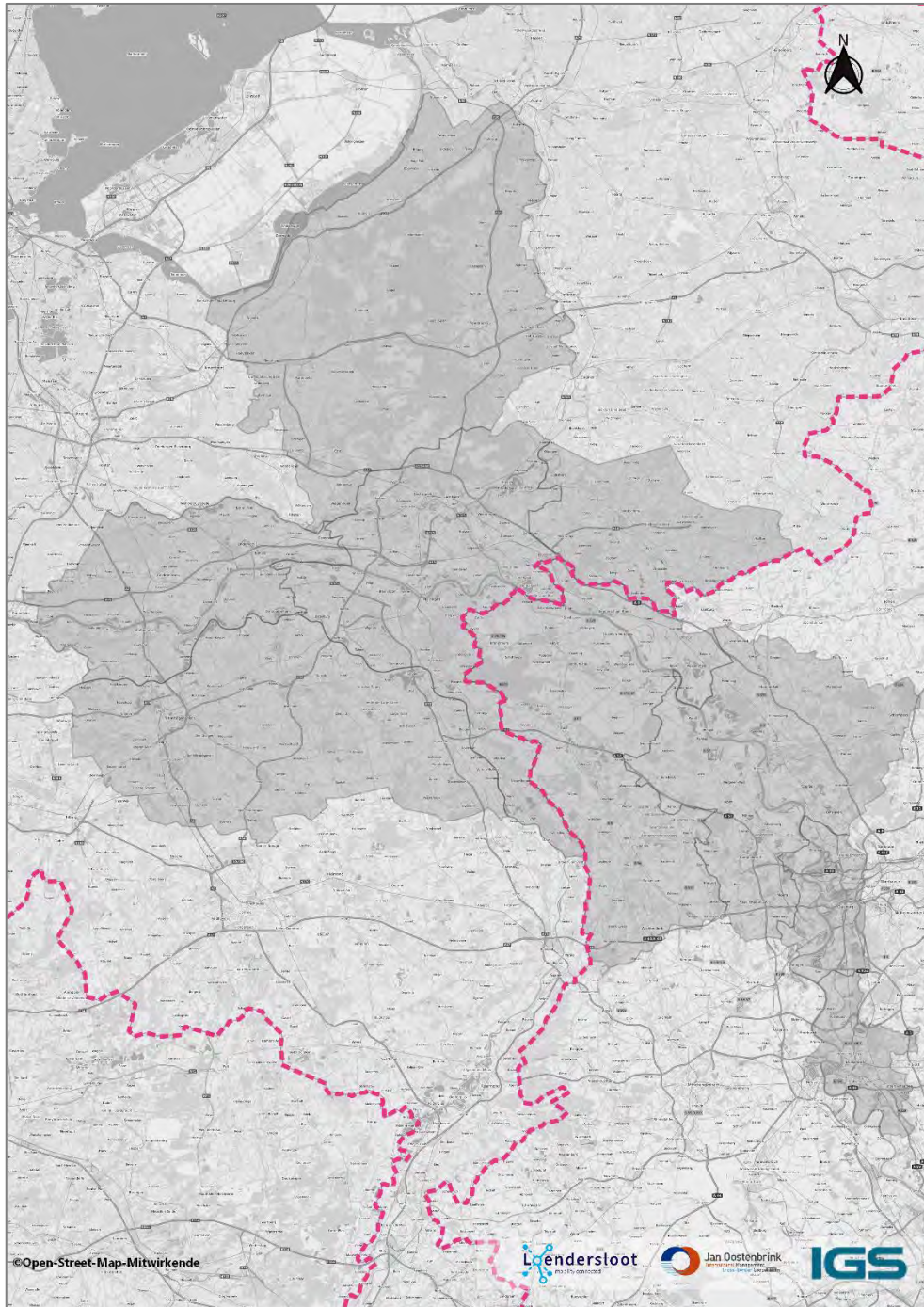
⁶ Cf. Euregio Rijn-Waal (2019): Euregio Rijn-Waal in cijfers, [online] https://www.euregio.org/dynamic/media/3/documents/ERW_incipfers_web.pdf [april 2021].

Apeldoorn) en steden met 60.000 inwoners of minder (bijvoorbeeld Goch, Zevenaar, Kleve, Emmerich). Zowel rondom de steden Arnhem en Nijmegen als rondom Duisburg en Düsseldorf is sprake van een metropoolregio, waarin de steden nauw met elkaar verbonden zijn, er sprake is van veel economische activiteit en er een grote vraag is naar woningen. Deze groeigebieden hebben een aantrekkende werking vanuit de rest van de regio, en zijn onderling sterk verbonden vanwege de overeenkomsten in economische activiteiten. De snelle treinverbinding (ICE en Abellio) maakt een uitwisseling van personen en goederen op dagelijkse basis makkelijk mogelijk.

De Nederlandse steden in de westhoek van het ERW gebied richten zich eerder op de ontsluiting met Utrecht en de Randstad in het midden en westen van het land. In het zuiden is daarentegen de ontsluiting met de Brainport Regio, rondom de stad Eindhoven, van belang.

Naast de stedelijke gebieden, beslaat het grondgebied van de ERW ook veel dunbevolkte regio's. Aan Duitse zijde is vrijwel de gehele directe grensregio (op ca. 5- 10 kilometer van de grens) dunbevolkt te noemen, evenals in Nederland behalve rond de grensregio bij Nijmegen.

Het beeld dat van de regio geschetst kan worden, is dan ook een gevarieerd beeld. Dankzij groene gebieden als de Nationaal Park Veluwezoom is er veel ruimte voor natuur en recreatie in de regio, maar met de grote steden Düsseldorf, Duisburg, Nijmegen, Arnhem en Apeldoorn ontwikkelen zich ook metropoolgebieden die de komende jaren nog verder zullen gaan groeien.



Afbeelding 1: Het werkgebied van de Euregio Rijn - Waal

2

2. Methodiek

2.1 Aanpak

In het kader van het deskresearch zijn meer dan 100 verschillende documenten (zie bijlage A en B) verzameld en geanalyseerd, waarmee de belangrijkste ontwikkelingen en vraagstukken in kaart worden gebracht. De verschillende documenten zijn de mobiliteitsplannen van de afzonderlijke ERW-leden, alsmede beleidsplannen en visies van de Nederlandse provincies en de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen. Ook zijn relevante persberichten, strategische programma's en memo's opgenomen van de Europese Unie/Commissie en de betrokken nationale ministeries, zoals het Bondsministerie voor Vervoer en Digitale Infrastructuur en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De belangrijkste ontwikkelingen zijn ingedeeld in de categorieën vervoerstype (modaliteit) en schaalniveau. Vervoerstypen zijn onderverdeeld in fietsvervoer, autovervoer, railvervoer, busvervoer, voetgangersvervoer en binnenvaart. Het schaalniveau is onderverdeeld in lokale, regionale, nationale, Europese en internationale ontwikkelingen (zie **Afbeelding 2**).



Afbeelding 2: Indeling van de relevante ontwikkelingen naar modaliteit en naar schaal.

Onder beide punten wordt een aparte rol toegekend aan het goederenvervoer, aangezien dit op verschillende niveaus plaatsvindt en niet als één vervoerswijze kan worden gecategoriseerd. Pakketbezorging, bevoorrading van winkels en internationaal vervoer van goederen per vrachtschip, vrachtwagen of spoor: ze spelen allemaal een belangrijke rol in het kader van de dagelijkse mobiliteit binnen de ERW. Binnen Europa zijn er verschillende (goederen)vervoerscorridors (ook wel Trans-Europees vervoersnetwerk - TEN-T genoemd). Het goederenvervoer ligt aan de basis van de economische cyclus en maakt deel uit van de dagelijkse vervoersstromen binnen de ERW.

De indeling in de twee bovengenoemde punten - vervoerstype en schaalniveau – zorgt ervoor dat de gebruikte documenten zo volledig mogelijk geïnventariseerd en vergeleken kunnen worden, aangezien deze punten in alle documenten terugkomen en in beide landen aan de orde komen.

De volgende vragen dienen als uitgangspunt voor deze vergelijkende aanpak:

- Welke nationale, regionale en lokale mobiliteitsplannen bestaan er reeds?
- Welke ontwikkelingen liggen aan deze mobiliteitsplannen ten grondslag?

- Welke vakgebieden en maatregelen komen aan bod?

Naast de bovengenoemde mobiliteitsplannen zijn er ook concepten die nog niet zijn afgerond en dus geen deel uitmaken van reeds gepubliceerde mobiliteitsplannen. Enerzijds gaat het om mobiliteitsplannen waaraan momenteel wordt gewerkt en die op dit moment nog niet beschikbaar zijn, zoals het mobiliteitsconcept van de stad Düsseldorf. Anderzijds gaat het ook om thema's en discussies die al jaren aan de orde zijn, zoals de mogelijke reactivering van de spoorlijn Kleve - Nijmegen. Waar mogelijk is in deze studie rekening gehouden met dergelijke relevante ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen en de betekenis daarvan voor de regio zal verder worden uitgediept tijdens de stakeholdermeetings.

Om een beter overzicht te krijgen van het grote aantal documenten, zijn de afzonderlijke plannen en documenten in een eerste stap samengevat en in een gestandaardiseerd formaat gezet waarmee de inhoud kon worden bekeken en vergeleken. Hiervoor werden in totaal 14 subcategorieën gevormd, die een grove indeling van de benoemde thema's in de mobiliteitsplannen mogelijk maakten. Deze categorisering was gebaseerd op de gedefinieerde onderzoeksgebieden, bestaande uit verschillende vervoerswijzen (zoals fietsen, vrachtvervoer, enz.), aangevuld met onderwerpen die relevant zijn voor de ERW, zoals samenwerking tussen Nederland en Duitsland, en andere onderwerpen zoals elektromobiliteit en duurzaamheid (zie **Afbeelding 3**).

Samenwerking NL – DE	<input type="checkbox"/>	Smart Mobility	<input type="checkbox"/>
Sharing-Systeme	<input type="checkbox"/>	Urban Logistics	<input type="checkbox"/>
Openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	Duurzaamheid	<input type="checkbox"/>
Elektromobiliteit	<input type="checkbox"/>	Stationair verkeer	<input type="checkbox"/>
Fietsenstallingen	<input type="checkbox"/>	Klimaatbescherming	<input type="checkbox"/>
Fietsen	<input type="checkbox"/>	Milieubescherming	<input type="checkbox"/>
Voetverkeer	<input type="checkbox"/>	Goederentransport	<input type="checkbox"/>

Afbeelding 3: Velden voor de categorisering van de mobiliteitsplannen (uittreksel, zie bijlage C)

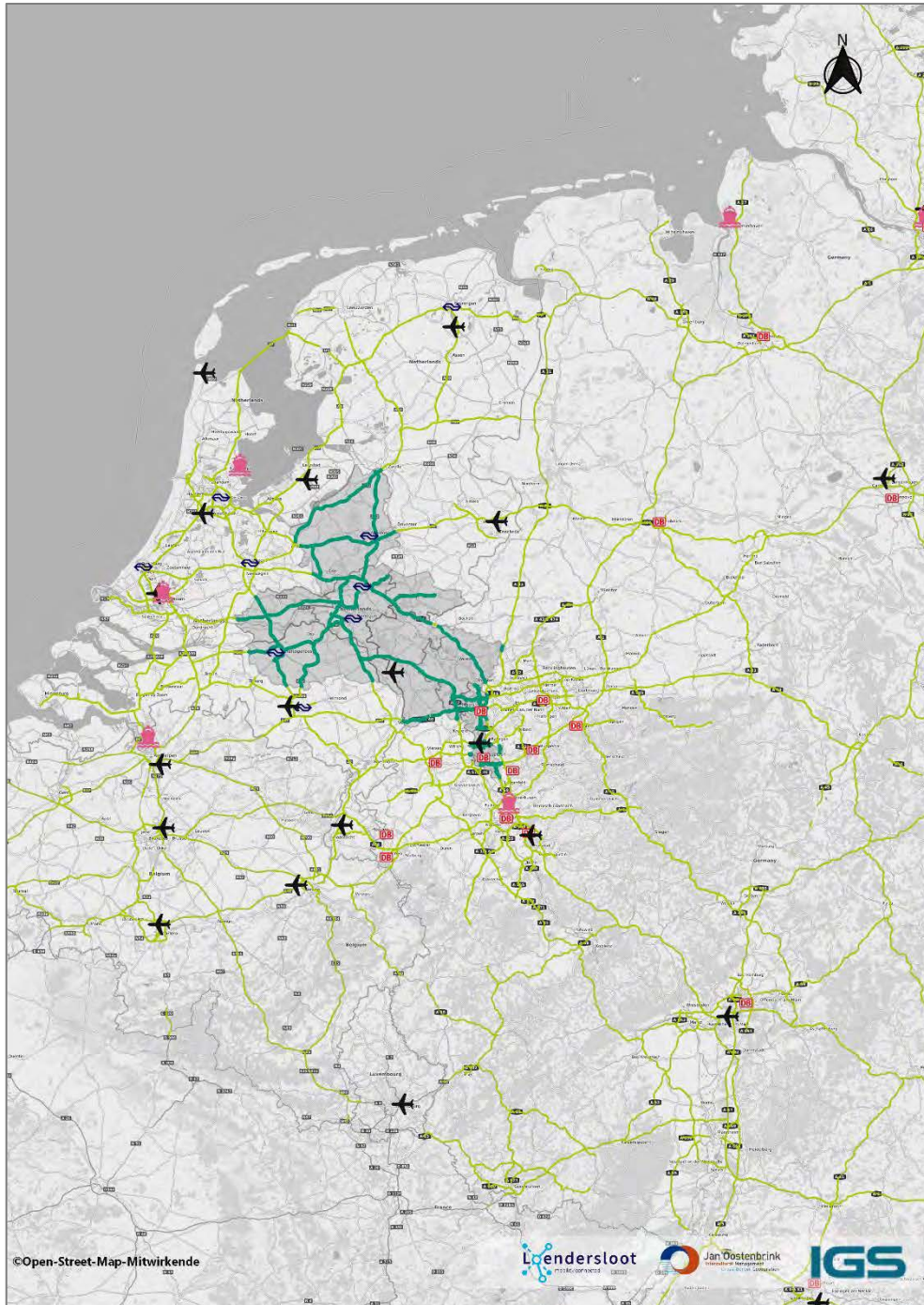
Parallel aan deze stap werden - waar nodig - telefonische interviews gehouden met individuele medewerkers en belanghebbenden van de gemeenten en provincies om de beleidsstukken toe te lichten. Deze feedback maakt het enerzijds mogelijk ervoor te zorgen dat de juiste informatie beschikbaar is en anderzijds na te gaan of er specifieke plannen en doelstellingen van de gemeente zijn die bijzonder relevant zouden kunnen zijn voor het Euregionaal Mobiliteitsplan. Deze inventarisatie, bestaande uit de samenvattingen en de directe inbreng van de leden, vormt de basis voor het mobiliteitsplan.

Zoals reeds vermeld, is niet alleen uitgegaan van de plannen van de afzonderlijke ERW-leden, maar zijn ook andere, overkoepelende organisaties in de plannen opgenomen. Dit is gedaan omdat het ERW-gebied deel uitmaakt van verschillende administratieve niveaus. De ERW is ook afhankelijk van de beslissingen die op centraal niveau en binnen de Europese Unie worden genomen (zie **Afbeelding 4**).

Bovendien is de bevolking van het gebied mobiel: Nederlanders wonen in Duitsland terwijl ze in Nederland werken en vice versa. Ook reizen dagelijks duizenden mensen de grens over om te studeren, vrienden of familie te bezoeken, te winkelen of voor recreatieve doeleinden, zoals vakantie of dagjes uit. Kortom, het dagelijkse leven van mensen die zich om privé- of beroepsredenen verplaatsen, kan niet altijd worden gevat in maatregelen waartoe binnen één gemeente wordt besloten.

Dit geldt niet alleen voor persoonsgebonden mobiliteit, maar ook in het bijzonder voor het goederenvervoer. Het ERW-gebied verbindt de haven van Rotterdam met het Ruhrgebied en het Rijnland via de Trans European Transport Network (TENT-) corridor Rhine - Alpine en reikt tot Noord-Italië/Genua. De ERW is dus gedeeltelijk een "eindpunt", maar veel meer een "transitcorridor" en veel zaken rondom dit onderwerp worden buiten de ERW bepaald.

Bovendien is de inhoud van de afzonderlijke documenten die als basis voor de gegevens dienen, altijd afhankelijk van politieke beslissingen en maatschappelijke ontwikkelingen. Om met deze factoren rekening te kunnen houden, is gekozen voor het opnemen van verschillende organisatorische niveaus met het oog op de ontwikkeling van een integrale aanpak.



Afbeelding 4: Transnationale positie van de Euregio Rijn-Waal

2.2 Literatuuroverzicht

De ERW bestaat uit ongeveer 30 leden aan Nederlandse zijde en ongeveer 25 leden aan Duitse zijde.⁷ Voor het literatuuronderzoek zijn de door de ERW toegezonden plannen van de gemeenten aangevuld met relevante documenten van derden, zoals nationale regeringen, belangengroepen of onderzoeksinstituten. Een volledig overzicht van de gebruikte bronnen is te vinden in Bijlage B.

In bepaalde gevallen zijn ook documenten van aangrenzende gemeenten en gemeenten die niet direct tot de ERW behoren onderzocht, omdat daar nauw werd samengewerkt op het gebied van mobiliteit of omdat de (geplande) mobiliteitsontwikkelingen daar van invloed zouden kunnen zijn op de situatie en plannen binnen de ERW. Dit onderzoek leverde echter geen significante resultaten op.

Alle ontvangen plannen zijn geanalyseerd en samengevat, waardoor een eerste indruk werd verkregen van de ontwikkelingen in de regio. Door de grote verschillen tussen de geografische en demografische kenmerken leidde dit tot uiteenlopende resultaten.

Zowel de bevolkingsomvang als de oppervlakte van de afzonderlijke gemeenten verschillen aanzienlijk binnen de aangesloten gemeenten. De gemeenten die lid zijn van de ERW variëren van kleine gemeenten met maximaal 11.000 inwoners, zoals Mill en Sint Hubert, tot grote steden, zoals Düsseldorf. Terwijl het ene gebied krimpt, kan het andere een grote groei doormaken. En waar veel nieuwe bedrijven zich in de ene regio vestigen, trekken veel bedrijven juist weg uit andere regio's. Deze ontwikkelingen hebben ook relevante gevolgen voor de mobiliteit binnen deze regio's.

Gezien de omvang van het studiegebied en de grote verschillen tussen de ERW-leden wat structurele, economische, sociale en demografische kenmerken betreft, is het in deze studie echter niet mogelijk elk plan afzonderlijk te behandelen. De nadruk lag daarom op het verzamelen van de belangrijkste basisfeiten.

⁷ Cf. Euregio Rijn-Waal: Organisatiestructuur van de Euregio Rijn-Waal, [online] <https://www.euregio.org/organisationsstruktur/> [april 2021].

Om een evenwichtig beeld van de mobiliteit in de regio te krijgen, is daarom ook gekeken naar de verspreiding van bovengenoemde ideeën en knelpunten - zonder de kleinere gemeenten te benadelen. Het resultaat is een beeld van de mobiliteit in de Euregio dat eerlijk is voor al haar leden, ongeacht de grootte van de gemeente.

De beschikbare informatie van sommige gemeenten was verouderd of niet beschikbaar, waardoor een goed overzicht van de huidige situatie niet altijd kon worden gegarandeerd. Onder meer daarom werd als aanvullend onderzoeksinstrument telefonisch contact gelegd met de directe contactpersonen van de afzonderlijke gemeenten, zodat toch een kwalitatief goed beeld van de situatie in deze gemeenten kan worden geschetst.



3. Inventarisatie

In het volgende hoofdstuk worden de meest opvallende ontwikkelingen, overeenkomsten en verschillen per modaliteit beschreven. Voorts wordt een overzicht gegeven van relevante ontwikkelingen per gebied en worden de belangrijkste knelpunten gedefinieerd. Voor elke vervoerswijze worden ook een aantal inspirerende en innovatieve voorbeelden genoemd. Deze zijn uit de ontvangen documenten naar voren gekomen.

De basis hiervoor vormt een onderzoek van documenten en bijdragen van organisaties op verschillende niveaus. Er wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Lokaal niveau: Alles wat zich binnen een gemeente afspeelt.
- Regionaal niveau: provincies, deelstaten, Kreise en regionale overkoepelende organisaties.
- Nationaal niveau: De betrokken landen - Nederland en Duitsland.
- Europees niveau: Europese Unie en haar aanverwante organisaties en initiatieven.

De mobiliteitsaspecten die in de loop van de volgende hoofdstukken worden uitgewerkt, weerspiegelen grotere maatschappelijke ontwikkelingen. Als onderdeel van de Europese Unie zijn twee processen van bijzonder belang voor de ERW: enerzijds moet volgens de klimaatovereenkomst van Parijs, die in

2015 werd aangenomen, de CO₂-uitstoot tot 2030 met 40% worden vermindert en moet in 2050 in de EU klimaatneutraliteit worden bereikt.⁸ Anderzijds is, tegen de achtergrond van de Europese integratie, efficiënte netwerkvorming van groot belang. De hoeksteen van deze gestaag groeiende vervoer van de lidstaten is het wettelijk verankerde vrije verkeer van goederen, diensten, kapitaal en personen binnen de Europese interne markt.⁹ Als gevolg van de gegarandeerde vrijheid van verkeer was in 2020 een steeds groter deel van de Europese beroepsbevolking over de grenzen heen mobiel. Het is onduidelijk wat de langetermijneffecten van COVID-19 voor deze algemene trend zullen zijn. Voor de periode daarvoor kan worden gesteld dat Duitsland na Frankrijk het populairste immigratieland voor grensPendelaars was, terwijl zowel Duitsland als Nederland tot de populairste werklanden voor deze bevolkingsgroep behoren.¹⁰

In het grensgebied kiezen veel Nederlanders ervoor om in Duitse gemeenten die dichtbij de grens liggen te wonen, bijvoorbeeld de gemeente Kranenburg. Omgekeerd zijn er minder Duitsers die vlak over de grens in Nederland wonen. Dit resulteert in veel verkeer van grensPendelaars. Over het algemeen bedroeg de bevolkingsdichtheid in de ERW in 2018 497/km², wat lager is dan de bevolkingsdichtheid van Nederland (510/km²) en Nordrhein-Westfalen (525/km²). Bijna een derde van de inwoners van de aangesloten gemeenten heeft een hoog opleidingsniveau; aan beide zijden van de grens vormen bedrijven in de sectoren economische dienstverlening, handel en horeca, en industrie en energie de grootste werkgevers. In de Nederlandse lidgemeenten werkt een vijfde van alle werknemers in de gezondheidszorg en het maatschappelijk werk, terwijl aan de Duitse kant 14,6% in de handel en reparatie en 14,2% in de gezondheidszorg en het maatschappelijk werk werkzaam zijn.

Behalve klimaatneutraliteit en vrij verkeer en vervoer van personen en diensten, spelen er ook op nationaal niveau een aantal ontwikkelingen die benoemd moeten worden in het licht van dit te ontwikkelen mobiliteitsplan. Zo

⁸ Cf. Europees Parlement: News - Klimaneutralität, [online] <https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/priorities/klimawandel/20190926STO62270/was-versteht-man-unter-klimaneutralitat> [april 2021].

⁹ Cf. Große Hüttmann / Wehling, Das Europalexikon (3.Auflage), Bonn 2020, Verlag J. H. W. Dietz Nachf. GmbH. Auteur van het artikel: P. Becker

¹⁰ Cf. Europese Commissie - Werkgelegenheid, sociale zaken en inclusie: Jaarverslag over arbeidsmobiliteit binnen de EU 2020, [online] <https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=23294&langId=en> [april].

vormt de woningbouwopgave een grote rol in het beeld van toekomstige mobiliteit aan Nederlandse zijde. Er is een groot tekort aan woningen, wat de prijzen in de markt steeds verder opdrijft en daarmee zorgt voor ongelijke posities op de woningmarkt¹¹. Hoewel de cijfers van de precieze (toekomstige) woningnood uiteenlopen, is duidelijk dat er de komende jaren tienduizenden woningen gerealiseerd dienen te worden, het liefst zo duurzaam mogelijk. Dit leidt binnen veel regio's tot extra uitdagingen op het gebied van openbare ruimte en mobiliteit. Nieuwe woningen leveren immers extra verkeersgeneratie op, en dat terwijl het wegennet op veel plekken al aan haar maximale capaciteit zit. Daarom zal de huidige infrastructuur slimmer benut moeten worden.

Voor het goederenvervoer was in 2016 het handelsvolume dat van Nederland naar NRW ging bijna twee keer zo groot als dat van NRW naar Nederland.¹² Volgens de Strategische Agenda 2025 van de ERW moeten klimaat aanpassingsmaatregelen worden uitgevoerd voor zowel het goederenvervoer als de bovengenoemde economische motoren van de regio. Dit omvat de bevordering van waterstoftechnologie en elektromobiliteit als duurzame energiebronnen en de omschakeling op circulaire economische processen. Voorts moeten energienetwerken en -besparingen over de grenzen heen met elkaar worden verbonden om de energietransitie te bevorderen.

Met het oog op een levendige uitwisseling van goederen, diensten, kapitaal en personen binnen de ERW, maar ook over de grenzen heen, werd het lopende nabuurschapsbeleid en de samenwerking vastgelegd in de respectieve coalitieakkoorden van de laatst verkozen deelstaatregeringen (deelstaat NRW, provincies). Tegelijkertijd bestaat er sinds 2017 een netwerk van alle steden in het Euregiogebied met meer dan 100.000 inwoners die zich

¹¹ Cf. Planbureau voor de Leefomgeving (2020): Monitor Nationale Omgevingsvisie 2020, [online] <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2020/09/21/pbl-2020-monitor-nationale-omgevingsvisie-2020/pbl-2020-monitor-nationale-omgevingsvisie-2020.pdf> [juli 2021].

¹² Cf. Euregio Rijn-Waal (2019): Euregio Rijn-Waal in cijfers, [online] https://www.euregio.org/dynamic/media/3/documents/ERW_incijfers_web.pdf [april 2021].



inzetten voor duurzame initiatieven. Met de klimaatdoelstellingen in het achterhoofd willen zij zich inzetten voor duurzame stadsplanning en schone mobiliteit - vooral in de binnenvaart.¹³

¹³ Cf. Euregio Rijn-Waal (2019): Impressies, [online] https://www.euregio.org/dynamic/media/3/documents/ERW_Impressies2019_WEB.pdf [april 2021].

3.1 Relevante ontwikkelingen per modaliteit

Fietsverkeer

Nu: Status quo

In lijn met overkoepelende trends zoals de mobiliteitstransitie en de bevordering van schone en duurzame mobiliteit, wordt de fiets zowel aan Nederlandse als aan Duitse zijde steeds meer erkend als een belangrijke en veelbelovende vervoerswijze. Hoewel de vervoers- en mobiliteitsconcepten van de gemeenten en Kreise in verschillende mate ontwikkelde plannen presenteren, delen de meeste de wens om het fietsen te stimuleren en de fietsinfrastructuur aantrekkelijker te maken. Vaak ontbreekt het aan veilige en goed aangelegde fietspaden, beveiligde parkeervoorzieningen, oplaadpunten en aansluitingen op andere vervoerswijzen, bv. via mobiliteitshubs. Vooral aan de Duitse kant lijkt er behoefte te zijn aan een inhaalslag. Terwijl fietsers in Nederlandse gemeenten een natuurlijk onderdeel van het stadsbeeld zijn en daarmee worden gezien als gelijkwaardige weggebruikers, erkennen Duitse gemeenten dat de lokale fietsinfrastructuur verbetering behoeft. Op plaatselijk niveau wordt er veel werk verricht om deze tekortkomingen te verhelpen. Dit komt overeen met de uitvoeringsdocumenten van de Nederlandse provincies en de deelstaat NRW.

Relevante ontwikkeling

Focus op sustainability

Aan beide zijden van de grens is er veel aandacht voor duurzaamheid. Deze focus op duurzaamheid is een lokale vertaling van nationale beleidsdocumenten en de daarin vastgestelde doelstellingen. Voor elke vervoerswijze wordt gefocust op het vergroenen van het vervoersmiddel of het bevorderen van het gebruik ervan.

In veel gemeenten wordt bijvoorbeeld aandacht besteed aan fietsstimulering door de fietspaden te verbeteren. Om meer mensen ertoe te bewegen de auto te laten staan, wordt het openbaar vervoer uitgebreid en wordt er geïnvesteerd in nieuwe energiebronnen zoals waterstof en elektrische voertuigen. Om deze innovatie op grote schaal te bevorderen, wordt intensief gewerkt aan een goede laadinfrastructuur.



Afbeelding 5: Relevante ontwikkeling - focus op duurzaamheid

Toekomst: Plannen

De federale regering in Duitsland heeft een speciaal financieringsprogramma voor steden en het platteland gelanceerd om met maximaal 657 miljoen euro tot 2023 infrastructurele maatregelen te bevorderen die er op duurzame wijze voor moeten zorgen dat mensen vaker de fiets nemen. De maatregelen omvatten onder meer de aanleg van fietspaden en vrijliggende fietsvoorzieningen. Bijna 100 miljoen euro van dit geld zal naar Nordrhein-Westfalen gaan. Voorts heeft de deelstaat Nordrhein-Westfalen in maart 2021 een wetgevingsproces op gang gebracht om de bevordering van fietsmobiliteit in een afzonderlijke wet te verankeren. Door de fietsinfrastructuur consequent uit te breiden, wordt ernaar gestreefd het aandeel van de fiets in de keuze van de vervoerswijze aanzienlijk te verhogen. In Nederland werd in 2015 de 'Agenda Fiets' gepubliceerd als leidraad voor maatregelen om fietsen aantrekkelijker te maken tot 2020. Anders dan in Duitsland ligt de nadruk minder op de aanleg van brede, zichtbare en obstakelvrije fietspaden en meer op het onderhoud ervan.

Een nieuwe ontwikkeling is dat fietsen niet langer alleen wordt gezien als een vrijetijdsbesteding, maar in het kader van elektromobiliteit ook steeds belangrijker wordt voor forensen. In de Provincie Gelderland bijvoorbeeld gebruikten in 2018 20% van de forensen de fiets om naar het werk te gaan; in

de Groene Metropoolregio Arnhem – Nijmegen lag dit op 25%¹⁴. Zoals de eerste onderzoeksresultaten bevestigen, heeft de COVID-19-pandemie dit proces versneld, aangezien forensen op de fiets nauw contact met anderen kunnen vermijden.¹⁵ De groeiende populariteit van e-bikes, speedbikes en speed pedelecs zorgt ervoor dat fietsen aantrekkelijker wordt voor een grotere groep weggebruikers die bereid zijn langere afstanden (tussen 10 en 20 km) af te leggen zonder in te leveren op comfort en snelheid. Om deze groeiende capaciteiten en verschillen in reissnelheid op een veilige manier vorm te geven, wijzen zowel Duitse als Nederlandse gemeenten op de noodzaak van adequate snelle fietsverbindingen en permanente verkeerseducatie voor alle weggebruikers. Vooral op het platteland veroorzaakt de mix tussen niet-gemotoriseerd verkeer en landbouwvoertuigen problemen die moeten worden aangepakt door een betere indeling van de routes en de aanleg van vrijliggende fietspaden. In het verlengde hiervan zouden met name kleinere gemeenten graag een betere integratie in de fietsnetwerken zien. In het algemeen ontwikkelen bijna alle gemeenten in beide landen plannen om te kunnen voorzien in de groeiende behoefte aan beveiligde stallingen en oplaadpunten voor (elektrische) fietsen.

Spoorwegstations spelen hierbij een bijzondere rol als mobiliteitshubs en overstappunten. Zo hebben de gemeenten Lingewaard, Montferland en Zevenaar plannen om fietsen beter te koppelen aan het openbaar vervoer en andere vervoerswijzen. Dit omvat de plaatsing van laadpunten en beveiligde parkeerfaciliteiten. Verder willen deze gemeenten samen met de Cleantech Regio (een samenwerkingsverband van de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen) en Doesburg first en last mile voorzieningen ontwikkelen zodat werknemers bij het station kunnen overstappen op de fiets, om zo het gemotoriseerde verkeer in de binnenstad te verminderen. De gemeente Mook en Middelaar wil ervoor zorgen dat huurfietsen beschikbaar zijn bij het station en streeft ernaar fietsen en lopen tot de belangrijkste vervoerswijzen te maken. Als werkgever zal de gemeente

¹⁴ Cf. Fietsdashboard Gelderland, [online] [¹⁵ Cf. ADFC \(2020\): Fahrradklimatest 2020, \[online\] \[https://fahrradklima-test.adfc.de/fileadmin/BV/FKT/Download-Material/Ergebnisse_2020/adfc-fkt-2020-bot-schaften-handout-din-a4.pdf\]\(https://fahrradklima-test.adfc.de/fileadmin/BV/FKT/Download-Material/Ergebnisse_2020/adfc-fkt-2020-bot-schaften-handout-din-a4.pdf\) \[april 2021\].](https://app.poberbi.com/view?r=eyJrIjoiYjQ0NTExMTktNTNjOC00MGI1LlWFhNTAtYWQwZWZWRm-NDJiMmMzliwidCI6IjQzZGQxN2ViLTgwMmYtNGI1ZS04NDhkLWU1MDUyYjdkMjg5NSlslm-MiOjh9er BI [Mai 2021]</p>
</div>
<div data-bbox=)

Mook en Middelaar er ook voor zorgen dat er leenfietsen beschikbaar zijn voor haar werknemers. Voor gemeenten in de buurt van de grens bestaat de wens om een uniform systeem voor leenfietsen op te zetten, zodat leenfietsen aan beide zijden van de grens kunnen worden ingeleverd zonder extra rompslomp of kosten. In Duitse gemeenten bestaat ook het initiatief "Mit dem Rad zur Arbeit" ("Fiets naar het werk"), waarbij werkgevers en werknemers door middel van een wedstrijd tijdens de zomermaanden worden aangemoedigd om woon-werkafstanden of ten minste delen daarvan per fiets af te leggen. De campagne "Stadtradeln", waaraan bijvoorbeeld ook de gemeente Kleve deelneemt, is vergelijkbaar. Het doel is om binnen 21 dagen zoveel mogelijk kilometers te fietsen. Tegelijkertijd is er een burgerparticipatieplatform waar deelnemers tekortkomingen aan de route, zoals kuilen of knelpunten kunnen melden, zodat de gemeente op de hoogte wordt gebracht en dienovereenkomstig actie kan ondernemen.

In beide landen zijn er stimuleringsmaatregelen beschikbaar die het fietsverkeer bevorderen. In Nordrhein – Westfalen wordt de aankoop van bakfietsen gesubsidieerd door de overheid.¹⁶ In Nederland worden reiskosten van en naar het werk vanaf 10 kilometer met €0,19/km vergoed, onafhankelijk van het gebruikte vervoersmiddel. Daarnaast zijn er vele werkgevers die het mogelijk maken om fiscaal voordelig een fiets aan te schaffen.

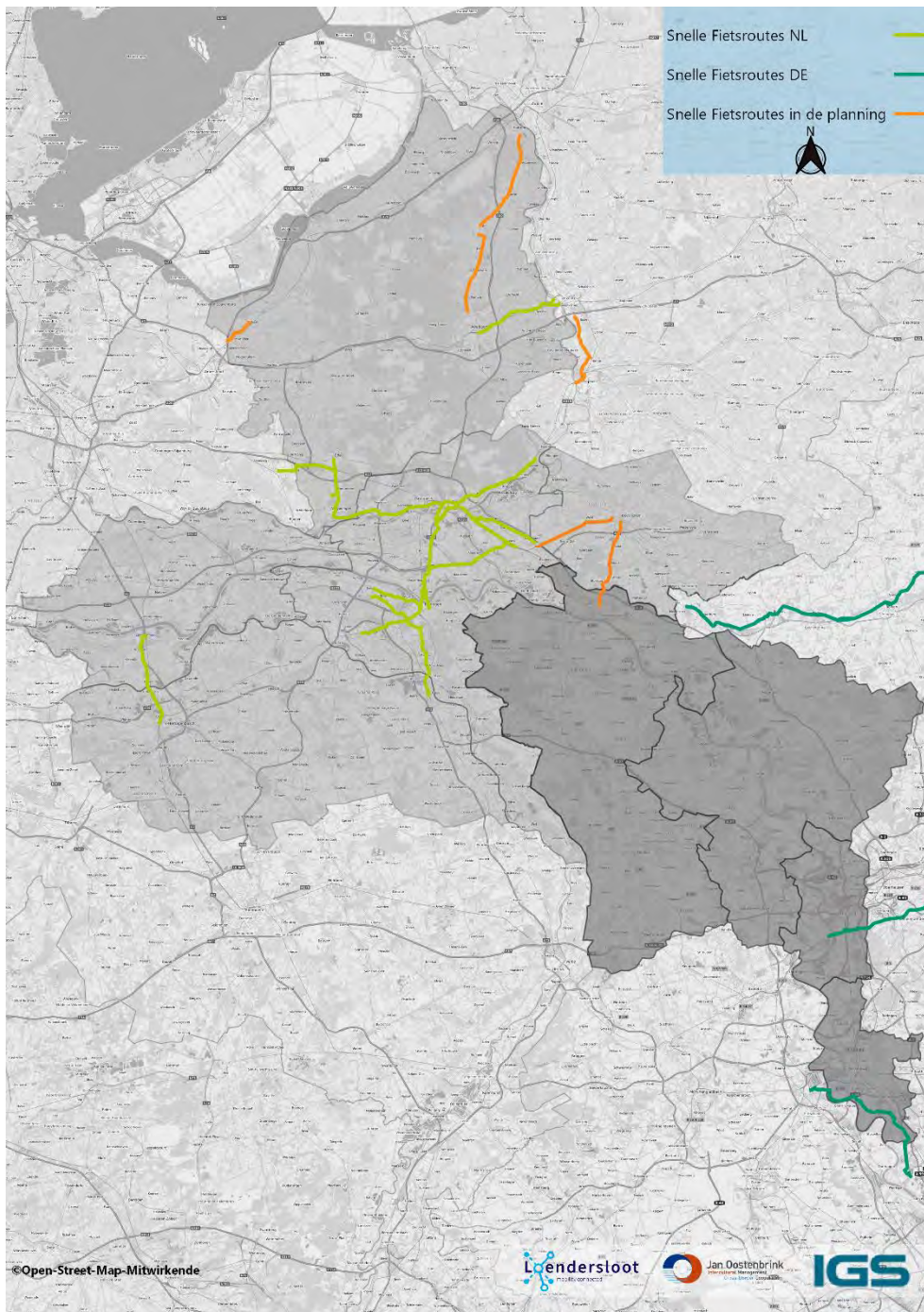
Highlights

De aanleg van grensoverschrijdende fietsverbindingen, zoals de route Doetinchem - Zevenaar – Emmerich, is van groot belang. Geïnspireerd op de in 2019 geopende 'Europafietsroute' tussen Nijmegen en Kleve, die ook relevant is voor studenten van de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen, de Hochschule Rhein - Waal en de Radboud Universiteit Nijmegen, moet op deze nieuwe locatie een mogelijkheid komen voor forensen en toeristen om veilig, snel en duurzaam de grens over te steken. Bovendien zal in een volgende fase worden onderzocht welke verkeersbewegingen deze fietssnelweg kan overnemen of vervangen. Uit een eerste potentiële studie kan worden

¹⁶ Cf. Lastenfahrrad-Zentrum: Lastenrad Förderung [online] <https://www.lastenfahrrad-zentrum.de/f%C3%B6rderung-kaufpr%C3%A4mie/> [Mai 2021]

geconcludeerd dat de vermoedelijke omvang van het fietsverkeer nog beheersbaar is tussen 450 tot 1050 fietsers per dag.

Hoewel dit project, in de vorm van een haalbaarheidsstudie, nog in de beginfase verkeert, zijn er aan beide zijden van de grens al snelfietspaden waarvan veel gebruik wordt gemaakt (zie **Afbeelding 6**). In Nederland is het 15 km lange kruisingsvrije RijnWaalpad tussen Arnhem en Nijmegen een opmerkelijk voorbeeld. Aan de Duitse kant heeft het Regionalverband Ruhr (RVR) de 101 km lange RS1 ontwikkeld, die door het Ruhrgebied loopt. De lasten voor de aanleg liggen deels bij de deelstaat NRW, en deels bij de betrokken gemeenten. In Nordrhein-Westfalen zijn snelfietspaden verankerd in de wegenwet en dus gelijkgesteld aan rijkswegen. Als het inwonertal meer dan 80.000 bedraagt, is de betrokken gemeente verantwoordelijk voor de aanleg.



Afbeelding 6: Snelfietspaden

Een voorbeeld van een holistische aanpak is het initiatief van de stad Apeldoorn, die zich wil profileren als "Fietsstad". Om dit te bereiken heeft de stad een pakket concrete acties gelanceerd om enerzijds de fietsinfrastructuur uit te breiden en anderzijds de aantrekkelijkheid van de stad te vergroten. Deze

maatregelen omvatten de bouw van multifunctionele overstappunten (mobiliteitshubs), die ervoor zorgen dat bewoners en bezoekers snel en gemakkelijk kunnen overstappen op de fiets om het stadscentrum te bereiken. Tegelijkertijd dienen deze knooppunten ook als toegangspunten naar het omliggende gebied, bijvoorbeeld de Veluwe, die voor bezoekers met huurfietsen toegankelijk is. Bovendien heeft de stad knelpunten en onveilige routes aangewezen die zullen worden verwijderd of opnieuw aangelegd. De gemeente Apeldoorn streeft naar een veilige, toegankelijke en leefbare omgeving voor fietsers.

Gemotoriseerd verkeer

Nu: Status quo

Het gemotoriseerde verkeer speelt een ondergeschikte rol in de onderzochte documenten. In de mobiliteits- en vervoersconcepten worden de verkeersbelasting en de routing van het autoverkeer besproken. In bijna alle gemeenten en Kreise aan de Duitse kant is het autoverkeer nog steeds het overheersende vervoermiddel. Uit de analyse van de documenten blijkt echter dat duurzame vormen van mobiliteit momenteel een impuls krijgen. De documenten hebben niet langer in de eerste plaats betrekking op de verbetering van de verkeerskwaliteit voor het gemotoriseerd verkeer. Terugkerende thema's in verband met personenwagens zijn parkeerbeheer en mobiliteitshubs, alsmede kwesties als verkeersveiligheid en de algemene doelstelling om het aantal autoverplaatsingen op lange termijn te verminderen. In de landelijke gebieden van Nederland is merkbaar dat een wegencategorisering gewenst is om het landelijke verkeer in de toekomst beter te kunnen reguleren.



Relevante ontwikkeling

Europese en internationale corridors

Binnen de Europese Unie zijn de internationale goederencorridors van groot belang voor het behoud van de economische positie. Dit is ook van belang voor de ERW: De grootste transportcorridor van Rotterdam naar Genua loopt dwars door het bestudeerde gebied.

Ook de Betuweroute in Nederland werd speciaal aangelegd voor vrachtvervoer naar het Europese binnenland.

Dit tracé loopt van de Maasvlakte bij Rotterdam midden door Nederland naar de Duitse grens, waar het tracé samenkomt met de bestaande lijn bij Zevenaar. Tussen Zevenaar en Oberhausen wordt er gewerkt aan een derde spoor.

Er worden regelmatig geld geïnvesteerd in deze TEN-T-corridor. Hiermee wordt de weg-, spoor- en waterinfrastructuur geoptimaliseerd.

Afbeelding 7: Relevante ontwikkeling – Corridors

De belangrijkste toegangswegen van en naar het ERW-gebied worden hieronder aangegeven (zie **Afbeelding 8**). Het begin- en eindpunt van de weg en de steden binnen de ERW worden aangegeven.

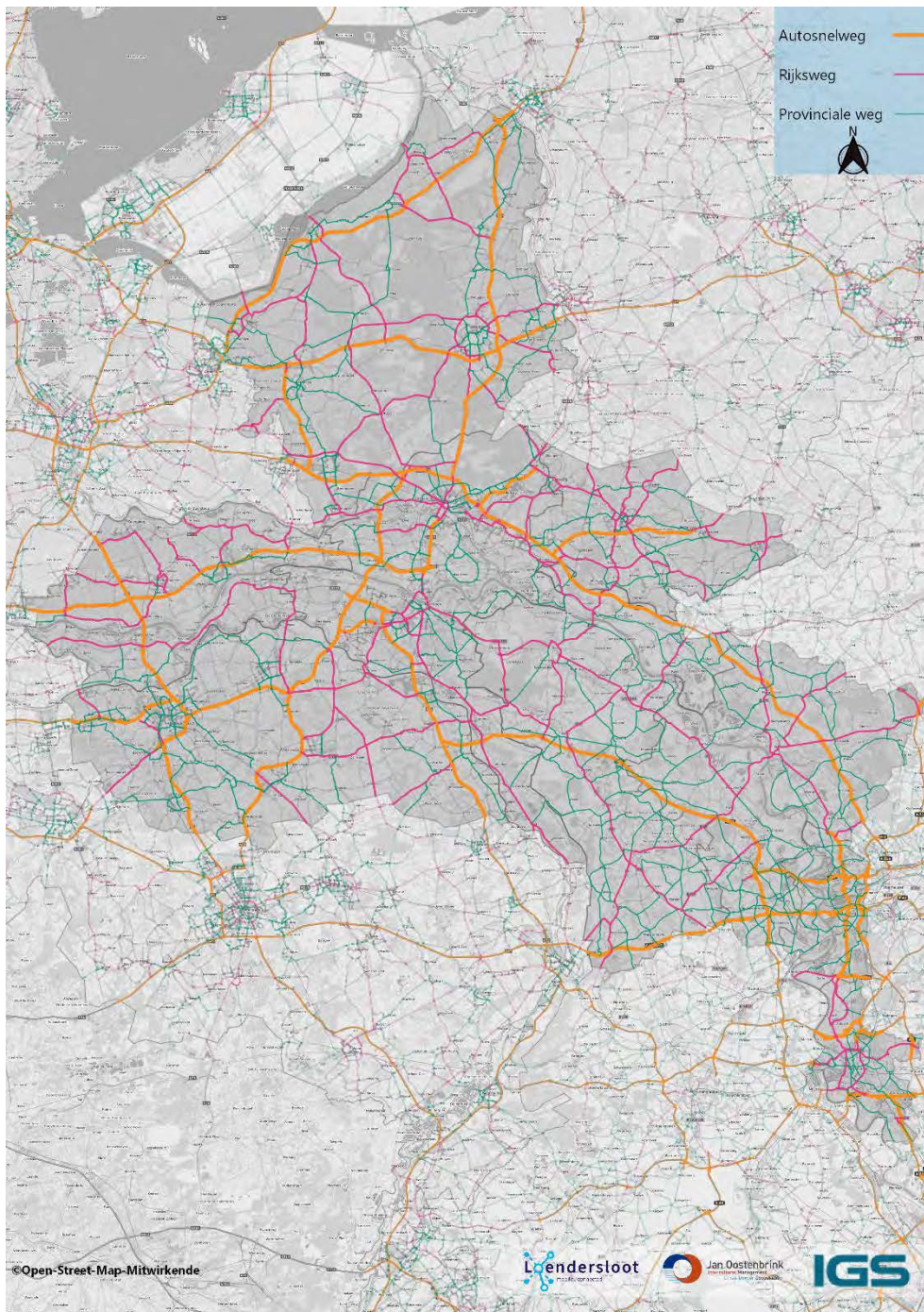
- A50: Zwolle - Apeldoorn - Arnhem – Eindhoven
- A12/ A3: Den Haag - Arnhem - Elten - Duisburg – Passau
- A15: Rotterdam - Tiel – Nijmegen
- A73: Roermond - Boxmeer - Cuijk – Nijmegen
- A77/ A57: Boxmeer - Goch - Rheinberg - Moers – Köln
- A42: Kamp-Lintfort - Oberhausen – Dortmund
- A40: Venlo - Moers - Duisburg – Dortmund
- A2: Oberhausen - Kloster Lehnin
- A59: Dinslaken - Duisburg - Düsseldorf – Bonn

Ook binnen de Euregio liggen er een aantal wegen die het gebied verder ontsluiten. Hieronder worden enkele genoemd:

- A18: Didam - Doetinchem – Varsseveld
- A325: Arnhem - Nijmegen



- N304: Apeldoorn - Ede
- N264: Uden - Mill - Sint Anthonis - Mook
- N272: Veghel - Sint Anthonis - Mill - Boxmeer
- N271: Venlo - Gennep - Mook - Malden - Nijmegen
- B9: Nijmegen - Kranenburg - Kleve - Goch - Weeze - Lauterbourg
- B57: Kleve - Kalkar - Xanten - Rheinberg - Aachen
- B58: Venlo - Alpen - Wesel - Beckum
- B67: Goch - Kalkar - Rees – Reken



Afbeelding 8: Wegennet in de Euregio Rijn - Waal

Veel internationaal vrachtvervoer vindt plaats over de weg. Aangezien vervoer over de binnenwateren en per spoor echter vele malen efficiënter en

duurzamer is, worden er inspanningen geleverd om deze vervoerswijzen te bevorderen.

Op kleinere, regionale schaal is het goederenvervoer over de weg echter nog steeds zeer belangrijk. Vrachtwagens zullen dus waarschijnlijk nooit helemaal van de weg verdwijnen.

Dit betekent dat er parkeergelegenheid voor vrachtwagens nodig zal zijn langs de snelwegen en rond de havens, en ook bij de nieuwe spoorterminal die in Valburg wordt gebouwd. Een voorbeeld van een grootschalige vrachtwagenparkeerplaats nabij een hoofdweg is de vrachtwagenparkeerplaats in Duiven, gelegen nabij de grensovergang.

Ook binnen steden is goederenvervoer onmisbaar: zowel voor leveringen aan winkels als op individueel niveau, aangezien koeriersdiensten nu bijna de klok rond pakketten naar huishoudens brengen. Vooral in de grotere steden leidt dit tot ongemakken: De straten zijn moeilijk toegankelijk en er is veel geluids- en stankoverlast van de vele bestelwagens.

Daarom zijn veel steden bezig met de invoering van emissievrije zones. Onder meer de gemeente Arnhem en de gemeente Nijmegen nemen deel aan het initiatief "Op weg naar ZES", dat tot doel heeft tegen 2025 in de binnensteden emissievrije zones tot stand te brengen¹⁷. Er wordt ook gebruik gemaakt van duurzame oplossingen, zoals fietskoeriers en lichte elektrische voertuigen (LEV) om een groter volume aan goederen op een duurzame manier binnen de stad te vervoeren. Aan de Duitse kant werken gemeenten met deelconcepten voor klimaatbescherming waarmee een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen wordt nagestreefd. Zo wordt in Düsseldorf gewerkt aan een nieuw parkeerbeleid dat het verminderen van verkeer ten goede zal komen. Daarnaast zetten de gemeenten zich ook in om in de binnensteden milieuzones te realiseren, die alleen toegankelijk zijn voor voertuigen met een groene milieusticker.

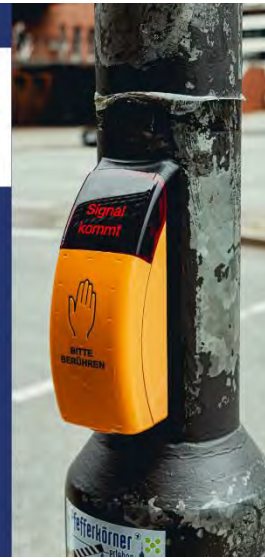
¹⁷ Cf. Op weg naar ZES: Op weg naar ZES [online] <https://opwegnaarzes.nl/> [April 2021]

Relevante ontwikkeling

ITS: intelligent traffic services

Wat efficiëntie betreft, is er vaak onbenut potentieel binnen het bestaande wegennet. Door de efficiëntie te verhogen, kan de doorstroming van het verkeer worden verbeterd en kan de wegcapaciteit maximaal worden benut.

De nationale overheden voeren verschillende programma's uit om intelligente vervoerssystemen (ITS) verder te ontwikkelen en te implementeren. Daartoe behoren reis-informatiediensten en actuele gegevens over wegwerkzaamheden.



Afbeelding 9: Relevante ontwikkeling - ITS

Toekomst: Plannen

In binnensteden waar verschillende vormen van mobiliteit samenkomen, is de laatste jaren meer aandacht besteed aan de verkeersveiligheid, met name in de onderliggende plannen. Tegen deze achtergrond wordt zowel in Nederland als in Duitsland steeds vaker gediscussieerd over snelheidsbeperkingen tot 30 km/u in binnensteden. In dit verband wordt aanbevolen de oversteeksituaties voor voetgangers en fietsers te onderzoeken en aanzienlijk te verbeteren. Op veel plaatsen zijn de oversteekplaatsen niet voldoende zichtbaar of moet er lang gewacht worden. Comfortabele en veilige oversteekplaatsen dragen in het algemeen bij tot de bevordering van de lokale mobiliteit.

Een ander thema, dat in verschillende concepten op verschillende manieren wordt onderzocht, is het parkeren. Hier moet een onderscheid worden gemaakt tussen multimodaliteit, regionaal en lokaal beheer van parkeerruimte en parkeerzones voor bewoners. Zowel op lokaal als regionaal niveau moet de parkeerruimte worden gestandaardiseerd en verstandig worden gebruikt. Daartoe moet in de toekomst een geïntegreerd verkeersbeheersysteem worden ontworpen, waarin met name oplossingen worden gevonden voor geparkeerde voertuigen. Op regionaal niveau daarentegen moeten bijvoorbeeld de forensenstromen in de regio in kaart worden gebracht en moeten,

naast uitgebreide P&R-faciliteiten, ook de parkeervoorzieningen voor forensen op regionaal niveau in hun geheel worden gepland. In dit verband zal onder meer aandacht moeten worden besteed aan digitale oplossingen, met name met het oog op intelligente wegen en intelligente rijhulpsystemen.

Goederenvervoer

Voor het vervoer over langere afstanden wordt de nadruk gelegd op een verschuiving van wegvervoer naar vervoer over water of per spoor. De Nederlandse regering heeft hiervoor financiële middelen beschikbaar gesteld. Het doel is om in de jaren 2020 - 2024 2.000 containers per dag van de weg naar het spoor of het water te verschuiven¹⁸. Op Europees niveau wordt ook onderzoek verricht naar innovaties, bijvoorbeeld op het gebied van alternatieve brandstoffen (zoals LNG en waterstof) en naar de rol die deze brandstoffen kunnen spelen in duurzaam vervoer. Er wordt ook geïnvesteerd in innovaties zoals truck platooning en er wordt geld vrijgemaakt om de hoofdwegen te optimaliseren voor zwaar vrachtverkeer.

Voor kortere afstanden, bv. binnen steden, werken veel regio's en grotere steden aan het verduurzamen van deze "last mile logistics". In Nederland is er bijvoorbeeld de Green Deal ZES, waarbij grote bedrijven en gemeenten streven naar een emissievrije binnenstedelijke logistiek tegen 2025. Onder andere de gemeente Arnhem en de gemeente Nijmegen doen hieraan mee.

Highlights

De positie van Düsseldorf als grote stad met 620.000 inwoners biedt de stad de mogelijkheid om parkeergarages te exploiteren. Daarom worden de parkeerzones voor bewoners onderzocht op de haalbaarheid van parkeergarages in de nabije toekomst. In principe kan dit concept ook worden overgedragen op kleinere gemeenten. De voorwaarde hiervoor is in eerste instantie

¹⁸ Cf. Spoorpro (2021): Ministerie gaat verplaatsing van goederenvervoer naar het spoor faciliteren, [online] <https://www.spoorpro.nl/spoorbouw/2021/04/02/ministerie-gaat-verplaatsing-van-goederenvervoer-naar-het-spoor-faciliteren/> [April 2021]



alleen het bestaan van parkeerzones voor bewoners in het gemeentelijke gebied. Het zoeken naar plaatsen voor parkeergarages in de beschikbare openbare ruimte is hoe dan ook in alle gemeenten een uitdaging.

De Regionalverband Ruhr heeft in haar mobiliteitsconcept een totaalconcept voor mobiliteitshubs en P&R-parkeerplaatsen ontwikkeld. Dit is met name zinvol voor de Euregio gezien het toenemende belang van grensoverschrijdend woon-werkverkeer.

Spoorverkeer

Nu: Status quo

Treinverbindingen zijn snel, efficiënt en geschikt voor een groot aantal passagiers of goederen. Dit maakt het spoor een populaire vorm van vervoer. De aanleg van nieuwe treinverbindingen is echter duur en complex en kan tientallen jaren duren. Bovendien zijn veel verschillende organisaties betrokken bij de aanleg van een nieuwe verbinding of de reactivering ervan.

Eerst wordt de huidige stand van zaken van het spoorvervoer in de ERW bekeken (zie **Afbeelding 11**). Binnen de ERW loopt één grensoverschrijdende spoorlijn: vanuit Arnhem gaat de lijn bij Babberich de Duitse grens over, dan verder naar Emmerich en ten slotte naar Düsseldorf. Sinds 2017 rijdt op dit traject weer een regionale trein van Abellio en sinds 2019 is Emmerich - Elten een nieuw station op deze lijn. Ook sluit deze grensoverschrijdende verbinding aan Nederlandse zijde aan op de Betuweroute: een spoorlijn die specifiek is aangelegd voor goederenvervoer.

De ICE rijdt ook op dit traject; zes tot zeven keer per dag van Amsterdam naar Frankfurt (via Arnhem, Oberhausen, Duisburg en Düsseldorf), en één keer per dag van Amsterdam naar Basel (met stops in Arnhem, Oberhausen, Duisburg en Düsseldorf). Hiermee loopt door het grondgebied van de ERW een belangrijke schakel voor het internationale personenvervoer.

In het verleden bestond er een tweede grensoverschrijdende spoorlijn: tot 1991 reed er een trein van Nijmegen via Groesbeek en Kranenburg in de richting van Kleve.

Relevante ontwikkeling

Optimaal gebruik van de infrastructuur

Veel gemeenten en districten uiten de wens om de infrastructuur te verbeteren. Vaak gaat het om snelwegen of plattelandswegen. De aanleg van nieuwe, grotere verbindingen wordt gezien als een middel voor betere gebieds-ontsluiting, waardoor de economie een impuls krijgt.

Voorbeelden hiervan zijn het doortrekken van A15 naar de A12 (VIA15), de verlenging van de A77 in westelijke richting, enz. De uitvoering van deze projecten is echter niet de verantwoordelijkheid van de gemeenten, maar van het Rijk. Deze projecten zijn vaak zeer duur en de realisatie ervan neemt jaren in beslag.

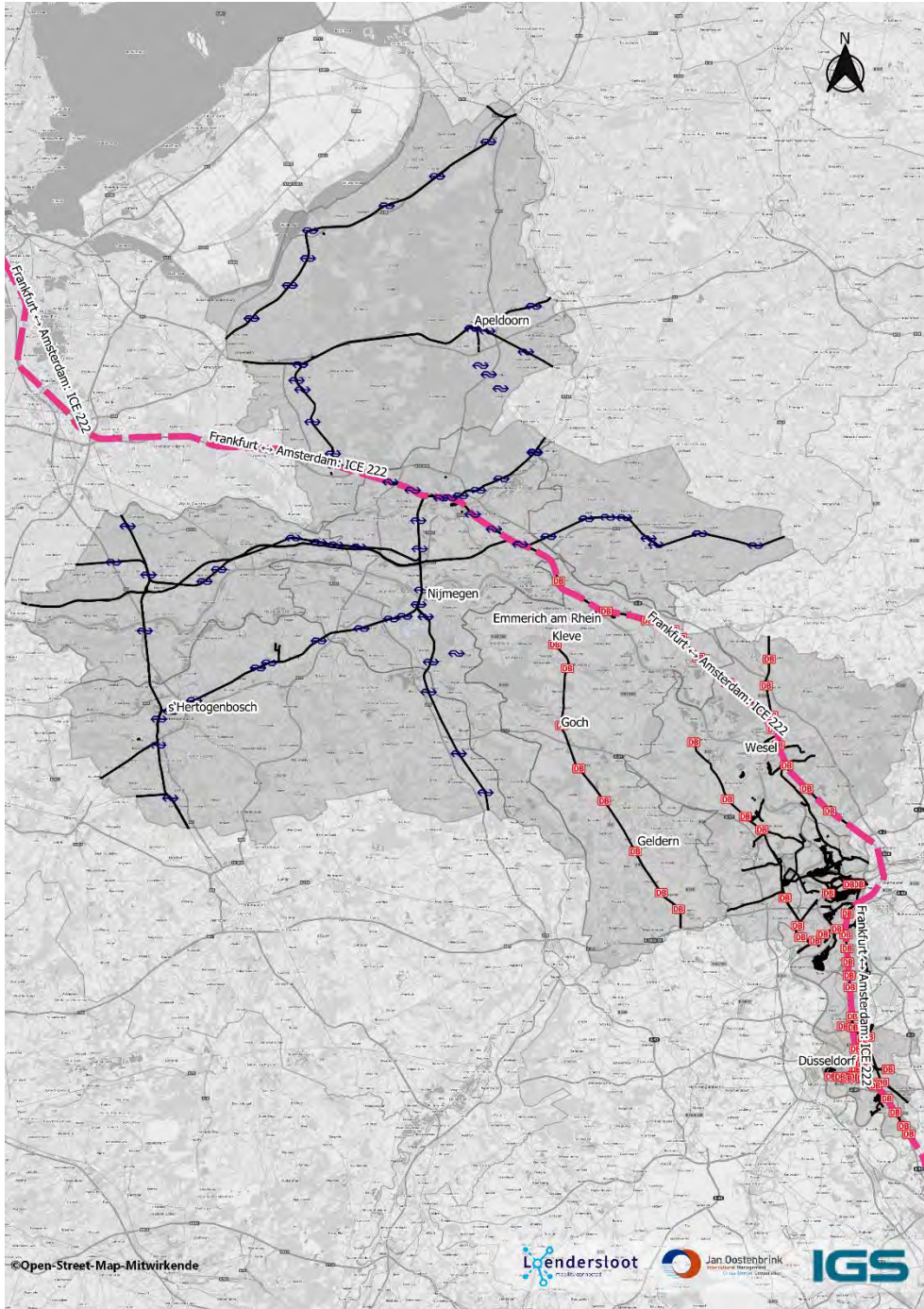
Afbeelding 10: Relevante ontwikkelingen - Infrastructuur

Wanneer men verder kijkt dan de grensoverschrijdende verbindingen, valt op dat het Nederlandse deel van de ERW een fijnmaziger spoorwegnet heeft dan het Duitse deel (zie **Afbeelding 11**). In het Nederlandse deel zijn er bijvoorbeeld treinverbindingen tussen:

- Nijmegen - Elst - Arnhem
- Arnhem - Zevenaar
- Arnhem - Westervoort - Duiven - Wehl - Doetinchem - Terborg - Varsseveld
- Arnhem - Rheden - Zutphen - Apeldoorn
- Ede - Wageningen - Arnhem
- Nijmegen - Cuijk - Boxmeer
- Nijmegen - Wijchen

In het Duitse gebied van ERW daarentegen zijn er de volgende treinverbindingen:

- Emmerich - Wesel - Duisburg - Düsseldorf
- Kleve - Bedburg - Hau - Goch - Weeze – Kevelaer - Düsseldorf
- Xanten - Rheinberg - Moers - Duisburg - Düsseldorf



Afbeelding 11: Spoorwegen in de Euregio Rijn - Waal

Goederenvervoer

Vanuit de havens van Rotterdam worden goederen per trein naar het Europese binnenland vervoerd, waarbij de haven van Duisburg een belangrijke rol

speelt als 's werelds grootste binnenhaven voor containers en als transportknooppunt¹⁹. Naast de binnenvaart is het spoorvervoer de aangewezen manier om goederen te vervoeren: Het beperkt de congestie op de wegen en is vele malen efficiënter dan vervoer middels vrachtwagens. Binnen de ERW worden deze transporten uitgevoerd via de bestaande spoorlijnen, waarbij de Betuweroute in Nederland speciaal voor het goederenvervoer is aangelegd. De Betuweroute sluit aan op de bestaande spoorverbinding naar Duitsland in Zevenaar. Dit is de enige grensoverschrijdende spoorlijn binnen de ERW. Tussen Emmerich en Oberhausen wordt aan de realisatie van een derde spoor gewerkt.

Toekomst: Plannen

In tegenstelling tot de busverbindingen speelt de trein geen directe rol in de gemeentelijke mobiliteitsplannen van een aantal aangesloten gemeenten. Dit wordt verklaard door het feit dat de gemeenten niet allemaal een station binnen hun grenzen hebben liggen. De enige relevantie van het spoor voor deze gemeenten is dan ook dat de stations gemakkelijk per bus bereikbaar moeten zijn: goede aansluitende mobiliteit moet gegarandeerd zijn. Zelfs voor gemeenten en steden waar het spoor een belangrijke rol speelt in de lokale mobiliteit, wordt er nauwelijks kritisch gekeken of de verbinding al dan niet toereikend is, in tegenstelling tot bijv. de bus. Dit is hoogstwaarschijnlijk te wijten aan de "immobiliteit" van de spoorwegverbindingen: Veranderingen zijn ingewikkeld, duur en moeilijk door te voeren. Veel gemeenten lijken zich hiervan bewust te zijn en kiezen er daarom voor niet te sleutelen aan wat al is ontwikkeld. In de gemeenten en steden ligt de nadruk dan ook vaak op het verbeteren van de stationsomgeving en het verhogen van de veiligheid op spoorwegovergangen.

¹⁹ Cf. Port of Rotterdam: The Rotterdam – Duisburg Connection, [online] <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/Rotterdam-Duisburg-connection.pdf> [April 2021]

Relevante ontwikkeling

Shared Mobility

Gedeelde mobiliteit beoogt een efficiënter gebruik van vervoermiddelen, bv. in de vorm van autodelen. Dit is een belangrijk instrument om het personenvervoer te verduurzamen.

Gemeenten en regio's staan over het algemeen open voor meer gedeelde mobiliteit. Zij zijn echter vaak afhankelijk van particuliere aanbieders van deze diensten en beschikken dus niet altijd over dezelfde vervoersmiddelen. Bovendien verschillen de gemeenten onderling in hun manier van werken en in hun besluitvormingsprocessen, waardoor de verschillen tussen de gemeenten bij de invoering van gedeelde mobiliteit groot zijn.

Kortom, gedeelde mobiliteit is een wens van veel gemeenten, maar de uitvoering ervan is vaak nog geen uitgemaakte zaak. Alleen in de grotere steden zoals Düsseldorf, Arnhem, Apeldoorn, Nijmegen en Duisburg is gedeelde mobiliteit al een goed geïmplementeerd onderdeel van het mobiliteitsaanbod.

Dit gratis mobiliteitsaanbod omvat scooters, stepjes en elektrische fietsen of bakfietsen. Het is onduidelijk in hoeverre deze vorm van vervoer ook in kleinere gemeenten kunnen worden ingevoerd.



Afbeelding 12: Relevante ontwikkeling - Shared Mobility

Er zijn mogelijkheden om de bestaande spoorverbindingen voor de spoorwegen op nationaal en regionaal niveau te optimaliseren. Verschillende regio's spannen zich in om het spoorvervoer binnen de regio te verbeteren, met name om personenvervoer mogelijk te maken. Daarnaast zijn er verschillende plannen op het niveau van deelstaat en provincies waarin ontwikkelingen en investeringen in het spoor worden beschreven. Ook deze plannen zijn grotendeels gebaseerd op het bestaande netwerk en houden niet specifiek rekening met nieuwe verbindingen. Wel wordt er door verschillende partijen (waaronder de Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen en de Provincie Gelderland) gekeken naar kansen die de bestaande ICE verbinding biedt om clusters op het gebied van bijvoorbeeld Hightech en Health beter te verbinden. De verbinding tussen deze economische clusters rondom o.a. Arnhem en Düsseldorf kan beter benut worden door de huidige treinverbinding op te waarderen op het gebied van frequentie, snelheid en betrouwbaarheid. Om dit te realiseren, is het echter van belang om kritisch te kijken naar onder andere de routing van goederenvervoer. Door de beperkte capaciteit van de sporen zal de groei in frequentie uiteindelijk betekenen dat ofwel het personenvervoer, ofwel het goederenvervoer niet verder zal kunnen groeien.

Het belang van grensoverschrijdende spoorverbindingen blijkt ook uit de gezamenlijke agenda uit 2016 voor grensoverschrijdend spoorvervoer, die is

opgesteld door de genoemde provincies, de provincie Overijssel en de deelstaat NRW. Deze agenda is gericht op het verbeteren van bestaande verbindingen door het materieel en de frequentie te verbeteren en een gemeenschappelijk kaartverkoopsysteem in te voeren. Ditzelfde belang komt terug in het 'Toekomstbeeld OV'; een visiestuk van de Nederlandse overheid waarin onder andere de verbinding met Duitsland en het optimaliseren van de verbindingen binnen de landsgrens belangrijke speerpunten zijn²⁰. Ook vanuit de Nederlandse overheid is er dus veel aandacht voor de grensoverschrijdende verbindingen met het OV.

Op Europees niveau wordt de verbetering van grensoverschrijdend spoorvervoer ondersteund.²¹ De verbindingen maken deel uit van de corridors Rhine-Alpine of Noordzee-Baltische Zee. Het TEN-T ondersteunt financieel het programma 3EUSatesToCross, waarin de provincies met steun van alle partners streven naar snelle grensoverschrijdende spoorverbindingen met geharmoniseerde afspraken over reisinformatie, tickets en prijzen.

Als we naar de toekomst van het spoor kijken, kunnen we een aantal trends onderscheiden:

Duurzaam goederenvervoer

Het vervoer van goederen over water en per spoor is efficiënter dan het vervoer van goederen over de weg. Bovendien leidt meer goederenvervoer over water en per spoor tot een vermindering van het aantal vrachtwagens. Met name op Europees en nationaal niveau is het goederenvervoer per spoor een belangrijk aandachtspunt. Daartoe moeten de sporen worden verlengd en moeten overslagpunten worden gebouwd. In Nederland wordt hard gewerkt aan de bouw en de ontwikkeling van mobiliteitshubs, maar deze zijn niet specifiek gericht op goederenvervoer.

De Connecting Europe Facility (CEF) stelt op Europees niveau middelen ter beschikking voor onder meer de uitbreiding van spoorverbindingen. Con-

²⁰ Cf. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Toekomstbeeld OV [online], <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/betere-verbindingen-openbaar-vervoer/ov-in-de-toekomst> [2018]

²¹ Cf. INEA: DG MOVE [online], <https://ec.europa.eu/inea/en> [Maart 2021]

creet betekent dit dat in het Euregio-gebied wordt gewerkt aan de verbetering van de spoorwegknooppunten (Arnhem, Nijmegen en Düsseldorf) en aan de capaciteitsuitbreiding van de spoorlijn rond Emmerich.

Bovendien wordt in de provincie Gelderland een spoorwegterminal gebouwd. Dit moet ervoor zorgen dat de goederen efficiënter worden behandeld.

Ook op Europees niveau wordt geïnvesteerd in de uitvoering van een gemeenschappelijk veiligheidsprogramma. Met behulp van ERMTS (European Rail Traffic Management System) is het mogelijk om op baanvakken met hogere snelheden te rijden. De Betuwe-route in Nederland is reeds uitgerust met ERMTS²².

Hoewel goederenvervoer per spoor duurzamer en efficiënter is dan vervoer over de weg, kleven er een aantal nadelen aan goederenvervoer per spoor die eveneens benoemd moeten worden. Omdat het spoor een beperkte capaciteit heeft, betekent de toename van goederenvervoer per spoor dat er minder capaciteit beschikbaar is voor personenvervoer per spoor. Daarnaast heeft goederenvervoer een impact op de leefbaarheid rondom de spoorlijnen: het vervoer van gevaarlijke stoffen kan een risico voor de volksgezondheid opleveren en daarnaast zorgt elk goederenvervoer voor trillings- en geluidsoverlast. Met name in stedelijke gebieden waar nieuwe woningen gebouwd worden en bevolkingsdichte en verkeersdrukte toenemen dient in de verdere ontwikkeling van het goederenvervoer met bovengenoemde aspecten rekening gehouden moeten worden.

Internationaal passagiersvervoer

In het personenvervoer tussen Nederland en Duitsland is de treinverbinding Amsterdam – Frankfurt een erg belangrijke schakel. Binnen het grondgebied

²² Cf. Parlementaire Monitor (2014): Lijst van vragen en antwoorden over de voorspelling ERTMS en Railmap 3.0/Nota Alternatieven - Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS), [online] <https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vvij5epmj1ey0/vjkwccppy03sp> [Maart 2021]

van de ERW liggen onder andere Arnhem, Duisburg en Düsseldorf als opstappunt voor ICE's. Uit verschillende onderzoeken²³ blijkt dat het internationale treinverkeer een verdere stijging van reizigers kan verwachten, met name als alternatief vervoermiddel voor de zakelijke markt.

Bovengenoemde ontwikkelingen zullen de komende jaren waarschijnlijk leiden tot grote investeringen in de spoorwegen. Zowel aan Nederlandse als aan Duitse zijde wordt gezocht naar manieren om de verbinding Amsterdam - Frankfurt sneller te maken. Enerzijds gaat het om het schrappen van haltes en het uitbreiden van de route, maar anderzijds wordt ook de huidige route kritisch onder de loep genomen. Zo pleit de NS voor een verlegging van het tracé via Arnhem. Aan de andere kant van de grens in Duitsland wordt er echter op gewezen dat deze omleiding tot capaciteitsproblemen zou leiden.

Verschillende vervoerders (Deutsche Bahn, ÖBB, SNCF en SBB) hebben eind 2020 een intentieverklaring ondertekend om de Trans-Europ-Express nieuw leven in te blazen. De TEE 2.0 zal Europese steden over het hele continent verbinden met een combinatie van hogesnelheidstreinen en nachttreinen, zonder dat extra investeringen in infrastructuur nodig zijn. De eerste concrete resultaten van deze uitgebreide samenwerking zijn vier nieuwe Nightjet-lijnen die de komende jaren in totaal dertien Europese metropolen met nachttreinen zullen verbinden. De eerste geplande verbinding loopt van Wenen - München - Parijs en Zürich - Keulen - Amsterdam en is gepland voor december 2021. Dit nieuwe initiatief is bedoeld om van de langeafstandstrein een serieus alternatief voor het vliegtuig te maken.

De Nederlandse onderneming European Sleeper wil vanaf 2022 een nachttrein invoeren tussen Amsterdam, Brussel en Praag. Dit zal gebeuren in samenwerking met de Tsjechische luchtvaartmaatschappij RegioJet. Op lange termijn is het de bedoeling een netwerk van nachttreinen tot stand te brengen dat ook op middellangeafstandsroutes met luchtvaartmaatschappijen zal concurreren.

²³ Cf. Buck Consultants International: Economische betekenis en potentie ICE verbinding Arnhem (2021) [via Groene Metropoolregio Arnhem – Nijmegen]

Upgraden van sporen

De nationale regeringen en de regio's concentreren zich vooral op de verbetering van de bestaande sporen. Vaak wordt daarbij overgeschakeld van enkelspoor op dubbelspoor, waardoor de frequentie kan toenemen. Potentiële knelpunten, zoals verouderde spoorbruggen, worden ook aangepakt om de betrouwbaarheid te vergroten. Op die manier kan ook de capaciteit worden verbeterd. In Nederland gebeurt dit in het kader van het "Programma Hoogfrequent Spoor", waardoor reizigers op elk moment kunnen reizen ("spoorboekvrij reizen"). Uitbreidingsplannen worden ingediend door de provincies en de deelstaten. Dit is ook het geval in de deelstaat NRW, waar een aantal concrete spoorwegprojecten wordt geschetst in het document "Masterplan Nordrhein - Westfalen". Een daarvan is de verbetering van de grensverbinding op de lijn Emmerich - Duisburg. De "Visie voor een bereikbaar Gelderland" van de provincie Gelderland en "Brabant Bereikbaar" van de provincie Noord-Brabant laten ook verbeteringen zien in de kwaliteit van de spoorwegen. Ook hier wordt het belang van goede grensoverschrijdende verbindingen expliciet genoemd.

Upgraden van stations

Op lokaal niveau gaat de aandacht vooral uit naar de verbetering van spoorwegstations. Deze stations spelen een belangrijke rol in de ketenmobiliteit, waarbij reizigers snel en vlot kunnen overstappen van het ene vervoermiddel op het andere. Op veel plaatsen worden de fietsenstallingen verbeterd, wordt onderzocht hoe de toegankelijkheid van stations kan worden geoptimaliseerd en wordt de stationsomgeving zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt voor reizigers. Een kwaliteitsimpuls voor de stationsomgeving die ervoor zorgt dat de stations op de toekomst zijn voorbereid.

Een uitzondering op de aandacht voor de ontwikkeling van bestaande verbindingen is de mogelijke reactivering van de spoorlijn Nijmegen - Kleve. Sinds de sluiting van de oude lijn is er veel discussie geweest over de heropening van deze lijn. Uit de langdurige discussies en de verschillende studies blijkt duidelijk hoe levend dit onderwerp in de regio nog is. Aan beide zijden van de grens wordt veel nagedacht over een reactivering en hoe die eruit zou kunnen zien. Belangrijke punten in dit proces zijn het soort materieel, de frequentie en de routing, waarover de meningen uiteenlopen. Deze

uitgebreide ontwikkeling kan hier niet volledig worden toegelicht, aangezien dit nog steeds aan de gang is. Er wordt op gewezen dat met name Kreis Kleve serieuze stappen onderneemt in de richting van een (nieuwe) haalbaarheidsstudie, zodat kan worden aangetoond welk grensoverschrijdend potentieel een eventuele reactivering heeft.



Relevante ontwikkeling

Mobility hubs

Deze hubs spelen een belangrijke rol in andere thema's zoals de Modal Shift, Mobility as a Service (MaaS: het aanbieden van vervoer als een dienst, waarbij de vervoerswijze en het moment worden aangepast aan de behoeften van de gebruikers) en de ontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

Regionale overheden (provincies en deelstaten) zijn vaak de meest actieve en vooruitstrevende partij op dit gebied. Zij zijn het ook die de financiële middelen hebben om de plannen uit te voeren. Er wordt onderzoek gedaan naar het ontwerp van deze mobiliteitshubs en naar de locaties. De realisatie van dergelijke hubs is gepland op korte termijn; binnen vijf tot tien jaar.

Afbeelding 13: Relevante ontwikkeling - Mobility hubs

Highlights

De Regio Achterhoek erkent dat een goede grensoverschrijdende treinverbinding veel kan opleveren voor de regio. Daarom wordt in de beleidsdocumenten veel aandacht besteed aan de praktische uitvoering. Er wordt gewezen op het belang van vereenvoudiging van de kaartverkoop en de vindbaarheid van grensoverschrijdende verbindingen door de gegevensuitwisseling te verbeteren en deze bijvoorbeeld te integreren in de Nederlandse reisplanner voor binnenlandse reizen via desktop of app: 9292OV.

Bijzonder vermeldenswaardig is de Rijn-Ruhr-Express. De Rijn-Ruhr-metropoolregio is de meest welvarende en dichtbevolkte agglomeratie van Duitsland - er wonen meer dan tien miljoen mensen. Door te investeren in de verbreding van bestaande sporen en de modernisering van stations kan een nieuw netwerk van treinverbindingen binnen de regio worden gecreëerd, waardoor de reistijden korter worden en de hele regio beter bereikbaar wordt. Dit project wordt beschouwd als het grootste spoorwegproject in de regio. Deze nieuwe ontwikkeling zal de kloof tussen langeafstandstreinen en regionale treinen dichten. Na voltooiing zullen zeven spoorlijnen de grote

steden in de NRW verbinden met belangrijke centra als Kassel en Koblenz in de aangrenzende regio's Rheinland-Pfalz en Hessen. Op de hoofdverbinding tussen Keulen en Dortmund zullen de reizigers na voltooiing van de uitbreiding en modernisering van de infrastructuur om de 15 minuten gebruik kunnen maken van een trein.

Busverkeer

De bus is een belangrijke schakel in het openbaar vervoersysteem. De aanleg van nieuwe spoorverbindingen vergt hoge kosten en beperkingen, maar de bus kan zonder problemen worden ingezet, overal waar de benodigde infrastructuur voorhanden is. De bus is dan ook van groot belang voor de leden van de ERW. Een belangrijke opmerking vooraf betreft de verschillende rol van gemeenten en regio's als het gaat om de ontwikkeling van buslijnen. In Nederland is de provincie verantwoordelijk voor de aanbesteding van het openbaar vervoer; de concessieverlener. Dit betekent dat de rol van de gemeente beperkt is: wensen en vernieuwingen op het gebied van vervoer kunnen worden voorgelegd aan de provincie. In Duitsland daarentegen zijn „kreisfreie“ steden zelf verantwoordelijk voor de aanbesteding van het busvervoer, dat vervolgens wordt aangeboden door vervoersmaatschappijen zoals het Verkehrsbund Rhein-Ruhr (VRR) binnen de ERW. Voor alle andere steden en gemeenten geldt dat ze dit overdragen aan de Kreis. (Boven)regionaal spoorwegvervoer wordt aanbesteed door de deelstaten. Binnen een vervoersvereniging zijn er afhankelijk van de plaats grote verschillen in busfrequentie, en kaartjes zijn niet altijd geldig voor alle vormen van openbaar vervoer.

Nu: Status Quo

Bij de informatie over busnetwerken uit de bestudeerde documenten moet met name een onderscheid worden gemaakt tussen regio's en kleine en grote gemeenten. Dit komt omdat de rol van bussen en de daarmee samenhangende verantwoordelijkheden per gemeenten of regio verschillen.

Momenteel functioneren de busdiensten grotendeels zoals zij altijd hebben gedaan: Op vaste tijden rijdt een bus zijn route en stopt bij verschillende hal-

tes. In stedelijke gebieden vormen de routes een aanvulling op andere vormen van openbaar vervoer, zoals het spoor. Hier zijn de routes vaak schakels tussen wonen, werken en winkelen. Aangezien er in een stad vaak meer voorzieningen zijn die te voet of met de fiets kunnen worden bereikt, is de bus meestal het vervoermiddel voor de middellange afstanden; dit betekent dat de bus voor de bewoners van een stad alleen een toegevoegde waarde heeft als de stad zo groot is dat de afstand tussen de bestemmingen (werk - woning - winkelen) niet altijd te voet of met de fiets kan worden afgelegd. Dit is bijvoorbeeld het geval in grote steden zoals Düsseldorf.

In kleinere gemeenschappen is de bus vaak het enige beschikbare middel van openbaar vervoer dat kerngebieden en dorpen met elkaar verbindt. Hoewel deze lijnen vaak niet rendabel zijn, blijven de verbindingen essentieel om kleine kernen te verbinden met steden en andere vervoersmiddelen zoals de trein. De plattelandsgemeenschappen zijn zich dus bewust van het risico dat buslijnen worden opgeheven en pleiten voor het behoud hiervan in het provinciale overleg.

In plattelandsgebieden worden steeds minder bussen gebruikt en verdwijnen steeds meer buslijnen. Dit lijkt een kip-en-ei-probleem te zijn: verdwijnen eerst de passagiers of verdwijnen eerst de reismogelijkheden? Om dit landelijke gebied bereikbaar te houden, maken veel gemeenten gebruik van initiatieven zoals buurtbussen, belbussen of regionale taxi's. Bovendien zijn er in Duitsland speciale schoolbussen. Vooral in de meer landelijke gebieden zijn deze bussen nog steeds van groot belang. Ze worden vaak maar een deel van de dag gebruikt, afgestemd op de schooltijden.

Bussen zijn ook een belangrijk vervoermiddel voor studenten aan hogescholen en universiteiten. Bussen die tussen treinstations en onderwijsinstellingen rijden, zijn vaak overbelast en hebben hun maximumcapaciteit bereikt. Voor studenten die in een ander land studeren dan waar ze wonen, is er nog een obstakel: studentenreisproducten kunnen niet altijd aan de andere kant van de grens worden gebruikt. Dit is vaak een technisch probleem dat betrekkelijk eenvoudig op te lossen is. Zo kan de Nederlandse OV-chipkaart sinds 2019 worden gebruikt op de lijn SB58 van Nijmegen naar Kleve.

Terwijl in Nederland bijna alle vervoerwijzen en -middelen kunnen worden gebruikt met een landelijk uniform vervoersbewijssysteem, de OV-Chipkaart, ongeacht de vervoerder, bestaat er in Duitsland geen overkoepelend sys-

teem. Daarom gelden voor elke vervoersvereniging andere tarieven en ticketingmethoden. Hoewel er in de ERW aan Duitse zijde slechts één vervoersvereniging is, zijn de vervoerbewijzen niet altijd compatibel met alle vervoermiddelen, zodat b.v. bij overstap van bus op trein een nieuw vervoerbewijs moet worden gekocht.

De capaciteit van buslijnen tussen veel bezochte plaatsen (b.v. universiteiten en treinstations) staat onder druk, vooral in de grotere steden. Lijnen zoals de Valleilijn (sinds 2020 C3), die tussen Ede en Wageningen loopt en daarvoor veel gebruikt wordt door zowel studenten als forensen, bereiken hun capaciteitsgrenzen, vooral in de spitsuren. Naar schatting zullen de verkeersbewegingen in de komende jaren blijven toenemen, waardoor nog meer passagiers tegelijk zullen reizen. Er moet echter gewezen worden op het feit dat de meeste documenten zijn opgesteld vóór de COVID 19-pandemie, wat betekent dat zij geen rekening houden met het potentiële effect van thuiswerken en flexwerken op verkeersbewegingen.



Relevante ontwikkeling

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een terugkerend thema in alle bestudeerde documenten. Zowel in de Nederlandse als in de Duitse gemeenten heeft verkeersveiligheid een hoge prioriteit.

De verbetering van de verkeersveiligheid kan in twee thema's worden onderverdeeld: Infra-structurele aanpassingen en gedragsbeïnvloeding.

Voor de kleinere gemeenten vermelden specifiek welke infrastructuur moet worden verbeterd om de verkeersveiligheid te vergroten. Ook maken de meeste gemeenten gebruik van "zachte" gedragscampagnes om weggebruikers bewust te maken van hun gedrag en de mogelijke gevolgen daarvan. Deze campagnes zijn bedoeld om weggebruikers bewust te maken van de gevolgen van hun gedrag en zo voor een gedragsverandering te zorgen.

Afbeelding 14: Relevante ontwikkeling - Verkeersveiligheid

Toekomst: Plannen

Uit de mobiliteitsplannen die we van de gemeenten en regio's hebben ontvangen, kunnen enkele trends voor de toekomst van het busvervoer worden afgeleid. Deze thema's worden in het volgende hoofdstuk toegelicht.

Verduurzaming

In antwoord op nationale en internationale klimaatovereenkomsten en een algemene tendens naar meer duurzaamheid, wordt in veel documenten aandacht besteed aan het milieuvriendelijker maken van bussen.

In Nederland houdt het nationale beleid in dat vanaf 2025 alle nieuwe bussen emissievrij moeten zijn en dat vanaf 2030 al het regionale busvervoer emissievrij zal zijn. In Duitsland bepaalt het nationale klimaatbeschermingsprogramma (Klimaschutzprogramm) dat tegen 2030 de helft van alle bussen elektrisch moet zijn. Concreet betekent dit dat de provincies (de concessieverleners) in de komende concessieperiode sterk zullen inzetten op het milieuvriendelijker maken van het busvervoer door het gebruik van alternatieve energiebronnen zoals waterstof of elektriciteit. Deze ontwikkeling wordt positief gewaardeerd door de gemeenten die bewust bezig zijn met vergroening. Bovendien verbeteren deze groene bussen de kwaliteit van de openbare ruimte, wat vooral in binnensteden van groot belang is.

Modal Shift

Bussen zijn slechts verantwoordelijk voor een klein deel van de verkeersbewegingen. In veel studies en documenten wordt de wens geuit dat meer mensen met de bus reizen.

Om de reiziger te motiveren de bus als vervoermiddel te kiezen, moet een aantal zaken in orde zijn: de kwaliteit van de bussen, het netwerk, de frequentie en de kaartverkoop. Bijna alle gemeenten richten zich op het verbeteren van een of meer van deze aspecten. Optimalisering van het bestaande netwerk en de bestaande routes is een quick win en de meeste gemeenten hebben dit als actiepoint aangemerkt. Gewenst wordt een modal shift vanuit de auto naar de bus, waardoor ook de congestie op de wegen zal afnemen.

Ontwikkelen van hubs/ketenmobiliteit.

Het is noemenswaardig dat veel gemeenschappen de neiging hebben om te werken aan zowel ketenmobiliteit als de ontwikkeling van mobiliteitshubs. Bussen vormen een niet te onderschatten schakel in deze keten; er zijn immers honderden busstations in de hele regio, waarvan een groot deel in aanmerking komt voor uitbreiding van de faciliteiten of omvorming tot een hub.

(Beveiligde) fietsenstalling

Een eenvoudige eerste stap om busreizen te vergemakkelijken is te zorgen voor meer en betere fietsenstallingen bij bushaltes. Dit wordt in verschillende bestudeerde documenten vermeld. Met het stijgende bezit van e-bikes, dure en kwetsbare fietsen, is een passende en veilige stallingsplek bij de overstapplaats naar het OV van steeds groter belang geworden.

Verdere uitbreiding van het busnet en van de bushaltes.

De bushalte 2.0 is meer dan een hokje langs de weg. Door de bushaltes te verbeteren, werken veel gemeenten aan een belangrijkere rol voor de bus en bereiden zij zich voor op de ontwikkeling van een hub waar mensen van het ene vervoermiddel op het andere kunnen overstappen (bus-trein-fiets-combi). De hub is een handige plek om dit te doen, met faciliteiten zoals een toiletgebouw, parkeergelegenheid, fietsenstallingen, laadpunten voor auto's en fietsen, wachtkamers en kluisjes.

Binnen dit thema is ook de ontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) van belang, hetgeen in Nederland bijzonder relevant is. In de praktijk hebben de ontwikkelingen in HOV vooral betrekking op de opwaardering van busvervoer. Het belangrijkste principe hier is de verbetering van de frequentie en het comfort van het openbaar vervoer. Dit houdt ook grotendeels verband met de hierboven vermelde ontwikkelingen. Opvallend is dat hoogwaardig openbaar vervoer en de verdere ontwikkeling van het busvervoer vooral in Nederlandse gemeenten en regio's aan de orde is, terwijl in Duitsland alleen grote steden als Duisburg en Düsseldorf zich met dit vraagstuk bezighouden. In vrijwel alle bestudeerde documenten van regio's aan de Nederlandse zijde van de grens, wordt HOV benoemd als rode draad in de ontwikkelingen van het busvervoer.

Relevante ontwikkeling

Multimodality

Er wordt steeds meer nadruk gelegd op een naadloze overgang van de ene vervoerswijze naar de andere. Dit maakt het voor reizigers aantrekkelijker om bijvoorbeeld vaker het openbaar vervoer te gebruiken.

Het toverwoord bij deze ontwikkeling in zowel Nederland als Duitsland is de mobiliteitshub.

Deze knooppunten bevinden zich op centrale locaties, waar mensen gemakkelijk en comfortabel kunnen overstappen van eigen vervoer op openbaar vervoer en waar men tijdens het overstappen van alle gemakken voorzien is. Dit wordt bereikt door de hubs uit te rusten met voldoende faciliteiten zoals laadpunten voor e-bikes en elektrische auto's, wachtruimtes en kluisjes.



Afbeelding 15: Relevante ontwikkeling – Multimodality

Toegankelijkheid van het platteland

Kernen in de periferie beschrijven in detail de mogelijkheden om buslijnen op het platteland rijdende te houden. Er worden verschillende initiatieven genoemd: buurtbussen die door vrijwilligers worden gereden, of belbussen die rijden op het moment dat een passagier daarom vraagt.

Netwerk

Er zijn een aantal grensoverschrijdende busverbindingen (zie **Afbeelding 16**), namelijk:

- Lijn 566: Zevenaar - Babberich - Emmerich Elten - Lobith - Tolkamer - Spijk.
- Lijn 60: Kleve: centrum - Rindern - Düffelward - Keeken - Bimmen - Millingen: Centrum - Gelderse Poort
- Lijn 91: Emmerich: centrum - 's-Heerenberg: busstation
- Lijn SB58: Emmerich: stadscentrum - Kleve: Warbeyen - stadscentrum - Donsbrüggen - Kranenburg: Nütterden - Mitte - Wyler - Beek: Rijks-weg - Nijmegen: Centraal station - Heyendaal



Afbeelding 16: Grensoverschrijdende busverbindingen in de Euregio Rijn - Waal

Toekomstige verbindingen

Momenteel rijdt er één bus op de route Nijmegen - Kleve. Het is denkbaar dat deze verbinding wordt uitgebreid tot aan de Achterhoek/Doetinchem. Plannen voor de uitbreiding van deze busroute bestaan al lang. Tot dusver zijn er echter geen concrete vervolgstappen ondernomen.

Tickets

Met name aan Duitse zijde worden de verschillende kaart- en tariefsystemen nogal kritisch bekeken. Regionale afstemming met betrekking tot tarieven en kaartverkoopsystemen kan het gebruik van het openbaar vervoer veel aantrekkelijker maken. De invloed van afzonderlijke gemeenschappen is echter (nog) niet voldoende om een dergelijk regionaal project van de grond te krijgen.

On Demand / MaaS (mobiliteit als dienst)

De grootste verandering ten opzichte van het huidige busvervoer is een aanzienlijke verschuiving naar vraaggestuurde mobiliteit. Dit betekent dat veel gemeenschappen het idee onderzoeken waarbij de bus geen vaste route of tijd heeft, maar dat de passagier de bus kan aanvragen wanneer dat nodig is. Dit kan via een app; algoritmes bepalen de ideale route. Dit is ook een interpretatie van MaaS.

Infrastructuur

Verbeterde verkeersinformatie

Een betere doorstroming van het verkeer zal ook als neveneffect hebben dat de regionale buslijnen sneller hun traject kunnen afleggen.

Afstemmen van verkeerslichten

Bij het programmeren van verkeerslichten zal rekening worden gehouden met optimalisatie hiervan voor bussen.

De toegankelijkheid van bushaltes is voor veel gemeenten een aandachtspunt. Bushaltes worden toegankelijk gemaakt voor rolstoelgebruikers en de toegangswegen tot bushaltes worden bestudeerd.

Highlights

Apeldoorn: Gebruik van reststroom, herinrichting van bushaltes in de binnenstad voor hoogwaardige openbare ruimte.

De stad Apeldoorn is een regionaal knooppunt voor bussen. Door de ligging van de stad in een landelijk gebied komen veel busroutes samen in het centrum en bij het centraal station. Dit betekent dat het gebied rond het centrum zeer druk is met bussen en auto's. Ook blijkt dat de bus vooral wordt gebruikt

voor uitstapjes naar de regio of naar de grote werkgevers aan de rand van de stad en niet voor reizen naar het stadscentrum.

Om de congestie te verminderen en ruimte te geven aan voetgangers en fietsers in het stadscentrum, worden bussen waar mogelijk omgeleid. Hierdoor zal het aantal bushaltes in het stadscentrum worden beperkt, wat de kwaliteit van de openbare ruimte in het stadscentrum ten goede zal komen. Bovendien zullen bussen die op fossiele brandstoffen rijden, worden vervangen door stillere en schonere elektrische bussen. Een bijkomend voordeel is dat de reststroom van het station kan worden gebruikt om deze bussen van stroom te voorzien.

Nijmegen: Aanpassing van het aanbod aan de demografische kenmerken van buurten.

In haar mobiliteitsvisie wijdt de stad Nijmegen een apart hoofdstuk aan de "sociale en gezonde stad". Hierdoor wordt mobiliteit in een breder, sociaal perspectief geplaatst. Een van de subthema's in dit hoofdstuk is de investering in de wijken. Dit omvat de ontwikkeling van een buurtgerichte aanpak van de mobiliteit in buurten, rekening houdend met de demografische kenmerken van de buurt. Op die manier kunnen de vervoersmogelijkheden beter worden afgestemd op de behoeften van de bewoners.

Voetverkeer

Nu: Status quo

Voetgangersverkeer wordt in lokale mobiliteits- of verkeersconcepten vaak slechts als een aanvulling behandeld. Aan het voetgangersverkeer wordt zelden het belang gehecht dat het als basispijler van elke vorm van mobiliteit verdient. De onderzochte documenten zijn niet zozeer gericht op de ontwikkeling van wandelnetwerken, maar veeleer op oversteeksituaties in binnensteden. De belangrijkste thema's zijn met name de oversteekplaatsen en de toegang tot de stations, maar ook de algemene toegankelijkheid van de openbare ruimte en de beveiliging van de schoolroutes om de zogenaamde "oudertaxi" te voorkomen.

Toekomst: Plannen

Zoals reeds vermeld voor het gemotoriseerde verkeer, verhoogt de invoering van de snelheidsbeperkingen van 30 km/u in binnensteden de algemene verkeersveiligheid en maakt het oversteken veiliger. Voor stations en andere drukke plaatsen is toegankelijkheid van groot belang. De fysieke toegang tot stations is de sleutel tot deelname aan de maatschappij en is daarom een van de belangrijkste aspecten van de vervoersplanning. In dit verband is het van belang dat er in de hele verkeerszone werkende alternatieven voor trappen zijn en geleidingssystemen voor mensen met een visuele handicap.

Relevante ontwikkeling

Toegankelijke binnensteden

Binnensteden komen steeds meer onder druk te staan. Mensen bezitten meer auto's, meer mensen wonen in stadscentra en winkels moeten worden bevoorrad. Hoe kan dit in goede banen worden geleid?

De nadruk ligt op het weren van auto's uit het stadscentrum.

Een geoptimaliseerd netwerk van bussen en treinen speelt hierbij een belangrijke rol. Daarnaast wordt onderzocht hoe het noodzakelijke verkeer in de binnenstad zo min mogelijk overlast kan veroorzaken. Dit wordt gedaan door emissievrije zones en duurzame "last mile logistics" in overweging te nemen.



Afbeelding 17: Relevante ontwikkeling – Toegankelijke binnensteden

Naast inclusie en toegankelijkheid in de openbare ruimte gaat de aandacht op sommige plaatsen ook uit naar het veiliger maken van schoolroutes. Om niet-duurzame autoritten van "oudertaxi's" te vermijden, moet de aantrekkelijkheid van de lokale mobiliteit aanzienlijk worden verhoogd. De schoolroutes liggen vaak binnen het loopbereik van de schoolkinderen, vooral naar de lagere scholen.

Highlights

Opvallend is dat in geen van de bestudeerde documenten er bijzondere plannen voor voetgangers geïntroduceerd worden. Wel vermeldt de gemeente Mook en Middelaar als enige „de voetganger en fietser voorop te willen stellen“ in de vormgeving van haar plannen. In het bijzonder wordt hier aandacht geschonken aan kwetsbare verkeersdeelnemers.

Binnenvaart

De waterwegen moeten bij de documentanalyse afzonderlijk bestudeerd worden. Ondanks het feit dat de ERW een groot deel van haar economische kracht dankt aan haar ligging in het Rijn- en Waalgebied, wordt de toegevoegde waarde van de binnenvaart in de bestudeerde documenten nauwelijks genoemd. Dit is niet verwonderlijk gezien de manier waarop de waterwegen worden gebruikt. Zij worden bijna uitsluitend gebruikt voor het vervoer van goederen over lange afstanden en vallen dus vaak buiten de invloedssfeer van de gemeente.

Vanwege het belang van de waterwegen wordt dit onderwerp daarom bestudeerd op provinciaal, nationaal, staats- en EU-niveau.

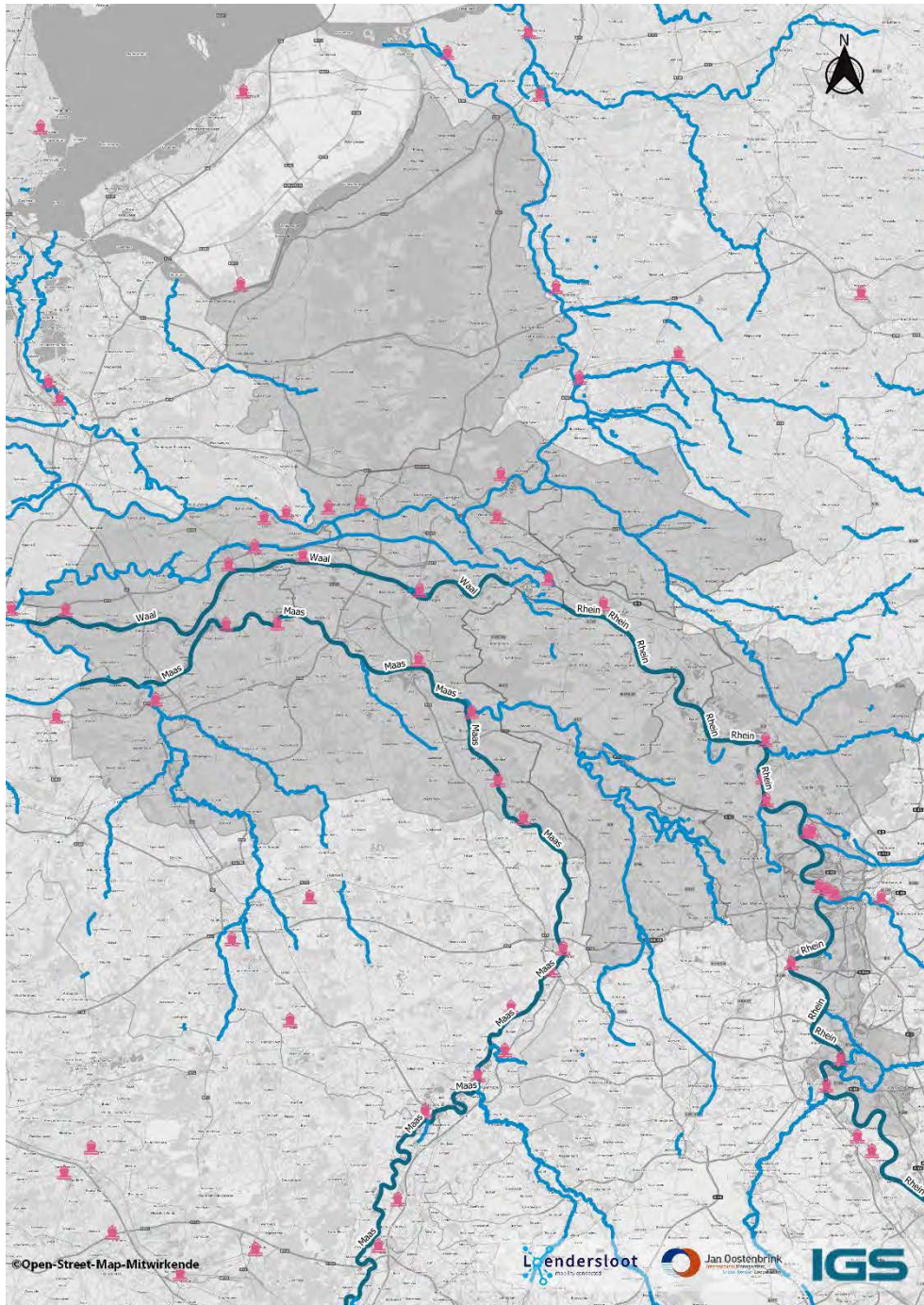
Aangezien de rol van de waterwegen voor het personenvervoer zeer beperkt is, wordt hier verder geen expliciete aandacht aan besteed. Bovendien is in de bestudeerde documenten evenmin aandacht besteed aan deze kwestie. Het is echter belangrijk te vermelden dat op lokaal niveau de veerboten de toegankelijkheid tussen de gebieden verbeteren. Vooral voor voetgangers en fietsers zijn deze veerponten belangrijk om kortere reistijden te realiseren.

Nu: Status quo

Met de Rijn, de Maas en de Waal in haar grondgebied, is de binnenvaart een belangrijk onderdeel van het totale goederenvervoer in de ERW. De binnenvaart speelt een belangrijke rol bij het vervoer van goederen over lange afstanden binnen Europa: een binnenschip kan een ton lading bijna vier keer zo ver vervoeren als een vrachtwagen, bij eenzelfde energieverbruik. In vergelijking met vrachtwagens en spoorwegen heeft de binnenvaart de laagste uitstoot, weinig ongevallen en weinig lawaai²⁴. De binnenvaart is dus een zeer efficiënte manier om goederen te vervoeren. Havens in het Euregiogebied bevinden zich in Cuijk, Duisburg, Düsseldorf (Neuss-Düsseldorfer

²⁴ Cf. REWWay : Das Binnenschiff – Ein umweltfreundlicher Verkehrsträger? [online] <https://www.rewway.at/de/das-binnenschiff-ein-umweltfreundlicher-verkehrstraeger/> [April 2021]

Häfen), Emmerich, Nijmegen, Rheinberg, Tiel, Voerde en Wesel. (zie **Afbeelding 18**).



Afbeelding 18: Waterwegen in de Euregio Rijn - Waal

Toekomst: Plannen

Voor de toekomst van de binnenvaart draait het vooral om de verduurzaming van de sector. De binnenvaart is immers de sector waarvan veel wordt verwacht: De modal shift in de logistiek is afhankelijk van de beschikbare capaciteit in de binnenvaart.

Er worden waterstof- en LNG-oplossingen ontwikkeld om de huidige vervuillende dieselmotoren te vervangen. Hiervoor zijn vulpunten langs de rivieren nodig. Specifiek voor de Rhine-Alpine-corridor is RH2INE gelanceerd, een gezamenlijk initiatief van de deelnemende provincies en de deelstaat NRW om een geïntegreerde aanpak te ontwikkelen voor de realisatie van waterstofoplossingen voor de binnenvaart. Daartoe is het noodzakelijk technische innovaties te ondersteunen. Tegen deze achtergrond moet het onderzoek voor de binnenvaart worden geïntensiveerd. Het onderwerp digitalisering in de binnenvaartsector kan bovendien bijdragen tot het optimaliseren van processen.

Naast de kwestie van duurzaamheid in de binnenvaart worden in het Waterwegenconcept NRW waterwegenprojecten voor Nordrhein-Westfalen geformuleerd. In dit verband worden de uitbreidingsplannen van het Federaal Vervoersinfrastructuurplan 2030 ingedeeld in de categorieën "opheffing van knelpunten", "dringende behoefte" en "verdere behoefte". Het hoofddoel is de scheepvaartcapaciteit op de waterwegen in NRW te vergroten en grotere schepen op deze routes te laten varen, zodat de transitie van weg naar water ook daadwerkelijk gerealiseerd kan worden.

3.2 Overzicht van thema's

Op de volgende bladzijden vindt u een tabel met alle ontwikkelingen. Hieruit vloeien een aantal vragen voort die ook betrekking hebben op de mogelijke rol van het ERW.

De ERW kan verschillende rollen spelen bij de hieronder genoemde trends en vraagstukken:

- Als netwerker kan de ERW relevante partijen bij elkaar brengen. De ERW gaat proactief op zoek naar geschikte partners en partijen met wie zij zou willen samenwerken. Op die manier kan de

ERW garanderen dat zij aan tafel komt met geschikte partijen die allemaal in dezelfde richting trekken.

- Als facilitator kan de ERW het voortouw nemen om positieve ontwikkelingen te sturen. Zo kan onder leiding van de ERW aandacht worden besteed aan een bepaalde kwestie, kunnen bijeenkomsten en workshops worden georganiseerd, en kan de ERW partijen aan elkaar koppelen om verder te werken aan een bepaalde kwestie.
- Als vertegenwoordiger kan de ERW namens haar leden de aandacht vestigen op kwesties op hogere niveaus.
- Als link met INTERREG-programma's kan de ERW optreden als financieringspartner en werken aan het veiligstellen van budgetten en financiering voor specifieke projecten.

De rol die de ERW hierbij bereid is te spelen hangt af van het niveau waarop deze rol betrekking heeft, de betrokken partijen en de benodigde ondersteuning. Het is duidelijk dat de ERW hier veel kansen heeft om projecten op verschillende niveaus te versnellen, nieuwe initiatieven te lanceren en proactief bij te dragen tot de ontwikkeling van mobiliteit op het werkerrein van de ERW.

Beschrijving	Kans	Knelpunt	Innovaties	Onderwerpen/ Trends
Infrastructuur				
Wegennet				
Het wegennet bereikt de grenzen van zijn capaciteit	Dit kan mensen ertoe aanzetten over te schakelen op een andere, duurzamere vervoerswijze.	Het aanleggen van nieuwe wegen kost tijd en geld. Daarom is een verstandig gebruik van andere vervoermiddelen een goede optie.	Investeren in gedragsverandering bij reizigers	Modal Shift, Duurzaamheid
Fietspaden				
Verdere verdichting van het grensoverschrijdende fietsnetwerk	Dit kan meer mensen ertoe aanzetten de fiets te nemen in plaats van de auto.	Voor het slagen van deze projecten is grensoverschrijdende samenwerking van essentieel belang. Ook is budget	E-bikes maken het mogelijk om lange afstanden in alle comfort af te leggen.	Modal shift, duurzaamheid, grensoverschrijdende toegankelijkheid

		benodigd voor de realisatie van de fietspaden.		
Wandelpaden				
Verbetering van de voetpadennetwerken in de stad en verbetering van de grensoverschrijdende toeristische wandelnetwerken.	Wandelen is goed voor de gezondheid en is goed voor toeristische sector. Bovendien kunnen betere voorzieningen in steden ervoor zorgen dat mensen hun auto laten staan en korte afstanden gaan lopen.	Op lokaal niveau wordt weinig aandacht besteed aan ruimte voor voetgangers. Grensoverschrijdend wordt er helemaal geen aandacht besteed aan deze kwestie.	niet van toepassing	Modal shift, duurzaamheid, grensoverschrijdende toegankelijkheid
Openbaar vervoer				
Rail				
Discussie over de reactivering van de spoorlijn Nijmegen - Kleve	De reactivering van de spoorlijn zou de bereikbaarheid tussen Nijmegen en Kleve verbeteren.	Dit is een ingewikkelde discussie die al jaren aan de gang is en waarbij	Ontwikkelingen op het gebied van spoorwegen en treinen; bijvoorbeeld light rail/sneltram	Duurzaamheid, grensoverschrijdende toegankelijkheid



		veel verschillende partijen betrokken zijn.		
Versterking van langeafstandstreinen voor personenvervoer en goederen	Het zal gemakkelijker worden om over de grenzen te reizen, de verbindingen tussen stedelijke gebieden zullen worden verbeterd	Er is slechts één grensoverschrijdende spoorwegovergang in het ERW-gebied.	Europees beheersysteem voor spoorvervoer (ERTMS)	Duurzaamheid, grensoverschrijdende toegankelijkheid
Bus				
Versterking van grensoverschrijdende busdiensten	Bussen ontsluiten vaak perifere gebieden. Dit verbetert de grensoverschrijdende bereikbaarheid, ook in plattelandsgebieden, en voorkomt mobiliteitsarmoede.	Wijzigingen in routes worden door de concessieverleners aangebracht. Om dit te doen, moet een dialoog aangegaan worden met deze partij.	Intelligente toepassingen voor on demand vervoer. Dit maakt de buslijnen rendabeler en efficiënter.	Grensoverschrijdende toegankelijkheid
Operationeel				



Gemakkelijk grensoverschrijdend reizen	Vereenvoudiging van het systeem voor grensoverschrijdende kaartverkoop kan de barrière voor grensoverschrijdend reizen met het openbaar vervoer wegnemen.	Om dit te bereiken is een goede samenwerking tussen de vervoersmaatschappijen noodzakelijk. Daarbij hoort ook het beschikbaar stellen van grensoverschrijdende digitale reizigersinformatie.	Nieuwe ticketing systemen: smart cards, gebruik van mobiele apps en data.	Grensoverschrijdende toegankelijkheid
Alternatieve energiebronnen				
Elektriciteit				
De elektrificatie van het vervoer vindt op verschillende niveaus plaats: Vrachtwagens, auto's, transportbussen.	De technologie is zo ver ontwikkeld dat deze nu al kan worden gebruikt.	Het opladen van deze voertuigen vergt groot-schalige aanpassingen langs wegen en in steden en dorpen om laadinfrastructuur aan te leggen.	Intelligente gegevens om goede locaties voor laadinfrastructuur te vinden. Steeds krachtigere batterijen om elektrisch rijden werkelijkheid te maken.	Duurzaamheid, Toegankelijke binnenstad
Waterstof				



Waterstof is de nieuwe potentiële brandstof voor schepen.	Waterstof biedt veel mogelijkheden voor de vergroening van de binnenvaart. Het kan worden gebruikt voor efficiënt en schoon vervoer van goederen.	Deze ontwikkeling vindt hoofdzakelijk op regionaal niveau plaats. Het is dan ook mogelijk dat er op lokaal niveau niet genoeg aandacht aan wordt besteed.	Tankstations voor waterstof	Duurzaamheid, goederenvervoer
LNG				
LNG biedt mogelijkheden om de scheepvaart en het vrachtvervoer groener te maken.	LNG biedt goede mogelijkheden voor de vergroening van het vrachtvervoer.	De nieuwe brandstof LNG krijgt minder actieve aandacht in vergelijking met waterstof. Het is belangrijk dat alle alternatieven aandacht krijgen en worden onderzocht.	LNG-laadpunten	Duurzaamheid, goederenvervoer

4

4. Conclusie

Uit de voorgaande analyse kan worden geconcludeerd dat er een aantal belangrijke uitdagingen zijn die de belanghebbenden, samen met ERW, moeten aanpakken op weg naar de mobiliteit van de toekomst. Mobiliteit van de toekomst is geen doel op zich, maar een middel om ruimte te bieden aan nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen en maatschappelijke uitdagingen innovatief op te lossen. Daarbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld de groter wordende vraag naar vakmensen op de arbeidsmarkt, de woningbouwopgave, flexwerken en vergrijzing. Uit de analyse van verschillende beleidsdocumenten komen de volgende overkoepelende thema's naar voren:

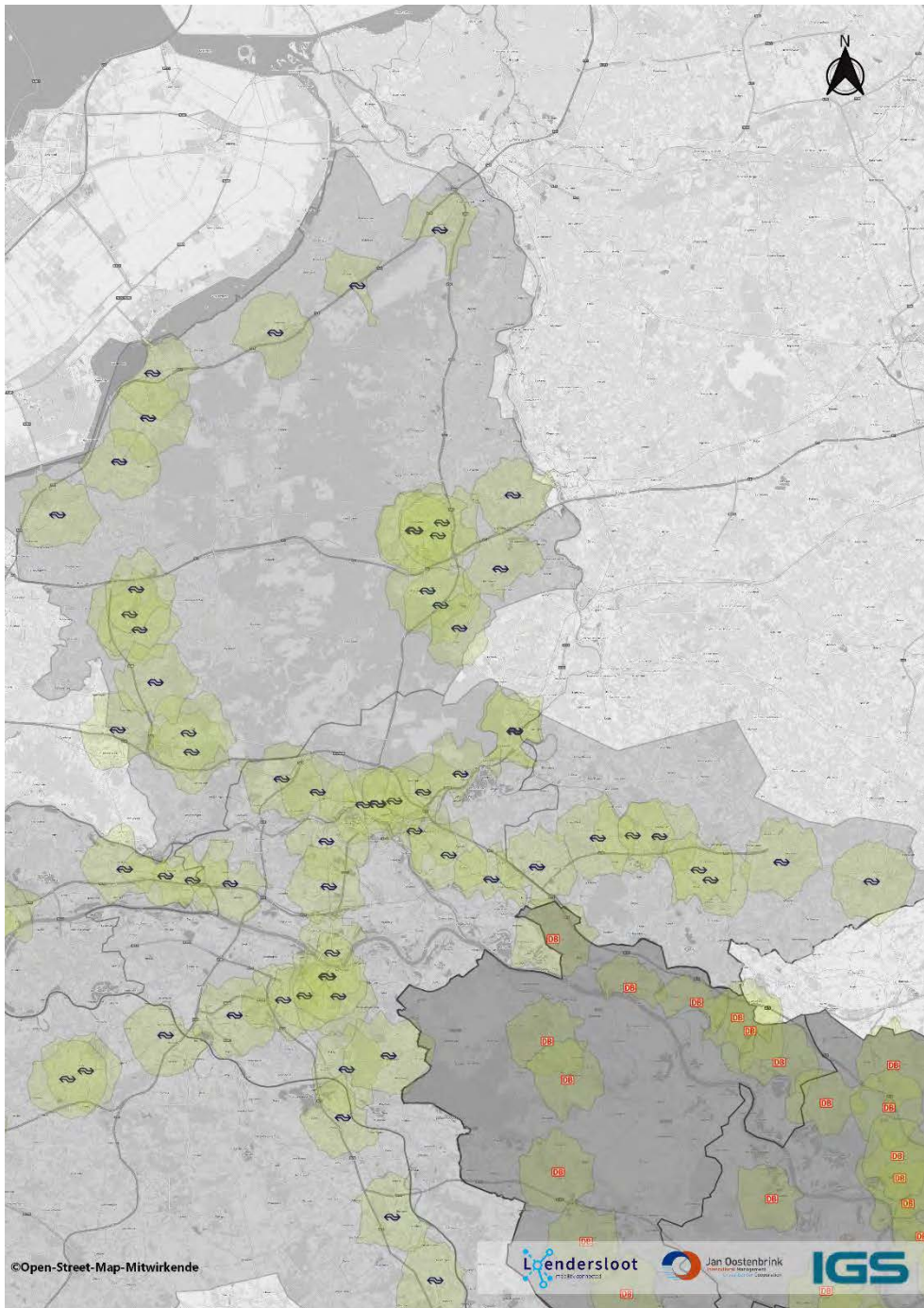
Bereikbaarheid: vooral grensregio's met een vaak perifere ligging zijn niet altijd voldoende aangesloten op vervoersnetwerken, waardoor de reistijd toeneemt. Het reizen met het openbaar vervoer wordt ook gehinderd door niet-uniforme tariefzones en onaangepaste overstaptijden. Een van de oplossingen is de verdere aanleg van grensoverschrijdende openbaarvervoer-verbindingen. Dit omvat ook inspanningen voor de mogelijke reactivering van oude verbindingen, b.v. tussen Nijmegen en Kleve.

Verkeersveiligheid: Drukke binnensteden zorgen voor gevaarlijke situaties voor alle weggebruikers. Een uitgebreide fietsinfrastructuur is nodig om ervoor te zorgen dat niet-gemotoriseerd en gemotoriseerd verkeer op een veilige manier kunnen voortbewegen. Dit geldt ook voor het platteland en voor grensoverschrijdende routes. Het toegenomen gebruik van elektrische fietsen leidt op sommige plaatsen tot conflicten.

Connectiviteit: Een naadloze aansluiting op andere vervoersmodaliteiten is niet altijd gewaarborgd, waardoor stadscentra niet optimaal kunnen worden ontlast en omliggende gebieden niet voldoende kunnen worden ontwikkeld (zie **Afbeelding 19**). Als oplossing worden mobiliteitshubs gebouwd om het voor reizigers gemakkelijker te maken over te stappen tussen verschillende vervoersmiddelen. Dit geldt ook voor het goederenvervoer: de vlotte overgang in de multimodale vervoersketen van bv. water naar spoor is voor uitbreiding vatbaar.

Duurzaamheid: Er is een gebrek aan infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zoals waterstof en voor de bevordering van de elektrificatie van vervoer. Dit geldt niet alleen voor het personenvervoer, maar ook voor het vrachtvervoer. Hier moet meer capaciteit worden overgeheveld van de weg naar het spoor en het water. Om een blijvende en significante bijdrage te leveren aan de bescherming van het klimaat is het noodzakelijk om op alle gebieden een zuinige mobiliteit te bevorderen en de maatschappelijke krachten te bundelen

Opvallend is dat de doelgroepen voor de respectievelijke plannen en projecten voor het merendeel niet expliciet worden genoemd. In de huidige mobiliteitsplannen wordt dan ook onvoldoende onderscheid gemaakt tussen de gebruikers van het vervoer, waardoor het vaak onduidelijk is wiens mobiliteit eigenlijk in het geding is. Dit doet de vraag rijzen of veilige en schone mobiliteit voor alle vervoersgebruikers over de hele linie beschikbaar zal zijn en in welke mate dit wenselijk is. Een nadere bestudering hiervan is vooral van belang in het geval van grensoverschrijdende plannen, die naar onze mening bijzonder relevant zijn voor studenten, toeristen en grenspondelaars. Hoewel de rol van het ERW varieert naar gelang het onderwerp, worden met name deze drie groepen beschouwd als groepen waar de ERW een grote bijdrage kan leveren aan hun netwerkvorming.



Afbeelding 19: Bereikbaarheid in de Euregio Rijn - Waal aan de hand van het voorbeeld van openbaar vervoer en fiets (straal van 15 minuten reistijd vanaf het station)

Vervolgstappen

De volgende stap in de ontwikkeling van het Euregionaal Mobiliteitsplan zijn de komende stakeholdermeetings. In het kader van deze vergaderingen van stakeholders zullen de belangrijkste onderwerpen gezamenlijk worden behandeld en uitgewerkt. De stakeholdermeetings zijn thematisch ingedeeld, te weten:

- Duitse leden van ERW;
- Nederlandse leden van ERW;
- Gemeenten nabij de grens;
- Invloedrijke stakeholders nabij de grens;
- Duurzaamheid;
- Logistiek.

Er zal speciale aandacht worden besteed aan de identificatie van kansen en uitdagingen, die uiteindelijk als basis voor de casestudies zullen dienen. Doel van dit proces is om gezamenlijk een kansrijk en duurzaam mobiliteitssysteem te ontwerpen, dat ten goede komt aan de grensoverschrijdende sociaaleconomische en ruimtelijke ontwikkeling van de regio.

5. Bijlagen

A: Mobility Plans leden

Nummer	Land	Gebiet Gebied	Name Naam	Name des Plans Naam van plan	Bemerkungen Opmerkingen	Verwendet für Desk Research Gebruikt in Desk Research
1	DE	Gemeinde	Alpen		<i>Nicht eingetroffen - niet ontvangen</i>	
2	NL	Gemeente	Apeldoorn	Verkeersvisie		
	NL	Gemeente	Apeldoorn	Programma Slimme en schone mobiliteit Cleantech regio		
	NL	Gemeente	Apeldoorn	Regio deal Veluwe		
	NL	Gemeente	Apeldoorn	Visie op mobiliteit in het stadspark van Apeldoorn		
3	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Ambitiedocument duurzame mobiliteit en bereikbaarheid		
	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Position Paper Robuust wegen-netwerk		
	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Position Paper Betrouwbaar spoor		

	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Position Paper (H)OV voor iedereen		
	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Position Paper Aantrekkelijk fietsnetwerk		
	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Position Paper Schoon Onderweg		
	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Position Paper Verkeersveilige omgeving		
	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Visie Groene Metropoolregio		
	NL	Regio	Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen	Regionale agenda Regio Arnhem - Nijmegen		
4	NL	Gemeente	Arnhem	Zie documenten Groene Metropoolregio	Gebruikt documenten Groene Metropoolregio als leidraad.	
5	DE	Gemeinde	Bedburg Hau	Integriertes Handlungskonzept		
6	NL	Gemeente	Berg en Dal	Bijlagenrapport: 'verkeerskundige inventarisatie Groesbeek'		

	NL	Gemeente	Berg en Dal	Bijlagenrapport: Meerjarenin- vesteringsprogramma		
	NL	Gemeente	Berg en Dal	Integrale mobiliteitsvisie ge- meente Berg en Dal 2016 - 2026 Kadernota & beleidsuitwerking		
	NL	Gemeente	Berg en Dal	Verkeerscirculatieplan Ge- meente Ubbergen		
7	NL	Gemeente	Bergen	Trendsportal Mobiliteitsplan	Regionaler Mobilitätsplan - Re- gionaal mobiliteitsplan	
	NL	Gemeente	Bergen	GVVP		
8	NL	Gemeente	Beuningen	GVVP		
9	NL	Gemeente	Boxmeer	GVVP	Fusioniert per 01-01-2022 zu Land van Cuijk - Fuseert per 01-01-2022 tot Land van Cuijk	
10	NL	Gemeente	Cuijk	Structuurvisie	Fusioniert per 01-01-2022 zu Land van Cuijk - Fuseert per 01-01-2022 tot Land van Cuijk	
	NL	Gemeente	Cuijk	Verkeer- en Vervoerplan ge- meente Cuijk		
11	NL	Regio	Clean Tech	Programma Clean Tech Regio		
12	NL	Gemeente	Doesburg	Mobiliteitsagenda Doesburg		
13	NL	Gemeente	Doetinchem	Mobiliteitsvisie		
	NL	Gemeente	Doetinchem	Uitvoeringsprogramma		



14	NL	Werkorganisatie	DrutenWijchen	Mobiliteitsvisie	Arbeitsgemeinschaft mit Wijchen - Vormt werkorganisatie met Wijchen	
15	NL	Gemeente	Duiven	Mobiliteitsplan		
16	DE	Stadt	Duisburg	Klimaschutzkonzept		
	DE	Stadt	Duisburg	Mobilitätskonzept		
	DE	Stadt	Duisburg	Nahverkehrsplan		
	DE	Stadt	Duisburg	Stadtteilentwicklungskonzept		
17	DE	Landeshauptstadt	Düsseldorf	Klimaschutzkonzept		
	DE	Landeshauptstadt	Düsseldorf	Nahverkehrsplan		
	DE	Landeshauptstadt	Düsseldorf	Verkehrsentwicklung		
18	NL	Gemeente	Ede	GVVP		
19	DE	Stadt	Emmerich	ISEK		
	DE	Stadt	Emmerich	Klimaschutzkonzept		
20	NL	Regio	Food Valley	Bereikbaarheidsagenda		
21	NL	Gemeente	Gennep	Duurzaamheidsvisie		
	NL	Gemeente	Gennep	GVVP		
22	DE	Stadt	Goch	Einzelhandelskonzept		
	DE	Stadt	Goch	RVK		
	DE	Stadt	Goch	ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunaler Nahverkehrsplan		

23	NL	Gemeente	Grave		<i>Nicht eingetroffen - niet ontvangen</i>	
24	DE	Stadt	Hamminkeln	Nahmobilität		
25	NL	Gemeente	Heumen		<i>Nicht eingetroffen - niet ontvangen</i>	
26	DE	Gemeinde	Hünxe	Mobilitätskonzept		
27	DE		IHK Niederrhein	40 Ideen		
	DE		IHK Niederrhein	Bewerbung Euregionale Data		
	DE		IHK Niederrhein	Industriestandort		
	DE		IHK Niederrhein	Logistikstandort		
28	DE	Stadt	Kalkar	Handlungskonzept		
29	DE	Stadt	Kevelaer	Klimaschutz		
	DE	Stadt	Kevelaer	Verkehrskonzept		
30	DE	Kreis	Kleve	Nahverkehrsplan		
31	DE	Stadt	Kleve	Stadtentwicklungskonzept		
	DE	Stadt	Kleve	Klimaschutzfahrplan		
32	DE	Gemeinde	Kranenburg	Nahmobilitätskonzept		
33	NL	Gemeente	Lingewaard	Wegencategorisering		
	NL	Gemeente	Lingewaard	GMP		
	NL	Gemeente	Lingewaard	GMP - maatregelen		
34	DE	Landschaftsverband	Rheinland	Klimaschutz		

35	NL	Gemeente	Mill en St. Hubert	GVVP	Fusioniert per 01-01-2022 zu Land van Cuijk - Fuseert per 01-01-2022 tot Land van Cuijk	
36	DE	Stadt	Moers	VEP		
37	NL	Gemeente	Montferland	Integraal Verkeers- en Vervoersplan		
38	NL	Gemeente	Mook en Middelaar	Mobiliteitsplan		
	NL	Gemeente	Mook en Middelaar	Bijlage 1 - ongevalslocaties		
	NL	Gemeente	Mook en Middelaar	Bijlage 2 - maatregelenpakket		
	NL	Gemeente	Mook en Middelaar	Bijlage 3 - beoordelingsmatrix		
	NL	Gemeente	Mook en Middelaar	Bijlage 4 - Reactienota		
39	NL	Gemeente	Nijmegen	Ambitiedocument Mobiliteit		
	NL	Gemeente	Nijmegen	Beleidskaders deelmobiliteit		
	NL	Gemeente	Nijmegen	Parkeernota		
40	NL	Gemeente	Oude IJsselstreek	Beleidskader Verkeer en Vervoer		
41	NL	Gemeente	Overbetuwe	Ambitiedocument Mobiliteit		
	NL	Gemeente	Overbetuwe	Omgevingsvisie		
42	DE	Stadt	Rees	Strategische Ziele		
	DE	Stadt	Rees	Grundlage zur Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes		
	DE	Stadt	Rees	Wegenetzkonzepte		
43	NL	Gemeente	Renkum	GVVP 2011		
44	NL	Gemeente	Rheden	Aan de slag voor een duurzaam klimaat 2019 - 202		

45	NL	Regio	Achterhoek	Mobiliteitsagenda		
	NL	Regio	Achterhoek	Uitvoeringsplan		
46	DE	Regionalverband	Ruhr	Mobilitätskonzept		
47	DE	Stadt	Rheinberg	Stadtentwicklungskonzept		
48	NL	Gemeente	Sint-Anthonis	Mobiliteitsaanpak	Fusioniert per 01-01-2022 zu Land van Cuijk - Fuseert per 01-01-2022 tot Land van Cuijk	
49	DE	Gemeinde	Sonsbeck	Klimaschutz		
	DE	Gemeinde	Sonsbeck	Mobilitätskonzept		
50	DE	Gemeinde	Uedem	Einzelhandelskonzept		
51	NL	Gemeente	Wageningen	Gemeentelijk mobiliteitsplan		
	NL	Gemeente	Wageningen	Parkeerplan 2015		
	NL	Gemeente	Wageningen	Rapport Netwerkvisie verkeersnetwerk		
52	DE	Gemeinde	Weeze	Nahmobilitätskonzept		
53	NL	Gemeente	West Maas en Waal	GVVP		
54	NL	Gemeente	Westervoort		<i>Nicht eingetroffen - niet ontvangen</i>	
55	DE	Kreis	Wesel	Mobilitätskonzept		
56	DE	Stadt	Wesel	Nahmobilitätskonzept		
57	NL	Gemeente	Wijchen	Samen naar een duurzaam Wijchen	Arbeitsgemeinschaft mit Druten - Vormt werkorganisatie met Druten	
58	DE	Stadt	Xanten	Klimaschutz		



59	NL	Gemeente	Zevenaar	GVVP		
----	----	----------	----------	------	--	--

B: Overige documenten

Nummer	Land	Gebiet Gebied	Name Naam	Name des Plans Naam van plan	Bemerkungen Opmerkingen	Verwendet für Desk Research Gebruikt in Desk Research
0. EUREGIO RHEIN WAAL						
0.1	DE	Stadt	Moers	Machbarkeitsstudie Euregionaler Mobiliteitsplan	Gutachten zu potenziellen Rad-schnellverbindungen	
0.2	NL	Euregio	RW	Vergaderstukken Euregioraad okt 2020	INTERREG Projektanfrage zu Euregio Mobilitätsplan	
0.3	DE	Euregio	RW	Tagesordnung Euregiorat okt 2020	Beinhaltet Strategic Agenda	
0.4	NL	Euregio	RW	Vergaderstukken Euregioraad april 2020	Problemstellung und Ziel des Euregio Mobilitätsplans	
0.5	NL/DE	Euregio	RW	Strategische agenda 2020	ERW Grenzallianzen (2014) und Evaluatie (2019)	
0.6	NL/DE	Sonstiges	IHK/KvK	Rapport Euregionale Mobiliteit 2008	vorheriger Plan, damalige Bestandsaufnahme	
0.7	DE	Euregio	RW	Strategische agenda 2025+	Erläuterung zur Einbettung des Euregionalen Mobilitätsplans	



0.8	NL/DE	Euregio	RW	https://www.euregio.org/action/news/item/218//?language=2	Webpage	
0.9	NL/DE	Euregio	RW	EUREGIONALE NiederRheinLande 2022	Bidbook – noch nicht verfügbar, nog niet beschikbaar	
1. LOKAL						
1.1	NL	Sonstiges	VNG	Position Paper - Groei aan de grens		
1.2	DE	Kreis	Kleve	Reaktivierung der Bahnstrecke Kleve - Nijmegen		
2. REGIONAL						
2.1 Land NRW						
2.1.1	DE	Land	NRW	Twitter screenshot - Digital meeting with NL about mobility	Image	
2.1.2	DE	Land	NRW	Logistikkonzept - NRW		
2.1.3	DE	Land	NRW	Masterplan Schiene		
2.1.4	DE	Land	NRW	Wasserstraßenverkehrskonzept		
2.1.5	DE	Land	NRW	Nahmobilitätsprogramm NRW	press release	
2.1.6	DE	Land	NRW	Bundesförderprogramm zum Ausbau und zur Erweiterung der D-Netz-Routen	Policy document	
2.1.7	DE	Land	NRW	Sonderprogramm Stadt und Land	Policy document	
2.1.8	DE	Land	NRW	RRX-Nutzenstudie		
2.1.9	DE	Land	NRW	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen		



2.1.10	DE	Land	NRW	https://www.land.nrw/de/pressemittteilung/verkehrsminister-hendrik-wuest-legt-infrastrukturpaket-ii-zur	press release	
2.2 Provincie Gelderland						
2.2.1	NL	Provincie	Gelderland	News - cooperation Dutch provinces and NRW on sustainable mobility	News bulletin	
2.2.2	NL	Provincie	Gelderland	Vision on freight corridor Gelderland	Policy document	
2.2.3	NL	Provincie	Gelderland	Info - Freight corridor	Webpage	
2.2.4	NL	Provincie	Gelderland	Visie voor een bereikbaar Gelderland	Vision document	
2.2.5	EN	Provincie	Gelderland	Vision for an accessible Gelderland - summary		
2.2.6	NL	Provincie	Gelderland	Opgemaakte werkagenda	Error in document - can't open	
2.2.7	NL	Provincie	Gelderland	Koersdocument Duurzame Mobiliteit		
2.2.8	NL	Provincie	Gelderland	Slimme Mobiliteit - Werkagenda		
2.3 Provincie Limburg						
2.3.1	NL	Provincie	Limburg	Mobiliteitsplan Limburg - slim op weg naar morgen		
2.3.2	NL	Samenwerking	Trendspatial	Trendverkenning Demografische transitie		
2.4 Provincie Noord-Brabant						
2.4.1	NL	Provincie	Noord-Brabant	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant	Veralteter Plan	



2.4.2	NL	Provincie	Noord-Brabant	Toekomstbeeld OV	Infographic of Public Transport vision for 2040	
2.4.3	NL	Provincie	Noord-Brabant	Beleidskader Mobiliteit	Full overview of all action points within Brabant	
2.4.4	NL	Provincie	Noord-Brabant	Brabants Verkeersveiligheidsplan	Example of specific regional approach to traffic safety	
2.4.5	NL	Provincie	Noord-Brabant	Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer	Veraltete Vision (2008)	
2.4.6	NL	Provincie	Noord-Brabant	Visie fiets in de versnelling	Veralteter Plan (2009)	
2.4.7	NL	Provincie	Noord-Brabant	Visie gedeelde mobiliteit	Vision for public transport with a focus on flexibility and bespoke solutions	
2.5 Sonstiges						
2.5.1	NL/DE	Samenwerking	Provincies NL & NRW	Gemeinsame Agenda zum grenzüberschreitenden Bahnverkehr	Intent of partners: general info	
2.5.2	NL/DE	Samenwerking	Provincies NL & NRW	Gemeinsame Erklärung über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der Mobilität und Infrastruktur	Intent of partners: general info	
2.5.3	NL	Regio	Rivierenland	Brochure Mobiliteitsagenda	Focus on Rivierenland	
2.5.4	NL	Regio	Rivierenland	Uitvoeringsplan Mobiliteitsagenda	Interesting regional mobility plan: located ON the freight corridor.	
2.5.5	DE	Regio	Rhein- Ruhr	Elektromobilität		



2.5.6	DE	Regio	Rhein- Ruhr	Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr		
2.5.7	NL	Samenwerking	Brabantstad	https://brabantstad.nl/doelen/	Outside of the scope of our research	
2.5.8	NL	Samenwerking	Brabantstad	Werkagenda slimme en duurzame mobiliteit	Outside of the scope of our research - gives an example of regional mobility plans	
2.5.9	DE	Regio	Rhein- Ruhr	POSITIONSPAPIER ZUM ÖPNV BEDARFSPLAN NRW	Will be released at the end of March 2021 via https://metropolregion-rheinland.de/verkehr-und-infrastruktur/	
2.5.10	NL	Regio	Arnhem - Nijmegen	Schoon Onderweg	Plans for Regio Arnhem - Nijmegen for sustainable mobility	
3. National						
3.1	NL/DE	Samenwerking	NRW & Min IenW	Gemeinsame Absichtserklärung über die Zusammenarbeit im Bereich Mobilität und Verkehr	Vertrag von 2016: intern. Bahnverkehr verbessern	
3.2	EN	Ministerie	Min IenW	Statement on international railway passenger transport	COVID-19 as chance for greener IRPT	
3.3	NL	Ministerie	Min IenW	EU ministersverklaring ontwikkeling van internationaal personenvervoer per spoor	Very short: support of statement above	



3.4	NL	Ministerie	Min IenW	Position Paper internationaal personenvervoer per spoor	Railway not explicitly named in Green Deal, efforts necessary regardless	
3.5	EN	Ministerie	Min IenW	Position paper international rail passenger transport		
3.6	DE	Ministerie	BMVI	Aktionsplan Güterverkehr und Logistik		
3.7	DE	Ministerie	BMVI	Gesamtkonzept Klimafreundliche Nutzfahrzeuge		
3.8	DE	Ministerie	BMVI	Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme	Beispiele in Deutschland: bundesweit, keine spezifischen ERW Projekte/Maßnahmen	
3.9	DE	Ministerie	BMVI	Masterplan Binnenschifffahrt		
3.10	DE	Ministerie	BMVI	Masterplan Schienengüterverkehr		
3.11	DE	Ministerie	BMVI	Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie		
3.12	DE	Ministerie	Bundesregierung	Nationales Hafenkonzept		
3.13	NL		Rijksoverheid	Nationale omgevingsvisie		
3.14	NL		Rijksoverheid	Nationale omgevingsvisie - uitvoeringsagenda		
3.15	NL	Ministerie	Min IenW	Benutting Multimodale Achterlandknooppunten		
3.16	NL		Rijksoverheid	Klimaatakkoord		
4. EU + Makro-Organisaties						



4.1 CEF-T Rhine Alpine						
4.1.1	EN	EU	European Commission	CEF support to Rhine - Alpine Corridor	Describes past developments with CEF funds on TEN-T corridor	
4.1.2	EN	EU	European Commission	CEF Rhine- Alpine website		
4.2 Sonstiges						
4.2.1	EN	EU	European Commission	Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future	Overview of all action points	
4.2.2	DE	EU	European Commission	Schienengüterverkehrskorridore: Die Zukunft des Schienengüterverkehrs in Europa		
4.2.3	DE	Ministerium	Verkehr und digitale Infrastruktur	Grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehr auf der Schiene für den Klimaschutz		
4.2.4	NL	Ministerie	IenW	MIRT-onderzoek goederenvervoer corridors		
4.2.5	EN	EU	European Parliament	Connecting Europe Facility 2021-2027 - Financing key EU infrastructure networks	New budget available for cross-border infrastructure	
5. Sonstige Dokumente von Experten						

5.1	NL	Universiteit	Radboud	Een kritische beschouwing van het debat rond de reactivering van de spoorlijn Nijmegen-Kleve	Overview of debate surrounding railroad Nijmegen - Kleve	
5.2	NL	Universiteit	Radboud	Regiorail over de grens De complexe realisatie van regionale grensoverschrijdende railverbindingen.	Bachelor thesis - Looks into why cross border railroads are hard to realise	
5.3	NL	Gemeente	Utrecht	Mobiliteitsplan 2040	Serves as a best practice as mobility plan	
5.4	NL	Universiteit	Maastricht	Uitvoering en mogelijke effecten van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vanuit Euregionaal perspectief	Looks at cooperation with Germany on spatial planning issues - gives insight into what it might be for mobility issues	
a. Fahrrad						
a.1	DE	Bundesland	NRW	Stakeholder Treffen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW		
a.2	DE	Bundesland	NRW	https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/verkehrsminister-hendrik-wuest-legt-infrastrukturpaket-ii-zur	News bulletin	
b. Urban Logistics						
b.1	NL	Ministerie	IenW	Uitvoeringsagenda en subsidieregeling zero-emissie stadslogistiek	Intro of b.6	
b.2	DE	Sonstiges	LogistikHeute	Nachhaltigkeit: DPDgroup führt bis 2025 emissionsarme Zustellung ein	News	




b.3	DE	Hochschule	München	Innovative Auslieferung in der B2C-Logistik Neue Konzepte für die "Letzte Meile"		
b.4	DE	Sonstiges	Prognos	Gesamtstädtisches Konzept Last Mile		
b.5	DE	Sonstiges	Prognos	Nachhaltige Urbane Logistik in Hamburg		
b.6	NL	Samenwerking	gemeenten, sector, lenW	Uitvoeringsagenda Stadslogistiek		
b.7	DE	Sonstiges	Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.	Urbane Logistik		
c. Schiene						
c.1	DE	Ministerium	Verkehr und digitale Infrastruktur	Zielfahrplan Deutschlandtakt Informationen zum dritten Gutachterentwurf		
c.2	NL	Sonstiges	ProRail	Landelijke Netwerkuitwerking Spoor 2040		
c.3	DE	Sonstiges		CEF 2 Transport	Factsheets	
c.4	EN	Sonstiges	European Commission	https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en	No file but a webpage	
c.5	NL	Regio	Groene Metropoolregio	Brief aan formateur	Benadrukken belang treinverbinding Ranstad - Arnhem - Ruhrgebied	
d. Binnenschiff-fahrt						



d.1	EN	Samenwerking	Prov. Zuid-Holland & Land NRW	https://www.rh2ine.eu/	No file but a webpage	
e. Tech						
e. 1	NL	Euregio Maas - Rhein		https://euregio-mr.info/nl/themen/mobilitaet/easy-connect.php	No file but a webpage	
e. 2	NL	Ministerie	IenW	https://itscorridor.mett.nl/home/default.aspx	No file but a webpage	
e. 3	NL	Sonstiges	AHA24X7	https://aha24x7.com/grensoverschrijdende-wegwijzer-voor-waterstof-h2x/	No file but a webpage - intro for e.4	
e.4	NL/DE	Euregio		https://www.hydrogenx.online/	No file but a webpage	
f. Bus						
f.1	NL	Sonstiges	Movares	Notitie reizigersaantallen OV Nijmegen - Kleve		
f.2	NL	Sonstiges	Kennisinstituut voor Mobiliteit	De bus over de grens Grensoverschrijdende busverbindingen in Nederland		

C Sjabloon samenvatting



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker - samen sterker



Gemeente X

Naam van het concept

Gepubliceerd: Februar 19

Geldig tot: -

Lokaal mobiliteitsconcept

Samenwerking NL – DE	<input type="checkbox"/>	Smart Mobility	<input type="checkbox"/>
Sharing-Systeme	<input type="checkbox"/>	Urban Logistics	<input type="checkbox"/>
Openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	Duurzaamheid	<input type="checkbox"/>
Elektromobiliteit	<input type="checkbox"/>	Stationair verkeer	<input type="checkbox"/>
Fietsenstallingen	<input type="checkbox"/>	Klimaatbescherming	<input type="checkbox"/>
Fietsen	<input type="checkbox"/>	Milieubescherming	<input type="checkbox"/>
Voetverkeer	<input type="checkbox"/>	Goederentransport	<input type="checkbox"/>

Betreft:

Uitgangspunt:

Vakgebieden:

-

Maatregelen:

-





Stakeholdermeetings Euregio Rijn - Waal



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
1.1	Doel.....	1
1.2	Stakeholdermeetings.....	3
2	Methodologie	4
2.1	Uitnodigingen	5
2.2	Enquêtes.....	5
2.3	Programma.....	6
2.4	Uitvoering	6
3	Overzicht Stakeholdermeetings	8
3.1	Stakeholdermeeting 1: Duitse ERW-leden	8
3.2	Stakeholdermeeting 2: Grensoverschrijdend: gemeenten dichtbij de grens	12
3.3	Stakeholdermeeting 3: Duurzaamheid	16
3.4	Stakeholdermeeting 4: Nederlandse ERW-leden	19
3.5	Stakeholdermeeting 5: Grensoverschrijdend: belangrijkste stakeholders.....	22
3.6	Stakeholdermeeting 6: Logistiek.....	24
4	Conclusie.....	28
4.1	Belangrijkste onderwerpen	28
4.2	Resultaten vergeleken met deskresearch.....	32
4.3	Vervolg.....	33
5	Bijlagen	35
5.1	Verslagen.....	35
5.1.1	Stakeholdermeeting 14-6: Duitse leden.....	35
5.1.2	Stakeholdermeeting 16-06: Grensoverschrijdend: gemeenten dichtbij de grens	38
5.1.3	Stakeholdermeeting 17-06: Duurzaamheid	40



5.1.4	Stakeholdermeeting 21-06: Nederlandse leden.....	42
5.1.5	Stakeholdermeeting 23-06: Grensoverschrijdend: key stakeholders	44
5.1.6	Stakeholdermeeting 25-06: Logistiek.....	45
5.2	Enquêtes.....	47
5.3	Uitnodiging	51
5.4	Programma.....	52
5.5	Presentaties	53

1

1 Inleiding

De Euregio Rijn-Waal (ERW) is al meer dan 50 jaar een begrip in het Duits-Nederlandse grensgebied. Met talloze grensoverschrijdende ontwikkelingen, gezamenlijke projecten en gemeenschappelijke belangen op sociaaleconomisch, cultureel, mobiliteits- en praktisch gebied zorgt de ERW in de eerste plaats voor een sterkere grensregio. Niet alleen binnen de eigen grenzen, maar ook daarbuiten is de impact van de ERW te merken. De ERW verbindt en schept wederzijds begrip over de grenzen heen.

De ERW kan worden onderverdeeld in gebieden met verschillende kenmerken. Van de sterk geïndustrialiseerde regio's rond Düsseldorf en Duisburg en verstedelijkte regio's als Arnhem-Nijmegen tot meer landelijke gebieden als de Achterhoek, Noordoost-Brabant, de Veluwe en de noordelijke Nederrijn. Met ongeveer 4,2 miljoen inwoners en meer dan 300.000 bedrijven heeft de ERW een groot economisch potentieel en fungeert de ERW als een economische motor binnen de nationale en grensoverschrijdende economie.

1.1 Doel

Om de ambities van de grensregio waar te maken, zijn een goede bereikbaarheid en een duurzaam mobiliteitssysteem basisvoorwaarden. Mobiliteit staat centraal in een goede euregionale bereikbaarheid en is de motor voor grensoverschrijdende sociaaleconomische en ruimtelijke ontwikkeling. De wens van de regio om een mobiliteitsplan te ontwikkelen is dan ook een goede stap in de richting van een regio die sterker, groener en efficiënter wordt.



Een compleet mobiliteitsplan omvat niet alleen alle huidige en toekomstige ontwikkelingen, maar gaat ook in op de vraag hoe de mobiliteit zich moet aanpassen om de ambities van de regio waar te maken. Dit betekent dat naar verschillende aspecten moet worden gekeken - bijvoorbeeld de relatie tot de economie, de werkgelegenheid, ruimtelijke ontwikkelingen, toerisme en onderwijs; dat de haalbaarheid van verschillende plannen kritisch moet worden onderzocht; en dat draagvlak en betrokkenheid bij de organisatie en andere belanghebbenden moet worden gecreëerd. Het opstellen van een mobiliteitsplan is een complex proces van "verkeer en meer", namelijk trends, doelgroepen, innovaties en de mobiliteit van de toekomst! Uitgebreide kennis van en ervaring met grensoverschrijdende mobiliteitsvraagstukken, grondige kennis van de regio, inzicht in taal en cultuur, belangrijke stakeholders en ontwikkelingen in de sector spelen hierin een belangrijke rol.

De uitvoering van het euregionaal mobiliteitsplan bestaat uit twee pijlpalen:

1. Desk Research
2. Stakeholdermeetings

De eerste pijlpaal, de deskresearch, gaf een beeld van de huidige mobiliteit in de ERW door middel van een literatuuranalyse. Voor deze deskresearch zijn intentieverklaringen, beleidsdocumenten, visies, rapporten en andere documenten van de leden (gemeenten, steden en regio's) binnen de Euregio, alsmede documenten van (inter)nationale koepelorganisaties bestudeerd. Daarbij kwamen onder meer om documenten van de EU, de federale regering, de provincies en de deelstaten aan bod.

Deze deskresearch leverde niet alleen een beeld op van de huidige stand van zaken in de Euregio, maar gaf ook een overzicht van de onderwerpen die in de toekomst een rol zullen spelen. Op basis van deze thema's en onderwerpen zijn vervolgens de stakeholdermeetings en de daarin te bespreken thema's geformuleerd.

In dit document worden de resultaten besproken van de tweede pijlpaal: de stakeholdermeetings. Samen met bestaande expertise, inzichten in ontwikkelingen en kennis over de regio vormen de pijlers 1 en 2 de input voor het euregionaal mobiliteitsplan. Een verdere concretisering van de inhoud vindt plaats door de uitwerking van vier op te zetten casestudies, die een concreet onderwerp uitdiepen.



1.2 Stakeholdermeetings

De stakeholdermeetings vormen een belangrijk onderdeel van de totstandkoming van het Euregionaal Mobiliteitsplan. De Euregio Rijn-Waal wil immers een mobiliteitsplan en -visie ontwikkelen die gebaseerd zijn op de situatie in haar werkgebied. Waar de deskresearch een transparant en objectief eerste overzicht van de problemen in de regio heeft opgeleverd, bieden bijeenkomsten met de stakeholders – degenen die in hun dagelijkse praktijk betrokken zijn bij en belang hebben bij mobiliteit in de regio - verduidelijking en achtergrond bij de resultaten van de deskresearch en praktische diepgang wanneer de aandacht op specifieke kwesties wordt gericht.



2 Methodologie

In dit hoofdstuk wordt kort uiteengezet hoe de stakeholdermeetings tot stand zijn gekomen.

Op basis van de eerste resultaten van de deskresearch is in overleg met de Euregio Rijn-Waal het format voor de stakeholdermeetings opgesteld. Dit resulteerde in de volgende indeling voor de stakeholdermeetings:

1. Nederlandse leden van de Euregio Rijn-Waal
Deze groep omvatte alle gemeenten van de Euregio aan de Nederlandse kant van de grens. Tijdens deze bijeenkomst werd gesproken over mobiliteitsontwikkelingen die specifiek in Nederland spelen, en over de rol die de Euregio daarbij zou kunnen spelen met betrekking tot grensoverschrijdende samenwerking.
2. Duitse leden van de Euregio Rijn-Waal
Als tegenhanger van de eerste bijeenkomst werden ook alle leden aan de Duitse kant van de grens uitgenodigd voor een bijeenkomst. Daartoe behoorden gemeenten, Kreise en steden, maar ook overkoepelende organisaties zoals de Industrie- und Handelskammer Niederrhein (IHK), de Regionalverband Ruhr (RVR) en Landschaftsverband Rheinland (LVR).
3. Grensoverschrijdend: gemeenten dichtbij de grens
Aangezien grensoverschrijdende mobiliteit voor gemeenten langs de grens een andere prioriteit heeft dan voor gemeenten die zich geografisch gezien verder van de grens bevinden, werd een sessie gehouden voor alle gemeenten langs de grens. Deze bijeenkomst ging over de praktische en administratieve implicaties en uitdagingen van de verwezenlijking van grensoverschrijdende mobiliteit.

4. Grensoverschrijdend: belangrijkste actoren

Binnen de Euregio zijn er een aantal grotere steden en andere belangrijke actoren (bijv. de provincies en de deelstaat NRW) waarvan het strategisch mobiliteitsbeleid en de netwerkvorming een belangrijk uitgangspunt vormen. Om de grotere actoren binnen de Euregio aan het denken te zetten over grensoverschrijdende mobiliteit is daarom een bijeenkomst georganiseerd voor de grotere steden om hierover van gedachten te wisselen. Deze bijeenkomst betrof bovengenoemde partijen.

5. Onderwerp: Duurzaamheid

Omdat het thema "duurzaamheid" als een rode draad door de voor de deskresearch onderzochte documenten liep, werd een sessie specifiek aan dit onderwerp gewijd. Er werden verschillende soorten organisaties uitgenodigd, namelijk bedrijven uit de toeristische sector, kennisinstellingen, initiatieven uit het bedrijfsleven en andere organisaties zoals milieuverenigingen.

6. Onderwerp: Logistiek

De logistieke sector heeft duidelijk een sterke band met mobiliteit: zonder mobiliteit is er geen logistiek. Daarom was de stakeholdermeeting gericht op de logistieke sector. Bij deze vergadering zijn onder andere de verschillende havens van de ERW, vertegenwoordigers vanuit de logistiek en de provincies en deelstaten betrokken.

2.1 Uitnodigingen

In overleg met de Euregio Rijn-Waal zijn de deelnemerslijsten voor elke bijeenkomst opgesteld. De ERW heeft vervolgens een eerste uitnodiging naar de deelnemende organisaties gestuurd. De deelnemers kregen vervolgens een link toegestuurd naar een voorbereidende enquête (zie bijlagen) waar zij vóór de bijeenkomst hun feedback en hun mening konden geven over diverse onderwerpen. De deelnemers kregen ook de deskresearch toegestuurd als achtergrond bij de vergadering, naast de agenda met daarop het programma van de bijeenkomst.

2.2 Enquêtes

De vragenlijsten die vooraf aan de deelnemers werden toegezonden, bestonden uit een reeks algemene vragen en vragen die specifiek betrekking hadden op het onderwerp van de sessie. De enquêtes zijn te vinden in de bijlage. De enquête werd digitaal verstuurd en kon worden ingevuld via LimeSurvey, een online enquête-instrument.

Vóór elke stakeholdermeeting werden de resultaten van de enquête geanalyseerd en uitgewerkt. Enkele resultaten dienden als input voor de vergadering en werden gebruikt als discussiepunten of gespreksonderwerpen.

2.3 Programma

Er is getracht de opzet van stakeholdermeetings grotendeels gelijk te houden. Daartoe werd een algemeen programma opgesteld met de volgende onderdelen:

1. Welkomstwoord en opening: Dit agendapunt is verzorgd door de aanwezigen vanuit de Euregio Rijn-Waal;
2. Achtergrond en aanpak: Hier werden de achtergrond van het project en de resultaten van de deskresearch kort besproken;
3. Onderwerpen en ontwikkelingen: Hierin werden voorbeelden en onderwerpen die relevant waren voor de specifieke stakeholdermeeting besproken. Door middel van vragen en stellingen werden de deelnemers geactiveerd om hun mening te geven naarmate het programma vorderde.
4. Discussie in kleinere groepen: Groepen van 5-10 deelnemers bespraken een reeks onderwerpen en voorstellen. Terugkerende thema's waren "mobiliteit van de toekomst", "duurzaamheid", "communicatie" en "de rol van de Euregio Rijn-Waal", aangevuld met een aantal thema's die van belang waren voor de desbetreffende sessie.
5. Plenaire feedback: Na elke discussie in kleinere groepen werd gezamenlijk feedback gegeven over de besproken onderwerpen en inhoud.
6. Conclusie: De zitting werd afgesloten met een korte vooruitblik op het verdere verloop van het proces en met een dankwoord aan de deelnemers.

2.4 Uitvoering

Vanwege de maatregelen rondom COVID-19 bleek het niet haalbaar te zijn om fysieke vergaderingen te organiseren. Daarom werd gebruik gemaakt van het digitale vergaderprogramma Clickmeeting, waarbij de deelnemers via een toegezonden link aan de vergadering konden deelnemen. De vergaderingen met de belanghebbenden werden gehouden in juni 2021. In totaal trokken deze bijeenkomsten meer dan 100 deelnemers, afkomstig van aangesloten gemeenten, regionale overheden, belanghebbenden uit het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen.



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker



Stakeholdermeetings - Euregionaal mobiliteitsplan

Elke sessie werd geleid door een dagvoorzitter. Moderatoren ondersteunden de voorzitter op het gebied van inhoud en bij het leiden van de discussie in de kleine groepen. Eveneens was er bij elke sessie een notulist aanwezig voor de verslaglegging van de sessie.



3 Overzicht Stakeholdermeetings

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet wat er op elke vergadering van belanghebbenden is besproken, welke organisaties aanwezig waren en welke opvallende resultaten er zijn geboekt.

3.1 Stakeholdermeeting 1: Duitse ERW-leden

Beknopt verslag

Aan de orde kwamen onder meer de mobiliteit van de toekomst, nieuwe energiebronnen, de rol van de Euregio en het thema communicatie.

Hoewel er zowel leden uit de grotere steden als uit kleinere gemeenten aanwezig waren, overlaptten de besproken onderwerpen elkaar grotendeels. Ook ten aanzien van de rol van de Euregio bij de verwezenlijking van (grensoverschrijdende) mobiliteit overlaptten de punten die door de aanwezige stakeholders naar voren werden gebracht. Kortom, er zijn veel overeenkomsten tussen de aanwezigen in deze groep.

- Mobiliteit van de toekomst: Er zijn een aantal onderwerpen die volgens de groep ongetwijfeld een rol zullen spelen in de mobiliteit van de toekomst. Het gaat om mobiliteitsknooppunten (hubs), modale netwerken, toegankelijkheid van plattelandsgebieden, deelmobiliteit



en waterstof. Zo heeft de stad Duisburg een waterstofcentrum (Zentrum für BrennstoffzellenTechnik - ZBT) opgericht om het onderzoek hiernaar te vergemakkelijken en de resultaten met andere partijen te delen. Door een gebrek aan personeel en middelen is het echter nog niet mogelijk om transversale projecten uit te voeren buiten de huidige locatie. Waterstof zou in de toekomst via pijpleidingen kunnen worden vervoerd.

- De Corona-crisis wordt regelmatig aangehaald als een versneller van verandering in mobiliteit, of als kans om te zien hoe het ook kan: Flexibeler/decentraler werken, minder reizen en een trek naar het platteland omdat mensen niet meer elke dag naar het kantoor in de steden hoeven te gaan. Dit heeft tot gevolg dat de mobiliteitsstructuren op het platteland moeten worden versterkt, terwijl de verkeersdichtheid in de steden wordt verminderd. Het vermijden van verkeer werd als een belangrijk subthema genoemd: Aan beide zijden van de grens zoeken mensen naar manieren om hun mobiliteit doelgerichter en efficiënter te maken. Een mogelijk instrument zou een mobiliteitsbelasting/heffing kunnen zijn.
- De rol van de ERW bestaat volgens de stakeholders hoofdzakelijk uit het in contact brengen van verschillende partijen om kennis uit te wisselen, deskundigen over verschillende onderwerpen bijeen te brengen en werkgroepen op te richten. Daarnaast kan de ERW een belangrijke rol spelen als schakel tussen beide landen bij de praktische uitvoering van de technische ontwikkelingen en ervoor zorgen dat de praktische uitvoering soepel verloopt. De ERW krijgt ook als taak aangedragen na te gaan welke subsidies beschikbaar zijn en deze onder de aandacht te brengen bij partijen die bij deze subsidies gebaat zijn. Dit betekent ook dat de ERW dankzij haar overkoepelende invloedssfeer grotere (infrastructurele)subsidies kan aantrekken.
- Problemen bij grensoverschrijdend vervoer zijn de kaartverkoop en de tarieven. Conflicterende bureaucratie is een belemmering die mensen ervan weerhoudt over te schakelen op duurzaam vervoer wanneer zij over de grens reizen. Ook bij de bouw van nieuwe mobiliteitshubs moet rekening worden gehouden met de compatibiliteit: Het is belangrijk dat bijvoorbeeld de oplaadinfrastructuur, de verhuursystemen en de betalingsmogelijkheden grensoverschrijdend

uniform of in ieder geval bruikbaar zijn aan beide kanten van de grens.

- Communicatie is het sleutelwoord om succesvolle veranderingen in mobiliteit teweeg te brengen. Door burgers tijdig bij veranderingsprocessen te betrekken, voelen zij zich sneller betrokken en zijn zij eerder bereid een verandering te accepteren. Daarnaast waren de stakeholders het erover eens dat er voldoende innovaties en ideeën. Er moet echter nog actie worden ondernomen om doelgroepen te betrekken die met sommige onderwerpen, zoals deelmobiliteit, weinig in aanraking zijn gekomen. Daarom is een meer omvattende visie op mobiliteit nodig.

Deelnemende organisaties

De volgende organisaties waren als deelnemers aanwezig: de gemeenten Düsseldorf, Kranenburg, Duisburg, Wesel, Moers, Xanten, de Kreise Kleve en Wesel, Niederrheinische Industrie- und Handelskammer, Landschaftsverband Rheinland.

Verschillende leden van de Euregioraad en medewerkers van de Euregio Rijn-Waal namen deel als toehoorder.

Opvallende resultaten

- Voor de Duitse leden van de ERW lijkt het geen twijfel dat waterstof de alternatieve brandstof van de toekomst is, en niet elektriciteit.
- De Corona-crisis was voor velen de bevestiging dat de manier waarop wij werken zal veranderen en dat dit langdurige gevolgen zal hebben voor de mobiliteit.
- De verbinding vinden is het sleutelwoord als het gaat om de rol van het ERW. Dit kan een verbinding zijn op het gebied van kennis, praktische zaken of financiële kwesties.

Niveau	Wat? (plan, tekst, uitdaging, probleem, ...)	Interpretatie (trend, strategie, potentieel, ...)
Lokaal	Deelmobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> - Delen in plaats van bezitten, de trend om een auto te bezitten neemt af. Deelfietsen zijn eveneens in opmars. - Dit levert kansen op voor de openbare ruimte, maar mag niet ten

		koste gaan van de vervoersmogelijkheden.
	Betrokkenheid van doelgroepen	Op dit moment zijn er genoeg ideeën en innovaties. Het ontbreekt vaak aan publieke inspraak van de "juiste" actoren. Sommige stakeholders hebben weinig te maken met bepaalde thema's die in de toekomst een rol gaan spelen.
Regionaal (provincie, deelstaat NRW)	Waterstof Centrum Duisburg	Bevordering van waterstoftechnologie / intensivering van het onderzoek op dit gebied / ruimer gebruik van waterstof
	Mobiliteitscentra	<ul style="list-style-type: none"> - Koppeling van openbaar vervoer en andere vervoerswijzen in de gehele ERW- naar het voorbeeld van het VRR-concept. - Grensoverschrijdende compatibiliteit.
	ERW als verbinder	<ul style="list-style-type: none"> - De verschillende deskundigheden combineren - Lobbyen - Investeerders en financiële subsidies identificeren
	Grensoverschrijdende ticketverkoop	Eén Regio - Eén Tarief Verenigbaarheid van de tarieven Informatieverstrekking in beide talen
Nationaal	Verkeersvermijding / spitsvermijding	<ul style="list-style-type: none"> - Meer gedecentraliseerd werken waar mogelijk - terbeschikkingstelling van ruimte voor coworking spaces (financiering?) - Bevordering van mobiliteitsnetwerken in plattelandsgebieden om ook het verkeer in de steden te ontlasten
	Mobiliteitsbelasting	<ul style="list-style-type: none"> - Mobiliteitsbelasting die kan worden gebruikt om infrastructuur te financieren
EU	Waterstof in het algemeen	<ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek in de hele EU - Bevordering van waterstofprojecten - Duidelijke leidende doelstellingen voor de vervoersmodaliteiten

3.2 Stakeholdermeeting 2: Grensoverschrijdend: gemeenten dichtbij de grens

Beknopt verslag

Deze stakeholdermeeting werd bijgewoond door vertegenwoordigers uit gemeenten en steden rond de grens. Het belangrijkste gespreksonderwerp waren concrete grensoverschrijdende initiatieven en de vraag waar de uitdagingen liggen.

- De grens wordt gezien als een *unique selling point* van de regio, en dus vooral als een kans en een uitdaging. Het is echter belangrijk dat het vervoer over de grens wordt verbeterd. De verschillende beleidsstukken, wetten en regels en de daarmee verband houdende financieringskwesties worden als knelpunten gezien. Zo is in Duitsland, anders dan in Nederland, het vervoer van schoolkinderen in schoolbussen wettelijk verankerd. Een poging om het grensoverschrijdend schoolvervoer in Beek te structureren mislukte omdat er niet genoeg middelen waren. Er wordt gepleit voor een uniform vervoerssysteem dat rekening houdt met de grens, zonder dat hieraan extra kosten verbonden zijn. Een mogelijke pilot is de invoering van een dagkaart.
- Over het algemeen zijn de auto- en fietsverbindingen over de grens goed. Het openbaar vervoer over de grens is echter sterk aan verbetering toe. Deze verbetering zou kunnen worden bereikt door samenwerking tussen publieke en private partijen, bijvoorbeeld in de vorm van grensoverschrijdende vervoersdiensten, die gedeeltelijk door vrijwilligers worden verzorgd. Een belangrijke vraag die rijst, betreft de verschillende doelgroepen die baat zouden kunnen hebben bij een groter aanbod. Ook vraagt men zich af hoe met name automobilisten kunnen worden aangemoedigd om duurzamere mobiliteitskeuzes te maken. Een verwante vraag is de verhouding tussen vraag en aanbod: In hoeverre leidt een beter aanbod tot meer vraag?
- Er is een gebrek aan concrete verbindingen, een duidelijk ticketsysteem en communicatie om de openbaar vervoerverbindingen tot een succes te maken. Onwetendheid en hoge tarieven worden als cruciale belemmeringen genoemd. Een belangrijke route die wordt genoemd is de verbinding tussen Nijmegen en Kleve. Het is wenselijk vervoer

op dit traject te intensiveren; hiervoor zijn verschillende modaliteiten beschikbaar.

- De ERW kan een rol spelen bij het verbeteren van grensoverschrijdend vervoer door op te treden als netwerker: Het brengt mensen samen, bij voorkeur fysiek, wanneer de huidige Corona-maatregelen dat toelaten. Bovendien kan de ERW proefprojecten initiëren zodat de uitvoerende partijen kunnen laten zien hoe comfortabel, efficiënt en aantrekkelijk grensoverschrijdende mobiliteit in de toekomst zou kunnen zijn.
- Volgens de deelnemers zal de mobiliteit van de toekomst vooral vorm krijgen door betere verbindingen en het terugdringen van overlast door bijvoorbeeld vrachtwagens en bezorgdiensten in de stadscentra. Het op elkaar afstemmen van vraag en capaciteit wordt gezien als een cruciale uitdaging. Hiervoor is een breder perspectief nodig, aangezien vervoer en logistiek vaak transnationale kwesties zijn.
- Het toerisme speelt een belangrijke rol in de regio. Ook hier kan de ERW een rol spelen als schakel, zodat praktische zaken als bewegwijzering goed kunnen worden uitgevoerd. Dit lijkt met name relevant te zijn wanneer het gaat om fietspaden.

Deelnemende organisaties

De volgende organisaties waren als deelnemers aanwezig: gemeente Bergen, gemeente Berg en Dal, gemeente Doetinchem, gemeente Kranenburg, gemeente Montferland, gemeente Mook en Middelaar, gemeente Oude IJsselstreek, Landschaftsverband Rheinland en stad Goch.

Verschillende leden van de Euregioraad en medewerkers van de Euregio Rijn-Waal namen deel als toehoorder.

Opvallende resultaten

- Het grensoverschrijdend openbaar vervoer moet worden verbeterd op het gebied van de frequentie, keuzemogelijkheden, kaartverkoop en communicatie.
- Toerisme is van groot economisch belang in de regio; de ERW kan de schakel zijn tussen de verschillende betrokken autoriteiten en organisaties.

Niveau	Wat? (plan, tekst, uitdaging, probleem, ...)	Interpretatie (trend, strategie, potentieel, ...)
Lokaal	Toerisme	<ul style="list-style-type: none"> - Grensoverschrijdende en tweetaalige bewegwijzering is noodzakelijk; knooppuntensysteem aan beide zijden van de grens voor alle modaliteiten - Informatieverstrekking aan beide zijden van de grens
	Vrijwilligersinitiatieven (vrijwilligerswerk)	Burgers vangen op wat de overheid en de particuliere sector niet kunnen (kunnen/willen) bieden; participatie in mobiliteitsaanbod, recht op medezeggenschap; niet langer alleen diensten die worden aangeboden, maar actieve participatie
	Alle openbaarvervoerdiensten in één infoportal (wens)	<ul style="list-style-type: none"> - Openbaar vervoer wordt ruimer opgevat en verwijst ook naar auto-delen en dergelijke. (voorbeeld Mobifalt); - eigendomsvraagstuk: wat is publiek, wat is privaat?; - breder perspectief: besparingen op overheidsdiensten enerzijds en vraag naar duurzaam aanbod anderzijds.
	Last voor dorpskernen als gevolg van vrachtverkeer	Onrust, congestie, gevaar voor bewoners; vooral in grensregio's moeten verbindingen (bijv. A3) en de uitbreiding daarvan integraal worden bekeken, omdat de gevolgen verstrekkend zijn voor hele regio's (voorbij het lokale niveau).
Regionaal (provincie, deelstaat NRW)	Grensoverschrijdend openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> - Creëren van concrete verbindingen (zo nodig reactivering Nijmegen - Kleve, meerdere modaliteiten mogelijk) - Onwetendheid en kostennadeel zijn momenteel struikelblokken; onverenigbare wetten en regels (voorbeeld schoolvervoer) - Wens om grensoverschrijdend te werken: Voorbeeld Achterhoek en

Stakeholdermeetings - Euregionaal mobiliteitsplan

		<p>e-mobility, gewenste samenwerking met Duitsland zodat gebruikers van hub naar hub kunnen reizen, ook over de grens.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wens naar meer standaardisering zonder de voordelen te verliezen en zonder voorbij te gaan aan de verschillen: zo ligt in Duitsland de nadruk op waterstof in plaats van e-mobiliteit, hoe hiermee om te gaan? - ERW kan functioneren als een netwerk/ netwerker
	Grensoverschrijdende mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> - Verbindingen voor fietsers en motorvoertuigen zijn vaak goed, openbaar vervoer eerder slecht - De overstap vanuit de auto aantrekkelijk maken; mobiliteit afgestemd op doelgroep. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat auto's niet langer de eerste keuze zijn? - Grensoverschrijdende diensten voor gedeeld gebruik (vergelijkbaar met burgerbus?) - Hindernissen van vandaag: Ticketing, informatie, kosten, geen naadloze overstap; idee: app ontwikkelen voor ERW - ERW kan functioneren als een netwerk; b.v. stemmingen, netwerkvergaderingen met langere tussenpozen organiseren. - Autonoom rijden wordt ook als wens genoemd (voorbeeld Weeze (WEpod))
	Logistiek, leveringen	Georganiseerd door logistieke dienstverleners en niet door eindklanten = de regio ontlasten (geldt ook voor lokaal)
Nationaal	Verschillende juridische situatie	Een uniforme of gezamenlijke aanpak wordt bemoeilijkt door de verschillende wetten in DE en NL

	Verschillende aandachtspunten met betrekking tot alternatieve brandstoffen	NL: E-mobiliteit, D: Waterstof - in welke mate verenigbaar? Welke moet waarvoor worden gebruikt (logistiek, particulier vervoer, openbaar vervoer)?
	Verschillen in bewegingsculturen	Auto is vanzelfsprekend in Duitsland, geschikte infrastructuur zorgt voor probleemloze verplaatsing per auto, deels vervallen of niet bestaande fietspaden. In Nederland ligt dit anders. Welke kansen ontstaan hieruit?
EU	Corridor voor internationaal vrachtverkeer	Wens voor een integrale aanpak van hoofdverkeerswegen om dorpsstructuren te ontlasten waar vrachtverkeer onrust en gevaren veroorzaakt.

3.3 Stakeholdermeeting 3: Duurzaamheid

Beknopt verslag

Deze stakeholdermeeting werd bijgewoond door mensen van regionale overheden, overkoepelende organisaties op het gebied van duurzaamheid en overheidsinstellingen die zich specifiek bezighouden met infrastructuur. ERW-medewerkers en leden van de Euregioraad waren aanwezig als toehoorder.

- Er werd veel aandacht besteed aan de belemmeringen bij het realiseren van de overgang naar duurzame energiebronnen in de mobiliteit. Door alle wetgeving is het bijvoorbeeld moeilijk om laadinfrastructuur te realiseren. Bovendien kampen veel gemeenten met een gebrek aan financiële middelen en capaciteit om de plannen uit te werken.
- De innovaties moeten worden onderzocht om te zien hoe zij kunnen worden toegepast. De kennis is er vaak al, maar niet op de juiste plaatsen.
- De vergroening van de mobiliteit in plattelandsgebieden is een prioriteit, net als de invoering van groene mobiliteit in toeristische gebieden.

- De beoogde rol van het ERW bestaat eruit verschillende partijen samen te brengen, initiatieven te bundelen en zo kleinere gemeenschappen te ondersteunen die niet de slagkracht hebben om dit op eigen kracht te bereiken.

Deelnemende organisaties

Vertegenwoordigers van IHK Niederrhein, Kiemt, Niederrhein Tourismus, Autobahn DE, Fietsersbond en Straßen NRW namen aan deze vergadering deel.

Opvallende resultaten

- Er zijn veel procedurele obstakels voor de vergroening van mobiliteit.
- De kennis is er wel, maar ze komt niet op de juiste plaatsen terecht, bijvoorbeeld bij de beleidsmedewerkers van kleinere gemeenten.

Niveau	Wat? (plan, tekort, uitdaging, probleem, ...)	Interpretatie (trend, strategie, potentieel, ...)
Lokaal	E-infrastructuur in plattelandsgebieden op volle capaciteit (NL)	<ul style="list-style-type: none"> - Gebruik hubs+ andere alternatieve energiebronnen (waterstof, zon, wind) - Betere en concrete integratie van plattelandsregio's, aanpassing aan plaatselijke omstandigheden en mobiliteitsgedrag; - Hoe kunnen veranderingsprocessen zo worden vormgegeven dat zij door de samenleving worden gedragen?
	Tekort fietsinfrastructuur (D)	Verwaarloosde fietspaden die het gebruik belemmeren en verhinderen, ook met betrekking tot grensoverschrijdende fietsinfra.
Regionaal (provincie, deelstaat NRW)	Duurzame mobiliteit in plattelandsgebieden	<ul style="list-style-type: none"> - Veel reizen met de eigen auto, omdat er vaak lange afstanden moeten worden afgelegd naar het werk of naar de plaatselijke supermarkt. - Infrastructuur is overwegend geoptimaliseerd voor autoverkeer - Hoe kan het economisch interessant worden voor dienstverleners die diensten delen (particuliere sector)? Tot nu toe niet winstgevend.

	ERW als verbinding	<ul style="list-style-type: none"> - Ondersteuning van kleine gemeenten - Verbinding tussen gemeenten en andere partijen - Bundeling van belangen en capaciteiten, zodat niet alleen grote gemeenten iets kunnen bereiken (ook op personeelsgebied) - Doe pr-werk, bijv. ook als Rijkswaterstaat met een milieumanager. - Panel van deskundigen
	Veluwe als vakantiebestemming van de toekomst	<ul style="list-style-type: none"> - Hoe kan duurzame en toekomstgerichte mobiliteit eruit zien in een landelijk gebied (met veel verkeer), dat tevens een natuurgebied is? - Fundamentele vraag of alle gebieden überhaupt toegankelijk <i>moeten zijn</i> en voor wie?
Nationaal	(Grensoverschrijdende) beperkingen in planvorming	<ul style="list-style-type: none"> - Grote beperkingen als gevolg van de juridische situatie met betrekking tot de uitvoering van bepaalde projecten - Het ontbreekt de gemeenten aan financiële steun en vooral ook aan mankracht
	Waterstof als alternatieve aandrijving	<ul style="list-style-type: none"> - In Duitsland vooral gebruikt door de staalindustrie; tegen 2030 zal 1/3 van alle vrachtwagens op waterstof rijden; - Ombouw bouwvoertuigen, aangezien hoge verontreinigingsniveaus van dieselloertuigen bouwprojecten verhinderen (NL), - Project bouwplaatsen met lage uitstoot (RWTH Aachen onderzoek); - Ombouw binnenvaart - uitwisseling concepten en expertise D/NL
	Investeringen in infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> - De grondslagen voor transformatieprocessen leggen, beveiligen en herstellen - Ook over administratieve grenzen heen denken; in het geval van modal

		shift moet de desbetreffende infrastructuur levensvatbaar zijn
	Autosnelwegen	<ul style="list-style-type: none"> - Opnemen in bijv. modaliteitsknooppunten met pendelbussen voor forenzen, toeristen; - Autowegen worden door vervoersorganisaties niet gezien en daar ligt potentieel, vooral in regio's waar veel particulier vervoer is; hetzelfde geldt voor aansluitingen op fietspaden.
EU	Het aandragen van innovatieve ideeën	Er wordt vaak onderzoek gedaan naar de juiste onderwerpen, maar de informatie wordt niet altijd met alle belanghebbende partijen gedeeld.
	Wens voor een alomvattend "Marshall" plan	<ul style="list-style-type: none"> - Het doel is te kunnen reageren op de huidige omstandigheden (klimaatverandering) en de veranderingen te versnellen. - In Duitsland vormen de wetgeving en verkeersregels een groot obstakel voor transformatieprocessen.

3.4 Stakeholdermeeting 4: Nederlandse ERW-leden

Beknopt verslag

Bij deze stakeholdermeeting waren Nederlandse leden van de Euregio aanwezig, bestaande uit vertegenwoordigers van gemeenten en provincies. ERW-medewerkers en leden van de Euregioraad waren aanwezig als toehoorder.

Uit de besproken onderwerpen kwam duidelijk één rol voor de Euregio naar voren.

- De Euregio kan als link fungeren: Op ambtelijk niveau weten de mensen aan beide zijden van de grens elkaar niet goed (genoeg) te vinden. Als gevolg daarvan blijven veel projecten steken op het ambtelijk niveau. De Euregio kan ook een rol spelen bij de praktische uitvoering

van mobiliteitsprojecten (b.v. knooppunten/hubs) om de wederzijdse bruikbaarheid van systemen te waarborgen.

- Communicatie is van cruciaal belang voor het slagen van grensoverschrijdende mobiliteitsinitiatieven.
- Een van de aandachtspunten van veel gemeenten is de bereikbaarheid van plattelandsgebieden. Ook hier kunnen deelmobiliteit en knooppunten worden gerealiseerd, maar dit vergt een andere aanpak dan bijvoorbeeld in de grote steden, waar de economische exploitatie gegarandeerd is.
- De grens wordt door de bewoners van het grensgebied niet meer ervaren in hun dagelijkse woon-werkverkeer. Het is dan ook opvallend en betreurenswaardig dat de grens nog steeds een obstakel is in het vervoer over langere afstanden.

Deelnemende organisaties

Vertegenwoordigers van de gemeente Apeldoorn, de gemeente Bergen, de gemeente Boxmeer, de gemeente Doetinchem, de gemeente Gennep, de gemeente Lingewaard, de gemeente Montferland, de gemeente Nijmegen, de gemeente Oude IJsselstreek, de gemeente Sint Anthonis, de gemeente Wageningen, de gemeente Zevenaar, de provincie Limburg, de regio Noord-Limburg en de Werkorganisatie Cuijk/Grave/Mill woonden deze bijeenkomst bij.

Opvallende resultaten

- De ERW krijgt van deze groep een duidelijke rol en nut toebedeeld op het gebied van de aansluitende mobiliteit.
- Voor veel gemeenten is de dreiging van mobiliteitsarmoede in plattelandsgebieden een belangrijke kwestie. Om de achteruitgang en de slechte kwaliteit van de mobiliteitsinfrastructuur in plattelandsgebieden te verbeteren, worden vrijwilligersinitiatieven opgezet om alternatieve middelen van openbaar vervoer aan te bieden, zoals door vrijwilligers gerunde buurtbussen.

Niveau	Wat? (plan, tekst, locatie, uitdaging, probleem, ...)	Interpretatie (trend, strategie, potentieel, ...)
Lokaal	Vrijwilligersinitiatieven	Aanpak van mobiliteitsarmoede (gebrek aan diensten) in plattelandsgebieden
	Hubs	- In landelijke gebieden vaak als niet rendabel gezien; kijk ook naar

		<p>plaatsen waar mensen heen gaan, niet alleen naar startpunt;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Station als knooppunt, ook voor grensoverschrijdende deelinitiatieven - Gebruik uniforme systemen die het mensen makkelijker maken duurzamer te reizen tegen lage kosten (bijv. 1 ticketingsysteem voor hele Euregio)
Regionaal (provincie, deelstaat NRW)	Bouw een kennisplatform	<ul style="list-style-type: none"> - Kennis uitwisselen, deskundigen uitnodigen en vergaderingen organiseren, mensen netwerken - Ook informatie uitwisselen over concrete projecten, bv. <i>best practices</i> voor grensoverschrijdende projecten.
	Grenslandtoets	<ul style="list-style-type: none"> - Grensoverschrijdende ontwikkeling van hubs: wens om deze technisch en operationeel op elkaar af te stemmen; - Op basis van bepaalde criteria kan ervoor worden gezorgd dat initiatieven niet langs elkaar heen lopen, maar van elkaar profiteren
	Woningnood	<ul style="list-style-type: none"> - Uitdaging: nieuwe woningbouwprojecten, bouw veroorzaakt meer verkeer - Meer data noodzakelijk voor beter inzicht
EU	Verzameling gegevens	Nog steeds weinig informatie beschikbaar over euregionaal mobiliteitsgedrag en euregionale mobiliteitsbewegingen; noodzakelijk als basis voor verdere ontwikkelingen
	Overzichtskaart ERW	Geeft alle vervoersnetwerken met alle vervoermiddelen weer, zodat duidelijk wordt waar er lacunes zijn; idealiter gecombineerd volgens mobiliteitsbehoeften en -bewegingen, zodat de inhoud op elkaar kan worden afgestemd

3.5 Stakeholdermeeting 5: Grensoverschrijdend: belangrijkste stakeholders

Beknopt verslag

Grote steden aan beide zijden van de grens waren vertegenwoordigd op deze stakeholdermeetings. ERW-medewerkers en leden van de Euregioraad waren aanwezig als toehoorders.

Dit resulteerde in de volgende punten:

- Knooppunten die reizigers de mogelijkheid bieden over te stappen op een ander vervoermiddel, zogenaamde mobiliteitshubs, lijken de toekomst te hebben. Er is echter nog geen samenwerking tussen Nederland en Duitsland op dit gebied, hoewel hier veel toegevoegde waarde te behalen zou zijn.
- De verandering van vervoerwijze - modal shift - heeft alleen kans van slagen als de passagiers erbij betrokken worden en achter de veranderingen staan. Om dit te bereiken is goede (grensoverschrijdende) communicatie van essentieel belang. Deze communicatie omvat zowel de coördinatie tussen de vervoersmaatschappijen aan beide zijden van de grens als de communicatie met de passagiers aan beide zijden van de grens. Dit houdt bijvoorbeeld in dat aanbieders van openbaar vervoer niet alleen hun eigen reistijden moeten melden, maar er ook voor moeten zorgen dat deze worden gecoördineerd met andere vervoersmaatschappijen om naadloos overstappen mogelijk te maken.

Deelnemende organisaties

Vertegenwoordigers van de gemeente Arnhem, de gemeente Kranenburg, de gemeente Sint Anthonis, de Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen, de provincie Gelderland, de stad Düsseldorf en de stad Duisburg namen deel aan deze bijeenkomst.

Opvallende resultaten

- Terwijl gemeenten in eerdere bijeenkomsten aangaven weinig of geen contact te hebben met de andere kant van de grens op het gebied van infrastructuur/mobiliteit, gaven de provincies aan dat dit op

provinciaal niveau wel het geval is, met name op het gebied van spoor- en fietsverbindingen.

- Voor grote steden spelen klimaatdoelstellingen een belangrijke rol bij het vormgeven van mobiliteit. In kleinere gemeenten met kleine kernen speelt dit een minder grote rol.
- Er liggen veel mogelijkheden voor het internationale spoorgebruik/ ICE. Dit is de komende jaren een belangrijk onderwerp voor regio's en provincies.

Niveau	Wat? (plan, tekst, uitdaging, probleem, ...)	Interpretatie (trend, strategie, potentieel, ...)
Lokaal	Verplaats focus	Ook in gebieden dicht bij de grens zijn vervoersmogelijkheden die naar het "eigen" land leiden vaak toegankelijker en genieten zij de voorkeur.
	Verbindingen en omschakeling vergemakkelijken	Vaak gebrek aan aansluiting tussen verschillende transporten, vervoermiddelen; voldoende informatie verstrekken
	Werkgroepen organiseren	Wens om meer uitwisseling van kennis en gegevens; er kunnen werkgroepen worden georganiseerd die op gezette tijden bijeenkomen.
Regionaal (provincie, deelstaat NRW)	Verbeter de verbinding met grotere mobiliteits hubs	<ul style="list-style-type: none"> - Provincie Gelderland zou graag zien dat stad en platteland goed met elkaar verbonden zijn. Hiervoor moet op een kritische manier gekeken worden naar de juiste locaties van de hubs, ook tegen de grenzen van provincies en landen; - Ook wil de provincie goed samenwerken met Duitsland; samenwerking op het gebied van fietsinfra en spoorlijnen loopt al goed.
	Mobiliteitsomslag	<ul style="list-style-type: none"> - Hoe kunnen we ervoor zorgen dat meer mensen hun auto thuislaten? Informeren naar andere mogelijkheden (stad Düsseldorf: Apps); - Alternatief: duurzamer rijden met e-mobiliteit en waterstof.

	Wens naar meer informatie en gegevensbasis	Bijvoorbeeld in de vorm van kosten-baten-analyses: (nieuw) mobiliteitsaanbod is geen doel op zich, maar speelt in op maatschappelijke behoeften; ook kleinschalige oplossingen kunnen al zeer effectief zijn
Nationaal	Klimaatdoelstellingen bereiken	Hoe klimaatdoelstellingen omzetten in concrete maatregelen?
EU	TEN-T vervoerscorridor Rotterdam - Genua	Ook hier zijn er mogelijkheden om waterstof en e-mobiliteit te gebruiken.

3.6 Stakeholdermeeting 6: Logistiek

Beknopt verslag

Deze stakeholdermeeting werd bijgewoond door commerciële partijen zoals containerterminals, maar ook door provincies en andere belanghebbenden. ERW-medewerkers en leden van de Euregioraad waren aanwezig als toehoorder.

Tijdens de vergadering kwamen onder meer de volgende punten aan de orde:

- In de sector kan meer coördinatie plaatsvinden, zowel binnen de verschillende stakeholders en tussen commerciële partijen zoals terminals, als op administratief niveau. Dit kan gaan van het coördineren van congestie in de haven van Rotterdam tot afspraken over het onnodig vervoer van lege containers.
- Om een modal shift van weg naar spoor en water te realiseren is onder meer de nieuwe spoorterminal in Valburg een belangrijke schakel, ook in het kader van de zijderoute richting China. De haven van Emmerich is gezien haar ligging ook een interessante locatie voor een trimodaal ontsloten terminal.

- De ERW kan een belangrijke rol spelen als netwerker, grensoverschrijdende facilitator en pleitbezorger, zowel voor zijn leden als voor commerciële partijen in de logistiek.

Deelnemende organisaties

Aan deze bijeenkomsten werd deelgenomen door vertegenwoordigers van de Kamer van Koophandel, de gemeente Weeze, POC Transport, Werkorganisatie 1Stroom, Container Terminal Doesburg, IHK Niederrhein en de provincie Gelderland.

Opvallende resultaten

- Aangezien rederijen vaak contractueel vastleggen dat containers moeten worden teruggebracht naar dezelfde plaats waar zij werden opgehaald, is ongeveer een derde van alle transporten in de binnenvaart leeg. Conservatisme en gebrek aan innovatie/aanpassing worden als redenen hiervoor genoemd.
- De sector heeft veel belangstelling voor kwesties die op nationaal en internationaal niveau moeten worden aangepast of aangepakt. Een goede vertegenwoordiging in de overkoepelende organisaties is hiervoor van essentieel belang. Individuele bedrijven hebben daarom een vertegenwoordiger nodig die voor hen kan spreken op nationaal en internationaal niveau, bijvoorbeeld in de haven van Rotterdam of bij nationale of Europese autoriteiten.

Niveau	Wat? (plan, tekst, uitdaging, probleem, ...)	Interpretatie (trend, strategie, potentieel, ...)
Lokaal	Verbinding Nijmegen – Kleve	<ul style="list-style-type: none"> - Verbinding moet geoptimaliseerd worden. - Idee om een waterstofrein te lanceren, gefinancierd met EU-middelen
	Aansluiting op Kreis Kleve	Verlenging van de A77, zodat Kreis Kleve een betere toegang krijgt tot de Brainport Regio (Zuidoost-Brabant)
	Lokale netwerken voor goederenvervoer	<ul style="list-style-type: none"> - Bijvoorbeeld samenwerking havens Oss - Cuijk - Veghel: vereniging heeft meerwaarde en kan als model dienen voor andere plaatselijke organisaties - Deze samenwerking kan niet alleen in de binnenvaart plaatsvinden, maar

		voor verschillende vervoermiddelen ingezet worden. Zo kann er informatie worden gedeeld, ook wat laadinfrastructuur betreft.
	Stedelijke logistiek	Oplaadinfrastructuur als grote uitdaging
Regionaal (provincie, deelstaat NRW)	Logistieke bemiddelaars	<ul style="list-style-type: none"> - Aan NL-zijde de modal shift ondersteunen en ook in contact staan met het Ministerie van Verkeer van NRW: - Hoe de grensoverschrijdende samenwerking verder te intensiveren?
Nationaal	Trimodaliteit	Om het goederenvervoer van de weg naar het water en het spoor te verleggen, zijn efficiënte overslagcentra nodig.
EU	Coördinatie van de industrie	<ul style="list-style-type: none"> - Over het algemeen intensieve uitwisseling tussen belanghebbenden, havens en gemeenten - Gezamenlijke overeenkomst over efficiënter vrachtvervoer (vervoer van lege containers, congestie in de havens van Rotterdam); samenwerken om de stikstofuitstoot te verminderen
	ERW als verbinder	<ul style="list-style-type: none"> - Netwerker en grensoverschrijdende bemiddelaar - Pleitbezorger op het gebied van efficiënte logistiek - Eén aanspreekpunt op nationaal en internationaal niveau voor de gehele industrie in de regio, met meer zichtbaarheid - Vaststelling van een gemeenschappelijke agenda
	Conservatisme / gebrek aan aanpassing of innovatie	Veel onnodig transport als gevolg van regelgeving, zoals reders die bepalen waar containers naartoe moeten, zelfs zonder lading (lege containers moeten bijvoorbeeld ook leeg naar China worden teruggebracht, wat duur is, het milieu schaadt en de verkeersdrukte vergroot).



4

4 Conclusie

4.1 Belangrijkste onderwerpen

Wanneer men de resultaten van de verschillende bijeenkomsten bekijkt, valt op dat er een aantal thema's zijn die in alle zes bijeenkomsten terugkomen. Afhankelijk van het specifieke inhoudelijke zwaartepunt van de bijeenkomst worden deze thema's vanuit verschillende invalshoeken belicht. Hoewel er een breed scala onderwerpen besproken is, zijn er drie thema's die sterker naar voren komen. Deze zijn:

- i) Verbetering van de infrastructuur
- ii) Intensivering van de communicatie
- iii) Stimuleren van duurzaamheid

Punt i), de verbetering van de infrastructuur, heeft enerzijds betrekking op de vervoersnetwerken en anderzijds op de informatiestromen. Wat de vervoersnetwerken betreft, worden bijvoorbeeld de uitbreiding van de fietsinfrastructuur, de renovatie van bruggen en betere verbindingen door middel van supraregionale wegen zoals autosnelwegen genoemd. Terwijl de concrete plannen en bouwprojecten betrekking hebben op lokale gemeenten, komt de financiering vaak van hogere overheden zoals de deelstaat NRW of de Provincie Gelderland. Het wordt interessant als de grensoverschrijdende verbindingen nader bekeken worden: Zo wordt het bijvoorbeeld als comfortabel en ongecompliceerd ervaren om de Duits-Nederlandse grens met de auto



over te steken. Er is voldoende bewegwijzering, ononderbroken wegverhardingen en uniforme routenetwerken. Zodra gebruikers besluiten over te stappen op het openbaar vervoer, worden zij echter geconfronteerd met problemen zoals verschillende ticketverkoopsystemen, incompatibele overstaptijden en onvoldoende informatie. Deze situatie heeft verstrekkende gevolgen in plattelandsgebieden in de grensregio, die door deze slechte OV-verbindingen grotendeels alleen per auto bereikbaar zijn. Wanneer men in deze gebieden niet over een auto beschikt, ontstaat per direct immobiliteit. Zeker in het licht van de ambities binnen de regio wanneer het gaat om internationaal spoorvervoer, zijn hier dus een aantal concrete obstakels te overwinnen.

Hiernaast bestaat ook de wens om meer mobiliteitsopties en meer naadloze verbindingen aan te bieden, zodat weggebruikers vaker overstappen op andere vervoerswijzen dan de auto en dus op een meer klimaatvriendelijke manier reizen. De bouw van mobiliteitsknooppunten, hubs, aan beide zijden van de grens wordt gezien als bevorderlijk voor een dergelijke omschakeling en dus ook voor het ontlasten van het verkeer in bijvoorbeeld stadscentra. De rol van deze hubs heeft niet zozeer betrekking op de aanleg van nieuwe routes en verkeersaders, maar voornamelijk op de efficiënte en duurzame bundeling van het reeds bestaande aanbod. Dit resulteert in een *modal shift*. Het is hierbij van belang dat de verschoven verkeersbewegingen passen binnen de capaciteit van de benodigde infrastructuur, om nieuwe congestie en knelpunten te voorkomen. Met name in de logistieksector worden sommige stakeholders geconfronteerd met de vraag hoe het passagiers- en goederenvervoer in de toekomst op de bestaande sporen kan worden ingepast en/of de uitbreiding van de sporen noodzakelijk is.

Daarnaast zijn er maatschappelijke uitdagingen zoals de woningnood. Deze dynamiek wordt nog dringender in het geval van grensoverschrijdende verkeersstromen: in Nederland bijvoorbeeld zijn er een groot aantal elektrische voertuigen en een navenant uitgebreide laadinfrastructuur. Wanneer men echter de grens met Duitsland oversteeft, wordt al snel duidelijk dat de laadvoorzieningen daar niet berekend zijn op een grotere vraag. Het wordt duidelijk dat het bestuurlijk denken ook verder moet gaan dan de grenzen, aangezien met name mobiliteit een kwestie is die gericht is op het verkeer van personen en goederen, die zich vrij binnen de EU moeten kunnen bewegen.

Hetzelfde geldt voor de informatiestromen en ii) de intensivering van de communicatie over de grenzen heen tussen burgers, besluitvormers en autoriteiten. Voor de planning en uitvoering van succesvolle mobiliteitsontwikkelingen zijn meertalige tussenpersonen nodig om ervoor te zorgen dat belangrijke informatie haar weg vindt van de bron naar de bestemming. Zo werd tijdens de bijeenkomsten geconstateerd dat er geen gebrek is aan veelbelovende innovaties, maar dat deze soms het risico lopen te stranden in communicatiekanalen - hetzij door gebrek aan middelen, ongeschikte timing of politieke weerstand. Deze componenten zijn wellicht op andere plaatsen beschikbaar, waardoor bij een geslaagde onderlinge coördinatie toekomstgerichte projecten kunnen worden opgezet. Hiervoor moeten mobiliteitsinitiatieven gecoördineerd worden en netwerken en werkgroepen met elkaar verbonden worden. Tijdens de stakeholdermeetings is gebleken dat synergiën tot stand kunnen worden gebracht op het gebied van bijvoorbeeld duurzame energie. De activiteiten van bijvoorbeeld het Waterstofcentrum Duisburg en het Kiemt-netwerk kunnen van elkaar profiteren en zo transformatieprocessen in het desbetreffende land ondersteunen en op gang brengen. De door de Euregio Rijn-Waal georganiseerde regelmatige bijeenkomsten zijn een manier om deze en andere vormen van samenwerking structureel te ondersteunen en te bevorderen. Deze bijeenkomsten bieden mogelijkheden om te netwerken en tegelijkertijd kunnen deskundigen worden uitgenodigd om lezingen te geven over geselecteerde onderwerpen zoals deelmobiliteit en MaaS en zo impulsen te geven voor verdere grensoverschrijdende samenwerking en projecten.

Een ander vermeldenswaardig punt is de grensoverschrijdende discussie over internationale financieringsmogelijkheden waarmee relevante projecten kunnen worden ondersteund. Voorts wordt melding gemaakt van de vaststelling van criteria aan de hand waarvan kan worden getoetst of projecten in technisch en operationeel opzicht "grensoverschrijdend geschikt" zijn. Dankzij een dergelijke systematische aanpak zou onmiddellijk duidelijk worden of nieuwe projecten aansluiten bij de behoeften en bewegingen binnen de lokale context en een grensoverschrijdende toegevoegde waarde hebben. Zo ziet men ook mogelijkheden om de communicatie over nieuwe mobiliteitsinitiatieven met gebruikers en burgers te verbeteren, want zonder hun participatie en steun is het niet mogelijk.



Net als het verkeer van personen en goederen houdt de klimaatverandering niet op bij de landsgrenzen. Het bevorderen van duurzaam vervoer (iii) is dan ook een onmisbaar onderdeel van de mobiliteit van de toekomst - daar zijn alle belanghebbenden het over eens. Hierdoor waren alternatieve energiebronnen een belangrijk onderwerp tijdens de stakeholdermeetings. In Nederland en Duitsland worden verschillende middelen gepromoot, namelijk respectievelijk elektriciteit en waterstof, om de mobiliteitssector te transformeren. Het is nog onduidelijk hoe deze verschillende benaderingen op elkaar aansluiten. Duidelijk is wel dat aan beide zijden van de grens de wens bestaat de krachten te bundelen en het bestaande en geplande aanbod te combineren, zodat enerzijds de hulpbronnen behouden kunnen blijven en anderzijds een groter aantal gebruikers ervan kan profiteren. In het verlengde hiervan zijn er ook impulsen om oude verbindingen te reactiveren in plaats van nieuwe infrastructuur aan te leggen. Duurzame mobiliteit verwijst dus enerzijds naar het gebruik van alternatieve energiebronnen en anderzijds naar de manier waarop deze en reeds bestaande mogelijkheden worden benut.

Een belangrijk onderwerp dat hier aan de orde kwam, is de keuze aan vervoersmiddelen. Terwijl met name in plattelandsgebieden het mobiliteitsaanbod soms niet fijnmazig en volledig genoeg is om alle gebruikersgroepen te bereiken en dus gedwongen zijn af te zien van vervoer, zijn er tegelijkertijd gebieden waar een veelheid van vervoersopties ervoor zorgt dat gebruikers een vrije keuze hebben en dus vaak uitkomen bij gemotoriseerd eigen vervoer als meest voor de hand liggende optie. Tijdens de stakeholdermeetings is ook de vraag aan de orde gesteld hoe in de toekomst een evenwicht tussen duurzaamheid en keuzevrijheid kan worden bereikt. Verder werd het idee geopperd om modelgebieden in te richten, bijvoorbeeld in het natuurgebied De Hoge Veluwe, om te laten zien hoe duurzame mobiliteit er ook op het gebied van toerisme uit kan zien. Er zouden dan voldoende laadfaciliteiten zijn, en mobiliteitshubs waar toeristen bijvoorbeeld kunnen overstappen van de auto op de fiets of toegang hebben tot wandelroutenetwerken. Een soortgelijke aanpak kan ook worden toegepast op andere gebieden, zoals de logistieke sector. In dit verband werd van Duitse zijde ook de wens geuit de autosnelwegen en de parkeerplaatsen langs de autosnelwegen beter te integreren, zodat de overschakeling op andere vervoerstakken eerder en efficiënter plaatsvindt. Uit dit voorbeeld blijkt ook dat, zoals verwacht, transformatieprocessen meer succes hebben wanneer zij op de plaatselijke omstandigheden zijn afgestemd. Dit is een van de redenen waarom de betrokken

partijen meer met elkaar zouden willen uitwisselen om oplossingen op maat te vinden. ERW kan hierbij een leidende rol spelen.

Beperkingen

De resultaten van deze stakeholdermeetings zijn belangrijk voor de betrokken organisaties en staan hoog op de agenda. Tegelijkertijd blijkt uit deze thema's ook dat de betrokken actoren weinig disruptieve ideeën hebben die de mobiliteit fundamenteel zouden veranderen indien deze in de ERW zouden worden geïmplementeerd. Of de ideeën zijn er wel, maar blijven niet meer dan dat - ideeën zonder concrete uitvoering. Er zijn een aantal redenen voor deze zekere bescheidenheid. Op gemeentelijk niveau zijn innovatieve ideeën vaak moeilijk te realiseren - enerzijds door een gebrek aan personeel, anderzijds door een gebrek aan financiering en dus ook een beperkte experimenteerbereidheid. Om toch op dit niveau te innoveren, is samenwerking met en steun van bijvoorbeeld onderzoeksinstellingen en kennisnetwerken een vereiste. Momenteel is dit echter niet of slechts in beperkte mate het geval. Bovendien is het mogelijk dat niet bij elke vergadering de juiste personen aanwezig waren. Het is daarom moeilijk te bepalen of van elke organisatie de juiste inbreng is ontvangen en of er andere deskundigen in de organisaties werkzaam zijn die een andere kijk op de problemen hadden kunnen geven. Niettemin hebben de bijeenkomsten richting gegeven aan de vaststelling van actiegebieden en is aldus de basis gelegd voor verdere grensoverschrijdende uitwisseling. Deze waardevolle informatie zal worden meegenomen in de volgende fase: de ontwikkeling van het euregionaal mobiliteitsplan.

4.2 Resultaten vergeleken met deskresearch

De resultaten van de deskresearch zijn onderverdeeld in vier pijlers: *Toegankelijkheid, verkeersveiligheid, connectiviteit* en *duurzaamheid*.

Het is opvallend dat verkeersveiligheid geen grote rol heeft gespeeld tijdens de meetings. Dit kan worden verklaard door het feit dat het deskresearch-onderzoek was toegespitst op lokale beleidsdocumenten, en de stakeholdermeetings op regionale visies. Aangezien verkeersveiligheid een onderwerp is

dat op plaatselijk niveau moet worden geconcretiseerd, speelde het een minder belangrijke rol op het niveau waarop deze bijeenkomsten gehouden werden.

De pijlers toegankelijkheid, connectiviteit en duurzaamheid zijn in de stakeholdermeetings aan de orde gekomen. Duurzaamheid loopt als een rode draad door alle toekomstige mobiliteitsplannen en zal binnenkort een belangrijke rol spelen bij de praktische uitvoering van mobiliteitsprojecten. Hiervoor zijn andere ontwikkelingen, bijvoorbeeld op digitaal gebied, een grote hulp. Toegankelijkheid en connectiviteit zijn nauw met elkaar verbonden; in alle sessies werd de wens geuit om de modaliteitsnetwerken uit te breiden en fijnmaziger te maken. Een goede bereikbaarheid van steden en regio's is na de Coronacrisis belangrijker dan ooit, nu we een nieuw tijdperk van flexibel werken tegemoet lijken te gaan, waarin werknemers verder van hun werkplek kunnen gaan wonen omdat ze niet meer elke dag naar kantoor hoeven te rijden. Ook werd toegankelijkheid op een concreter niveau besproken: de toegankelijkheid van het OV over de grens heen bijvoorbeeld, of de toegankelijkheid van mobiliteit voor reizigers met beperkingen.

In de stakeholdermeetings werden de bovengenoemde onderwerpen voorzien van extra achtergrond, diepgang en concrete voorbeelden.

4.3 Vervolg

Met bovengenoemde resultaten zal rekening worden gehouden bij de opstelling van een mobiliteitsplan en de uitwerking van de cases. Dankzij de inbreng van de deelnemers zijn er veel concrete voorbeelden, knelpunten en discussiepunten naar voren gekomen die als basis kunnen dienen voor verdere uitwerking in het mobiliteitsplan en eventueel een case. Wij onderscheiden de volgende onderwerpen:

- Fijnmazige mobiliteitsnetwerken over de grens heen;
- Grensoverschrijdende mobiliteitshubs en een praktische aanpak om dit te realiseren;
- Mogelijkheden voor de invoering van waterstof en bijbehorende laadpunten;
- Invoering van grensoverschrijdende reisinformatie en ticketverkoop, pilots door middel van grensoverschrijdende dagkaarten, gebruik van een reisapp voor de ERW, etc;

- Onderzoek naar de invoering van deelmobiliteit in plattelandsgebieden;
- Onderzoek naar een betere openbaar vervoerverbinding tussen de regio Arnhem-Nijmegen en Duisburg-Düsseldorf;
- Verbetering van de bewegwijzering op (toeristische) grensoverschrijdende fietsroutes;
- Faciliteren grensoverschrijdende logistiek en pakketbezorging;
- Optimalisering van het vrachtverkeer in oostelijke richting.

De rol van de Euregio Rijn-Waal

De Euregio Rijn-Waal kan een belangrijke rol spelen als verbinder, netwerker en schakel in de kennisuitwisseling. Bijna alle betrokkenen verklaren dat zij een rol zien weggelegd voor de ERW en dat er behoefte is aan meer onderlinge uitwisseling over de grens, met collega's uit hetzelfde vakgebied. De ERW kan ook initiatieven aan elkaar koppelen en een rol spelen als facilitator van de praktische uitvoering van mobiliteitsontwikkelingen; door middel van een praktische checklist of test kan worden vastgesteld of initiatieven in beide landen op elkaar aansluiten. Een praktisch voorbeeld hiervan is de realisatie van mobiliteitshubs aan beide zijden van de grens, waarbij de mobiliteitshubs toegankelijk en bruikbaar moeten zijn voor de gebruikers door middel van onder andere communicatie, herkenbaarheid en smart ticketing.

5 Bijlagen

In de bijlagen vindt u de verslagen van de verschillende vergaderingen. Aangezien de sessies inhoudelijk grotendeels identiek waren, met een opening, een inleidende ronde en achtergrond en bespreking van de ontwikkelingen, wordt in de verslagen alleen de discussie met de aanwezigen en de feedback daarop beschreven, omdat die inhoudelijk het meest relevant is.

Alle sessies hadden betrekking op de thema's "Mobiliteit van de toekomst", "Duurzaamheid", "Grensoverschrijdende mobiliteit", "Communicatie" en "De rol van ERW". De punten die in het kader van deze thema's zijn besproken, worden hieronder per bijeenkomst opgesomd. Daarnaast werd een aantal andere onderwerpen besproken, afhankelijk van het thema van de zitting. Deze worden ook per sessie opgesomd met de belangrijkste conclusies en discussiepunten.

De opening, de inleiding, de achtergrond en de bespreking van de ontwikkelingen waarmee de zitting werd geopend, zijn te zien in de presentaties, die ook in de bijlage staan.

5.1 Verslagen

5.1.1 Stakeholdermeeting 14-6: Duitse leden

Mobiliteit van de toekomst

- Waterstof zal een belangrijke rol spelen in de mobiliteit van de toekomst. Er bestaat een sterke wens om kennis en ervaring op dit gebied te delen. Het knelpunt bij dit onderwerp is een gebrek aan middelen.
- Mobiliteitshubs lijken een belangrijke rol te spelen in de Nederlandse mobiliteit. Onderzocht moet worden hoe dit concept ook naar Duitsland kan worden overgebracht. Daartoe kunnen deskundigen samen overleggen en van elkaar leren.
- Modale netwerken moeten worden verbeterd, zodat kleine dorpen en steden goed met elkaar verbonden zijn.
- Inspelen op de veranderende wereld van werk: Corona heeft ons flexibeler gemaakt over waar we wonen en werken. Steeds meer mensen verhuizen naar het platteland omdat werk nu van huis uit kan worden gedaan. Wij moeten voorkomen dat al deze mensen naar de bedrijven in de steden gaan; daarvoor is decentralisatie nodig.

- De klimaatdoelstellingen moeten onder meer worden bereikt door het verkeer terug te dringen. Het verkeer dat overblijft moet groener worden. Daartoe moeten de lokale verbindingen worden verbeterd en moet het openbaar vervoer worden uitgebreid.
- Een ruime keuze aan vervoerswijzen maakt deel uit van de toekomst. Flexibel reizen is daar een onderdeel van; reizen hoe en wanneer je wilt.
- Investeer in welzijn door te investeren in fietsen.
- Zero-emission last mile transport voor personen en goederen. Digitalisering kan een goed instrument zijn om dit mogelijk te maken. Denk aan de slimme stadsaanpak van Duisburg.
- Er moet zorgvuldig worden overwogen of mobiliteit vraaggestuurd of aanbodgestuurd moet zijn.

Duurzaamheid / Alternatieve energiebronnen

- Er zijn INTERREG-projecten op het gebied van waterstof (RH2INE, EnePRO).
- Kreis Wesel is op weg om een modelregio voor waterstof te worden.
- Dit is met name van belang voor de logistiek en de binnenvaart: probeer de belanghebbenden via de Euregio met elkaar in contact te brengen.
- De LVR is begonnen met waterstof. Hier missen ze de steun van boven en kijken ze uit naar betere netwerken.
- Elektrisch rijden is slechts één fase in de overgang naar waterstof.

Communicatie

- Goede communicatie is cruciaal voor het succes van een mobiliteitsinnovatie. Mensen moeten van tevoren worden geïnformeerd.
- Er moet een betere communicatie komen tussen de verschillende organisaties, via werkgroepen en conferenties. Deze uitwisseling van informatie is zeer nuttig. De Euregio kan deze contacten vergemakkelijken, deskundigen erbij betrekken en beleidsmedewerkers bij elkaar brengen.
- Een platform zoals de Arbeitsgemeinschaft fussgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) kan voor dit doel worden gebruikt. (AGFS), waarbij een vraag op een platform wordt gepubliceerd en iedereen zijn kennis daarover kan delen.

- De burger informeren over het nut van bepaalde verbindingen, bv. als het gebruik ervan financieel voordeliger is.

OV

- De ontwikkeling van spoorlijnen is moeilijk, vooral vanwege de vereiste financiering.
- Toegankelijkheid (begrijpelijkheid, betaalbaarheid en praktische toegankelijkheid voor mensen met een handicap) en het bereik van het openbaar vervoer voor alle groepen blijven belangrijke kwesties, niet alleen in plattelandsgebieden.
- Er moet duidelijkheid komen in de tarieven van de verschillende (grensoverschrijdende) openbaarvervoerdiensten, bij voorkeur één lijn.

De rol van de Euregio

- Via de ERW kunnen de leden over de grenzen heen van elkaar leren.
- Stimuleren van innovatie: De ideeën zijn er al, nu moeten zij nog in de regio worden uitgevoerd.
- Betrek de burgers bij de ontwikkelingen. Als zij overtuigd zijn van het nut van een ontwikkeling, zullen zij er gebruik van maken.
- Er zou meer samenwerking moeten komen, bijvoorbeeld tussen de ANWB en de ADAC. De ERW zou deze samenwerking kunnen vergemakkelijken.
- De uitdaging voor ERW bestaat erin alle stakeholders hierbij te betrekken.
- In de waterstofsector kan de ERW de verbinder zijn die ervoor zorgt dat alle neuzen in dezelfde richting wijzen. Zij kunnen ook de balans opmaken van de verschillen en overeenkomsten. Met name voor de binnenvaart liggen hier kansen, omdat de mogelijkheden (tankstations, enz.) grotendeels dezelfde zijn, in tegenstelling tot de invoering van waterstof op de weg.
- Praktische informatie over het toegankelijke landschap: hoe te beginnen met deelmobiliteit en hoe het te beheren.
- De ERW kan knelpunten opsporen en deze van tevoren "gladstrijken". Dit kan worden gedaan voor allerlei innovaties: autonoom rijden, drones, enz. Dit omvat ook een groot deel van de digitale infrastructuur, die ook op orde moet zijn.

- De ERW moet zich niet richten op kleine financieringsprogramma's en eerst de basisinfrastructuur op orde brengen (bruggen, laadinfrastructuur, logistiek). De vraag is of de ERW de belangen van de verschillende bestuursniveaus naar behoren kan combineren. Misschien kunnen nieuwe werkgroepen worden gevormd om per onderwerp samen te werken.

Coronacrisis

- We moeten de crisis zien als een kans om via digitalisering een modal shift te bewerkstelligen.
- De vraag naar mobiliteit zal opnieuw toenemen. Het traject Duisburg-Nijmegen moet ook zonder auto mogelijk zijn.
- Het is belangrijk dat de vervoersbewegingen niet naar het oude niveau terugkeren. Dit vereist niet alleen het gebruik van digitale instrumenten, maar ook een goede communicatie met de reizigers.

Financiën

- Er is veel financiering, maar men moet kritisch kijken naar wat haalbaar is. Op administratief vlak wordt vaak geen rekening gehouden met de lange termijn, waardoor projecten die pas op lange termijn kunnen worden gerealiseerd, onvoltooid blijven.
- De ERW kan hierbij een rol spelen door te bemiddelen tussen de gemeenten en de staat op het gebied van financieringsprogramma's. De ERW kan vraag en aanbod combineren.

5.1.2 Stakeholdermeeting 16-06: Grensoverschrijdend: gemeenten dichtbij de grens

Mobiliteit van de toekomst

- Verbetering van de verbinding Nijmegen - Kleve met het openbaar vervoer (of aanleg van een spoor-/sneltramverbinding).
- Betere busverbindingen creëren
- Bevordering van autonoom rijden
- Uitvoering van maatregelen om de congestie in de stadscentra te verminderen

- Kritisch onderzoek van het effect van autosnelwegen op het onderliggend wegennet, b.v. in het gebied van de A3. De gevolgen van het vrachtverkeer voor de stadscentra onderzoeken.
- Auto's delen in kleine gemeenschappen, de vraag is wie dit initieert. In Wijchen is dit bijvoorbeeld gerealiseerd door de elektrische auto's van de gemeente buiten kantooruren beschikbaar te stellen aan burgers.

Grensoverschrijdende mogelijkheden

- Er zijn manieren om de grensoverschrijdende openbaar vervoerverbindingen te verbeteren. Er zijn niet zo veel verbindingen over de grens; misschien kan gebruik worden gemaakt van gedeeltelijke mobiliteit of vrijwillige initiatieven (bussen). Het grensoverschrijdend vervoer moet ook worden verbeterd voor schoolkinderen die over de grens naar school gaan. Op het traject Kranenburg - Beek bijvoorbeeld heeft dit tot problemen geleid en is de verbinding voor schoolkinderen slecht. Er is ook veel verwarring over de kaartverkoop en zonder een directe verbinding nemen veel studenten nog steeds de auto.
- Proefprojecten en de uitwisseling van ervaringen zouden een eerste stap in de goede richting kunnen zijn om dit te bereiken.
- De grens biedt kansen, geen uitdagingen.
- De grens oversteken met de auto en de fiets is geen probleem, het is het openbaar vervoer dat ontbreekt. Dit vereist nauwe samenwerking tussen Duitsland en Nederland, wellicht op regionaal niveau (deelstaat en provincie).
- Grenzen mogen geen rol spelen bij het ontwerp van mobiliteitsnetwerken; netwerken moeten logisch en thematisch gestructureerd zijn en mogen niet plotseling stoppen of veranderen aan de grens.

Communicatie

- Voor een geslaagde grensoverschrijdende mobiliteit is een goede communicatie in twee talen van groot belang. Dit heeft een drempelverlagend effect.
- Het gebruik van apps kan ook helpen om andere mobiliteitsbewegingen te stimuleren.

De rol van de Euregio Rijn-Waal

- Als verbinder kan het ERW een belangrijke rol spelen. De ERW heeft een overzicht van wat er gebeurt en kan van daaruit helpen de netwerken te verbeteren.
- Corona heeft grensoverschrijdende samenwerking bemoeilijkt. Aangezien mensen elkaar niet meer fysiek konden ontmoeten, is het moeilijker om informele contacten te leggen. ERW kan een rol spelen om dit weer mogelijk te maken,

Toerisme

- De Boxteler Bahn / het Duits Lijntje is gerealiseerd als een grensoverschrijdende fietsverbinding. De bewegwijzering is echter problematisch.
- Praktische zaken zoals bewegwijzering zijn een aandachtspunt. Hier kan de ERW de rol van verbinder op zich nemen.

Logistiek

- Pakketdiensten hebben de vrije hand; dit veroorzaakt congestie en overlast in de steden. Dit kan beter gecoördineerd worden.
- Leveringen kunnen niet over de grens plaatsvinden: Pakketdiensten leveren nu aan hubs (bv. in Venlo).

5.1.3 Stakeholdermeeting 17-06: Duurzaamheid

Mobiliteit van de toekomst

- Het vakantiegebied van de toekomst: hoe ziet mobiliteit eruit in een landelijk gebied met soms grote verkeersvolumes als gevolg van toerisme, in termen van oplaadinfrastructuur, enz. (Bijvoorbeeld op de Veluwe)
- Grensoverschrijdende laadinfrastructuurprogramma's, vergelijkbaar met de Regionale Agenda voor Laadinfrastructuur (RAL)
- Verbeteren van grensoverschrijdende openbaarvervoerverbindingen en ontwikkelen van fietsverbindingen.
- Realisatie van gedeeltelijke mobiliteit in plattelandsgebieden en ook van mobiliteitsknooppunten

Duurzaamheid/ alternatieve energiebronnen

- Het elektriciteitsnet is nu al bijna overbelast; dit is een groot obstakel voor meer elektrisch rijden.
- In landelijke gebieden is het moeilijk om een overstap te realiseren, omdat daar ook laad-/tankvoorzieningen moeten worden geïnstalleerd.
- Als Nederland de omschakeling naar waterstof wil bijbenen, zijn in korte tijd grote investeringen nodig. In Nederland zijn er meer voertuigen dan tankinstallaties, in Duitsland is het precies andersom.
- De aanvraagprocedure voor een waterstoftankstation is omslachtig en neemt in Nederland veel tijd in beslag. Er zou noodwetgeving nodig zijn om het sneller te laten gaan.
- Het grootste knelpunt bij de verwezenlijking van een nieuwe infrastructuur, heffingsstructuur of andere zaken zijn de procedures die hiermee gepaard gaan. Bovendien heerst er een sterk "niet in mijn achtertuin"-sentiment; mensen willen meer fietspaden, laadinfrastructuur en groene energie, maar niet als ze daar last van hebben.
- Er is een gebrek aan capaciteit en financiële middelen bij de nationale overheden om aan grote projecten te werken. Alleen al het onderhoud van standaardinfrastructuur (bruggen en wegen) kost veel tijd en geld.
- De ERW heeft op haar grondgebied belangrijke verbindingen in de TEN-T Rijn-Alpen-corridor, waaronder wegen (A3 in Duitsland en A12 in Nederland) en spoorwegen (de Betuwelijn met het verlengde daarvan aan de Duitse kant voor goederenvervoer en de passagiersspoorlijn Amsterdam-Düsseldorf en verder).
- Ook voor de binnenvaart en vrachtwagens wordt een overschakeling op waterstof overwogen. Er moet veel tijd en geld in dit onderzoek worden geïnvesteerd.

De rol van ERW

- Er is veel kennis op het gebied van duurzaamheid en nieuwe energiebronnen, maar er is geen partij die dit bundelt en samenbrengt. Dit is een rol voor de Euregio.

- Gemeenten streven naar vooruitgang, maar beschikken niet over de slagkracht, de capaciteit en de financiële middelen om die zelf te realiseren. Hier kan ERW partijen samenbrengen, meningen van deskundigen verspreiden en zo nieuwe innovaties van de grond helpen krijgen.

Vrachtwagen

- Het parkeren van vrachtwagens is een probleem. In Duitsland geldt voor de meeste vrachtwagens een "weekendrijverbod" en in Nederland mogen vrachtwagens niet parkeren op rustplaatsen, maar moeten zij elders parkeren.
- Wat elektrische voertuigen en oplaadmogelijkheden betreft, is het de vraag of op geschikte parkeerplaatsen voldoende oplaadmogelijkheden kunnen worden gerealiseerd. Dynamisch opladen tijdens het rijden is ook mogelijk.

5.1.4 Stakeholdermeeting 21-06: Nederlandse leden

Mobiliteit van de toekomst

- Er moet rekening worden gehouden met de context: In plattelandsgebieden is de exploitatie een groter probleem door het geringere aantal passagiers.
- In veel gemeenten, regio's en steden spelen hubs een belangrijke rol. Wat de grensoverschrijdende implementatie van hubs betreft, is er duidelijk behoefte aan coördinatie op technisch en operationeel niveau. Een "grensoverschrijdende test" zou er in een vroeg stadium voor kunnen zorgen dat dergelijke initiatieven in de praktijk aan elkaar gekoppeld kunnen worden.
- Modaliteitsnetwerken moeten de grenzen tussen regio's en landen slechten; deze grenzen vormen voor de mensen zelf niet langer een belemmering: zij werken in een andere gemeenschap of in een ander land.
- Gemakkelijk grensoverschrijdend multimodaal reizen: met één ticket en meerdere vervoersmiddelen in meerdere landen.



Communicatie

- Bij grensoverschrijdende mobiliteitsinitiatieven moet goed worden nagedacht over communicatie, bijvoorbeeld met behulp van pictogrammen. Het moet voor de reizigers onmiddellijk duidelijk zijn hoe iets werkt, anders worden zij ontmoedigd.

De rol van ERW

- Het ERW kan een rol spelen bij het delen van kennis via platforms of deskundigen.
- Verschillen zien als een kans, niet als een obstakel
- Inzicht verschaffen in data. Momenteel is er onvoldoende inzicht in gegevens over vervoersbewegingen in en door de Euregio. Deze gegevens kunnen de basis vormen voor verdere ontwikkelingen en projecten. Het biedt ook de mogelijkheid om de uitwisseling van kennis beter te organiseren. De woningbouwopgave vergroot het belang van de bovengenoemde kwesties. Er zijn meer gegevens nodig om inzicht te krijgen in hoe en waar mensen reizen, de knooppunten kunnen de toename van het aantal vervoersbewegingen op een duurzamere manier opvangen en verwerken, en de mobiliteitsmanager kan dit proces over de grenzen heen stroomlijnen.
- Praktische coördinatie voor de uitvoering van mobiliteitsprojecten aan weerszijden van de grens: denk aan een "grenslandtest" om na te gaan of de systemen geschikt zijn voor grensoverschrijdend gebruik.
- Een euregionale mobiliteitsmanager zou een grote aanwinst zijn als netwerker voor veel gemeenten en regio's. Vaak weet men elkaar op ambtelijk niveau niet (voldoende) te vinden, zodat overleg op bestuurlijk niveau stopt.
- Een praktische aanbeveling voor het euregionaal mobiliteitsplan is een overzichtskaart waarop alle modale netwerken zijn aangegeven, zodat duidelijk wordt waar de lacunes zitten. Idealiter zou dit gecombineerd moeten worden met een overzichtskaart op basis van de mobiliteitsbehoeften, zodat men kan zien of deze lacunes elkaar al dan niet overlappen.

5.1.5 Stakeholdermeeting 23-06: Grensoverschrijdend: key stakeholders

Mobiliteit van de toekomst

- Meer grensoverschrijdend spoorvervoer
- Zowel in de steden als op het platteland zijn er uitdagingen. We willen een fijnmazig systeem ontwikkelen; gemakkelijke verbindingen met grotere hubs. In plattelandsgebieden moeten we ook nagaan wat we kunnen doen met MaaS, kleinere bussen om mobiliteitshubs te bevoorraden, slimme kleinschalige oplossingen.
- Verandering van perspectief over de grens: het vervoer houdt niet op bij de grens, het gaat verder.
- Ook schone scheepvaart is een belangrijk speerpunt in de Euregio. Waterstof speelt ook een belangrijke rol in het Ruhrgebied.
- Verwijder de barrières: Fietspaden beter met elkaar verbinden om de overstap naar andere vervoerswijzen te vergemakkelijken. Communicatie speelt hier ook een zeer belangrijke rol, omdat de mensen niet weten wat er aan de andere kant van de grens mogelijk is.
- Klimaatdoelstellingen zijn zeer belangrijk - de praktische vraag is hoe ze te bereiken. We moeten het openbaar vervoer verbinden met andere vervoerswijzen. Wij gebruiken ook apps om informatie te verstrekken.
- Misschien de A77 in westelijke richting verlengen, maar dat hangt ook af van bestuurlijke steun.
- De mobiliteit verandert; er komen steeds meer netwerken en knooppunten. Er zijn veel mogelijkheden hiervoor in deze regio.

Duurzaamheid/ alternatieve energiebronnen

- Een moeilijk punt is de overgang bij de mensen zelf/gedragsverandering. De keuze voor een "groener" alternatief is iets wat we moeten aanmoedigen. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat mensen een andere keuze maken?
- Er zullen veel reizigers zijn die helemaal niet nadenken over hoe ze reizen. Er is dus nog werk aan de winkel om de mensen bewust te maken van de verschillende reismogelijkheden.
- Aan beide zijden van de grens gebeurt veel op het gebied van duurzame mobiliteit. De Euregio kan dit coördineren als een verbindingsstuk.

Stakeholdermeetings - Euregionaal mobiliteitsplan

- Er wordt veel geëxperimenteerd met waterstof en elektromobiliteit. Goederenvervoer is ook belangrijk om te vermelden. De regio maakt deel uit van de corridor Rotterdam-Genua (TEN-T) via de weg, het spoor en het water. Dit kan ook duurzamer worden gemaakt. Deze duurzaamheid kan ook in het plan worden opgenomen.

De rol van de Euregio

- Coördinatie op het gebied van hubs: ERW kan dit vergemakkelijken en verbindende samenwerking stimuleren. De samenwerking tussen landen op het gebied van spoor- en fietsverkeer over de grenzen heen is al vrij intensief.
- Aanbevelingen voor het mobiliteitsplan: Stel de economische toegevoegde waarde/MKBA van mobiliteitsoplossingen centraal in het plan. We redeneren meer en meer vanuit het waarom en het voordeel. Mobiliteitsoplossingen zijn geen doel op zich.
- Synergie en verbinding, met steun van de Euregio. Van elkaar leren, bv. kennis uitwisselen over fietspaden of waterstof.

5.1.6 Stakeholdermeeting 25-06: Logistiek

Mobiliteit van de toekomst

- Stedelijke logistiek is een belangrijk thema in verband met klimaatdoelstellingen en levenskwaliteit. Onder meer de provincie Gelderland en de IHK werken hieraan.
- De laadinfrastructuur in de industrie is van groot belang. Veel verladers beschikken reeds over laadinfrastructuur, maar er is een gebrek aan communicatie daarover.
- Naar het voorbeeld van Venlo moet in het euregionale gebied ook meer worden gedaan aan overslag van de weg op het spoor en het verdere vervoer daarvan in oostelijke richting. Door het ontbreken van een spoorwegterminal in Gelderland is dit momenteel moeilijk te realiseren. Wanneer deze terminal bij Valburg wordt gerealiseerd, zal hij trimodaal bereikbaar zijn.
- Een kritiek punt is de omschakeling van zeeschepen op binnenschepen. In Nederland loopt reeds een proefproject over dit onderwerp.



Communicatie

- Het vaststellen van een gemeenschappelijke agenda voor beleid en zichtbaarheid in grote projecten is belangrijk voor het slagen van projecten.
- Veel regeringen en bedrijven denken in termen van landenstructuren. Wij kunnen zonder veel moeite grenzen overschrijden - maar expediteurs denken in termen van landen en locaties. De verschuiving van de invoertarieven heeft gevolgen voor de vervoersstromen. Wij evolueren naar een Europese productiestrategie met meer continentale vervoersstromen. Maar wij zijn daar nog niet mee bezig - China is daar meer mee bezig dan wij. Wij hebben meer sturing uit Europa nodig zodat er een gelijk speelveld is en wij rederijen ertoe brengen vanuit een continentaal perspectief te denken.
- Arbeidsmarkt en logistiek zijn ook een belangrijke kwestie; het vinden van gekwalificeerde arbeidskrachten is moeilijk. Duurzaamheid van het vervoer; tegen 2030 zullen ook elektrische en biobrandstoffen een belangrijke rol spelen. Clean Energy Hubs probeert een groter plaatje te schetsen. Stadslogistiek: laadinfrastructuur is ook een uitdaging voor de energievoorziening in steden.
- Betere netwerkvorming en communicatie tussen binnenhavens. Netwerken tussen kleine havens leveren minder voordeel op vanwege de kleine aanvoerradius.

De rol van de Euregio

- Partijen aan beide kanten van de grens met elkaar verbinden. In NL hebben we Logistics Valley met de HAN, de logistieke hotspots Liemers, Nijmegen en Rivierenland; kan dit ook aan de andere kant van de grens worden aangesloten?
- Organisatie van werkgroepen over diverse onderwerpen.
- Steun voor de verplaatsing van de vervoersas van Duisburg naar Gelderland. Dit is goed georganiseerd in de buurt van Venlo, maar nog niet hier. Ook hier ligt de crux bij de rederijen. De terminals moeten worden gedwongen hun voorwaarden te verbeteren, zodat intermodaal vervoer kan plaatsvinden. Dit zou een positief effect hebben op CO2 en stikstof. Er kan een grote stap worden gezet in de bevoorradingsketen door een beroep te doen op een logistiek makelaar en de

rederijen ertoe te brengen hun voorwaarden aan te passen zodat minder lege containers hoeven te worden vervoerd.

- Een ander punt van coördinatie over de grens is het grensoverschrijdend rijden met langere en zwaardere vrachtwagencombinaties (LZV's).
- Voor de logistieke kwestie kan een vergadering met belanghebbenden op een hoger niveau (provincies en regeringen) zeer nuttig zijn. Ten slotte zijn er tal van (inter)nationale kwesties die aan de problemen van de sector ten grondslag liggen: congestie in de haven van Rotterdam, boetes, stikstofproblemen en het vervoer van lege containers als gevolg van de strenge eisen van de rederijen.
- Een betere samenwerking tussen de regionale terminals kan worden geïnitieerd door de ERW. Dit kan leiden tot efficiënter laden en minder tijdverlies.

5.2 Enquêtes

Geografisch DE/NL

- Welke visie heeft u voor uw gemeente, uw land of uw stad in termen van "Mobiliteit 2030"? Welke rol speelt met name de grensoverschrijdende mobiliteit?
- Op welke manier of met welke projecten denkt u deze visie te verwezenlijken?
- Welke grensoverschrijdende projecten staan er momenteel op de planning bij u?
- Wat zijn de uitdagingen voor grensoverschrijdende mobiliteit?
- Waar ligt volgens u de toegevoegde waarde van grensoverschrijdende mobiliteit?
- Hoe ervaart u de huidige samenwerking met de partners van het buurland?
- Welke positieve of negatieve ervaring met samenwerking hebt u reeds gehad?
- Stel dat er geen financiële of andere beperkingen zouden zijn en u nu als enige de kans zou krijgen om een project van uw keuze over het thema mobiliteit te realiseren, wat zou dat dan zijn? Op welke manier draagt uw project bij aan uw regionale mobiliteit?

Grensoverschrijdend 1

- Welke visie heeft u voor uw gemeente, uw land of uw stad in termen van "Mobiliteit 2030"? Welke rol speelt met name de grensoverschrijdende mobiliteit?
- Op welke manier of met welke projecten denkt u deze visie te verwezenlijken?
- Welke grensoverschrijdende projecten staan er momenteel bij u op de planning?
- Wat zijn de uitdagingen voor grensoverschrijdende mobiliteit?
- Waar ligt volgens u de toegevoegde waarde van grensoverschrijdende mobiliteit?
- Hoe ervaart u de huidige samenwerking met de partners van het buurland?
- Welke positieve of negatieve ervaring met samenwerking hebt u reeds gehad?
- Stel dat er geen financiële of andere beperkingen zouden zijn en u nu als enige de kans zou krijgen om een project van uw keuze over het thema mobiliteit te realiseren, wat zou dat dan zijn? Op welke manier draagt uw project bij aan uw regionale mobiliteit?

Grensoverschrijdend 2

- Welke visie heeft u voor uw gemeente, uw land of uw stad in termen van "Mobiliteit 2030"? Welke rol speelt grensoverschrijdende mobiliteit daarbij?
- Welke rol zal grensoverschrijdende mobiliteit in de toekomst voor u spelen?
- Bij welke grensoverschrijdende mobiliteitsprojecten bent u momenteel betrokken of zit u in de interne planningsfase?
- Hoe ervaart u de samenwerking met de partners van het buurland?
- Hoe kan grensoverschrijdende samenwerking worden vereenvoudigd?
- Een "mobiliteitsmanager" is de professioneel opgeleide linking pin tussen de verschillende gemeenten over het onderwerp mobiliteit. Voor vragen over mobiliteitsmanagement en mobiliteitsplanning op euregionaal niveau, coördineert deze persoon de gezamenlijke aanpak om gecoördineerde maatregelen te kunnen initiëren. Vindt u een euregionale "mobiliteitsmanager" zinvol?

- Op welke gebieden denkt u dat deze persoon positieve effecten kan teweegbrengen?
- Stel dat er geen financiële of andere beperkingen zouden zijn en u nu als enige de kans zou krijgen om een project van uw keuze over het thema mobiliteit te realiseren, wat zou dat dan zijn? Op welke manier draagt uw project bij aan uw regionale mobiliteit?

Duurzame mobiliteit

- Welk aspect mist u in de huidige discussie over de mobiliteit van de toekomst?
- Wat is uw visie op mobiliteit in 2030? Welke langetermijnontwikkelingen in de mobiliteit vergen aanpassingen van de infrastructuur?
- Welke mogelijkheden biedt deelmobiliteit volgens u om de congestie in steden te verlichten?
- Hoe beoordeelt u het nut van een regionaal beleid voor de locaties van oplaadstations in de Euregio?
- Welke voordelen ziet u in grensoverschrijdende hubs en hoe beoordeelt u de haalbaarheid ervan en welke hulp verwacht u in dit verband?
- Welke invloed heeft parkeerbeheer volgens u op de mobiliteit?
- Een "mobiliteitsmanager" is de professioneel opgeleide interface tussen de verschillende gemeenten over het onderwerp mobiliteit. Voor vragen over mobiliteitsmanagement en mobiliteitsplanning op eurgionaal niveau, coördineert deze persoon de gezamenlijke aanpak om gecoördineerde maatregelen te kunnen initiëren. Vindt u een eurgionale "mobiliteitsmanager" zinvol?
- Op welke gebieden denkt u dat deze persoon positieve effecten kan teweegbrengen?
- Waar moeten volgens u de prioriteiten van de Euregio Rijn-Waal liggen om duurzame mobiliteit te bevorderen?
- Stel dat er geen financiële of andere beperkingen zouden zijn en u nu als enige de mogelijkheid zou hebben om een project van uw keuze op het gebied van fietsen, lopen, openbaar vervoer of particulier vervoer uit te voeren, wat zou dat dan zijn? Op welke manier draagt uw project bij aan uw regionale mobiliteit?

Logistiek

- Welke verandering in de logistieke sector heeft volgens u de grootste impact op onze samenleving?
- Hoeveel aandacht krijgt de logistieke sector volgens u in verband met de "mobiliteit van morgen"?
- Hoe belangrijk is groene logistiek in de goederenvervoersector voor u?
- Is een op de regio toegesneden beleid nodig voor interdisciplinaire netwerkvorming over de grenzen van vervoerswijzen en -systemen heen?
- Welke ontwikkelingen in het vrachtvervoer over de weg, per spoor en over water plant u voor de toekomst?
- Welke obstakels doen zich over de grenzen heen voor bij de planning van logistiek 4.0?
- Welke positieve en negatieve effecten ziet U als gevolg van de automatisering in het goederenvervoer ?
- Hoe beoordeelt u de externe impact van uw bedrijf? \Is er momenteel een tekort aan jongeren omdat de bedrijfstak niet populair is bij de doelgroep, of zijn er andere redenen waarom er een tekort aan jongeren is?
- Hoe kunnen gemeenten en gemeenschappen, in samenwerking met de logistieke sector, op lange termijn grond veiligstellen voor de logistieke afhandeling in de Euregio?
- Hoe ziet u het concept van op emissies gebaseerde havengelden als een stimulerende factor om meer emissievriendelijke aandrijvingstypen te bevorderen?
- Een "mobiliteitsmanager" is de professioneel opgeleide interface tussen de verschillende gemeenten over het onderwerp mobiliteit. Voor vragen over mobiliteitsmanagement en mobiliteitsplanning op eurgionaal niveau, coördineert deze persoon de gezamenlijke aanpak om gecoördineerde maatregelen te kunnen initiëren. Vindt u een eurgionale "mobiliteitsmanager" zinvol?
- Op welke gebieden denkt u dat deze persoon positieve effecten kan teweegbrengen?
- Stel dat er geen financiële of andere beperkingen zouden zijn en u nu als enige de mogelijkheid zou hebben om een project van uw keuze op logistiek gebied te realiseren, wat zou dat dan zijn? Op welke manier helpt uw project de regionale logistiek?

5.3 Uitnodiging

Geachte mevrouw X/geachte heer X,

Wij kijken ernaar uit u te mogen verwelkomen op de **XXXX** Stakeholdersbijeenkomst op **XX** juni.

Het evenement begint om 9:00 uur. Vanaf 8:40 kunt u op de volgende link klikken om naar de bijeenkomst te gaan:

[LINK]

Het programma

We openen de bijeenkomst met een korte inleiding en maken kennis met elkaar. Daarna zullen we ons samen in het onderwerp verdiepen door middel van twee discussierondes van elk 45 minuten. In de agenda (zie bijlage) vindt u een overzicht van de afzonderlijke punten en de daarvoor uitgetrokken tijd. We zullen de bijeenkomst samen beëindigen om 12:30 uur.

Achtergrond

Als achtergrondinformatie sturen wij u het zogenaamde Desk Research. Dit basisonderzoek geeft inzicht in de huidige stand van zaken met betrekking tot het Euregio Rijn-Waal gebied en geeft tevens eerste aanwijzingen voor mogelijke, toekomstige ontwikkelingen.

Vragen

Heeft u vragen of opmerkingen over deze bijeenkomst? Aarzel niet om contact met ons op te nemen.

We kijken ernaar uit u te zien!

Namens het verantwoordelijke projectteam,

Met vriendelijke groet,



5.4 Programma



Euregionaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal
Euregionaler Mobilitätsplan der Euregio Rhein-Waal

Stakeholdermeeting Nr. 2:

Gemeinden in Grenznähe / Gemeenten nabij de grens

Euregio Rhein Waal

16.06.21 | 09:00 – 13:00

Agenda

- 09.00 - 09.20 Eröffnung, Begrüßung und Vorstellungsrunde, Mobilitätsplan ERW: Erläuterung und Schritte bis jetzt (Aufbau, Prozess und Inhalt) / Opening, begroeting en voorstelronde, Mobiliteitsplan ERW: Toelichting en stappen tot nu toe (opbouw, proces en inhoud)
- 09.20 – 09.30 Ziel von diesem SH-Meeting + Arbeitsformen / Doel van deze SH-bijeenkomst + werkvormen
Anmerkungen und Fragen / Opmerkingen en vragen
- 09.30 – 09.50 Ergebnisse Umfrage + eigene Input / Resultaten enquête + eigen input+ Thesen / vragen
- 09.50 – 10.35 Interaktive Runde 1, Kleingruppen / Interactieve ronde 1, kleine groepen zu den Thesen
Thema: Euregionale Mobilität/ Thema: Euregionale mobiliteit
- 10.35 – 10.40 Pause
- 10.40 - 10.55 Plenaire Rückmeldung / plenaire terugkoppeling
- 10.55 - 11.40 Interaktive Runde 2, Kleingruppen / Interactieve ronde 2, kleine groepen
Thema: Maßnahmen, um die Verkehrsstruktur/Mobilitätsversorgung nachhaltig und zukunftssicher zu gestalten / maatregelen om de verkeersstructuur/mobiliteitsaanbod duurzaam en toekomstvast te maken. Machbarkeit Maßnahmen: Rahmenbedingungen, praktische Durchführung / Haalbaarheid maatregelen: Randvoorwaarden, praktische realisatie.




5.5 Presentaties

Presentatie 23-06-21: Gemeenten nabij de grens.
Overige presentaties zijn op aanvraag beschikbaar.

Dia 1





Euregionaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregionaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker


Technische Anleitung / Technische instructie

- Im Plenarteil können Sie weder das Mikrofon noch das Video verwenden
- In den kleineren Gruppen können Sie die Kamera und das Mikrofon selbst ein- und ausschalten
- Sie können jederzeit Nachrichten über den Chat versenden
- In het plenaire gedeelte kunt u geen gebruik maken van de microfoon of video
- In de kleinere groepen kunt u de camera en microfoon zelf aan- en uitzetten
- U kunt altijd berichten in de chat plaatsen



Dia 2





Euregionaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregionaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Technische Unterstützung / Technische hulp

- Funktioniert etwas nicht? (Können Sie kein Bild sehen oder keinen Ton hören)?
 - Verlassen Sie die Sitzung und melden Sie sich erneut an
 - Versuchen Sie, sich mit einem anderen Browser anzumelden (vorzugsweise Google Chrome oder Microsoft Edge)
 - Prüfen Sie die Systemeinstellungen und die Browsereinstellungen, ob die richtigen Audio- und Videogeräte ausgewählt sind
 - Hilft das nicht? Dann kontaktieren Sie bitte **Christopher Vogt (02131 – 791892 - 17)**
- Werkt er iets niet? (Ziet u geen beeld of hoort u geen geluid)?
 - Verlaat de sessie en log nogmaals in
 - Probeer in te loggen via een andere browser (bij voorkeur Google Chrome of Microsoft Edge)
 - Controleer de systeeminstellingen en browserinstellingen om er zeker van te zijn dat de juiste audio- en videoapparaten zijn geselecteerd
 - Helpt dit niet? Neem dan contact op met **Hilde Oudman (06 14593355)**





Dia 3

Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn - Waal

Stakeholder-Meeting

Stakeholder in Grenznähe Stakeholder nabij de grens

Stakeholder-Meeting am 23. Juni 2021
Stakeholdermeeting op 23 juni 2021

Niederlande
Nederland

Deutschland
Duitsland

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

INTERREG
Deutschland
Nederland

**Gezamenlijk / Gemeinsam
grenzeloos / grenzenlos**
MOBIEL / MOBIL

Dia 4

Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal

Projektteam/ Projectteam

- 1 Umfassende Kenntnisse der Region
Uitgebreide kennis van de regio
- 2 Kenntnis der Vorschriften und der Kultur beider Länder
Begrip van regelgeving en cultuur van beide landen
- 3 Professionelle Organisation(en) mit strukturierten Arbeitsmethoden
Professionele organisatie(s) met gestructureerde werkwijze

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Loendersloot
mobility connected

IGS
INNOVATIEVE VERKEERSLEESMAATSCHAP
STOLZ mbH


Jan Oostenbrink
International Management
Cross-Border Cooperation

INTERREG
Deutschland
Nederland



Dia 5


Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker


Agenda

- Herangehensweise
- Impuls: Ontwikkelingen in de mobiliteit
- Auswertung der Fragebögen / Leitthesen
- Kleingruppenarbeit 1
- Plenarrunde
- Kleingruppenarbeit 2
- Aanpak
- Impuls: Ontwikkelingen in de mobiliteit
- Resultaten enquête / Thema's
- Sessie in breakout rooms 1
- Plenaire terugkoppeling
- Sessie in breakout rooms 2



Dia 6


Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



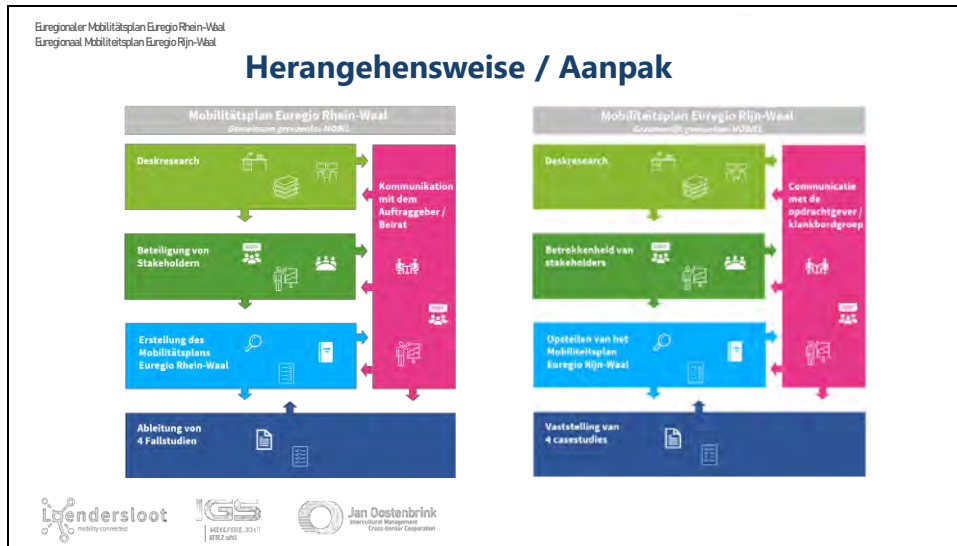
Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Agenda

- Herangehensweise
- Impuls: Ontwikkelingen in de mobiliteit
- Auswertung der Fragebögen / Leitthesen
- Kleingruppenarbeit 1
- Plenarrunde
- Kleingruppenarbeit 2
- Aanpak
- Impuls: Ontwikkelingen in de mobiliteit
- Resultaten enquête / Thema's
- Sessie in breakout rooms 1
- Plenaire terugkoppeling
- Sessie in breakout rooms 2



Dia 7



Dia 8





Dia 9



Dia 10



Dia 12

Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Agenda

- Herangehensweise
- **Impuls: Entwicklungen in der Mobilität**
- Auswertung der Fragebögen / Leitthesen
- Kleingruppenarbeit 1
- Plenarrunde
- Kleingruppenarbeit 2
- **Aanpak**
- **Impuls: Ontwikkelingen in de mobiliteit**
- Resultaten enquête / Thema's
- Sessie in breakout rooms 1
- Plenaire terugkoppeling
- Sessie in breakout rooms 2

www.deutschland-niederland.eu

Dia 13

Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Entwicklungen in der Mobilität - Stadtentwicklung Mobiliteitsontwikkelingen - Stadsontwikkeling

- 15-Minute-City
- Grün in der Stadt / Groene stad
- Flächen gewinnen / Meer openbare ruimte

www.deutschland-niederland.eu

Dia 14

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Entwicklungen in der Mobilität – Energiewandel Mobiliteitsontwikkelingen - Energietransitie

- Wasserstoff / Waterstof
- Strom / Elektrisch
- LNG

Logos: Loendersloot, IGS, Jan Oost, Euregio Rhein-Waal, INTERREG Deutschland Nederland, European Union.

Dia 15

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Entwicklungen in der Mobilität – Innovationen Mobiliteitsontwikkelingen - Innovaties

- Next-Generation-Züge
Next- Generation - Treinen
- Drohntechnologien
Dronetechnologie

Logos: Loendersloot, IGS, Jan Oostenbrink, Euregio Rhein-Waal, INTERREG Deutschland Nederland, European Union.

Dia 16

Euregionaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregionaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Entwicklungen in der Mobilität – Neue individuelle Wege Mobiliteitsontwikkelingen – Nieuwe individuele trajecten

- Autonomes Fahren/ autonoom rijden
- Vernetzte Mobilität/ Mobiliteitsnetwerk
- Shared-Mobility

Dutch Technology Week Talk: Openbaar vervoer neemt voortouw in elektrische mobiliteit

Autobussen rijden nu al op elektriciteit. Maar nog veel meer typen openbaar vervoer. Het is een van de vele trends in elektrische vervoer met zoveel mogelijkheden.

Geteilte Mobiliteit kann Lebensqualität steigern

Met zijn naam zegt het al: gemeenschappelijk. Het is een vorm van vervoer die mensen gebruik maken van een gemeenschappelijk voertuul. Dit kan een auto, een fiets, een scooter of een andere vorm van vervoer zijn. Het kan ook een woonruimte zijn. Het kan ook een andere vorm van vervoer zijn. Het kan ook een andere vorm van vervoer zijn.

Anbieter von Leihwagen und E-Scootern gründen neuen Verband

Anbieter von Leihwagen und E-Freeridern wollen künftig ihre Belange stärker gemeinsam vertreten. Der neugegründete Verband soll auch gewerbliche und private Anbieter einbeziehen.

Logendersloot | IGS | Jan Dostenbrink

INTERREG Deutschland Nederland | Europäische Union

Dia 18

Euregionaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregionaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Entwicklungen in der Mobilität – Verbindung Stadt und Land Mobiliteitsontwikkelingen – Verbinding stad en land

- zukunfts feste und attraktive Versorgung in ländlichen Gebieten
- Verbindung des Individualverkehrs mit dem Fahrplan des Nordhessischen Verkehrsverbundes
- NVV: ca. 3.000 registrierte Mitglieder und ca. 18.000 Fahrten jährlich
- zukunfts feste und attraktive Versorgung in ländlichen Gebieten
- Verbindung des Individualverkehrs mit dem Fahrplan des Nordhessischen Verkehrsverbundes
- NVV: ca. 3.000 registrierte Mitglieder und ca. 18.000 Fahrten jährlich

Logendersloot | IGS | Jan Dostenbrink

INTERREG Deutschland Nederland | Europäische Union

Dia 19

Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Entwicklungen in der Mobilität – Radschnellwege Mobiliteitsontwikkelingen – Fiets snelwegen

- Radschnellweg Aachen-
Herzogenrath
- Zusammenarbeit an einem
grenzüberschreitenden
Radschnellweg in der
Euregio
- Snelfietspad Aachen -
Herzogenrath
- Samenwerking
grensoverschrijdende
snelfietspaden in de Euregio

Die Details zum Verlauf des Radels über Euregio auf dem Territorium durch Herzogenrath ist weiter
aufgezeigt. Foto: D. Oostenbrink

Dia 20

Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Entwicklungen in der Mobilität – Regionale Verbindung Mobiliteitsontwikkelingen – Regionale verbindingen

- Nutzung aller Bus- und
Bahnlinien in der Euregio
Rhein-Maas
- Zukunftsvision: Ein Ticket,
ein Tarif, eine Region –
oder?
- Euregio Rhein-Maas macht
es vor : **region3tarif**
- Gebruik van alle bus- en
treinverbindingen in de
ERW
- Toekomstvisie: Één ticket,
één tarief, één regio, toch?
- Euregio Rijn – Maas doet
het voor: **region3tarif**

Dia 21

Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Entwicklungen in der Mobilität – Innovationen Mobiliteitsontwikkelingen – Innovaties

Seamless-Mobility

- Mobilitäts-App **“Mobil in Düsseldorf”**
- Zeigt intermodale Möglichkeit der Fortbewegung zwischen Zielen auf
- Bezahlung in der App oder direkte Weiterleitung
- Mobilitätsapp „Mobiell in Düsseldorf“
- Toont verschillende vervoersmogelijkheden tussen plekken
- Betalen kan direct in de app

Dia 22

Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Entwicklungen in der Mobilität – Alternative Kraftstoffe Mobiliteitsontwikkelingen - Alternatieve energiebronnen

- gemeinsamen Nutzung von Elektrofahrzeugen in Firmen und für Privatpersonen
- 79 € pro Monat für E-Bikes und 385 € pro Monat für E-Autos
- bald auch in der ERW?
- Deelvoertuigen bij bedrijven en particulieren
- Per maand €79 voor e-bikes of €385 voor elektrische auto's
- Binnenkort ook in de ERW?



Dia 23

Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Agenda

- Herangehensweise
- Impuls: Entwicklungen in der Mobilität
- **Auswertung der Fragebögen / Leitthesen**
- Kleingruppenarbeit 1
- Plenarrunde
- Kleingruppenarbeit 2
- Aanpak
- Impuls: Ontwikkelingen in de mobiliteit
- **Resultaten enquête / Thema's**
- Sessie in breakout rooms 1
- Plenaire terugkoppeling
- Sessie in breakout rooms 2

www.deutschland-niederland.eu

Dia 24

Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Auswertung der Fragebögen – Mobilität 2030 Enquêteresultaten – Mobiliteit 2030

Nachhaltige Mobilität

Reactivering van de De spoorlijn (keizerlijn)

Mobility-Hubs

bereikbaar

ketenbenadering (combinaties vervoersmogelijkheden)

grensoverschrijdende pilot met Mobility as a Service (MaaS)


afstemming (grensoverschrijdende fietsnetwerken)

www.deutschland-niederland.eu



Dia 25

Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal




Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

These - Mobilität 2030 Stelling – Mobiliteit 2030


*Unsere Mobilität **muss** und **wird** sich maßgeblich verändern!*

*Onze mobiliteit **moet** en **zal** ingrijpend veranderen!*



Dia 26


Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Auswertung der Fragebögen – Grenzüberschreitende Mobilität Enquêteresultaten – Grensoverschrijdende mobiliteit

- Es fehlen Konzepte!
- Er missen plannen!
- Unterschiedliche Gesetze und Befugnisse hindern das Vorgehen!
- Regelgeving belemmert voortgang!
- Es braucht mehr Kommunikation!
- Er moet meer gecommuniceerd worden!





Dia 27

Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Auswertung der Fragebögen – Grenzüberschreitende Mobilität Enquêteresultaten – Grensoverschrijdende mobiliteit

Welche grenzüberschreitenden Projekte sind derzeit von Ihrer Seite aus geplant? / Welke grensoverschrijdende projecten zijn er gepland?

Verbindung zwischen dem Gelderland und dem deutschen Fahrradnetz (z.B. Aalten - Bocholt).

Busverbinding Aalten – Bocholt; gaat 18 augustus 2021 rijden

INTERREG-Projekt Grün; Clean Energy Hubs

Verbetering SB58 Kleve-Nijmegen, hier zou een verdubbeling komen van de dienstregeling

Logos: Loendersloot, IGS, Jan Oostenbrink, INTERREG Deutschland Nederland, European Union

Dia 28

Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Auswertung der Fragebögen – Grenzüberschreitende Mobilität Enquêteresultaten – Grensoverschrijdende mobiliteit

Wo liegt für Sie der Mehrwert von grenzüberschreitender Mobilität? / Waar is de meerwaarde van grensoverschrijdende mobiliteit?

Kategorie	Prozent
IDENTIFIZIERUNG MIT DER EUREGIO	50%
KULTURAUUSTAUSCH	50%
WIRTSCHAFTLICHER MOTOR	90%
ANDERES	50%

Logos: Loendersloot, IGS, Jan Oostenbrink, INTERREG Deutschland Nederland, European Union



Dia 29



Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



These – Grenzüberschreitende Mobilität
Stelling – Grensoverschrijdende mobiliteit


Grenzüberschreitende Mobilität ist der Motor der Region!
Grensoverschrijdende mobiliteit is de motor van de regio!



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Dia 30

Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



Auswertung der Fragebögen – Kooperation
Enquêteresultaten - Samenwerking

- Die derzeitige Zusammenarbeit läuft grundsätzlich gut!
- Projekte haben allerdings lange Vorlaufzeiten und sind abhängig von administrativem Willen und Durchhaltevermögen!
- Gemeinsam formulierte Ansprüche und Ziele erzeugen ein Gefühl von Dringlichkeit!
- Die richtige Anlaufstelle zu finden kann kompliziert sein!
- De huidige samenwerking verloopt overwegend goed!
- De projecten hebben wel een lange doorlooptijd, en zijn sterk afhankelijk van politieke will!
- Gemeenschappelijk geformuleerde eisen en doelstellingen creëren een gevoel van urgentie!
- Het is moeilijk om het juiste aanspreekpunt te vinden!



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker



Dia 31

Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker


These – Kooperation Stelling - Samenwerking

*Ohne Kooperation geht es nicht!
Zonder samenwerking werkt het niet!*



Dia 32

Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker


Auswertung der Fragebögen – Projekte ohne Beschränkung Enquêteresultaten - Projecten zonder beperkingen

*Schnellere, bessere und häufigere ICE-
Verbindungen Amsterdam - Arnheim - Düsseldorf
- Köln - Frankfurt*

*Gemeinsamer Radschnellweg Arnhem Nijmegen per trein binnen een uur op
vliegveld Airport Weeze zou fantastisch zijn*

*Die Einwohner von Kreis kleve haben über die A77 eine
direkte Verbindung nach Eindhoven*


*grenzüberschreitendes Reservierungs- und
Zahlungssystem für grenzüberschreitende Bahnreisen*





Dia 33


Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Agenda

- Herangehenswijze
- Impuls: Ontwikkelingen in de Mobiliteit
- Auswertung der Fragebögen / Leitthesen
- **Kleingruppenarbeit 1**
- Plenarrunde
- Kleingruppenarbeit 2
- Aanpak
- Impuls: Ontwikkelingen in de mobiliteit
- Resultaten enquête / Thema's
- **Sessie in breakout rooms 1**
- Plenaire terugkoppeling
- Sessie in breakout rooms 2



Dia 34

Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

1. Kleingruppenarbeit – Leitfragen Dicussie in kleinere groepen – Hoofdthema's


- 45 Minuten geleitete Diskussion in zufälligen Kleingruppen
- Diskussion zu zwei Leitthemen
- 45 minuten begeleide discussie in willekeurig ingedeelde groepen
- Discussie over twee hoofdthema's





Dia 35


Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker


1. Kleingruppenarbeit – Plenarrunde Dicussie in kleinere groepen – Plenaire terugkoppeling

Zusammenfassung. Samenvatting.



Dia 36


Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Agenda

- Herangehensweise
- Impuls: Entwicklungen in der Mobilität
- Auswertung der Fragebögen / Leitthesen
- Kleingruppenarbeit 1
- Plenarrunde
- **Kleingruppenarbeit 2**
- **Aanpak**
- **Impuls: Ontwikkelingen in de mobiliteit**
- **Resultaten enquête / Thema's**
- **Sessie in breakout rooms 1**
- **Plenaire terugkoppeling**
- **Sessie in breakout rooms 2**





Dia 37

Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker


2. Kleingruppenarbeit – Leitfragen Dicussie in kleinere groepen – Hoofdthema's

- 45 Minuten geleitete Diskussion in zufälligen Kleingruppen
- Diskussion zu zwei Leitthemen
- 45 minuten begeleide discussie in willekeurig ingedeelde groepen
- Discussie over twee hoofdthema's



Dia 38


Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

2. Kleingruppenarbeit – Plenarrunde Tweede sessie in kleinere groepen – Plenaire terugkoppeling


**Zusammenfassung.
Samenvatting.**





Dia 39

Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Ausblick – wie geht es jetzt weiter? Vooruitzichten - hoe gaan we nu verder?

- Es folgen weitere Stakeholder-Meetings zu unterschiedlichen Themen mit unterschiedlichen Teilnehmenden
- Alle Ergebnisse, Beiträge, Anmerkungen und Antworten der Fragebögen werden verschriftlicht
- Mit Ihrer Hilfe werden nun, auf die Euregio Rhein-Waal zugeschnittene, Fallstudien entwickelt, um die Mobilität in der Region nach vorne zu bringen
- Er volgen verdere stakeholdermeetings over verschillende thema's met verschillende deelnemers
- Alle uitkomsten van de enquêtes worden verwerkt
- Met uw hulp worden er cases uitgewerkt die de mobiliteit in de ERW vooruit helpen



Dia 40

Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioonaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Vielen Dank! Dankuwel.



Michael Vieten
IGS Ingenieurgesellschaft
Stolz mbH



Jan Oostenbrink
Intercultural Management
CbC



Ruben Loendersloot
Loendersloot Groep





Dia 41

Euregionaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregionaal Mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit und bleiben Sie gesund!
Für weiteren Kontakt:
Dank u voor uw medewerking en blijf gezond! Voor verder contact:

- Prozess/Proces:
 - Kirstin Borsbach: borsbach@igs-ing.de
 - Hilde Oudman: hilde.oudman@loenderslootgroep.nl
- Inhalt/Inhoud:
 - Ruben Loendersloot: ruben@loenderslootgroep.nl
 - Jan Oostenbrink: info@janoostenbrink.eu
 - Michael Vieten: vieten@igs-ing.de



Euregionaal Mobiliteitsplan

Tussenrapportage (najaar 2021)

1 Introductie

In november 2019 heeft de Euregioraad besloten om een nieuw Euregionaal Mobiliteitsplan op te laten stellen. Hiervoor is in 2020 een INTERREG-projectaanvraag goedgekeurd waarna aan een Nederlands-Duits consortium opdracht is verleend.

Sinds het vorige Mobiliteitsplan uit 2008 heeft een diversiteit aan ontwikkelingen plaatsgevonden. De Euregio Rijn-Waal als organisatie is flink uitgebreid door de toetreding van nieuwe leden waaronder de steden Düsseldorf, Ede, Apeldoorn en Doetinchem.

Mobiliteit heeft gedurende het afgelopen decennium een substantiële ontwikkeling ondergaan, zowel qua intensiteiten maar ook door de introductie van nieuwe mobiliteitsvormen, trends en technologische ontwikkelingen. Internationale klimaatdoelstellingen vereisen een verduurzaming van het vervoer van goederen en personen. Dit vraagt om de toepassing van innovatieve technologieën en vervoersmogelijkheden. En recentelijk speelt de Coronasituatie parten voor digitalisering van werkplekken en verandering van reisbehoeftes.

Het Euregionaal Mobiliteitsplan maakt inzichtelijk hoe de regio ontsloten en onderling verbonden is. Grensoverschrijdende mobiliteit is een belangrijk onderwerp alsook de bereikbaarheidsopgaven voor de regio. Hierbij worden ontbrekende verbindingen en kansrijke ontwikkelingen in kaart gebracht en belicht.

2 Aanpak

Er is gekozen voor een meervoudige aanpak, bestaande uit de volgende stappen.



3 Inhoudelijke resultaten tot najaar 2021

3.1 Desk Research

Tijdens Desk Research zijn een brede diversiteit aan lokale en regionale mobiliteitsplannen en –visies onderzocht. Op basis van deze analyse zijn een aantal trends en mobiliteitsontwikkelingen vastgesteld.



Uit de Desk Research kwam een beeld naar voren van 4 centrale thema's:

Toegankelijkheid: De uitgangspunten van openbaar vervoer concessies in perifere gebieden sluiten vaak niet aan waardoor grensoverschrijdend openbaar vervoer niet optimaal functioneert. Er dient aandacht besteed te worden aan inconsistente tariefzones en niet aansluitende overstaptijden.

Verkeersveiligheid: Gezien de toenemende intensiteit en diversiteit, met name in drukke stadscentra, is behoefte aan een integrale aanpak voor verkeersveiligheid. Zowel in landelijke gebieden als grensregio's is een veilige fietsinfrastructuur essentieel door het toenemend gebruik van e-bikes, waarmee langere afstanden overbrugd worden en hogere snelheden bereikt worden.

Connectiviteit: Zowel voor het goederen- als het passagiersvervoer is een naadloze overgang tussen de verschillende vervoersmodali-

teiten van groot belang. Een integrale aanpak bij de realisatie van mobiliteitshubs kan hieraan een belangrijke impuls geven.

Duurzaamheid: Om de adoptie van duurzame brandstoffen in de regio te stimuleren dient er in de komende jaren aandacht besteed te worden aan uniforme (laad)infrastructuur voor zowel personen- als goederenvervoer.

Het rapport inzake Desk Research is in mei 2021 aan ERW opgeleverd.

3.2 Stakeholder Meetings

Er zijn 6 bijeenkomsten georganiseerd voor lokale en (boven-) regionale stakeholders. Bij de organisatie van deze bijeenkomsten werd gekeken naar mogelijke synergie-effecten tussen de diverse stakeholders. Elk van de bijeenkomsten had een eigen thema:

- Lidgemeenten in Nederland
- Lidgemeenten in Duitsland
- Grensoverschrijdend met regionale overheden, netwerken, grotere bedrijven
- Grensoverschrijdend met gemeenten/steden in de nabijheid van de grens
- Duurzame mobiliteit
- Logistiek

Deze bijeenkomsten hadden tot doel om in meer detail behoeftes en plannen te inventariseren, die mede uit de Desk Research naar voren zijn gekomen. Met deze regionale bijeenkomsten is tevens beoogd een breed draagvlak te creëren voor het Euregionaal Mobiliteitsplan, waardoor betrokkenheid en kansen voor de daadwerkelijke realisering wordt vergroot. Gezien de coronasituatie vonden deze workshops digitaal plaats.



Een aantal onderwerpen bleek op alle niveaus relevant:

Verbetering van infrastructuur

- vervoersnetwerken (uitbreiding van de fietsinfrastructuur, uitbreiding van de autowegen, integratie van openbaar vervoer concessies)
- informatiestroom (grensoverschrijdende tickets en communicatie tussen overheden over integrale onderwerpen);

Intensivering van communicatie

- betere coördinatie van grensoverschrijdende samenwerking
- kennisuitwisseling en netwerken
- praktische tests voor grensoverschrijdend gebruik;

Bevordering van duurzaamheid

- toepassing van duurzame brandstoffen, waaronder waterstof en elektriciteit
- reactivering van oude vervoersverbindingen
- infrastructuur voor diversiteit aan vervoermiddelen in plattelandsgebieden.

Tevens is uit de Stakeholder Meetings naar voren gekomen dat de ERW als organisatie een rol kan vervullen ter ondersteuning van regionale mobiliteitsontwikkelingen. Er is hierbij behoefte aan een grensoverschrijdend platform met als functie:

- faciliteren van ontmoetingen
- kennisuitwisseling
- aanjagen van integrale projecten.

Het rapport inzake Stakeholder Meetings is in september 2021 aan ERW opgeleverd.

4 Actuele werkzaamheden

4.1 Mobiliteitsplan

Het Euregionaal Mobiliteitsplan heeft als focus het bevorderen van onderlinge bereikbaarheid en ontsluiting naar buiten toe van de Euregio Rijn-Waal. Het plan heeft een overkoepelende functie waarmee aansluiting en verband wordt geschapen tussen mobiliteitsopgaven van provinciale en regionale overheden aan weerszijden van de grens.

Op strategisch niveau heeft mobiliteit als doelstelling het bieden van ondersteuning aan economie en leefbaarheid, waardoor de regio aantrekkelijker wordt om te wonen en als vestigingslocatie voor bedrijven. Het mobiliteitsplan sluit hiermee aan bij de Strategische Agenda 2025 van de Euregio Rijn-Waal.

Op internationaal schaalniveau heeft de Euregio Rijn-Waal door haar locatie een spilfunctie op de cruciale logistieke corridor tussen Rotterdam, Duisburg en verder naar het Europese achterland. Mogelijke kansen en uitdagingen zullen in het plan worden gevlagd.

Bij het uitwerken van het Euregionaal Mobiliteitsplan worden accenten gelegd op:

- Grensoverschrijdende mobiliteit
- Vervoersrelatie tussen stad en platteland
- Integrale mobiliteitsaanpak binnen de regio
- Realiseren van ontbrekende schakels in fiets-, auto en openbaar vervoer netwerken
- Alternatieve mobiliteit en innovatie, waaronder deel-mobiliteit en mobiliteitshubs
- Verbeteren samenwerking en afstemming in de logistieke ketens

De structuur van het Euregionaal Mobiliteitsplan wordt als volgt opgebouwd:

- Huidige situatie bij ERW leden
- Thema's op het gebied van mobiliteit, nieuwe trends en ontwikkelingen
- Toekomstvisie en ambities van ERW leden en Euregio Rijn-Waal organisatie
- Kansen en uitdagingen
- Concrete stappen en besluiten

4.2 Cases

Op basis van het Euregionaal Mobiliteitsplan zullen 4 tot 5 cases verder worden uitgewerkt; dit in directe afstemming met de ERW. Er zal per case worden onderzocht welke partners, maatregelen en financiën er nodig zijn om de desbetreffende maatregel tot 2030 te realiseren.

Uiteraard wordt hierbij niet alleen gekeken naar het lokale/regionale niveau, maar wordt ook rekening gehouden met de mobiliteitsvisies op nationaal/deelstaatniveau en met de mogelijkheden die de EU biedt. Doelstelling van de uitwerking van deze cases is om daadwerkelijke realisatie en implementatie te faciliteren.

5 Planning en milestones

Project Kick off	februari 2021
Oplevering Desk Research	mei 2021
Oplevering Stakeholder Meetings	september 2021
Oplevering Euregionaal Mobiliteitsplan	januari 2022
Behandeling door Euregio Raad	maart 2022
Oplevering Cases	juni 2022

6 Afsluiting

Wij hopen met deze tussenrapportage een duidelijk beeld te hebben geschetst van de werkzaamheden en ontwikkelingen betreffende het nieuwe Euregionaal Mobiliteitsplan.

Graag zien wij verdere reacties tegemoet, waarbij nieuwe mobiliteitsinput van harte welkom is!

Alleen met de betrokkenheid van de leden komen wij gezamenlijk tot een toekomstbestendig Euregionaal Mobiliteitsplan voor de hele ERW!

Nijmegen / Neuss / Groningen, oktober 2021

Begroting 2022

De begroting 2022 is opgesteld met inachtneming van de begrotingsprincipes volgens het NKF. Rekening houdend met alle kosten en opbrengsten is er een positief bedrijfsresultaat voorzien van 11.858,00 €.

In principe is bij de planning van de ramingen zo te werk gegaan dat de te verwachten kosten en opbrengsten c.q. stortingen en uitbetalingen zijn bepaald door extrapolatie van de werkelijke waarden uit het boekjaar 2020. Daarbij zijn de gemiddelde waarden tot nu toe met inachtneming van de te verwachten prijsstijgingen voortgezet. Bij de planning van de projectkosten zijn de desbetreffende waarden van de planningsjaren op de afzonderlijke rekeningen omgeslagen.

Alle tot nu toe bekende gegevens voor de INTERREG V-subsidieperiode zijn onder productgebied 01 intern beheer onder productgroep P 018 Interreg V A begroot. Voor het jaar 2022 zijn hier ook middelen begroot voor het project "Euregionaal Mobiliteitsplan", dat goedgekeurd is met de Euregio Rijn-Waal als lead partner. Het Interreg V A programma loopt tot 31-12-2022. De voorwaarden voor het vervolgprogramma Interreg VI zijn inmiddels in zoverre bekend dat de planningsgegevens vanaf 2023 zouden kunnen worden benut. Voor de Interreg Europe-projecten KissMe, BRESE en EU Cycle werden de overeenkomstige begrotingsposten geraamd.

De financiële middelen voor het arbeidsmarktprogramma EURES/EasyESF worden als partner in het programma nog voor de jaren 2022 en 2023 beschikbaar gesteld en werden dienovereenkomstig geraamd.

In de eigen begroting van de Euregio Rijn-Waal zijn voor de jaren 2022 tot 2025 middelen voor de Scholierenwedstrijd opgenomen.

De GrensInfoPunt wordt vanaf 2021 ook als zelfstandige instelling van de Euregio Rijn-Waal beheerd en bijbehorende middelen zijn in de begroting opgenomen.

Bij de begroting ([link](#)) zijn slechts de totale winst- en verliesrekening en de liquiditeitsrekening bijgevoegd.

Besluitvoorstel:

Ter bespreking en kennisneming.

Stand van zaken Interreg VA Deutschland-Nederland

Het bijgevoegde projectoverzicht INTERREG VA bevat een overzicht van alle goedgekeurde projecten die bij het Regionale Programmamanagement bij de Euregio Rijn-Waal zijn ingediend. Ruim de helft van de projecten is reeds afgesloten.

Van het budget voor **prioriteit 1** - Economie & Technologie-, (bovenregionaal INTERREG-budget € 104 milj. regionaal INTERREG budget € 8,9 milj.) zijn inmiddels 100% van de middelen in projecten vastgelegd. Via de Euregio Rijn-Waal zijn hiervoor projecten met een totaal volume van € 43,8 milj. aan INTERREG-middelen goedgekeurd. Er is op dit moment nog een bovenregionaal INTERREG-restbudget ter hoogte van € 160.000 beschikbaar, dat nog voor uitbreiding van het project Digipro wordt ingezet.

In **prioriteit 2** - maatschappelijke thema's- is inmiddels bijna 100% van de regionale middelen (INTERREG budget € 20,8 milj.) in projecten vastgelegd. Er is op dit moment nog een INTERREG-restbudget ter hoogte van ruim € 23.000 beschikbaar, dat mogelijk nog voor uitbreiding van het People to People project kan worden ingezet.

Besluitvoorstel:

Ter kennisneming

Ausschuss für Finanzen&Projekte / Commissie voor financien en projecten 04.11.2021 TOP/Punt 5a - Anlage / Bijlage

ERW V Projektübersicht

01.10.2021	Nationale Kofinanzierung über INTERREG Programmpartner															*	
Genehmigt Prio 2	Kosten	EU	GLD	NB	Limburg	EZK	NRW	NDS	NL Overig	D Sonstig	LA/STG						
V Grenzen Bewegen	794.517,96 €	394.020,00 €	98.505,00 €	- €	- €	- €	- €	98.505,00 €	- €	- €	01.10.2015	Genehmigt	Beendet / EVN				
V De Lernende Euregio	3.987.411,18 €	1.961.794,00 €	235.022,50 €	235.022,50 €	- €	- €	- €	490.448,00 €	- €	- €	01.10.2015	Genehmigt	Beendet / EVN				
V Plug-in	755.279,04 €	377.639,52 €	88.776,05 €	- €	- €	- €	- €	88.776,05 €	- €	- €	01.10.2015	Genehmigt	Beendet / EVN				
V Kralke	3.981.426,36 €	1.884.850,99 €	471.212,75 €	- €	- €	- €	- €	471.212,75 €	- €	- €	02.12.2015	Genehmigt	Beendet / EVN				
V Qualifj. Waldarbeit	428.618,36 €	214.309,18 €	53.577,29 €	- €	- €	- €	- €	53.577,29 €	- €	- €	30.06.2016	Genehmigt	Beendet / EVN				
V Ein Blick auf	2.222.403,07 €	1.111.201,54 €	277.800,38 €	- €	- €	- €	- €	277.800,38 €	- €	- €	30.06.2016	Genehmigt	Beendet / EVN				
V Oranjeroute	181.346,94 €	90.673,47 €	21.060,90 €	- €	- €	- €	- €	21.060,90 €	- €	- €	21.12.2016	Genehmigt	Beendet / EVN				
V Grenzinfopunkt ERW	1.969.244,43 €	955.618,02 €	161.191,59 €	60.000,00 €	30.000,00 €	- €	- €	286.682,40 €	- €	- €	02.12.2015	Genehmigt	Beendet / EVN				
V Arbeitsmarkt Grenzreg.	488.613,17 €	244.306,59 €	9.161,50 €	9.161,50 €	9.161,50 €	18.323,00 €	53.928,23 €	19.363,74 €	27.484,50 €	- €	16.03.2017	Genehmigt	Beendet / EVN				
V Beitr. von erm. Arbeitsmarkt	- €	45.201,60 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	16.03.2017	Genehmigt	(Über ermn) Beendet / EVN				
V Beitr. von EDR Arbeitsmarkt	- €	58.149,85 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	22.06.2017	Genehmigt	(Über EDR) Beendet / EVN				
V Beitr. von EUREGIO Arbeitstz	- €	71.999,59 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	22.06.2017	Genehmigt	(Über EUREGIO) Beendet / EVN				
V Versorgung Verbindet	4.160.393,93 €	2.080.196,98 €	120.625,45 €	- €	90.243,11 €	- €	- €	210.868,57 €	- €	- €	10.03.2016	Genehmigt	Beendet/EVN				
V Rhein.Land Xperiences	1.644.997,43 €	822.498,72 €	205.624,44 €	- €	- €	- €	- €	205.624,44 €	- €	- €	21.12.2016	Genehmigt	Beendet/EVN				
V Beitr. an Euregio Ehealth-1health	- €	200.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	10.03.2016	Genehmigt	(Über EUREGIO) Beendet/EVN				
V Dynamic Borders	598.183,33 €	299.091,67 €	- €	32.301,99 €	32.301,99 €	- €	- €	64.603,97 €	- €	- €	15.09.2016	Genehmigt	Beendet/EVN				
V GIP Extra ERW	375.954,07 €	187.977,04 €	3.162,93 €	- €	- €	- €	- €	5.693,11 €	- €	- €	04.12.2018	Genehmigt	Beendet/EVN				
V Green Blue Rhine	3.508.657,08 €	1.754.328,54 €	438.582,13 €	- €	- €	- €	- €	438.582,13 €	- €	- €	13.05.2017	Genehmigt	Beendet/EVN				
V Rahmenprojekt prio 2	4.869.328,00 €	2.434.664,00 €	187.566,00 €	148.166,00 €	30.000,00 €	- €	- €	326.332,00 €	- €	- €	01.10.2015	Genehmigt					
V Nachbarsprache	3.419.995,80 €	1.709.997,80 €	422.499,00 €	- €	- €	- €	- €	422.499,00 €	- €	- €	21.12.2016	Genehmigt					
V Oorlog & Vrijheid	1.698.600,25 €	849.300,12 €	212.348,02 €	- €	13.597,58 €	- €	- €	138.167,63 €	- €	- €	05.10.2017	Genehmigt					
V Hanzesteden	1.998.377,21 €	999.188,61 €	99.861,17 €	- €	- €	- €	- €	199.724,46 €	99.861,17 €	- €	04.12.2018	Genehmigt					
V Perspektive 360*	598.845,87 €	299.422,94 €	74.855,73 €	- €	- €	- €	- €	74.855,73 €	- €	- €	04.12.2018	Genehmigt					
V Sprache Verbindet	1.974.681,60 €	987.340,80 €	180.254,00 €	61.234,00 €	- €	- €	- €	241.488,00 €	- €	- €	19.03.2019	Genehmigt					
V ENDOCARE	577.603,02 €	288.801,82 €	15.711,00 €	- €	- €	- €	- €	15.711,00 €	- €	- €	26.09.2019	Genehmigt					
V Zorg: Korter, sneller, beter	239.980,85 €	119.990,43 €	29.995,21 €	- €	- €	- €	- €	29.995,21 €	- €	- €	17.03.2020	Genehmigt					
V Volunteers 2.0	563.197,39 €	281.598,70 €	34.348,55 €	- €	- €	- €	- €	39.669,59 €	- €	- €	17.03.2020	Genehmigt					
V Nachrichten-Nieuws	693.357,83 €	346.678,91 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	25.06.2020	Genehmigt					
V Eur. Mobilitätsplan	160.000,00 €	80.000,00 €	12.500,00 €	5.000,00 €	2.500,00 €	- €	- €	20.000,00 €	- €	- €	08.10.2020	Genehmigt					
Genehmigt	41.891.014,17 €	20.800.139,35 €	3.454.241,59 €	562.690,95 €	213.706,66 €	18.323,00 €	4.275.805,84 €	19.363,74 €	127.345,67 €	- €							
Budget	20.823.463,47 €																
Restbudget Prio 2	23.324,12 €																

Genehmigt Prio 1 SI

Genehmigt Prio 1 SI	Kosten	EU	GLD	NB	Limburg	EZK	NRW	NDS	NL Overig	D Sonstig	LA/STG				
V Druide	5.221.806,25 €	2.484.903,25 €	- €	91.320,01 €	- €	195.339,30 €	325.565,50 €	- €	38.906,19 €	- €	10.03.2016	Genehmigt	Beendet / EVN		
V Intern. Netzbüro	213.407,20 €	106.069,14 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	10.03.2016	Genehmigt	Beendet / EVN		
V Rocket	9.765.176,04 €	4.882.588,02 €	322.987,65 €	- €	- €	483.803,19 €	667.337,66 €	333.668,83 €	194.215,64 €	- €	10.03.2016	Genehmigt	Beendet/EVN		
V E-Bus	8.935.064,29 €	4.328.409,00 €	171.662,00 €	- €	- €	- €	171.662,00 €	- €	- €	- €	30.06.2016	Genehmigt	Beendet		
V Food Protects	10.067.294,48 €	4.980.632,30 €	137.022,11 €	137.022,11 €	137.022,11 €	616.599,51 €	1.027.665,83 €	- €	- €	- €	10.03.2016	Genehmigt	Beendet/EVN		
V I-AT	8.406.706,43 €	3.757.426,03 €	349.363,14 €	74.863,18 €	- €	673.770,08 €	831.816,49 €	- €	24.953,73 €	- €	21.12.2016	Genehmigt	Beendet/EVN		
V Sectors	9.862.256,08 €	4.931.127,54 €	240.975,54 €	21.550,33 €	- €	495.374,14 €	825.623,90 €	- €	67.280,91 €	- €	30.06.2016	Genehmigt	Beendet/EVN		
V Clean Energy	4.871.905,98 €	2.427.903,65 €	109.094,55 €	16.000,00 €	16.580,39 €	212.512,39 €	354.187,32 €	- €	- €	- €	21.12.2016	Genehmigt	Beendet/EVN		
V XCT RFID	3.633.084,88 €	1.784.789,63 €	- €	29.895,66 €	- €	160.155,31 €	266.925,51 €	- €	76.874,55 €	- €	21.12.2016	Genehmigt	Beendet		
V TPRT	182.731,31 €	893.814,42 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	04.12.2018	Genehmigt	Beendet		
V Beitr. an ERMN Regional Skills Labs	- €	554.510,00 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	20.06.2016	Genehmigt	(Über ermn)		
V DIGIPRO	10.511.980,00 €	5.067.991,00 €	148.231,00 €	107.117,00 €	69.248,00 €	486.897,00 €	811.496,00 €	- €	- €	- €	21.12.2016	Genehmigt			
V EnerPRO	4.390.005,00 €	2.195.002,50 €	55.655,45 €	55.655,20 €	52.667,00 €	- €	163.977,65 €	- €	- €	- €	20.03.2018	Genehmigt			
V Beitr. von erm. EnerPRO	- €	704.930,40 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	20.03.2018	Genehmigt	(Über ermn)		
V Bel Air	2.861.694,74 €	1.430.847,37 €	18.071,97 €	38.521,00 €	7.380,00 €	95.958,00 €	1.759.357,54 €	- €	- €	- €	19.06.2018	Genehmigt			
V Heavy Duty	1.994.479,83 €	996.479,83 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	19.06.2018	Genehmigt			
V Digipee	1.441.067,00 €	720.533,50 €	43.757,30 €	- €	- €	65.635,95 €	109.393,25 €	- €	- €	- €	04.12.2018	Genehmigt			
V Vista Truck Docking	2.148.635,00 €	1.074.318,00 €	190.715,00 €	- €	- €	- €	190.715,00 €	- €	- €	- €	LA Jan. 2019	Genehmigt			
V Internet of Agriculture	1.312.712,00 €	606.055,50 €	34.480,10 €	- €	- €	51.720,15 €	86.200,25 €	- €	- €	- €	19.03.2019	Genehmigt			
V Rocket reloaded	2.546.979,97 €	1.221.313,26 €	50.000,00 €	50.000,00 €	- €	150.000,00 €	250.000,00 €	- €	- €	- €	19.03.2019	Genehmigt			
V Phase 1 Disruptiv	293.949,92 €	146.974,64 €	- €	10.583,62 €	- €	- €	19.629,44 €	- €	9.045,83 €	- €	20.04.2021	Genehmigt			
IO OK Aufstockung 2. Digipro	400.000,00 €	160.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	27.10.2021				
Genehmigt	89.060.936,40 €	44.046.758,18 €	1.872.015,81 €	632.528,11 €	275.517,50 €	3.687.765,02 €	7.861.553,34 €	333.668,83 €	411.276,85 €	- €					

Gesamt Genehmigt 130.951.950,57 € 64.846.897,53 € 5.326.257,40 € 1.195.219,06 € 489.224,16 € 3.706.088,02 € 12.137.359,18 € 353.032,57 € 538.622,52 € - €

Pipeline Prio 1 SI	Kosten	EU	GLD	NB	Limburg	EZK	NRW	NDS	NL Overig	D Sonstig			
Gesamt Pipeline Prio 1	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €			
Pipeline Prio 2	Kosten	EU	GLD	NB	Limburg	EZK	NRW	NDS	NL Overig	D Sonstig			
Gesamt Pipeline Prio 2	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €			

*Beendet = Maximaler EU-Beitrag Aufgrund letzter Mittelabruf

*Beendet / EVN = Realisierte Zahlen Aufgrund von Endverwendungsnachweis

Actuele stand van zaken People to People

Als bijlage ontvangt u een overzicht van de reeds goedgekeurde projecten in het kader van People to People.

Met de goedkeuring van deze 70 projecten is er € 1.458.176,30 aan EU-middelen gecommiteerd. Er is op dit moment nog ca. € 23.823,70 aan EU-middelen beschikbaar voor activiteiten in het kader van People to People, die naar verwachting in november gecommiteerd zullen worden.

Besluitvoorstel:

Ter kennisneming

Projektname/Projectnaam	Projek(c)tnummer	Leadpartner	Partner(s)	Geplante Kosten / geplante kosten	Genehmigte Förderung/ goedgekeurde subsidie	Kofinanzierung/C ofinanciering Prov. Gelderland	Goedgekeurd op / Bewilligt am	Handlungsfeld/ Maatregel	Kurzbeschreibung / korte omschrijving
Exklusief in groente	2016P03	Neijenhuis	HAS Kennistransfer en Bedrijfsop-leidingen, Alevan, Bioland-Gärtnerei Brands, Richtersgut	41.347 €	19.979 €		29.01.2016	I.1 und I.2	Sondierungsuntersuchung zwecks Entwicklung diverser geeigneter Finanzierungsmodelle für lokale agrarische Betriebe. <i>Verkenningsonderzoek m.b.t. de ontwikkeling van diverse geschikte financieringsmodellen voor lokale agrarische bedrijven</i>
Innovationsbefähigung	2016P02	BGI Straelen	VGB Aalsmeer	51.158,54 €	25.000 €		04.03.2016	I.2	Erarbeitung von Ansatzpunkten für die Erschließung der Innovationskraft für die grüne Branche im Bereich der Euregio mit den Trends Urban-Gardening und Garden-Living. <i>Ontwikkelen van uitgangspunten voor de groene branche in de Euregio m.b.t. de trends Urban-Gardening en Garden-Living</i>
Mijnbuurtje	2016P04	Mijnbuurtje (Munity Services BV)	Gemeinde Kranenburg, Stichting Welzijn Groesbeek, Stichting Wijkkrant & wijkwebsite Nijmegen-Oost, Senioren-residenz Kranenburg	49.289,51 €	24.122,29 €		29.01.2016	II.3	Aufbau eines interaktiven, grenzüberschreitenden Offline- und Online-Nachbarschafts-netzwerkes Kranenburg-Groesbeek/Berg en Dal-Nijmegen, bei dem Bürger ebenso wie Gemeinden, private und öffentliche Organisationen beteiligt sind. <i>Opbouw van een interactieve, grens-overschrijdende offline- en online buurt-netwerk Kranenburg-Groesbeek/Berg en Dal-Nijmegen, waarbij burgers, gemeenten en private en openbare instellingen bij betrokken worden.</i>
International Junior Councillor Advisor	2016P01	Stadt Duisburg	Gemeente Nijmegen, Radboud Universiteit Nijmegen	52.237,04 €	25.000 €		29.01.2016	II.3 und II.4	Mentoring-Projekt in dem Ratsmitglieder Studenten begleiten und andersherum Studenten Rats- mitglieder beraten. <i>Mentoring-project waarin raadsleden studenten begeleiden en andersom studenten advies verlenen aan raadsleden.</i>
Veiligheid zonder grenzen	2016P06	Stadt Kleve	Freiwillige Feuerwehr Kleve-Rindern, Brandweer Millingen aan de Rijn, Veiligheidsregio Gelderland-Zuid	51.727,04 €	24.810 €		04.03.2016	II.4	Intensive Zusammenarbeit der Feuerwehren aufgrund gestiegener Anforderungen und Pflichten an die Führungskräfte, Atemschutzgeräteträger, Dokumentations-pflichten, sowie Ausbildungsinhalte. <i>Intensieve samen-werking tussen de brandweren op basis van verhoogde eisen en plichten aan de leidinggevenden, ademhalings-beschermingsapparatuur, documentatieplichten en opleiding.</i>
200 Jahre D/NL Grenze	2016P05	Gemeinde Kranenburg	Gemeente Berg en Dal, Grenzlandkomitee Kranenburg	9.073,85 €	4.375 €		04.03.2016	II.1	Grenzüberschreitende öffentliche Gedenkveranstaltung zur Feststellung des heutigen Grenzverlaufs in Kranenburg zum 200. Mal. <i>Grensoverschrijdend openbare herdenkings-evenement ter vastlegging van de huidige grens in Kranenburg voor de 200e keer.</i>
Automatische Kolonieteller	2016P08	TEVEL Techniek BV Westervoort	SMD Production Technology Krefeld	53.059,03 €	25.000 €		29.04.2016	I.1 und I.2	Entwicklung eines automatischen Koloniezählers, zwecks Verbesserung der Lebensmittelqualität und Lebens-mittelsicherheit in der „Food“-Industrie. <i>Ontwikkelen van een automatische kolonieteller, om de levensmiddelkwaliteit en –zekerheid in de food-branche te verbeteren.</i>
Grensverleggend verkennen op het gebied van muziek	2016P14	Stichting Akoesticum Ede	Landesmusikakademie NRW e.V. Heek	29.344,44 €	11.941,00 €		29.04.2016	II.1	Grenzüberschreitender Austausch zweier Musikschulen mit Themen wie Musikerziehung, Integration von Flüchtlingen, Musizieren mit Behinderten und Senioren, sowie Sondierung unterschiedlicher Strukturen. <i>Grensoverschrijdende uitwisseling tussen twee muziekscholen met thema's zoals vorming, integratie van vluchtelingen, muziek maken met mensen met een beperking en ouderen en verkenning van wederzijdse structuren.</i>
Corrie en Joseph	2016P10	Stichting Het Wilde Oog Nijmegen	Bildungszentrum Wasserburg Rindern	62.104,38 €	25.000,00 €		29.04.2016	II.3	Kunstprojekt bei dem Kunst von Beuys mit Tracht aus Spakenburg kombiniert wird, durchgeführt von 2 Schulen aus Kleve und 2 aus Nijmegen. <i>Kunstproject waarin de kunst van Beuys gecombineerd wordt met Spakenburgse kleeddracht, uitgevoerd door twee scholen uit Kleve en 2 uit Nijmegen.</i>

Op de grens / Auf der Grenze (Huis Wylerberg)	2016P11	Stichting Vogelonderzoek	Musik Biennale Niederrhein, Kulturraum Niederrhein	43.351,87 €	21.675,94 €	29.04.2016	II.3	Diverse Aktivitäten rund um Huis Wylerberg zu den Themen Musik, Theater, Austauschprogramm mit behinderten Menschen, Lesungen etc. <i>Diverse activiteiten rond om Huis Wylerberg met thema's zoals muziek, theater, uitwisselingsprogramma voor mensen met een beperking, lezingen enz.</i>
Poetry Film across the borders	2016P09	Stichting DZIGA Nijmegen	Filmwerkstatt Münster	29.575,96 €	9.854,71 €	29.04.2016	II.3	Grenzübergreifender Workshop für junge Dichter und Filmemacher aus Deutschland und den Niederlanden zwecks gemeinsamer Produktion von Poesie-filmen. <i>Grensoverschrijdende workshop voor jonge dichters en filmmakers uit Duitsland en Nederland voor gezamenlijke productie van poëzie-films.</i>
Grenzenlos Reiten 2.0	2016P12	Niederrhein Tourismus	Stichting Routebureau Noord- en Midden-Limburg, Grenzenlos Reiten e.V., Pferdesportverband Rheinland e.V., Wirtschaftsförderung Kreis Kleve GmbH, EAW Kreis Wesel, Kreis Kleve, Bauen und Umwelt, Kreisverband Kleve der Freizeitreiter und -fahrer in Deutschland e.V., Kreis Wesel, Natur-, Landschaftsschutz, Landwirtschaft, Kreisverband Kleve e.V., Kreisverband Kleve e.V., Kreisverband Kleve e.V.	51.221,38 €	25.000,00 €	29.04.2016	II.3	Ziel des Projektes ist es, die bereits vorhandenen Reitwege und Reitrouden der Region neu zu sortieren, eine Neu-beschilderung vorzubereiten und auf digitalem Wege die Routen und Strecken zu erfassen und online abzubilden. <i>Doelstelling van het project is, de reeds aanwezige ruiterspaden en ruiterroutes opnieuw te categoriseren, bewegwijzeren, digitaliseren en online beschikbaar te maken.</i>
Wanderkarte Reichswald	2016P13	Kleve Marketing	Gemeinde Kranenburg, Gemeinde Bedburg-Hau, Stadt Goch, Gemeinde Berg en Dal, Gemeinde Gennep	6.637,97 €	3.318,99 €	29.04.2016	II.3	Da keine umfassende Wanderkarte für das Naherholungsgebiet Reichswald existiert, haben die o.g. Partner beschlossen, eine Wanderkarte erarbeiten zu lassen, welche sich sowohl an Touristen als auch an wanderbegeisterte Bewohner der Region richtet. <i>Omdat er geen omvattende wandelkaart bestaat voor het recreatiegebied Reichswald hebben de boven-genoemde partners besloten om een kaart te laten ontwikkelen die bestemd is voor toeristen en ook wandelenthousiaste mensen uit de regio.</i>
Grenzüberschreitende Begegnung für hochbegabte Nachwuchspianisten aus D und NL	2016P07	Wasserburg Rindern	Gesellschaft für internationale Begegnungen e.V., Stichting Podiumkunsten de Weijer, Vrienden van de Oude Jan	37.935,01 €	18.967,51 €	29.04.2016	II.3	Ziel des Projektes ist die gemeinsame Begegnung hochbegabter junger Pianisten, die sich üblicherweise nur als Konkurrenten bei internationalen Klavier-Wettbewerben erleben. <i>Doel van het project is de gemeenschappelijke ontmoeting van begaafde jonge pianisten die normaalgesproken elkaar als concurrenten ontmoeten tijdens internationale wedstrijden.</i>
Vereint Geschichte leben	2016P15	Historische Kring Huissen	Emmericher Geschichtsverein	40.009,38 €	17.200,00 €	08.07.2016	II.3	Thema ist die gemeinsame, grenzüberschreitende Geschichte rund um die Clever Enklaven, die vor genau 200 Jahren niederländisch wurden. Dies soll nun diskutiert und einer größeren Öffentlichkeit transparent gemacht werden. Die Recherche mündet in einem Buch, dass als Material Schulen, Organisationen und Verwaltungen frei zur Verfügung gestellt werden soll. <i>Thema is de gemeenschappelijke grensoverschrijdende historie rond om de Cleefse enclaves die precies 200 jaar geleden Nederlands werden. Dit wordt nu besproken en breed openbaar en transparant gemaakt. Als resultaat verschijnt er een boek dat scholen, organisaties en openbare instellingen gratis ter beschikking gesteld wordt.</i>

Obstbaumalleen in der ERW	2016P16	ECNC - European Centre for Nature Kleve	Gemeente Overbetuwe, Gemeente Arnhem, Stadt Rheinberg, Ökozucht Buckow GmbH Xanten, RBT Rivierenland	46.573,28 €	23.281,98 €		09.09.2016	II.2	Ziel des Projektes ist es, einen Plan hinsichtlich der Entwicklung eines Obstalleen-Netzwerkes in der Euregio Rhein-Waal aufzusetzen, die für eine grenzüberschreitende, gesellschaftliche, ökonomische und ökologische Verbindung in der Region sorgt. <i>Doel van het project is het opstellen van een breed gedragen plan voor de ontwikkeling van een fruitalleen-netwerk in de Euregio Rijn-Waal, die voor een grensoverschrijdende, maatschappelijke, economische en ecologische verbinding in de regio zorgt.</i>
Euregionale EXL	2016P17	Stadt Duisburg	Provinz Gelderland	57.853,61 €	25.000,00 €	10.000,00 €	09.09.2016	I.2	Mit diesem Projekt beabsichtigen die Mitgliedskörperschaften der Euregio Rhein-Waal, sich um die von der Landesregierung NRW ausgeschriebenen Wettbewerbe der REGIONALEN 2022 – 2025 zu bewerben. Das Ziel des beantragten People II People-Projekts ist es, den Prozess dieser Bewerbung anzuschließen und zu koordinieren. <i>Met dit project stellen de bij de Euregio Rijn-Waal aangesloten leden zich ten doel, te solliciteren naar deelname aan de door de deelstaatregering van Noordrijn-Westfalen uitgeschreven strijd van de REGIONALEN 2022 – 2025. Het doel van het aangevraagde People II People-project is om deze sollicitatie te coördineren en een duwtje in de rug te geven</i>
Natürlich gesunde Kälber in Deutschland und den Niederlanden	2016P18	Feed Innovation Service BV Wageningen	Haprodia GmbH Garrel, GIOS e.V. Kleve	49.777,66 €	24.888,83 €		07.10.2016	I.1	Innerhalb dieses Projektes soll ein natürliches Produkt entwickelt werden, das das Wachstum des Parasiten <i>Cryptosporidium parvum</i> , der für eine hohe Sterblichkeit bei Kälbern sorgt, im Tier bremsen. <i>Binnen dit project wordt een natuurlijk product ontwikkeld dat de groei van de parasiet Cryptosporidium parvum, die voor een hoog aantal sterfgevallen bij kalveren zorgt, in het dier zelf remt.</i>
Die Region Rhein und Waal entdecken	2016P19	Stichting de Bastei Nijmegen	Naturschutzzentrum im Kreis Kleve e.V.	56.119,59 €	24.995,67 €		04.11.2016	II.3	In diesem Projekt werden die bestehenden und neuen Projekte in den Bereichen Natur, Umweltbildung und der Kulturgeschichte als gemeinsamer Grundlage im Land von Rhein und Waal grenzüberschreitend miteinander verknüpft und die Zusammenarbeit in Bezug auf Bildung, Tourismus und die Identität der Grenzregion gefördert. <i>Het project beoogt de grensoverschrijdende koppeling van bestaande en nieuwe projecten op het gebied van natuur-, milieueducatie en culturele geschiedenis, evenals een grensoverschrijdende verknoging van de gemeenschappelijke basis in het land van Rijn en Waal en het bevorderen van de samenwerking met betrekking tot onderwijs, toerisme en de identiteit in de grensregio.</i>
M4M	2016P20	Stadt Duisburg	Gemeente Nijmegen, Gemeente Arnhem, Gemeente Ede, Stadt Düsseldorf, Stadt Moers	36.042,26 €	18.021,13 €		14.12.2016	II.1	Die sechs Großstädte der Euregio Rhein-Waal (Düsseldorf, Duisburg, Moers, Arnhem, Nijmegen, Ede) sehen sich in der Verantwortung zu einem Beitrag zur Integration von Flüchtlingen. Gemeinsam wurde deshalb ein Prozess des grenzüberschreitenden Austausches angestoßen und zwar unter Einbezug von Freiwilligenorganisationen. Gemeinsam mit den öffentlich handelnden Akteuren leisten Sie einen wertvollen Beitrag zur Integration und tragen dafür Sorge, dass die Integration der Menschen in Europa gelingt. <i>De zes 100.000+steden in de Euregio Rijn-Waal (Düsseldorf, Duisburg, Moers, Arnhem, Nijmegen en Ede) hebben allen een verantwoordelijkheid voor de integratie van vluchtelingen. Zij hebben daarom gezamenlijk het initiatief genomen voor een grensoverschrijdende uitwisseling onder participatie van vrijwilligersorganisaties. Samen met de professionals in het werkveld bieden zij een waardevolle bijdrage aan de integratie van de vluchtelingen en zorgen er daardoor voor dat zij succesvol worden opgenomen in Europa.</i>
Buren stellen zich voor	2017P01	Vereniging Leefbaarheid Netterden	Heimatverein Anholt	21.001,30	10.500,00 €		03.02.2017	II.3	Grenzüberschreitende Wanderausstellung, organisiert von den Heimat- und Verschönerungsvereine der Ortschaften an der deutsch-niederländischen Grenze zwischen Suderwick /Dinxperlo im Osten und Hüthum/Netterden im Westen mit dem Schwerpunkt Beziehungen zwischen den Menschen auf beiden Seiten der Grenze in Geschichte und Gegenwart. Des Weiteren werden in Zusammenarbeit mit Schulen, Sport- und Musikvereinigungen u.a. Vereinen Veranstaltungen organisiert / <i>grensoverschrijdende wandeltentoonstelling georganiseerd van de heemkundekringen langs de Duits-Nederlandse grens tussen Suderwick /Dinxperlo in het Oosten en Hüthum/Netterden in het Westen met focus op de relatie tussen de mensen wederzijds de grens in verleden en de toekomst. Bovendien worden er op coöperatie met scholen, sport- en muziekverenigingen e.a. verenigingen evenementen georganiseerd.</i>

Kommunale Inklusion	2017P02	Zorgbelang Gelderland	Paritätischer Wohlfahrtsverband Kleve, APCI Arnheim	38.344,40	19.172,20 €		07.04.2017	II.3	Das Projekt setzt sich mit der Thematik auseinander, inwieweit Inklusion in den Gemeinden bereits umgesetzt wurde / <i>Het project houdt zich bezig met het thema in hoeverre inclusie binnen gemeentes reeds gerealiseerd is.</i>
Grenzklänge	2017P03	Het Gelders Orkest	Düsseldorfer Symphoniker	48.869,81 €	24.434,91 €	12.217,45 €	12.05.2017	I.2	Das Projekt setzt sich mit der Thematik auseinander, wie sich privatisierte Unternehmen, die früher öffentlich waren nun am Markt behaupten, auch auf der anderen Seite der Grenze. Innerhalb des Projektes finden dahingehend Austauschprogramme sowie Netzwerkveranstaltungen zwischen den Partnern statt/ <i>Het project houdt zich daarmee bezig hoeverre MKB's die voormalig openbaar zijn geweest nu een goede positie op de markt kunnen vinden. Op basis daarvan vinden binnen dit project uitwisselingsprogrammas en netwerkevenementen tussen de partners plaats.</i>
Duurzaam bouwen over de grens	2017P04	Stichting Duurzame toekomst	Architekten Hülsmann & Thieme Kleve, ABC Arkenbouw Urk, Van Wijnen Bau GmbH Kleve, Hochschule Rhein-Waal Kleve, Hogeschool Arnhem Nijmegen	35.148 €	17.387,72 €		12.05.2017	I.2	Dieses Projekt bringt wichtige institutionelle Unterschiede in der Baubranche zwischen Deutschland und den Niederlanden zum Vorschein und sucht nach Möglichkeiten, diese aufzulösen. In der gebauten Umwelt handelt es sich hauptsächlich um institutionelle Unterschiede wie beispielsweise die Bauordnung/bouwbesluit, die Energieverbrauchs-kennzeichnung/energielabels, die Finanzierung/financiering und die Versicherung/verzekering. Das Projekt wird diese Unterschiede deutlich machen und den Entscheidungsträgern der jeweiligen Länder daraufhin eine Empfehlung aussprechen / <i>Dit project brengt belangrijke institutionele verschillen tussen Duitsland en Nederland in beeld en onderzoekt de mogelijkheden om deze weg te nemen. In de gebouwde omgeving gaat het met name om institutionele verschillen zoals het Bouwbesluit/Bauordnung, de Energielabels/ Energieverbruikskennzeichnung, de Financiering/ Financiering en Verzekeringen/ Verzekeringen in de verduurzaming van de Gebouwde Omgeving. Het project brengt deze verschillen in beeld en zal aanbevelingen doen aan beleidsmakers aan weerszijde van de grens.</i>
Cross border school	2017P05	Radboud Universiteit Nijmegen	AEBR Gronau	42.375,74 €	20.942,09 €	16.064,64 €	12.05.2017	II.1	Regionale Behörden, Unternehmen, Organisationen der Zivilgesellschaft, Wissenschaftler und Forscher in der Rhein-Waal-Region, die an grenzüberschreitenden Aktivitäten und Themen beteiligt sind, weisen oft darauf hin, dass es zwischen den jeweiligen Parteien und Einzelpersonen nicht genügend Austausch von Wissen und Erfahrungen gibt. Daher möchten die Partner ein Konzept für einen nachhaltigen Austausch zwischen Wissenschaft und Praxis der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit entwickeln, indem eine Cross-Border Summer School organisiert wird, für junge Forscher und junge Verwaltungsbeamte, erfahrene Wissenschaftler und politische Entscheidungsträger und Beteiligte aus der Zivilgesellschaft organisiert. / <i>Door overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en onderzoekers die in de Rijn-Waal regio betrokken zijn bij grensoverschrijdende problematiek en activiteiten wordt regelmatig aangegeven dat er tussen partijen en personen onvoldoende uitwisseling van kennis en ervaringen bestaat. Op basis daarvan willen de partners een concept ontwikkelen die leidt tot duurzame uitwisseling tussen wetenschap en praktijk in de grensoverschrijdende samenwerking. Dat gebeurt middels organisatie van een summer school voor jonge wetenschappers en jonge beleids-medewerkers, deskundige wetenschappers en politici vertegenwoordigers uit de maatschappij.</i>
Euregionaal dynamisch programma	2017P06	Businessclub Kleve	Gemeente Doetinchem	34.943,07 €	8.936 €		08.09.2017	I.2	Bestandteil des Projektes sind 3 Workshops sowie eine Auftaktveranstaltung mit den Kernthemen: innovative Industrie und Logistik, grenzüberschreitendes Personalwesen und Food & Tourismus. Ziel ist es, die fehlenden Glieder des Informationszflusses und der Zusammenarbeit in diesen drei wirtschaftlichen Bereichen zusammen zu bringen. / <i>Dit project bestaat uit 3 workshops en een startersbijeenkomst met als kernthema's: innovatieve industrie en logistiek, grensoverschrijdende personeelszaken en food & toerisme met als doel de ontbrekende elementen van informatiestromen en de samenwerking binnen de 3 boven genoemde thema's bij elkaar te brengen.</i>

Grenzenloos Gelre	2017P07	Cultuur- en erfgoed Lab Zutphen	Kloster Graefenthal, Historischer Verein für Geldern und Umgebung e.V., Historische Vereniging Zutphen, Geldersch Landschap en Kastelen.	17.090,56 €	8.001,80 €		08.09.2017	II.1	Förderung des Bewusstseins und der Wertschätzung des früheren Herzogtums Gelre (heutiges Gelderland und Niederrhein) unter den Einwohnern für die gemeinsame grenzüberschreitende Geschichte mittels folgender Aktivitäten: Entwicklung von innovativem Unterrichtsmaterial in Kooperation mit Schulen, diverse Schulaktivitäten sowie die Erstellung eines geldrischen Comis (ebenfalls mit Beteiligung von Schulen). / <i>Stimulering van het bewustzijn en de waarde van het voormalige hertogdom Gelre (nu Gelderland en Nederrijn) onder de inwoners voor de gemeenschappelijke grensoverschrijdende historie doormiddels volgende activiteiten: Ontwikkeling van innovatief lesmateriaal in coöperatie met scholen, diverse schoolactiviteiten en het opzetten van een strip over de historie van Gelre (ook in coöperatie met scholen).</i>
Wasser als Waffe	2017P09	Gemeente Lingewaard	Gemeente Overbetuwe, Stadt Kleve, Heimatverein Rindern-Arenacum e.V., Exoduscmité Huissen	37.584,12 €	17.070,00 €		08.09.2017	II.3	Dieses Projekt setzt sich mit der Bedeutung der Flusslandschaft in den Niederungen der Region Niederrhein/Nederrijn auseinander. Zum einen wird der Fokus auf die Vergangenheit gelegt, wo während des zweiten Weltkrieges das Wasser mittels Deichsprengung gezielt als Waffe eingesetzt wurde. Zum anderen ist die Überschwemmungs-/Hochwassergefahr nach wie vor vorhanden und kennt keine Grenzen. Aktivitäten sind u.a.: Schulprojekte, Treffen historischer Vereine, diverse Vorträge, Platzierung sog. Hörsteine an historisch relevanten Orten, Entwicklung einer Radroute sowie die Realisierung von „Zweite Weltkrieg Arrangements“. / <i>Dit project houdt zich bezig met de betekenis van het rivierenlandschap in de regio Niederrhein/Nederrijn. Aan de ene kant ligt de focus op het verleden omdat toen middels ontploffing van de dijken tijdens de tweede wereldoorlog water doelgericht als wapen werd ingezet. Aan de andere kant is het hoogwatergevaar nog steeds actueel en kent geen grenzen. Activiteiten zijn o.a.: projecten met scholieren, ontmoetingen van historische verenigingen, verschillende presentaties, plaatsen van luisterkeien op historisch relevante plekken, ontwikkelen van een fietsroute, en de realisatie van zogenaamde "tweede wereldoorlog arrangementen".</i>
Euregio Business Angels	2017P08	Bridgefactor Arnhem	Business Angel Agentur Ruhrgebiet (BAAR) Essen, Angelengine Düsseldorf	45.036,55 €	22.518,28 €		10.11.2017	I.2	Business Angels sind Privatanleger, die sich finanziell an Startups beteiligen. Neben Risikokapital für Wachstum stellen sie dem Existenzgründer ihr Wissen, ihre Netzwerke usw. zur Verfügung und bewirken damit, dass das Unternehmen noch schneller wächst. Viele Business Angels engagieren sich in so- genannten Business-Angels-Netzwerken. Diese Netzwerke ermöglichen den Erstkontakt zwischen (Startup-) Unternehmen und Business Angels. Mit Hilfe dieser Pilotinitiative erhält man einen besseren Einblick in das Interesse des Markts, grenzüberschreitend Investoren zu suchen beziehungsweise grenzüberschreitend zu investieren. / <i>Business Angels zijn private investeerders die risicovol in startup bedrijven investeren. Naast risicokapitaal voor groei brengen zij hun kennis, netwerken etc. in waardoor het bedrijf nog sneller gaat groeien. Veel business angels zijn verbonden aan zgn. Business angels netwerken. Deze netwerken faciliteren de kennismaking tussen (startup) bedrijven en business angels. Middels dit pilot initiatief krijgen we meer duidelijkheid te krijgen over de interesse in de markt om grensoverschrijdend investeerders te zoeken danwel te investeren.</i>
Radschnellwege	2018P01	Gemeente Nijmegen	Stadt Moers	49.972,00 €	24.986,00 €	9.994,40 €	12.01.2018	II.3	Entwicklung eines euregionalen Masterplans für die Entwicklung von Radschnellwege / <i>ontwikkeling van een euregionaal masterplan voor de ontwikkeling van snelfietsroutes</i>
Grensoverschrijdend wetenschappelijk verkennen	2018P02	Stichting InScience Nijmegen	Hochschule Rhein-Waal Kleve	31.420,79 €	15.710,40 €		04.05.2018	II.1	Mithilfe eines wissenschaftlichen Filmfestivals soll eine Brücke zwischen Wissenschaft und der Öffentlichkeit gebaut werden. Weitere Aktivitäten sind: Nachbereitung der Wissenschaftsfilme durch Studenten, Präsentation der Festival-Ergebnisse an KMU's aus der Region / <i>Met behulp van een wetenschappelijk festival word er een brug gebouwd tussen wetenschap en publiek. Verder activiteiten zijn: Nabereiding van de wetenschapsfilms door studenten, presentatie van de festival-resultaten aan MKB's in de regio.</i>

Künstler kennen keine Grenzen	2018P03	Kultur Künste Kontakte Emmerich am Rhein	Liemers Kunstwerk Zevenaar, Schouwburg Amphion Doetinchem	22.868,34 €	11.434,17 €	06.07.2018	II.3	Bei diesem Projekt steht die Errichtung eines grenzüberschreitenden Netzwerks zwischen Künstlern und Organisatoren zentral. Ziel des Projektes soll es nicht nur sein, Künstlern die Möglichkeit zu bieten, ihre Kunst im Nachbarland darzubieten. Es soll auch den Zuschauern einen Anreiz geben, die Theater der umliegenden Städte aufzusuchen und das Kulturangebot im Nachbarland kennenzulernen. Ein ganz neues Marketingkonzept wird entwickelt. <i>/In dit project staat het ontwikkelen van een grensoverschrijdend netwerk tussen kunstenaars en organisatoren centraal. Het doel van de coöperatie moet niet alleen zijn om kunstenaars de mogelijkheid te bieden hun kunst in het buurland te presenteren. Het moet de toeschouwers ook een stimulans geven om de theaters in de omliggende steden te bezoeken en het culturele aanbod in het buurland te leren kennen. Een volledig nieuw marketingconcept wordt ontwikkeld.</i>
Startkla(a)r	2018P04	Haus Freudenberg GmbH Kleve	Pluryn Nijmegen	35.467,30 €	17.733,65 €	11.09.2018	II.1	Bestandteil des Projektes sind die Entwicklungen von best practices hinsichtlich des Themas "Integration von jugene Menschen mit sozial-emotionalen Beeinträchtigungen auf dem Arbeitsmarkt". <i>/ Binnen dit project worden best practices ontwikkeld die draaien rond om het thema "Integratie van jonge mensen met een social-emotionele beperking op de arbeidsmarkt".</i>
Netzwerk Natur	2018P05	B-WARE Nijmegen B.V.	De Vlinderstichting Wageningen, Biologische Station Kreis Wesel e.V., Naturschutzstation Haus Wildenrath e.V., Provinz Limburg	64.176,62 €	23.170,00 €	11.09.2018	II.3	Errichtung eines grenzüberschreitenden Netzwerkes rund um das Thema Artenschutz am Beispiel des „Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling, mit dem Ziel, sich in Zukunft auch mit anderen Schmetterlingspopulationen entlang der deutsch-niederländischen Grenze auseinander zu setzen. Der Wissensaustausch soll mit diesem Projekt gefördert werden und sich zukünftig auch auf andere Arten und Regionen konzentrieren. Am Ende des Projektes soll eine realistische Skizze von einem grenzüberschreitenden, realisierbaren Natur-Verbundnetzwerk für viele Arten stehen. Zielgruppen sind niederländische und deutsche Fachleute (aus Ökologie und Politik), sowie Flächeneigentümer, um mögliche Umsetzungen von Maßnahmen abstimmen zu können. <i>/ Oprichten van een grensoverschrijdend netwerk rond om het thema soortenbescherming met als voorbeeld het „pimpernelblauwtje“ met als doel, zich in de toekomst ook met andere vlinderpopulaties langs de Duits-Nederlandse grens te bemoeien. Dit project moet de uitwisseling van kennis bevorderen en voor de toekomst de concentratie leggen op andere soorten en regio's. Aan het einde van het project zal een realistische roadmap voor een grensoverschrijdend te realiseren habitatnetwerk voor vele soorten opleveren. De doelgroep bestaat uit Nederlandse en Duitse experts (uit ecologie en politiek) en grondeigenaren, zodat uit te voeren maatregelen op elkaar kunnen worden afgestemd.</i>
Agro Cross Borders	2018P06	Stichting Greenport Gelderland	Agrobusiness Niederrhein e.V., Gemeente Venray	45.288,09 €	22.644,05 €	19.10.2018	I.2	Das Projekt ist der nächste Schritt in einem strukturierten grenzüberschreitenden Ansatz innerhalb des Agrobusiness (Agropole). Die Ergebnisse dreier Netzwerktreffen werden bei der Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen den 3 Regionen Greenport Gelderland, Agrobusiness Niederrhein sowie Greenport Venlo berücksichtigt, um die Innovationskraft im Agrobusiness grenzüberschreitend zu stärken. <i>/ Met dit project wordt een volgende stap gezet in een gestructureerde grensoverschrijdende aanpak binnen de agrobusiness (Agropole). Resultaten van drie netwerkbijeenkomsten worden meegenomen bij de ontwikkeling van de samenwerking tussen de 3 regio's Greenport Gelderland, Agrobusiness Niederrhein en Greenport Venlo met als doel de innovatiekracht binnen de agrobusiness grensoverschrijdend te versterken.</i>

Gemeinsam gegen Gewalt auf den Fussballplätzen	2018P07	Westdeutscher Fussballverband Duisburg e.V.	KNVB Zeist	0,00 €	0,00 €	19.10.2018	II.3	<p>Dieses Projekt setzt sich mit dem Thema Extremismus und Gewalt im Fußball auseinander. Mithilfe eines Expertenaustausches und 3 kleinere Netzwerktreffen zu den Themen, Fairplay-Maßnahmen, Berücksichtigung von Wünschen und Bedürfnissen der Vereine in Bezug auf Beratungsstrukturen, Vermeidung von Provokation, Schiedsrichterschutz sollen die verschiedenen deutsch-niederländischen Ansätze besprochen und best practices herausgefiltert werden. / Dit project houdt zich bezig met het thema <i>extremisme en geweld bij het voetballen</i>. Met behulp van een <i>expertuitwisseling</i> en 3 kleinere netwerkbijeenkomsten rond om de thema's <i>fairplay-maatregelen</i>, in overweging met de wensen en behoeftes van de verenigingen m.b.t. <i>adviesstructuren</i>, <i>vermijding van provocatie</i>, <i>bescherming van scheidsrechters</i>, worden verschillende Duits-Nederlandse perpektiven besproken en best practices eruit gefilterd.</p>	Antrag zurückgezogen/ aanvraag teruggetrokken	
Terug naar school	2018P08	Karakter, kinder- en jeugdpsychatrie Nijmegen	LVR-Klinikum Essen, LVR-Klinikum Viersen, GGNet Zevenaar	44.501,20 €	22.250,60 €	21.11.2018	II.4	<p>Die Projektpartner beabsichtigen, den Umfang von Schulversäumnissen gründlich zu erfassen, mit dem Ziel, effektive Interventionsmaßnahmen zur Reduzierung der Schulverweigerung zu entwickeln. Die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen von Schulversäumnissen müssen mittels zielgerichteter Vergleiche zwischen der deutschen und niederländischen Grenzregion bestimmt werden / <i>De projectpartners zijn van plan om de omvang van schoolverzuim zorgvuldig op de kaart te krijgen met als doel effectieve interventies van schoolverzuim te ontwikkelen. De sociale en economische implicaties van schoolverzuim moeten worden bepaald door de doelgerichte vergelijking tussen de Duitse en Nederlandse grensregio's</i></p>		
Unterwegs	2018P09	Otto Pankok Stiftung Hünxe	Heimatverein Dingden e.V. Hamminkeln, Nationaal Onderduikmuseum Aalten	21.882,40 €	10.941,20 €	21.11.2018	II.3	<p>Kooperationsprojekt zwischen Schulen und Museen, um unter den Leitmotiv „Freiheit, Toleranz, (Mit-) Menschlichkeit“ ein reflektiertes Geschichtsbewusstsein zu entwickeln. Hierzu wird ein nachhaltiges Schulprogramm entwickelt / <i>Coöperatieproject tussen scholen en musea om onder de begrippen "vrijheid, tolerantie, menselijkheid" en reflecterend geschiedenisbewustwording te creeren. Hiervoor wordt een duurzaam schoolprogramma ontwikkeld.</i></p>		
AEGEE European Training Calendar	2018P11	AEGEE Düsseldorf e.V.	AEGEE Nijmegen, AEGEE Eindhoven, AEGEE Maastricht, AEGEE Aachen	15.482,48 €	7.741,24 €	21.11.2018	II.1	<p>Auf Wunsch vieler Studenten bietet die AEGEE ein mehrwöchiges Seminar zu Themen wie Eventmanagement, Konfliktmanagement oder Teamführung – im Gegensatz zu klassischen Programmen nationaler Universitäten in Kombination mit kulturellem Austausch statt. Die Themen der Seminare werden ausgewählt anhand ihrer allgemeinen Arbeitsmarktrelevanz: Fähigkeiten, die nicht "klassisch akademisch" sind, aber trotzdem Mehrwerte im Berufsalltag bieten / <i>Op verzoek van vele studenten bied de AEGEE een meerweekse seminar met thema's zoals eventmanagement, conflictmanagement of teamleiderschap - in tegenoverstelling van klassieke programmas van nationale hogescholen in combinatie met culturele uitwisseling aan. De onderwerpen van de seminars zullen worden geselecteerd op basis van hun algemene relevantie voor de arbeidsmarkt: vaardigheden die niet "Klassiek academisch" zijn, maar niettemin een toegevoegde waarde hebben voor het alledaagse werklevens.</i></p>		
NL+D Startups x-borders	2018P10	Oost NL Apeldoorn	DigitalHub münsterLAND, Münster	50.000 €	25.000 €	12.500	21.11.2018	I.2	<p>Ziel des Projektes ist, Start-ups den Weg ins Nachbarland zu ebnen. Dies geschieht mittels einer Praktikumswoche bei HUBS sowie mittels Vermittlung an Start-ups-events im jeweiligen Nachbarland / <i>Doel van het project is om start-ups de weg te laten vinden in het buurland. Dit gebeurt middels een stage-week bij hubs en door bemiddelen van start-ups-events in het buurland.</i></p>	

E-Container Logistiek aan Rhein en Waal	2019P01	EE Energy Engineers GmbH	BCTN Nijmegen, Gemeente Nijmegen, DST Duisburg, ZBT Duisburg, Nedstack BV Arnhem	51.967,24 €	25.000,00 €	18.01.2019	I.1	<p>Im Sinne einer umwelt- und zukunftsorientierten Lösung wird angestrebt, die gesamte Containerlogistik, d.h. sowohl die Binnenschifffahrt, als auch die Hafenlogistik und den LKW-Verkehr exemplarisch für ein Containerterminal (Nimwegen) und eine Verkehrsverbindung (Nimwegen – Duisport) emissionsfrei zu gestalten. Hierzu bietet es sich an, mittelfristig die Containerschiffe sukzessive von Dieselantrieb über Dieselhybrid auf vollständig elektrisch angetriebene Schiffe umzurüsten. Dabei sind sowohl Batteriebetrieb als auch Brennstoffzellen in der Diskussion. Zur Umsetzung dieses ehrgeizigen Ansatzes sind vorbereitende Maßnahmen notwendig. Diese sollen im Rahmen einer Studie: „E-Container-Logistik an Rhein und Waal“ erfolgen / Met het oog op een milieu- en toekomstgerichte oplossing is het doel om de gehele containerlogistiek, d.w.z. de binnenvaart, de havenlogistiek en het vrachtwagenverkeer, met als voorbeeld een containerterminal (Nijmegen) en een transportverbinding (Nijmegen - Duisport), emissievrij te maken. Op middellange termijn kunnen containerschepen achtereenvolgens worden omgebouwd van aandrijving met dieselmotoren via dieselhybride tot volledig elektrisch aangedreven schepen. Hierbij wordt energievoorziening met zowel batterijen als met brandstofcellen beschouwd. Voorbereidende maatregelen zijn nodig om deze ambitieuze aanpak ten uitvoer te brengen. Deze zullen worden uitgevoerd in het kader van het onderzoek genaamd "E-containerlogistiek op Rijn en Waal". Studie en voorbereiding van concrete uitvoeringsmaatregelen.</p>
Grensoverschrijdende haalbaarheid verbetering bijholtechirurgie	2019P02	BioMed Elements BV Nijmegen	Universitäts-klinikum Münster, Dr. Rens van de Goor Consultancy	65.734,62 €	24.852,50 €	17.05.2019	I.1	<p>Machbarkeitsstudie zur Entwicklung eines Produktes zwecks Verbesserung von Therapien bei Nasennebenhöhlenentzündungen. / Haalbaarheidsstudie ter ontwikkeling van een product dat leidt tot verbetering van therapieën bij bijholteontstekingen.</p>
(Er-)Wanderbare Historie	2019P03	Stichting Thornsche Molen	Geschieds- en Heimatverein Zyfflich e.V.	49.998,69 €	24.959,35 €	05.07.2019	II.3	<p>Bei diesem Projekt handelt es sich um eine Initiative im Rahmen von 75 Jahre Freiheit. Das Projekt hat sich zum Ziel gesetzt, die Themen Freiheit, Toleranz und Frieden wieder ins Bewusstsein der Menschen zu bringen. Dies geschieht mittels einem Rundwanderweg von 6-7 km über deutsches und niederländisches Gebiet und diversen Schulaktivitäten. / In dit project gaat het om een initiatief in het kader van 75 jaar vrijheid. Het project heeft als doel om thema's zoals vrijheid, tolerantie en vrede weer dichterbij de burger te brengen. Dit gebeurt door middel van wandelwegen, 6 à 7 km, over Duits en Nederlands gebied en diverse scholieractiviteiten</p>
Hallo Europa! Vrede, Vrijheid, Duurzaamheid	2019P04	Provincie Gelderland	Gemeente Oude IJsselstreek, Stadt Emmerich am Rhein, Gemeente Montferland, Gemeente Doetinchem	48.792,22 €	24.396,11 €	05.07.2019	II.1	<p>Ziel des Projektes ist es, das Thema 75 Jahre Freiheit in das Bewusstsein auch bei jungen Menschen zu verankern. Hierzu werden die sogenannten Bausteine des Friedens, die UNO-Ziele für nachhaltige Entwicklung, eingesetzt, um darüber nachzudenken, was zur Erhaltung von Freiheit und Frieden erforderlich ist. Es geht also nicht nur um die Geschichte und den Hintergrund von 75 Jahren Freiheit, sondern vor allem um die Lehren, die wir daraus gezogen haben. Die Schüler werden ermutigt, sich sieben Tage lang aktiv über die Grenzen hinweg zu treffen und zusammenzuarbeiten. / Het doel van het project is om het thema 75 jaar vrijheid te verankeren in het bewustzijn van jongeren. Daartoe worden de zogenaamde bouwstenen van vrede, de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties, gebruikt om na te denken over wat nodig is om vrijheid en vrede te handhaven. Het gaat dus niet alleen om de geschiedenis en achtergrond van 75 jaar vrijheid, maar meer om de lessen die we ervan hebben geleerd. Studenten worden aangemoedigd om zeven dagen lang actief over de grenzen te ontmoeten en samen te werken.</p>

Transnationale vergelijking van diagnosestelling in de kinder- en jeugdpsychiatrie	2019P05	Karakter, kinder- en jeugdpsychiatrie Nijmegen	LVR-Kliniek Essen, LVR-Kliniek Viersen, GGNet Zevenaar	54.401,84 €	24.991,00 €	05.07.2019	II.4	In diesem Projekt geht es darum, verschiedene Diagnosen bei der Behandlung von Kindern und Jugendlichen mit psychischen Störungen zu vergleichen, um daraus entsprechende Lehren zu ziehen. Eine adäquate Diagnose kann unnötiges Leid für den Patienten und seine Umgebung vermeiden und der Allgemeinheit viel Geld sparen. Der angestrebte Vergleich zwischen den Ländern führt zu einem europäischen oder internationalen Modell, das die Diagnostik auf dem Gebiet der Kinder- und Jugendpsychiatrie vereinheitlicht. / Dit project beoogt verschillende diagnoses te vergelijken bij de behandeling van kinderen en adolescenten met psychische stoornissen om van hen te leren. Een adequate diagnose kan onnodig lijden voor de patiënt en zijn omgeving voorkomen en in het algemeen veel geld besparen. De gewenste vergelijking tussen landen leidt tot een Europees of internationaal model dat diagnostiek standaardiseert op het gebied van kinder- en jeugdpsychiatrie.	
Weichwasserseen an Rhein und Maas	2019P06	Biologische Station im Kreis Wesel e.V.	Onderzoekcentrum B-Ware B.V. Nijmegen, Naturschutzzentrum im Kreis Kleve e.V., Stichting de Marke Slijk-Ewijk	51.566,00 €	25.000,00 €	06.09.2019	II.2	Langfristiges Ziel dieses Projektes ist es, durch geeignete Naturschutzmaßnahmen den Erhaltungszustand von Heideweihern als Naturerbe links und rechts der deutsch-niederländischen Grenze zu verbessern. Dies geschieht mittels Informationsaustausch & Netzwerkbildung, Empfehlungen für ausgewählte Gewässer, Erprobung praktischer Maßnahmen sowie Information der Bevölkerung. / Het doel op lang termijn is het verbeteren van de staat van instandhouding van de zwak gebufferde vennen als natuurgoed links en rechts van de Duits-Nederlandse grens door middel van passende natuurbeschermingsmaatregelen. Dit gebeurt middels uitwisseling van informatie en netwerkvorming, aanbevelingen voor geselecteerde wateren, het testen van praktische maatregelen en oorlichting van het publiek.	
Vrijheid in de Liemers en Duits grensgebied	2019P07	Stichting Seven-Art Festival Zevenaar	Stichting Kunstwerk Zevenaar, Emmericher Geschichtsverein e.V.	0,00 €	0,00 €	06.09.2019	II.3	Anlässlich des 75-jährigen Bestehens der Befreiung wird ein interaktives, einzigartiges und lehrreiches Programm (Radroute, App und Unterrichtsmaterial) für junge Menschen entwickelt, das uns in eine Zeit zurückversetzt, in der Freiheit nicht selbstverständlich war. Durch die Interaktion und die Erinnerung an die Ereignisse in unmittelbarer Nähe wird die Jugend für die Freiheit sensibilisiert und die Vergangenheit lebendig gehalten. In Bezug auf die weiterführende grenzüberschreitende Zusammenarbeit werden die Partner auch in Zukunft eng miteinander kooperieren und Bewusstseinsweiterung zum o.g. Thema in Schulen stimulieren. / Ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van de Bevrijding wordt een interactief, uniek en educatief programma (fietsroute, app en educatief materiaal) voor jongeren ontwikkeld dat ons terugvoert naar een tijd waarin vrijheid niet als vanzelfsprekend werd beschouwd. Door interactie en herinnering aan de gebeurtenissen in de directe omgeving, wordt de jeugd gevoelig voor vrijheid en wordt het verleden levend gehouden. Met betrekking tot verdere grensoverschrijdende samenwerking zullen de partners in de toekomst nauw met elkaar blijven samenwerken en het uitbreiden van bewustzijn m.b.t. dit onderwerp op scholen stimuleren.	Antrag zurückgezogen/ aanvraag teruggetrokken
Ontgassen van tankschepen in de Euregio Rijn-Waal	2019P08	24/7 Nature Power B.V. Nijmegen	GUSPAF GmbH Xanten, Dwarsverband Arnhem, Pamina Tankschiffahrt GmbH Basel	49.855,77 €	24.927,89 €	08.11.2019	I.1	Machbarkeitsstudie zwecks Realisierung einer grenzüberschreitenden Entgasungsanlage für Tankschiffe auf dem Rhein. / Haalbaarheidsonderzoek ten behoeve van een realisatie van een grensoverschrijdende ontgassingsinstallatie voor tankschepen op de Rijn.	
Z(D)wang-Lo(o)s	2020P01	Stadt Rees	Stichting Dwangarbeiders Apeldoorn	0,00 €	0,00 €	28.02.2020	II.3	Gedenkweekende rond om das Thema Zwangarbeiter im 2. Weltkrieg / Herdenkingsweekend m.b.t. het thema dwangarbeiders in de 2e wereldoorlog	Antrag zurückgezogen/ aanvraag teruggetrokken
75 Jahre später	2020P02	Studio 47 Duisburg	Omroep Gelderland	44.975,40 €	22.487,70 €	06.03.2020	II.3	Hierbei handelt es sich um eine 12-teilige TV-Serie rund um das Thema "75 Jahre Freiheit" / Hier gaat het om een 12-delige tv-serie over het onderwerp "75 jaar vrijheid"	

									Innerhalb dieses Projektes soll ein Beitrag zum sozialen Zusammenleben in der Euregio geleistet werden. Hierzu wurde ein Pilotprojekt gestartet, ein sogenanntes „Lernlaboratorium“, um sowohl Studenten, Dozenten, Besucher des Wellenbrechers, den Mitarbeitern des Wellenbrechers, als auch den Einwohnern von Weeze konkrete Austausch- und internationale Lernmöglichkeiten zu bieten / <i>Binnen dit project wordt een bijdrage geleverd aan het maatschappelijk samenleven in de Euregio. Hiervoor is een proefproject gestart, een zogenaamd "leerlaboratorium", om concrete uitwisseling en internationale leermogelijkheden te bieden aan studenten, docenten, bezoekers van de golfbreker, het golfbrekerpersoneel en de inwoners van Weeze.</i>
Samen maken wij het verschil	2020P03	HAN Nijmegen	Gemeinde Weeze (Weezer Wellenbrecher)	50.000,00 €	25.000,00 €		06.03.2020	II.1	
Grün über die Grenze	2020P04	New Energy Coalition Groningen	AgriPlan Mühlheim an der Ruhr, POC Transport Arnhem, Provincie Gelderland	57.974,75 €	25.000,00 €		06.03.2020	I.1	Innerhalb dieses Projektes erfolgt eine Untersuchung über den Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe und alternative Antriebe im Schwerlastverkehr / <i>Binnen dit project zal een studie worden uitgevoerd naar het gebruik van duurzame brandstoffen en alternatieve aandrijfsystemen in het zware verkeer.</i>
Pfadfinder kreativ medial	2020P05	Pollution Police Media GmbH Goch	Vereniging Scouting Keizer Karel Nijmegen	22.654,12 €	10.257,50 €		08.05.2020	II.1	Eine CD wird von Pfadfindern produziert, mit dem Ziel, Pfadfinder auf beiden Seiten der Grenze kreativ an der Erstellung einer CD mitarbeiten zu lassen. Diese muss Informationen über die Pfadfinderaktivitäten enthalten, damit dadurch weitere Kinder auf die Freizeit als Pfadfinder aufmerksam werden. Darüber hinaus analysieren die Pfadfinder Problemfelder, lernen etwas über Kommunikation an sich, treffen sich aber auch gemeinsam im Tonstudio um Atmo- und Komparsenaufnahmen zu machen / <i>Een CD wordt geproduceerd door scouts met als doel dat scouts aan beide zijden van de grens creatief deelnemen aan het maken van een CD. De CD moet informatie bevatten over de scoutsactiviteiten, zodat meer kinderen bewust worden gemaakt van hun vrije tijd als scout. Daarnaast analyseren de scouts probleemgebieden, leren ze over communicatie als zodanig, maar komen ze ook samen in de opnamestudio om sfeer- en extra opnames te maken.</i>
Kunst met een bood-schap	2020P06	Stichting Gennep-Niers-Goch	Heimatverein Goch e.V.	0,00 €	0,00 €		08.05.2020	II.3	Ziel des Projektes ist das Verstärken der Freundschaftsbande zwischen den Gemeinden Goch und Gennep und ihrer Einwohner durch mehr Kenntnis der gemeinsamen Geschichte. Dies geschieht durch folgende Aktivitäten: Ein Kunstwerk durch einen niederländischen und deutschen Künstler wird erstellt und sowohl in Gennep als auch in Goch platziert, Schulklassen auf beiden Seiten der Grenze werden in das Projekt involviert und erstellen u.a. Zeichnungen für die Boote. / <i>Het doel van het project is om de vriendschapsbanden tussen de gemeenschappen van Goch en Gennep en hun inwoners te versterken door een betere kennis van hun gemeenschappelijke geschiedenis. Dit gebeurt door middel van de volgende activiteiten: er wordt een kunstwerk van een Nederlandse en Duitse kunstenaar gemaakt en geplaatst in zowel Gennep als Goch, schoolklassen aan beide zijden van de grens worden bij het project betrokken en maken onder andere tekeningen voor de boten.</i>
Sicher durch die Corona-Krise	2020P07	Studio 47 Duisburg	mind4share Arcen	49.477,60 €	24.501,31 €		07.07.2020	II.3	Es handelt sich um eine Serie von vier Fernsehreportagen, die auf beiden Seiten der deutsch-niederländischen Grenze in der Euregio Rhein-Waal und Euregio Rhein-Maas-Nord spielt, dabei wird je ein Einsatzgebiet und/oder ein Aspekt der Zusammenarbeit der „Veiligheidsregios“ und den Partnerorganisationen im Kreis Kleve und Viersen porträtiert. Die alltägliche Arbeit steht dabei ebenso im Fokus wie der Umgang mit Sondersituationen oder Gefahrenlagen. In Interviews mit den Akteuren wird zudem über die besonderen Herausforderungen der Kooperation während der Corona-Krise gesprochen. / <i>Dit is een serie van vier televisiereportages, die aan beide zijden van de Duits-Nederlandse grens in de Euregio Rijn-Waal en Euregio Rijn-Maas-Noord plaatsvindt. Er wordt één werkteurijn en/of één aspect van de samenwerking tussen de "Veiligheidsregio's" en de partnerorganisaties in de districten Kleef en Viersen in beeld gebracht. De focus ligt op het dagelijkse werk en op het omgaan met bijzondere of gevaarlijke situaties. In interviews met de actoren worden ook de bijzondere uitdagingen van de samenwerking tijdens de Corona-crisis besproken.</i>

Antrag zurückgezogen/ aanvraag teruggetrokken

			Provincie Gelderland, LVR- Niederrheinmuseum Wesel, Provincie Overijssel, LWL- Industriemuseum Bocholt						Das Projekt zielt darauf ab, die Erfolge der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit direktem Einfluss auf das tägliche Leben der Bevölkerung in der Grenzregion wie auch die noch immer bestehenden Hemmnisse mit Hilfe fotografischer Kunstwerke zu visualisieren und die Geschichten und Hintergründe hierzu aufzubereiten und einem breiten Publikum zugänglich zu machen. / <i>Het project wil de successen van de grensoverschrijdende samenwerking met een directe invloed op het dagelijks leven van de bevolking in de grensstreek visualiseren, evenals de obstakels die nog steeds bestaan met behulp van fotografische kunstwerken, en de verhalen en achtergronden daarvan voorbereiden en toegankelijk maken voor een breed publiek.</i>
Waar is de grens?	2020P08	Provincie Limburg		49.615,00 €	24.807,00 €	3.000 €	07.07.2020	II.3	
Nachbarschaftsbutton für Ältere	2020P09	ISIS GmbH Wesel	Teneo IOT BV Winterswijk	12.118,77 €	6.059,39 €		07.07.2020	I.1	Ziel des Projektes ist es, ältere, allein wohnende Menschen besonders in Zeiten der Corona-Krise mithilfe eines "Nachbarschaftsbutton" zu unterstützen. Dieser bringt direkte Hilfe bei Alltagsaufgabe. Auch nach der Coronakrise soll dieser Service ausgebaut werden. Dies können sein: der Einkauf, der Gang zur Apotheke, Begleitung zum Arzt etc. / <i>Het doel van het project is om ouderen die alleen wonen, vooral in tijden van de Corona-crisis, te ondersteunen door middel van een "wijkknop". Deze knop biedt directe hulp bij alledaagse taken. Deze dienst zal ook na de corona-crisis worden uitgebreid. Dit kan zijn: winkelen, naar de apotheek gaan, mee naar de dokter, enz.</i>
Sicherer Umgang mit Chromaten	2020P10	Institut für Energie- und Umwelttechnik e.V. (IUTA), Duisburg	Stichting Innovat.ION, Nieuwegein, Technoplating BV Nijkerk	49.995,00 €	24.997,00 €		07.07.2020	I.1	Ziel ist die technische Erprobung der Machbarkeit und der Wissenstransfer zu einem innovativen Verfahren zur kontinuierlichen Überwachung von Chemikalien-konzentrationen in der Arbeitsumgebung und in der nach außen emittierten Abluft von Betrieben der industriellen Oberflächentechnik. Mit dem Verfahren soll eine sichere Detektion von Aerosolen in der Abluft der Prozessanlagen möglich sein, insbesondere mit quantitativer Bestimmung der Massenkonzentration gesundheitsgefährdender Chemikalien wie z.B. Chromat-haltige Aerosole. / <i>Het doel is het technisch testen van de haalbaarheid en de kennisoverdracht van een innovatieve methode voor de continue monitoring van chemische concentraties in de werkgeving en in de afvoerlucht die door industriële oppervlaktetechnologie-bedrijven naar buiten wordt uitgestoten. De methode is bedoeld om betrouwbare detectie van aerosolen in de afvoerlucht van procesinstallaties mogelijk te maken, met name met kwantitatieve bepaling van de massaconcentratie van voor de gezondheid gevaarlijke chemische stoffen zoals chromaathoudende aerosolen.</i>
Postoperative Schmerztherapie	2020P11	BioMed Elements BV Nijmegen	OxProtect GmbH, Münster, BizMed Solutions B.V. Nijmegen	49.157,00 €	24.578,00 €		07.07.2020	I.1	Machbarkeitsstudie zur Entwicklung eines Produktes/Gels zwecks Verbesserung von Therapien bei Knieoperationen. / <i>Haalbaarheidsstudie ter ontwikkeling van een product/gel dat leidt tot verbetering van therapieën bij knieoperaties.</i>
Grensoverschrijdende behandeling COV-Patiënten	2020P12	UMC St. Radboud Nijmegen	St. Antonius Hospital Kleve, ROAZ Brabant Tilburg, Ziekenhuis Pantein Boxmeer	48.322,00 €	24.161,00 €	15.000,00 €	07.07.2020	II.4	Austauschprogramm hinsichtlich Intensivbettenkapazität und Umgang mit zweiter Welle in der Coronakrise. / <i>Uitwisselingsprogramma met betrekking tot de capaciteit van de bedden op de intensive care en het omgaan met de tweede golf in de corona-crisis.</i>
HABZ	2020P15	AVG GmbH Duisburg	MPG Mortel BV Heijen	50.131,20 €	24.988,00 €		04.09.2020	I.1	Mit zunehmendem Wegfall von Steinkohlekraftwerken in Deutschland und in den Niederlanden entfällt auch ein Nebenprodukt, die Steinkohleflugasche, die zur Produktion von Beton wichtig ist. In diesem Projekt sollen Alternativen erforscht werden. / <i>Nu kolencentrales in Duitsland en Nederland steeds meer worden afgebouwd, wordt ook een bijproduct, de harde steenkoolvliesgas, die belangrijk is voor de productie van beton, geëlimineerd. In dit project worden alternatieven onderzocht.</i>
Pilot Skillshub Euregio	2020P13	HAN Nijmegen	Gemeente Nijmegen, Stadt Duisburg, Stadt Moers	45.419,73 €	22.709,87 €	7.317,12 €	09.10.2020	II.1	Sondierungsprojekt für den Arbeitsmarkt mit dem Ziel Arbeitnehmer auch für Funktionen außerhalb ihrer erlernten Tätigkeit einzusetzen. / <i>Verkenkend project voor de arbeidsmarkt met als doel medewerkers in te zetten voor functies buiten hun geleerde beroep.</i>

										Der Austausch von Fachkenntnissen, Erfahrungen und Kompetenzen im Bereich Tiertherapie soll im euregionalen Grenzgebiet mithilfe eines Wissensaustauschs durch die Partner Karaker und LVR-Klinik Viersen verbessert werden, um die Schranken der Landesgrenzen zu überwinden. Dazu wird im Rahmen dieses Projekts ein Expertenetzwerk /Wissens-netzwerk gebildet, das die Nachhaltigkeit dieser Initiative sicherstellen soll, um in der Qualität der Tiertherapie dauerhaft ein hohes Niveau zu erreichen. <i>De uitwisseling van expertise, ervaring en competentie op het gebied van diertherapie moet in het Euregionale grensgebied worden verbeterd met behulp van kennisuitwisseling door de partners Karaker en LVR-Klinik Viersen om de barrières van de nationale grenzen te overwinnen. Hiervoor zal in het kader van dit project een expertsenetwerk /kennissnetwerk worden gevormd, dat de duurzaamheid van dit initiatief zal waarborgen om een permanent hoog kwaliteitsniveau in de dierentherapie te bereiken.</i>
Kelpie	2020P14	Karakter, kinder- en jeugdpsychatrie Nijmegen	LVR-Klinikum Viersen	49.675,00 €	24.837,00 €		04.09.2020	II.4		
CO2-Covid-Ampel für Schulen	2020P16	ISIS GmbH Wesel	Teneo IOT BV Winterswijk	44.530,63 €	22.265,32 €		04.09.2020	I.1	Einsatz einer Co2-Ampel in Klassenräumen um bei entsprechend hohem Co2-Gehalt Maßnahmen wie Lüften etc. durchzuführen. Durch die Co2-Messung und entsprechende Maßnahmen reduziert sich die Wahrscheinlichkeit, sich mit Covid-19 zu infizieren. / <i>Gebruik van een Co2-staplicht in klaslokalen om maatregelen uit te voeren zoals ventilatie, enz. als het Co2-gehalte hoog is. Door het meten van de Co2 en het nemen van passende maatregelen wordt de kans op besmetting met Covid-19 verkleind.</i>	
Schlaganfall ohne Grenzen	2020P17	LVR-Klinik Bedburg-Hau	Radboud UMC Nijmegen, CZ Sittard, AOK Rheinland/Hamburg	50.000,00 €	25.000,00 €		06.11.2020	II.4	Projekt zwecks Verbesserung medizinischer Versorgung von Schlaganfallpatienten / <i>Project ter verbetering van de medische zorg voor patiënten met een beroerte</i>	
Gliomen - samen meer halen uit beeldvorming	2020P18	Radboud UMC Nijmegen, afd. Beeldvorming	Universitätsklinikum Düsseldorf, Universitätsklinikum Münster,	50.010,00 €	25.000,00 €	12.500,00 €	22.01.2020	II.4	Projekt zwecks Ermittlung von Hirntumordiagnosen (Gliomen) mittels künstlicher Intelligenz (KI) sowie der Vergleich hochkomplexer Bildgebung und KI-Analyse von Gliomen zwischen den beteiligten Partnern in den Niederlanden und Deutschland / <i>Project om hersentumordiagnoses (glioma) te bepalen met behulp van kunstmatige intelligentie (AI) en om zeer complexe beeldvorming en AI-analyse van glioma's te vergelijken tussen de deelnemende partners in Nederland en Duitsland.</i>	
Veilig onderweg in de ERW	2021P01	Gemeente Apeldoorn	Veiligheidsregio Noord-oost-Gelderland, Kreis Kleve, Kreis Wesel	101.420,00 €	25.000,00 €	60.000,00 €	21.05.2021	II.4	Zusammenarbeit im Bereich grenzüberschreitender Sicherheit mit dem Ziel der strukturellen Stärkung dieser Zusammenarbeit. Dies geschieht u.a. mittels einer Sicherheitskonferenz wo Themen wie grenzüberschreitendes Krisenmanagement, Verbrechensbekämpfung, Brandverhütung und digitale Sicherheit Beachtung finden. / <i>Samenwerking op het gebied van grensoverschrijdende veiligheid met als doel deze samenwerking structureel te versterken. Dit gebeurt onder meer door middel van een veiligheidsconferentie waar onderwerpen als grensoverschrijdend crisisbeheer, misdaadpreventie, brandpreventie en digitale veiligheid aan bod komen.</i>	

			Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein Duisburg, Bundesanstalt für Wasserbau Karlsruhe, Bundesanstalt für Gewässerkunde Koblenz, Deltares Utrecht							<p>Sediment ist eine grundlegende Komponente eines jeden Flusses und steht in Wechselwirkung mit verschiedenen Nutzungen. Hydrodynamische Prozesse verteilen das Sediment im Fluss und seinen Auen und schaffen so eine Vielzahl von Lebensräumen. Jedoch hat der Mensch die Sedimentbewegungen im Rhein-Einzugsgebiet im Laufe der Zeit grundlegend verändert. Dies kann wiederum zu ungünstigeren Schifffahrtsbedingungen führen. Das o.g. Projekt strebt an, die grenzüberschreitenden Bemühungen zu Sedimentmessungen und folglich zum Sediment- und Flussmanagement zwischen Deutschland und den Niederlanden zu stärken. Die zu erzielenden Ergebnisse werden zu einem verbesserten Verständnis der morphologischen Verhältnisse im Euregio-Rhein-Waal-Abschnitt des Rheins (Düsseldorfer und Wageningen) beitragen und die Wirtschaftsaussichten auf dem Rhein verbessern. / <i>Sediment is een fundamenteel bestanddeel van elke rivier en staat in wisselwerking met verschillende gebruiksdoeleinden. Hydrodynamische processen verdelen het sediment in de rivier en zijn uiterwaarden en creëren zo een verscheidenheid van habitats. De mens heeft de sedimentbewegingen in het Rijnstroomgebied in de loop der tijd echter ingrijpend gewijzigd. Dit kan op zijn beurt leiden tot minder gunstige navigatieomstandigheden. Het bovengenoemde project beoogt de versterking van de grensoverschrijdende inspanningen inzake sedimentmetingen en bijgevolg inzake sediment- en rivierbeheer tussen Duitsland en Nederland. De te verkrijgen resultaten zullen bijdragen tot een beter begrip van de morfologische omstandigheden in het Euregio-Rijn-Waaltraject van de Rijn (Düsseldorf en Wageningen) en de economische vooruitzichten op de Rijn verbeteren.</i></p>
LILAR	2021P02	Rijkswaterstaat Arnhem		49.986,00 €	24.986,00 €		21.05.2021	II.2		
OV-er de grens chipkartenpalen Elten-Emmerich-Praest	2021P03	Provincie Gelderland	Stadt Emmerich am Rhein	139.900,00 €	25.000,00 €	75.000,00 €	21.05.2021	II.3	<p>Schaffung der Nutzung des niederländischen OV-chipkaart-systems an den deutschen Grenzbahnhöfen Elten, Emmerich und Praest zwecks struktureller Verbesserung des grenzüberschreitenden Zugverkehrs z.B. für Grenzpendler und Tagestouristen. / <i>Invoering van het gebruik van het Nederlandse OV-chipkaartsysteem op de Duitse grensstations Elten, Emmerich en Praest om het grensoverschrijdende treinverkeer structureel te verbeteren, bijvoorbeeld voor grenspendelaars en dagtoeristen.</i></p>	
Flug-LIDAR	2020P19	Institut für EnergieTransformation gUG Kleve	Nijmeegse Aeroclub Malden	49.342,00 €	24.671,00 €		02.07.2021	I.1	<p>Projekt zur Schaffung von mehr Sicherheit für Kleinflugzeuge sowie Reduzierung potentieller Lärmbelastigung für Anwohner. In diesem Projekt soll ein System zur Bestimmung der Wolkenuntergrenze grenzüberschreitend entwickelt, optimiert und getestet werden / <i>Project om meer veiligheid voor kleine vliegtuigen te creëren en de potentiële geluidsoverlast voor omwonenden te verminderen. In dit project moet een systeem voor het bepalen van de wolkenbasis worden ontwikkeld, geoptimaliseerd en grensoverschrijdend getest worden.</i></p>	
Aqua Hydro Flea	2021P06	Mobile Communication Cluster e.V.	DOCPA Duisburg, Hochschule Düsseldorf, Opiliones 3D Giesbeek, Qconcepts Doetinchem	49.858,00 €	24.929,00 €		02.07.2021	I.1	<p>In diesem Projekt wird ein Konzept für ein kleines Wasserfahrzeug realisiert, da der Bedarf nach intelligenten, energiesparenden und CO2 schonenden Transportmitteln steigt, vor allem hinsichtlich des Transports auf dem Wasser. / <i>In dit project wordt een concept voor een klein watervoertuig gerealiseerd, aangezien de vraag naar intelligente, energie- en CO2-besparende vervoermiddelen toeneemt, vooral wat het vervoer over water betreft.</i></p>	

Unser Boden	2021P05	GIQS e.V. Kleve	Loonbedrijf de Mulder & Strijbos Merselo	50.000,00 €	25.000,00 €		02.07.2021	I.1	Fast alle Böden, ob in der Landwirtschaft, in öffentlichen Grünanlagen oder in der Natur, sind derzeit durch Stickstoffdeposition, Versauerung und Verdichtung degradiert. Im Rahmen dieses Projektes wird nach einer Methode gesucht, die Pflugschleife einmalig und im gesamten Feld zu durchbrechen. Verdichtungen so weit wie möglich beseitigen und eine große Vielfalt an natürlichen Mineralien und Spurenelementen tiefer in den Boden bringen. Dies ermöglicht es den Pflanzen, tiefer zu wurzeln. Und sie haben eine größere Vielfalt an Mineralien und Spurenelementen zur Verfügung, was zu einer größeren Belastbarkeit und einer höheren Autoimmunität führt. / <i>Bijna alle bodems, of ze nu in de landbouw, openbaar groen of in de natuur voorkomen, zijn momenteel aangetast door stikstofdepositie, verzuring en verdichting. In dit project wordt gezocht naar een methode om de ploegbodem eenmaal en overal in het veld te doorbreken, de verdichting zoveel mogelijk op te heffen en een grote verscheidenheid aan natuurlijke mineralen en sporenelementen dieper in de bodem te brengen. Hierdoor kunnen planten dieper wortelen. En ze hebben een grotere verscheidenheid aan mineralen en sporenelementen beschikbaar, wat leidt tot een grotere veerkracht en auto-immuniteit.</i>
Exodus - Massnahmen gegen invasive exoten im Boden	2021P04	GIQS e.V. Kleve	Suolo BV Groesbeek, Loonbedrijf Seelen BV Maasbree	50.000,00 €	25.000,00 €	6.550,00 €	02.07.2021	I.1	In den Niederlanden und Deutschland sind Flächen, die z.B. für die Vermehrung von Pflanzenmaterial und den Anbau von Gemüse und Bäumen genutzt werden, teuer und begrenzt. Immer häufiger müssen Flächen aufgrund von Verarmung oder Befall durch Bodenkrankheiten oder Schädlinge (z. B. Nematoden) und invasive exotische Arten vorübergehend aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen werden, mit katastrophalen Konsequenzen für Züchter oder Landwirte. Um eine Verarmung des Bodens oder Schäden durch Krankheiten, Schädlinge und exotische Arten zu verhindern, ist ein nachhaltiges Bodenmanagement entscheidend. Es wird dringend an Lösungen gearbeitet: Eines der vielversprechenden neuen Konzepte heißt anaerobe Bodendekontamination (biologische Bodensanierung). Im Projekt soll ein Prototyp entsprechend getestet und die Ergebnisse kommuniziert werden. / <i>In Nederland en Duitsland is de grond die wordt gebruikt voor de vermeerdering van plantaardig materiaal en de teelt van groenten en bomen bijvoorbeeld duur en beperkt. Steeds vaker moet grond tijdelijk aan de landbouw worden onttrokken als gevolg van verarming of aantasting door bodenziekten of -plagen (bv. nematoden) en invasieve exoten, met rampzalige gevolgen voor telers of landbouwers. Om uitputting van de bodem of schade door ziekten, plagen en uitheemse soorten te voorkomen, is duurzaam bodembeheer van cruciaal belang. Er wordt dringend aan oplossingen gewerkt: Een van de veelbelovende nieuwe concepten wordt anaerobe bodensanering (bioremediatie) genoemd. In het project zal een prototype worden getest en de resultaten breed gedeeld.</i>
Grenzenlos Mobil	2021P07	Studio 47 Duisburg	mind4share Arcen	49.616,00 €	24.808,00 €		17.09.2021	II.3	"Grenzenlos mobil" ist eine Serie von acht Fernsehreportagen, die auf beiden Seiten der deutsch-niederländischen Grenze in der Euregio Rhein-Waal spielt. In jeder Folge wird ein Aspekt der „Mobilität in der Grenzregion“ in den Mittelpunkt gestellt. / <i>"Grenzenlos mobil" is een serie van acht televisiereportages die zich afspelen aan weerszijden van de Duits-Nederlandse grens in de Euregio Rijn-Waal. In elke aflevering wordt aandacht besteed aan één aspect van "mobiliteit in de grensregio".</i>

74

3.192.386,15 € 1.458.176,30 €

Budget Kofinanzierung Provinz Gelderland: € 250.000,00
 Noch zur Verfügung € 9.856,39

240.143,61 €

1.482.000 EU-Mittel Kleinprojekte
 23.823,70 € Rest EU-Mittel

50 jaar Euregio Rijn-Waal

Dit jaar bestaat de Euregio Rijn-Waal 50 jaar en dit jubileum moet gevierd worden.

Daartoe hebben wij al in december 2020 al onze contacten een jubileumkalender voor 2021 toegestuurd. Op onze website www.euregio.org publiceren wij elke maand een interessant artikel uit het verleden. Bovendien is er een jubileumlogo ontwikkeld, dat voor de promotie van de diverse jubileumactiviteiten gebruikt wordt.

Verder hebben de volgende activiteiten plaatsgevonden:

- Brochure “De mooiste wandel- en fietsroutes in de Euregio Rijn-Waal”. Elke gemeente heeft een wandel- of fietsroute aangeleverd. De brochure heeft inmiddels een oplage van 14.000 exemplaren en er is nog steeds veel vraag naar. Ook heeft de publicatie tot veel media-aandacht geleid, waaronder enkele radio-interviews (Antenne Niederrhein, Radio Apeldoorn en Omroep GL8).
- De NRZ heeft een 8-delige serie aan het 50 jarige bestaan van de Euregio Rijn-Waal gewijd. Magazine Der Clever heeft eveneens een uitvoerig artikel aan het jubileum gewijd.
- Actie Euregionale identiteit: 9 studenten van de Radboud Universiteit verzamelen verhalen van bewoners uit de grensstreek en bundelen deze. Deze actie zal in het voorjaar van 2022 verder opgepakt worden.
- De AEBR (Association of European Border Regions) bestaat dit jaar eveneens 50 jaar. De jaarvergadering vindt van 20 t/m 22 oktober in Arnhem plaats. In dit kader zullen op 22 oktober diverse vertegenwoordigers van andere Euregio’s uit heel Europa te gast zijn bij de Euregio Rijn-Waal.

De onderstaande activiteiten staan nog gepland:

- De Kroniek 50 jaar Euregio Rijn-Waal in Europees perspectief zal tijdens de Euregioraadsvergadering op 25 november a.s. gepresenteerd worden
- De winnaars van de fotowedstrijd “Geef me de vijf(tig)!” worden door het publiek gekozen en waarschijnlijk tijdens de Euregionale Kerstmarkt gehuldigd.
- Op 13 december zal er een Euregionale Kerstmarkt met producten, demonstraties en optredens verzorgd door (INTERREG)projectpartners plaatsvinden op het Euregioterrein
- In het voorjaar van 2022 is tenslotte nog een jubileumconcert gepland, dat wordt aangeboden door de orkesten van de Koninklijke Marechaussee en de Bundespolizei. Dit concert zal waarschijnlijk op 3 april 2022 in de Stadthalle in Kleve plaatsvinden.

In hoeverre de nog geplande activiteiten plaats kunnen vinden, hangt uiteraard af van de corona-ontwikkelingen in de komende maanden. Mochten de fysieke activiteiten niet zoals gepland plaats kunnen vinden, zal er naar alternatieven gezocht worden.

Besluitvoorstel:

Ter kennisneming

Contactpersonenbijeenkomst

Nadat wegens corona de contactpersonendagen in 2020 en 2021 zijn uitgevallen is er nu een contactpersonenbijeenkomst gepland voor woensdag 8 december 2021 (13.00-17.00 uur) bij de Euregio Rijn-Waal.

Tijdens deze middag zullen de actuele en toekomstige ontwikkelingen binnen de grensoverschrijdende samenwerking en het nieuwe Interreg VI-programma worden toegelicht. Tevens bestaat de gelegenheid te brainstormen over nieuwe initiatieven en kansen voor grensoverschrijdende samenwerking en is er voldoende ruimte om bestaande contacten te hernieuwen en nieuwe contacten te leggen.

Besluitvoorstel:

Ter kennisneming

Grenslanconferentie NRW-NL

De derde Grenslanconferentie vond op 30 september 2021 in hybride vorm plaats in Enschede.

De conferentie stond in het teken van de gevolgen van de coronapandemie (zie daartoe ook agendapunt 3). Verder werd de stand van zaken van de grenslanagenda toegelicht en er is besloten, om te onderzoeken of de onderwerpen water en stikstof geschikt zijn om op de agenda te zetten.

Thomas Ahls heeft als voorzitter van de Euregio Rijn-Waal aan het bestuurlijk overleg met Europaminister Holthoff-Pfönrter en staatssecretaris Raymond Knops van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties deelgenomen.

Een kort verslag evenals alle documenten staan op [deze website](#) als download ter beschikking.

Euregioprofielscholen

Op 30 september vond in Enschede voorafgaand aan de Grenslanconferentie een side-event over Euregioprofielscholen plaats. Een van de doelstellingen van de Grenslanlandagenda is het om de certificering van basis- en middelbare scholen grensbreed mogelijk te maken en deze certificering eventueel ook voor MBO-scholen aan te bieden. Tijdens het side-event kwamen de betrokken partijen (Bezirksregierungen, Euregio's en provincies) bijeen om allereerst te inventariseren, hoe de certificering op dit moment in de verschillende regio's geregeld is, om zo te kijken hoe de certificering eenduidiger vormgegeven kan worden. Er is afgesproken, dat de Euregio Rijn-Waal en de euregio rijn-maas-noord contact opnemen met de Bezirksregierung Düsseldorf om te kijken of ook Düsseldorf (net als Köln en Münster) bereid is om ook Nederlandse scholen te certificeren. Eveneens is afgesproken, om minimaal een keer per jaar bijeen te komen om met elkaar te overleggen. Het side-event is mede op initiatief van de Euregio Rijn-Waal georganiseerd.

Veiligheidsconferentie Apeldoorn

De Gemeente Apeldoorn heeft in het kader van de grenslanagenda aangeboden om een grensoverschrijdende conferentie rondom het thema veiligheid te organiseren, die op 12 en 13 mei 2022 zal plaatsvinden. Apeldoorn wil zich sterker als "veiligheidsstad" presenteren en veel opleidingsinstituten en veiligheidsinstanties zijn in Apeldoorn gevestigd. Bovendien is de burgemeester van Apeldoorn eveneens voorzitter van de Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland, die aan de Kreise Kleve en Borken grenst. Het programma zal in enkele (digitale) voorbereidingsbijeenkomsten in samenwerking met de relevante overheden aan weerszijden van de grens worden uitgewerkt. Voor deze voorbereidende bijeenkomsten en de conferentie heeft de Gemeente Apeldoorn een People to People aanvraag ingediend.

Besluitvoorstel:

Ter kennisneming

Euregionale Scholenwedstrijd

Dit schooljaar organiseert de Euregio Rijn-Waal voor de vierde keer de Euregionale Scholenwedstrijd. Het thema is dit jaar **Europa**.

In samenwerking met Europe Direct Duisburg en Europe Direct Nijmegen wordt de leerlingen een afwisselende workshop aangeboden, waarbij zij in gemene groepjes diverse escaperooms moeten oplossen en vervolgens onder begeleiding diverse scenario's voor de toekomst van de EU ontwikkelen. Met de tijdens de workshop opgedane kennis kunnen de leerlingen vervolgens of individueel of klassikaal aan de slag met hun inzendingen. De prijsuitreiking vindt in april 2022 plaats.

Scholen kunnen zich nog t/m 15 december 2021 aanmelden. Alle informatie is te vinden op www.euregio.org/scholenwedstrijd.

Ook dit schooljaar maakt de Euregio Rijn-Waal voor de scholenwedstrijd gebruik gemaakt van de subsidiemogelijkheden van de Staatskanzlei NRW en het programma onbegrensd van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Besluitvoorstel:

Ter kennisneming

Uitslagen verkiezingen Bondsdag

Op 26 september 2021 vonden in Duitsland de verkiezingen voor de Bondsdag plaats. In totaal hebben 7 partijen 1 of meer zetels in het parlement behaald. De zetels zijn als volgt verdeeld:

SPD	206 zetels	(25,7 % + 5,2%)
CDU/CSU	196 zetels	(24,1 % - 8,9%)
Grüne	118 zetels	(14,8% + 5,8%)
FDP	92 zetels	(11,5% + 0,7%)
AfD	83 zetels	(10,3% -2,3%)
Die Linke	39 zetels	(4,9% - 4,3%)
SSW	1 zetel	(0,1%, +0,1%)
Sonstige	0 zetels	(8,7%, + 3,8%)

Voor een meerderheid zijn minimaal 3 partijen nodig. Op dit moment onderhandelen de SPD, Grüne en FDP over een regeerakkoord.

Vanuit de Euregio Rijn-Waal zijn de volgende personen in de nieuwe Bondsdag gekozen:

Stefan Rouenhoff	Kleve	CDU
Rainer Johannes Keller	Wesel I	SPD
Jan Ulrich Dieren	Wesel II	SPD
Dirk Vöpel	Wesel III	SPD
Bärbel Bas	Duisburg I	SPD
Mahmut Özdemir	Duisburg II	SPD
Thomas Jarzombek	Düsseldorf I	CDU
Andreas Rimkus	Düsseldorf II	SPD

Besluitvoorstel:

Ter kennisneming

Vergaderschema 2022

Bijgevoegd is het concept-vergaderschema 2022 van de Euregio Rijn-Waal. De vergaderingen van de Commissie voor Grensoverschrijdende Verstandhouding staan gepland voor:

- Maandag 25 april, 14.30 uur
- Maandag 17 oktober, 14.30 uur

Besluitvoorstel:

Ter kennisneming

Vergaderschema Euregio Rijn-Waal 2022

<u>Euregioraad:</u>	Donderdag	9 juni	14.00 uur
	Donderdag	24 november	14.00 uur

<u>Netwerkbijeenkomst Euregioraad:</u>	Donderdag	10 maart	14.00 uur
-----------------------------------------------	-----------	----------	-----------

<u>Dagelijks Bestuur:</u>	Vrijdag	21 januari	9.00 uur
	Vrijdag	18 maart	9.00 uur
	Vrijdag	13 mei	9.30 uur*
	Vrijdag	1 juli	9.00 uur
	Vrijdag	16 september	9.00 uur
	Vrijdag	21 oktober	9.00 uur
	Vrijdag	2 Desember	9.00 uur

<u>Commissie voor Grensoverschrijdende Verstandhouding:</u>	Maandag	25 april	14.30 uur
	Maandag	17 oktober	14.30 uur

<u>Commissie voor Economische Aangelegenheden:</u>	Woensdag	27 april	14.00 uur
	Woensdag	19 oktober	14.00 uur

<u>Commissie voor Financiën en Projecten:</u>	Donderdag	28 april	15.00 uur
	Donderdag	20 oktober	15.00 uur

<u>Financiële Controlecommissie:</u>	Vrijdag	13 mei	08.30 uur*
---------------------------------------------	---------	--------	------------

<u>Contactpersonendag:</u>			wordt nog bekend gemaakt
-----------------------------------	--	--	--------------------------

<u>Eindejaarsbijeenkomst:</u>	Maandag	12 december	15.00 uur
--------------------------------------	---------	-------------	-----------

<u>Comité van Toezicht Interreg VA:</u>	Vrijdag	25 maart	10.30 uur
	Vrijdag	24 juni	10.30 uur
	Vrijdag	25 november	10.30 uur

<u>Interreg-Stuurgroep V A:</u>			wordt nog bekend gemaakt
			wordt nog bekend gemaakt
			wordt nog bekend gemaakt