

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].

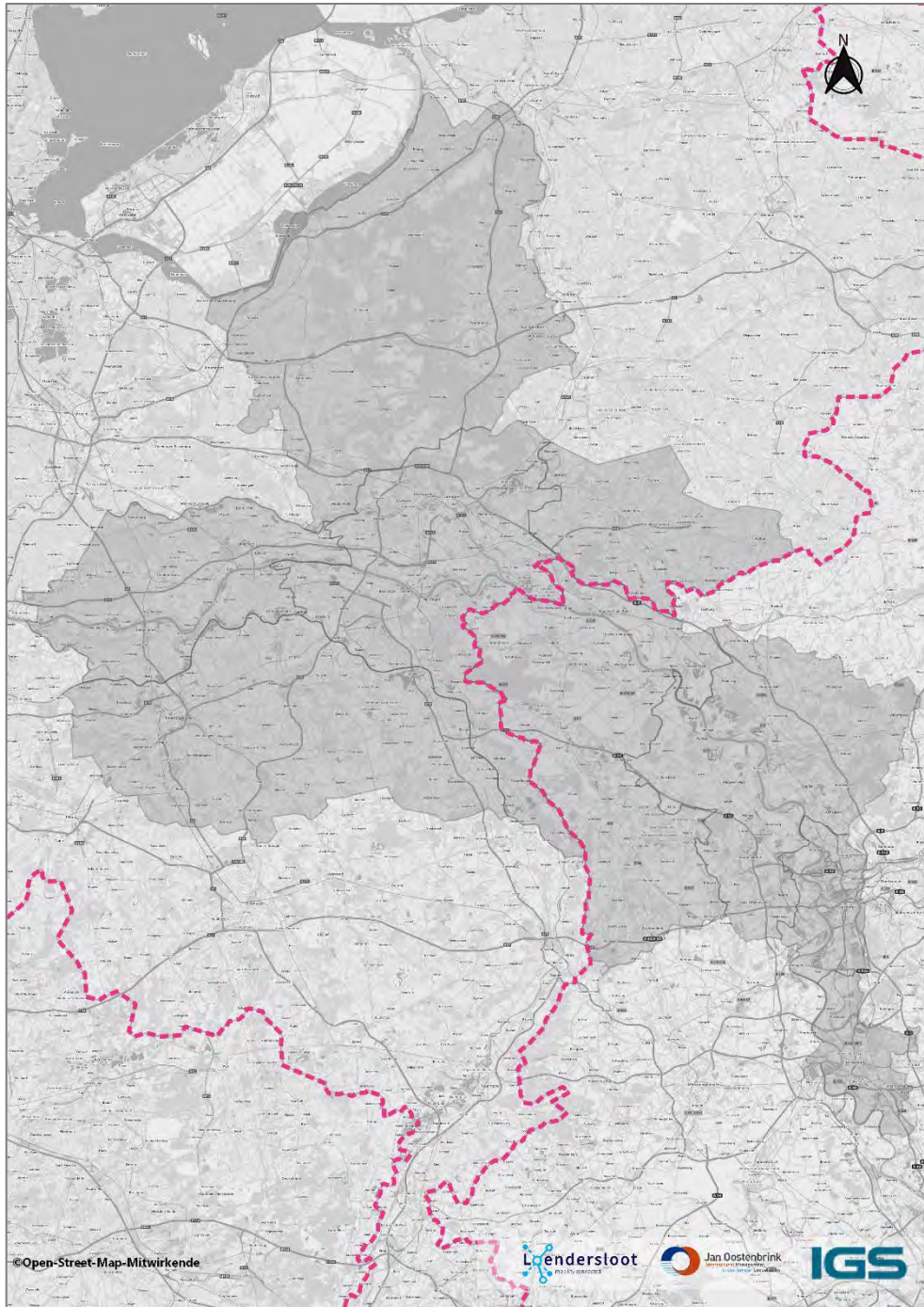
⁶ Cf. Euregio Rijn-Waal (2019): Euregio Rijn-Waal in cijfers, [online] https://www.euregio.org/dynamic/media/3/documents/ERW_incipfers_web.pdf [april 2021].

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)

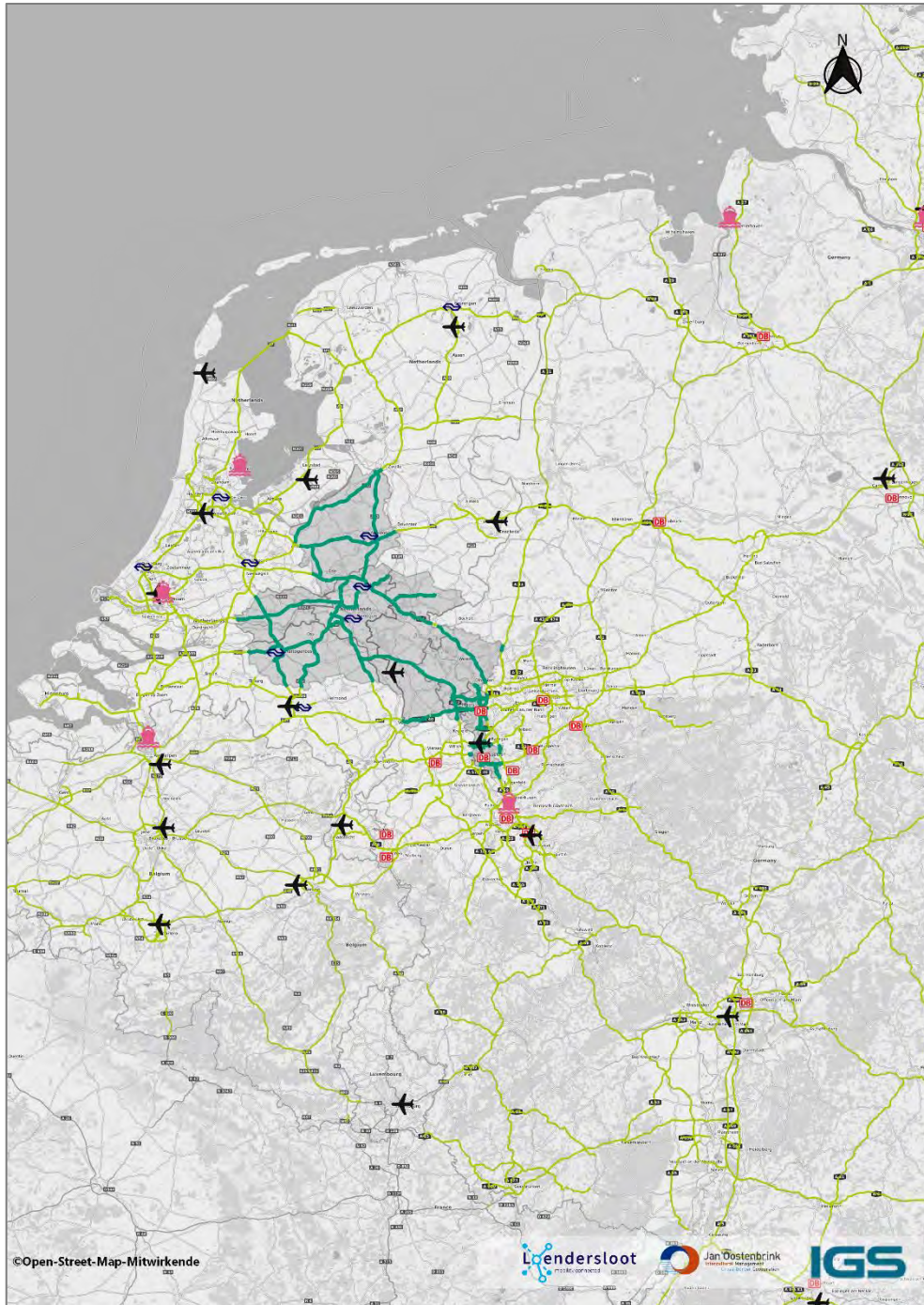
Parallel aan deze stap werden - waar nodig - telefonische interviews gehouden met individuele medewerkers en belanghebbenden van de gemeenten en provincies om de beleidsstukken toe te lichten. Deze feedback maakt het enerzijds mogelijk ervoor te zorgen dat de juiste informatie beschikbaar is en anderzijds 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

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 netwerkvoering 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 grenspondelaars 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 grenspondelaars. 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 klimaatadaptatiemaatregelen 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

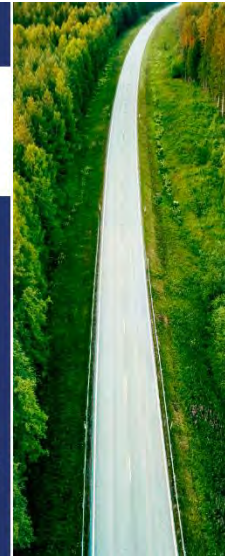
In lijn met overkoepelende trends zoals de mobiliteitstransitie en de bevordering van schone en duurzame mobiliteit, wordt de fiets zowel aan Nederlandse als aan Duitse zijde steeds meer erkend als een belangrijke en veelbelovende vervoerswijze. Hoewel de vervoers- en mobiliteitsconcepten van de gemeenten 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=eyJrIjoiYjQ0NTExMTktNTNjOC00MGI1LWVhNTAtYWQwZWZWRm-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.

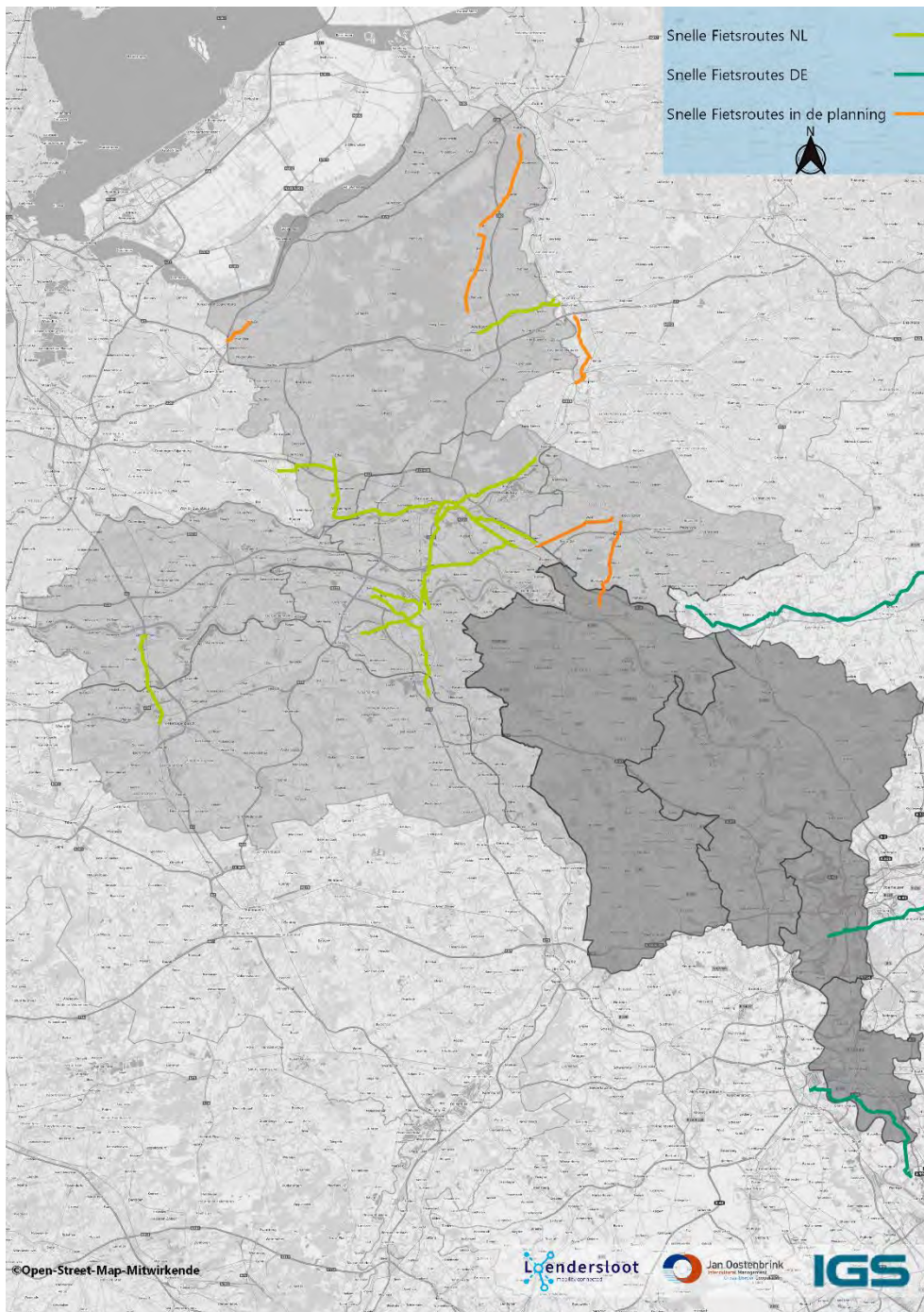
Highlights

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.

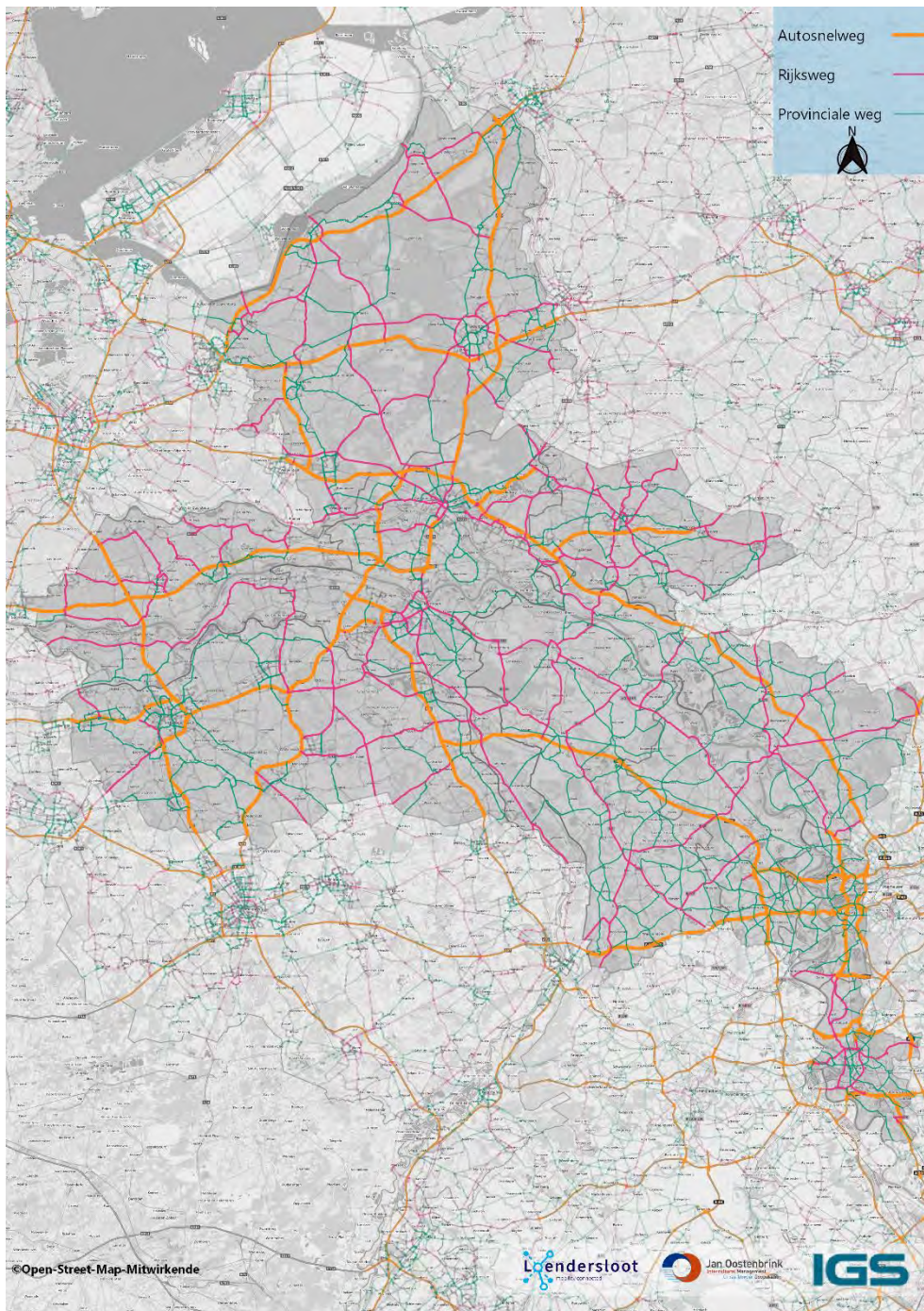
- A50: Zwolle - Apeldoorn - Arnhem – Eindhoven
- A12/ A3: Den Haag - Arnhem - Elten - Duisburg – Passau
- A15: Rotterdam - Tiel – Nijmegen
- A73: Roermond - Boxmeer - Cuijk – Nijmegen
- A77/ A57: Boxmeer - Goch - Rheinberg - Moers – Köln
- A42: Kamp-Lintfort - Oberhausen – Dortmund
- A40: Venlo - Moers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

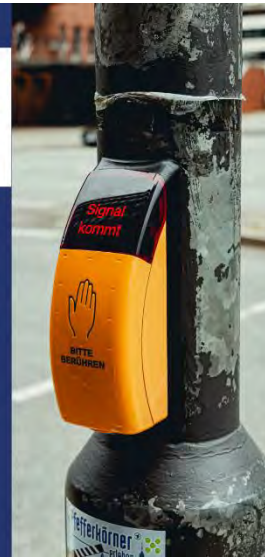
¹⁷ Cf. Op weg naar ZES: Op weg naar ZES [online] <https://opwegnaarzes.nl/> [April 2021]

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.

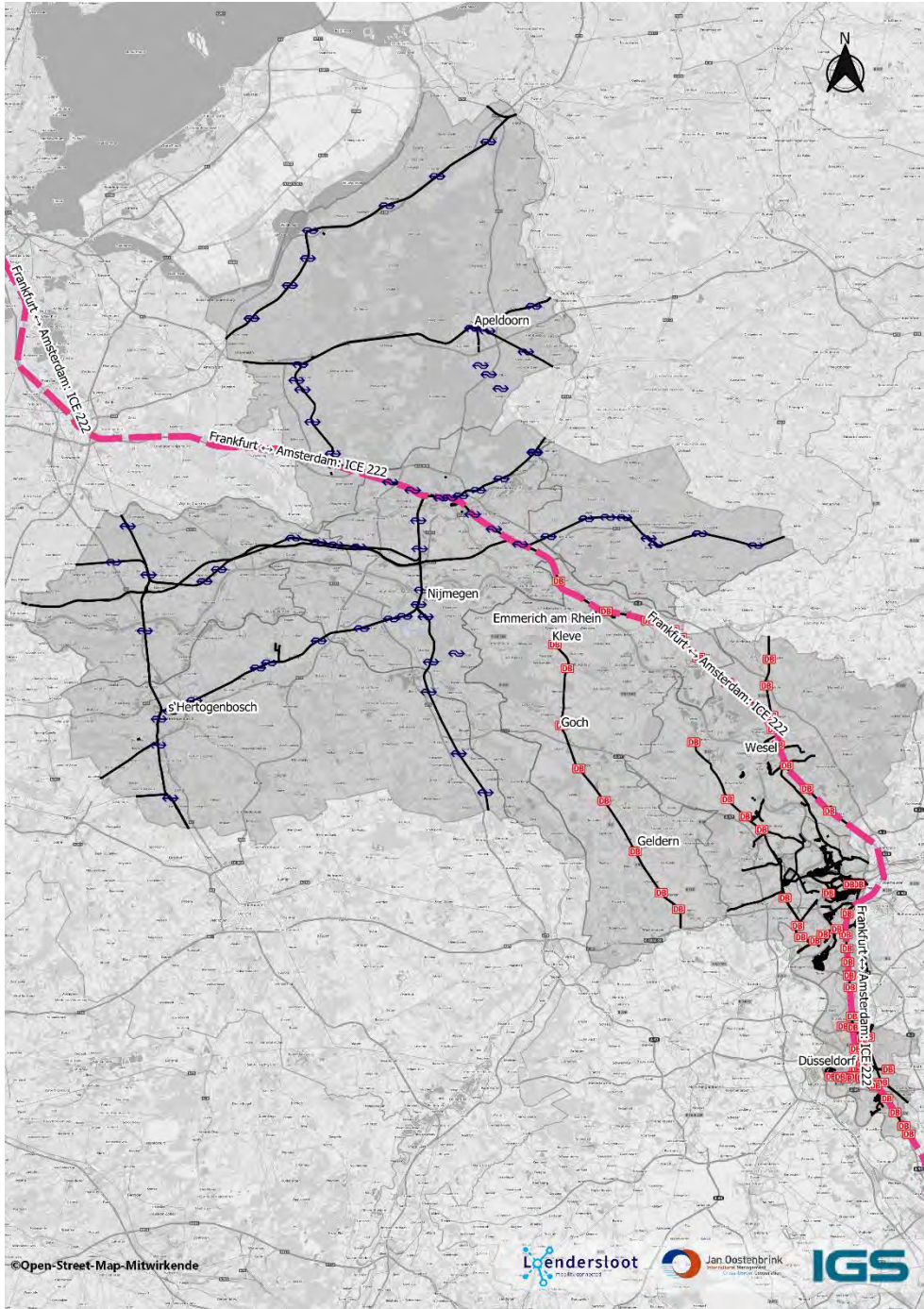
Afbeelding 10: Relevante ontwikkelingen - Infrastructuur

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 verkeersdrukke 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 Verkehrsverbund 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 hogeschoolen 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.

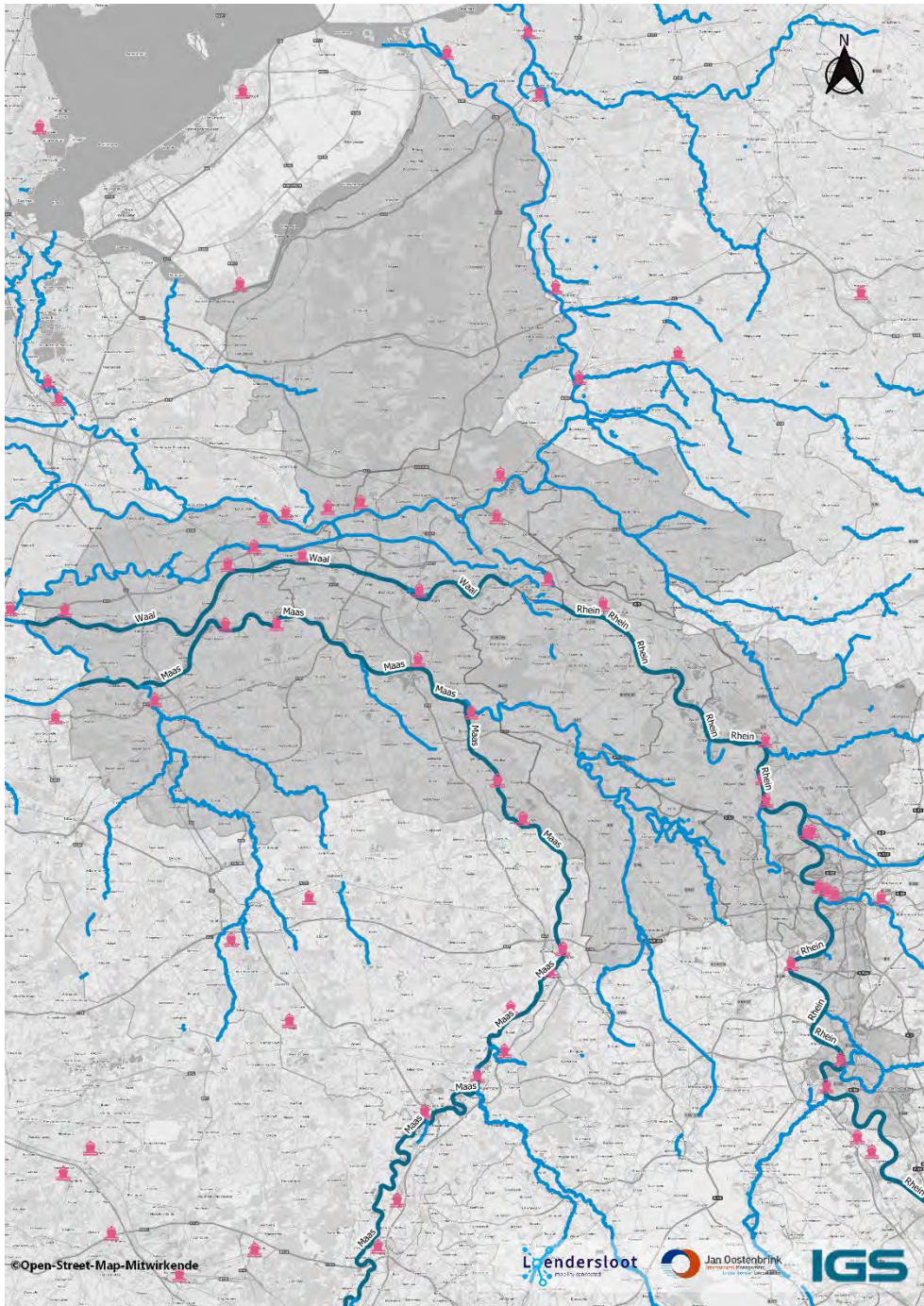
Aangezien de rol van de waterwegen voor het personenvervoer zeer beperkt is, wordt hier verder geen expliciete aandacht aan besteed. Bovendien is in de bestudeerde documenten evenmin aandacht besteed aan deze kwestie. Het is echter belangrijk te vermelden dat op lokaal niveau de veerboten de toegankelijkheid 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 vervuulende 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:

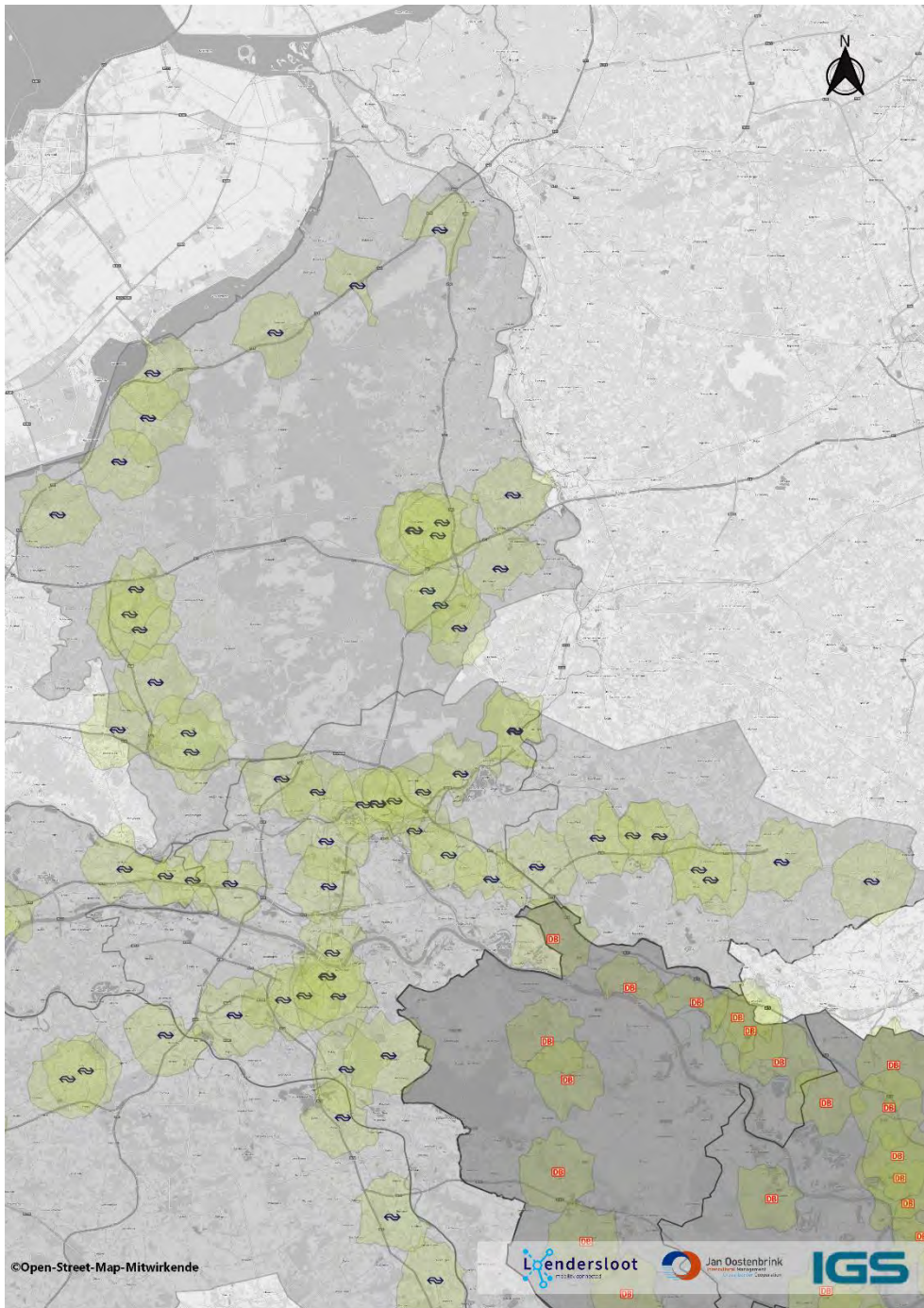
Bereikbaarheid: vooral grensregio's met een vaak perifere ligging zijn niet altijd voldoende aangesloten op vervoersnetwerken, waardoor de reistijd toeneemt. Het reizen met het openbaar vervoer wordt ook gehinderd door niet-uniforme tariefzones en onaangepaste overstaptijden. Een van de oplossingen is 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 Druuten - Vormt werkorganisatie met Druuten | |
| 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



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

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 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

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) - Beter 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 waterstof trein 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 oversteekt, 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 Liermers, 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 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 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 GEGEVENSBESCHRIJVING
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



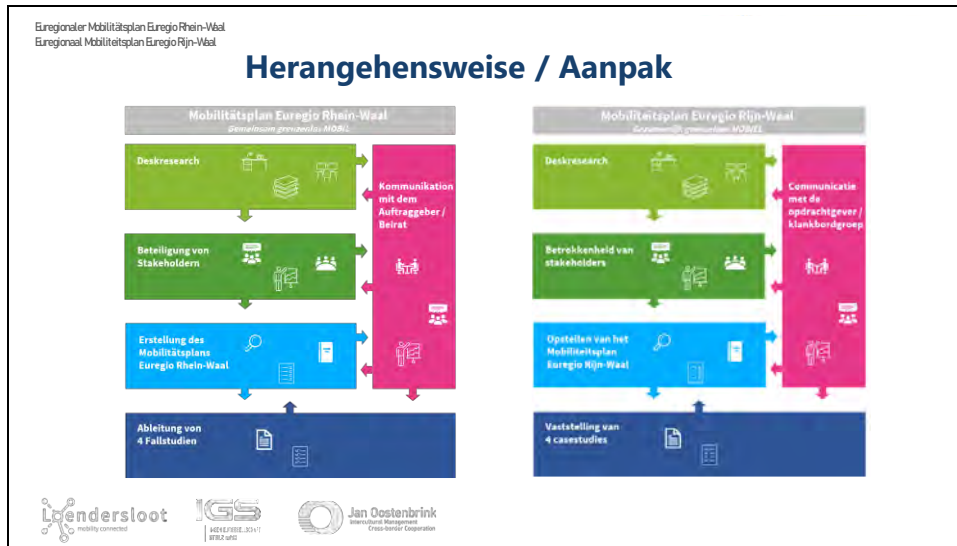
Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

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

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

Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Entwicklungen in der Mobilität – Energiewandel Mobiliteitsontwikkelingen - Energietransitie

- Wasserstoff / Waterstof
- Strom / Elektrisch
- LNG

Logos: Loendersloot, IGS, Jan Oostendorp

Dia 15

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

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 Oostendorp

Dia 16

Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioaal 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 op diesel maar het openbaar vervoer moet in de toekomst ook elektrische voertuigen gebruiken.

Geteilte Mobiliteit kann Lebensqualität steigern

Geteilte Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil der Smart-City-Entwicklung. Sie ermöglicht eine effizientere Nutzung von Ressourcen und reduziert den Verkehr.

Anbieter von Leihwagen und E-Scootern gründen neuen Verband

Die Anbieter von Leihwagen und E-Scootern haben sich zu einem Verband zusammengeschlossen, um ihre Interessen zu vertreten und die Entwicklung des Marktes zu fördern.

Logendersloot | IGS | Jan Dostenbrink

INTERREG Deutschland Nederland | Europäische Union

Dia 18

Euregioaal Mobiliteitsplan Euregio Rhein-Waal
Euregioaal 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 um den Verlauf des Radels über Euregio auf dem Territorium durch Herzogenrath ist wieder
abgefragt. 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

www.deutschland-niederland.eu

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 particulier
- Per maand €79 voor e-bikes of €385 voor elektrische auto's
- Binnenkort ook in de ERW?

www.deutschland-niederland.eu



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

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



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*

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 | Prozentwert |
|---------------------------------|-------------|
| IDENTIFIZIERUNG MIT DER EUREGIO | ~50% |
| KULTURAUSTAUSSCH | ~50% |
| WIRTSCHAFTLICHER MOTOR | ~90% |
| ANDERES | ~50% |

Dia 29

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



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

These – Grenzüberschreitende Mobilität Stelling – Grensoverschrijdende mobiliteit

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



www.deutschland-niederland.eu

Dia 30

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



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

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!



www.deutschland-niederland.eu



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