

**Agenda**  
**Euregioraadsvergadering**  
**op donderdag 10-03-2022, 14.00 uur**  
**ZOOM Meeting**

- Punt 1**      **Opening door de voorzitter**
- Punt 2**      **Goedkeuring van de verslag van 25-11-2021**  
(toegestuurd op 10-01-2022)
- Punt 3**      **Euregionaal Mobiliteitsplan**
- Stand van zaken proces
  - Toelichting door het onderzoeksconsortium
  - Vragen en discussie
  - Besluitvorming
- Punt 4**      **Selectie te concretiseren Mobiliteitsinitiatieven**
- Toelichting door het onderzoeksconsortium
  - Vragen en discussie
  - Besluitvorming
- Punt 5**      **Rondvraag**
- Punt 6**      **Sluiting**

Thomas Ahls  
voorzitter

## Euregionaal Mobiliteitsplan

De Euregioraad heeft in zijn vergadering van 28 november 2019 het secretariaat van de Euregio Rijn-Waal verzocht om een Euregionaal Mobiliteitsplan op te stellen, dat een antwoord biedt op de uitdagingen, waarmee de Euregio Rijn-Waal op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid wordt geconfronteerd.

De INTERREG-aanvraag werd op 8 oktober 2020 goedgekeurd. Doel is het om het project Euregionaal Mobiliteitsplan tot eind juni 2022 af te ronden.

Voor het opstellen van het Euregionaal Mobiliteitsplan wordt met een consortium (bestaande uit Loendersloot Groep BV, IGS Ingenieursgeselschaft Stolz mbH en Jan Oostenbrink Intercultural Management Cross Border Cooperation) samengewerkt.

Op basis van een uitvoerige deskresearch en zes regionale stakeholderbijeenkomsten is het Euregionale Mobiliteitsplan opgesteld. Het Euregionale Mobiliteitsplan 2030 is bijgevoegd.

Met het Euregionale Mobiliteitsplan wordt een belangrijke stap gezet om de komende jaren concrete grensoverschrijdende maatregelen te realiseren, die de mobiliteit en bereikbaarheid van en binnen de Euregio Rijn-Waal vergroten en daarbij inspelen op de actuele mobiliteitsontwikkelingen.

Het mobiliteitsplan schets allereerst de positie van de Euregio Rijn-Waal en relevante ontwikkelingen en biedt vervolgens een inventarisatie van de actuele situatie, waarin de modaliteiten voetgangers, fietsverkeer, bus, trein, autoverkeer, goederenvervoer en luchtvaart worden geanalyseerd. Vervolgens worden de ontwikkelingen naar de toekomst met bijbehorende maatregelen en realistische kansrijke mobiliteitsinitiatieven voorgesteld. Hierin staan de speerpunten Bereikbaarheid (incl. connectiviteit), Duurzaamheid, Verkeersveiligheid en Communicatie centraal.

Het concept is op 21 januari in het Dagelijks Bestuur besproken en op 25 januari door de begeleidende projectstuurgroep behandeld. Beide gremia kunnen zich met enkele op- en aanmerkingen vinden in het concept. Deze op- en aanmerkingen zijn vervolgens in een nieuwe versie verwerkt, die op 15 februari aan de Euregio-commissies in een gezamenlijke commissievergadering is voorgelegd. Ook vanuit de commissies zijn op- en aanmerkingen geplaatst. Deze op- en aanmerkingen vindt u in het bijgevoegde verslag van de gezamenlijke commissievergadering. De commissies hebben besloten het Euregionaal Mobiliteitsplan met een positief advies aan de Euregioraad voor te leggen, waarbij voorgesteld wordt de volgende punten aan te passen:

- De formulering met betrekking tot de spoorverbinding Zevenaar-Enschede (noordtak Betuwelijn) wordt herzien, waarbij expliciet wordt aangegeven, dat de regio niet overtuigd is van nut en noodzaak van deze verbinding.
- De gewenste ICE verbinding van Amsterdam via Arnhem (en Duisburg) naar Berlijn wordt expliciet in het Euregionaal Mobiliteitsplan opgenomen.
- In het Euregionaal Mobiliteitsplan zullen met betrekking tot de fietsroute Kleve-Kranenburg-Nijmegen zowel de route bovenlangs als onderlangs tussen Kleve, Kranenburg en Nijmegen worden opgenomen met oog voor de respectievelijke verbeterpunten.
- Het onderwerp inclusiviteit zal in het Euregionale Mobiliteitsplan zwaarder worden aangezet.

De door de commissies ingebrachte op- en aanmerkingen zijn in de bijgevoegde versie van het Euregionaal Mobiliteitsplan reeds verwerkt.

Het Euregionaal Mobiliteitsplan wordt nu ter vaststelling aan de Euregioraad aangeboden. Tijdens de Euregioraadsvergadering wordt het Euregionaal Mobiliteitsplan door het consortium gepresenteerd. Aansluitend wordt het concept door de Euregioraad besproken.

**Besluitvoorstel:**

Vaststelling van het Euregionaal Mobiliteitsplan



## Verslag Gezamenlijke Commissievergadering Euregionaal Mobiliteitsplan

15 februari 2022, 15.00 uur, Euregio-Forum en MS Teams

**Deelnemers:** zie deelnemerslijst.

### 1. Welkom en opening

Belinda Elfrink, plv. voorzitter van de commissie voor economische aangelegenheden van de Euregio Rijn-Waal, opent de vergadering en heet alle aanwezigen van harte welkom bij deze gezamenlijke commissievergadering, die geheel in het teken staat van het Euregionaal Mobiliteitsplan.

Er zijn geen opmerkingen of aanvullingen met betrekking tot de agenda. Deze wordt aldus ongewijzigd vastgesteld.

### 2. Stand van zaken proces

De voorzitter verzoekt de heer Kamps (Euregio Rijn-Waal) om de stand van zaken met betrekking tot het proces toe te lichten. De heer Kamps verwijst hierbij naar de meegestuurde toelichting bij punt drie en geeft aan, dat vandaag allereerst het concept plan wordt besproken en dat er vervolgens apart over de te kiezen cases gesproken zal worden. Naar aanleiding van de opmerkingen van vandaag zal het concept eventueel nog worden aangepast en met een advies vanuit de commissies op 10 maart ter vaststelling aan de Euregioraad worden voorgelegd. Dit geldt ook voor de uit te werken cases. Er zijn geen vragen met betrekking tot de stand van zaken.

### 3. Discussie inhoudelijke vormgeving Euregionaal Mobiliteitsplan

De voorzitter geeft aan, dat het de bedoeling is, dat de vergadering tot een adviesbepaling richting Euregioraad met betrekking tot het Euregionaal Mobiliteitsplan komt. Daartoe verzoekt zij het onderzoeksconsortium om de inhoud van het Euregionale Mobiliteitsplan toe te lichten. De heer Vieten van IGS Ingenieursgesellschaft Stolz mbH licht de inhoud van het mobiliteitsplan aan de hand van een powerpointpresentatie toe. Deze presentatie is bij het verslag gevoegd. Het mobiliteitsplan bestaat uit drie delen (actuele situatie, onderweg naar een toekomstgerichte mobiliteit en aanbevelingen voor mobiliteitsinitiatieven en de criteria hiervoor). Mevrouw Elfrink bedankt de heer Vieten voor de heldere presentatie en geeft het woord aan de commissieleden.

Er worden zowel enkele verduidelijkende vragen gesteld als inhoudelijke opmerkingen ingebracht. Voor de leesbaarheid van het verslag zullen eerst de vragen en vervolgens de opmerkingen worden weergegeven.

#### Vragen

De heer Van der Zande (Gemeente Apeldoorn) geeft aan, dat er in het plan sprake is van de optimalisatie vervoerscorridors voor spoor en weg in het noorden van de Euregio Rijn-Waal, maar dat dit niet verder uitgewerkt zijn. Hij vraagt na of hier verder al iets over te zeggen is. De heer Vieten geeft aan, dat er in het kader van het Euregionaal Mobiliteitsplan inderdaad niet mogelijk was om hier concreter op in te gaan.

De heer Engelke (Stadt Rheinberg) geeft aan dat het mobiliteitsplan vele goede ideeën bevat, maar heeft met betrekking tot enkele genoemde punten nog verduidelijkende vragen.



Met betrekking tot de in het plan genoemde mobiliteitsmanagers voor gemeenten vraagt de heer Engelke hoe deze door gemeenten gefinancierd kan worden en waar de benodigde opleidingen worden aangeboden. De heer Vieten geeft aan dat er mobiliteitsmanagers op verschillende niveaus, zowel regionaal als lokaal actief zijn. De opleidingen zijn bedoeld voor het gemeentelijke niveau. Deze worden aangeboden door Zukunftsnetz NRW.

Verder geeft de heer Engelke aan, dat hij de on-demand-systemen erg interessant vindt, maar hij vraagt zich af hoe deze gefinancierd kunnen worden. Moeten gemeenten dit zelf doen of zijn hier subsidiemogelijkheden voor en zijn er al best practices? De heer Vieten geeft aan, dat dergelijke systemen zich nog heel duidelijk in de ontwikkelfase bevinden. In enkele grote steden is men al wat verder, maar er is nog nergens een dekkend netwerk van on-demand-systemen. Hij ziet hier een kans voor de Euregio Rijn-Waal om een dergelijk systeem te ontwikkelen.

De laatste vraag van de heer Engelke heeft betrekking op de aandrijfsystemen. Als de huidige dieselbussen door bussen op bijvoorbeeld waterstof of stroom moeten worden vervangen, is het de vraag, wie dit moet financieren. De heer Vieten geeft aan, dat dit inderdaad iets is wat gemeenten alleen niet kunnen. Hier zijn ook de centrale overheid en de deelstaten gevraagd.

De heer Borkes (Kreis Wesel) raadt de heer Engelke aanvullend aan om contact op te nemen met de Kreis Wesel, hier is een mobiliteitsmanager die gemeenten in de Kreis Wesel graag ondersteunend adviseert.

#### Inhoudelijke opmerkingen

Mevrouw Kalthoff (Gemeente Arnhem), De heer Teunissen (Gemeente Doetinchem) en mevrouw Elfrink in haar functie als wethouder van de gemeente Zevenaar, geven eensgezind aan problemen te hebben met de op blz. 69 beschreven spoorverbinding Zevenaar-Enschede en de in dit verband expliciet genoemde Noordtak van de Betuwelijn. De regio's Arnhem e.o., De Liemers, de Achterhoek (en Twente) zien nut en noodzaak van de noordtak niet in en proberen deze in Den Haag van tafel te krijgen. Het is belangrijker dat aan Duitse zijde van de grens de voorzetting van de Betuwelijn wordt gerealiseerd. Het benoemen als een serieuze mogelijkheid in het Euregionaal Mobiliteitsplan is hiervoor contraproductief. Men vraagt zich dan ook af, waarom deze verbinding is opgenomen als deze door de regio niet gewenst is.

De heer Den Hollander (Loenderslootgroep) geeft aan begrip te hebben voor de gevoeligheden rondom dit tracé en legt uit, dat deze verbinding vanuit de verkeerskundige netwerkanalyse als ontbrekende schakel naar voren is gekomen, waarnaar deze zo feitelijk mogelijk in het plan is weergegeven. De heer Den Hollander biedt aan om deze passage te nuanceren.

De heer Kamps benadrukt nogmaals, dat de genoemde verbinding vanuit verkeerskundig oogpunt door het consortium is besproken, maar dat hij blij is met het signaal vanuit de regio en dat dit uiteraard in de uiteindelijke formulering zal worden verwerkt. Tevens geeft hij aan, dat inmiddels in Duitsland op enkele deeltracés al is begonnen met de aanleg van het derde spoor als voortzetting van de Betuwelijn en nog slechts een enkele bestemmingsplan wacht op goedkeuring.

➔ De formulering met betrekking tot de spoorverbinding Zevenaar-Enschede wordt herzien, waarbij expliciet wordt aangegeven, dat deze verbinding door de regio niet gewenst is.

Mevrouw Kalthoff geeft aan dat op blz. 67 sprake is van de ICE verbinding Amsterdam-Arnhem-Frankfurt en de IC verbinding Amsterdam-Apeldoorn-Berlijn. De gewenste ICE verbinding van Amsterdam via Arnhem (en Duisburg) naar Berlijn ontbreekt echter. Het verzoek is om deze op te nemen.



- ➔ De gewenste ICE verbinding van Amsterdam via Arnhem (en Duisburg) naar Berlijn wordt in het Euregionaal Mobiliteitsplan opgenomen.

De heer Mayer (Kreis Kleve) geeft aan, dat er in het Euregionaal Mobiliteitsplan sprake is van de fietsverbinding Kleve-Kranenburg-Nijmegen, die bovenlangs verloopt. Hij mist de verbinding Kleve-Kranenburg-Nijmegen langs de B9. Juist deze dient nog verbeterd te worden, omdat hier langs de B9 door ontbrekende faciliteiten het voor fietsers erg gevaarlijk is en vraagt om deze op te nemen.

De heer Kamps geeft aan dat het goed is bij de fietsverbinding tussen Kleve, Kranenburg en Nijmegen tussen de route bovenlangs en onderlangs te onderscheiden.

- ➔ In het Euregionaal Mobiliteitsplan zullen zowel de route bovenlangs als onderlangs tussen Kleve, Kranenburg en Nijmegen worden opgenomen met oog voor de respectievelijke verbeterpunten.

De heer Mayer geeft vervolgens aan, dat de Kreis Kleve de wens heeft om enkele grensoverschrijdende snelbusverbindingen, waaronder een bus vanuit Emmerich naar Doetinchem en in de regio Straelen-Venlo in te richten dan wel te verbeteren. Hier loopt een onderzoek naar. De eerste resultaten worden deze week in de Kreistag besproken. De heer Mayer biedt aan om de beschikbare informatie na de vergadering door te sturen. Dit aanbod wordt aangenomen.

Mevrouw Kersten (Landschaftsverband Rheinland) geeft aan, dat het onderwerp inclusiviteit en de daarbij behorende toegankelijkheid van zowel de openbare ruimte, als het ov alsook digitale reizigersinformatie slechts zeer beperkt aan bod komt, zij zou hier graag meer aandacht voor zien. De heer Vieten stemt hier mee in en zegt toe dit zwaarder aan te zetten.

- ➔ Het onderwerp inclusiviteit zal in het Euregionale Mobiliteitsplan zwaarder worden aangezet.

#### **Besluit:**

Het Euregionaal Mobiliteitsplan wordt met een positief advies aan de Euregioraad voorgelegd, waarbij bovenstaande toezeggingen in de uiteindelijke versie van het Euregionaal Mobiliteitsplan dienen te worden verwerkt.

#### **4. Selectie te concretiseren Mobiliteitsinitiatieven**

De voorzitter geeft aan, dat het de bedoeling is, dat de vergadering tot een adviesbepaling richting Euregioraad met betrekking tot de uit te werken cases komt. Daartoe verzoekt zij het onderzoeksconsortium om de mobiliteitsinitiatieven, die hiervoor in aanmerking komen toe te lichten.

De heer Den Hollander licht de acht mobiliteitsinitiatieven toe. Dit betreft:

- a. Voorstudie grensoverschrijdende fietstracés
- b. Onderzoek naar grensoverschrijdend dekkend mobiliteitshub-netwerk
- c. Onderzoek naar grensoverschrijdend dekkend netwerk voor laadinfrastructuur
- d. Onderzoek 24/7 grensoverschrijdende digitale actuele reisinformatie
- e. Onderzoek naar specifieke grensoverschrijdende OV-busverbindingen
- f. Voorstudie realisatie grensoverschrijdende Mobility-on-Demand
- g. Inventariseren kansen voor grensoverschrijdende samenwerking multimodale overslagpunten



h. Onderzoek grensoverschrijdend informatie- en reserveringssysteem vrachtautoparkeerplaatsen

Mevrouw Elfrink bedankt de heer Den Hollander voor de toelichting en vult aan dat vanuit het Dagelijks Bestuur en de begeleidende stuurgroep een eerste tendens richting A, C, en H, evt. in combinatie met G en B zichtbaar is. Zij vraagt de commissieleden naar hun inschatting.

Mevrouw Jansen (Provincie Gelderland) geeft aan dat zij in de stuurgroep had verzocht om een wegingskader toe te voegen. Dit wegingskader is weliswaar toegevoegd, maar nog niet specifiek voor de cases. Dit zou de afstemming, aan welke cases de provincie zich zou willen verbinden binnen de provincie vereenvoudigen. Op dit moment zou Gelderland willen meewerken aan C en staat open om de mogelijkheden met betrekking tot B en de ov-voorstellen te verkennen. De heer Den Hollander geeft aan dat het wegingskader ook in de toelichting van de mobiliteitsinitiatieven zal worden opgenomen.

De heer Spinrath (Landschaftsverband Rheinland) geeft aan, dat A, B, G en H weliswaar belangrijke voorstellen voor een duurzame en toekomstgerichte mobiliteit betreft, maar dat deze onderwerpen slechts een klein deel van de mensen rechtstreeks betreft. Daarom gaat zijn voorkeur uit naar D, E en F. Deze initiatieven betreffen namelijk gezamenlijke mobiliteit in plaats van individuele mobiliteit.

Mevrouw Kalthoff geeft aan dat Arnhem de onderwerpen A t/m F interessant vindt. G en H zijn de meer logistieke initiatieven, waarbij G het meest interessant is en evt. met H gecombineerd zou kunnen worden.

De heer Van der Zande geeft aan, dat Apeldoorn de keuze van de initiatieven, A, B, C en H kan ondersteunen en graag bij B zou aansluiten.

De heer Kerkman (Kreis Kleve) geeft in aanvulling op F aan, dat de Kreis Kleve vorig jaar een aanvraag voor mobility-on-demand heeft gedaan. Deze is helaas afgewezen. Men gaat nu in de herkansing. Men wil ook kijken of men het aanbod grensoverschrijdend kan invoeren. De Stadt Kleve heeft inmiddels een mobility-on-demand aanbod, dat ook de buurgemeente Bedburg-Hau omvat. De voorzitter vraagt om beschikbare informatie hierover te delen.

De heer Czichy (Kreis Wesel) geeft aan dat de Kreis Wesel een voorkeur heeft voor C, B en G, waarbij de Kreis bereid is om actief aan C mee te werken.

Mevrouw Kersten geeft aan, dat zij ook met het oog op de Strategische Agenda 2025+ een voorkeur heeft voor de initiatieven A t/m F. Deze initiatieven lijken ook het meest kansrijk in de realisatie te zijn.

Mevrouw Elfrink geeft tenslotte aan, dat Zevenaar een voorkeur heeft om G en H eventueel samen te voegen, zij hebben bedenkingen bij C en sympathiseren met D, E en F.

De heer Kamps geeft naar aanleiding van bovenstaande opmerkingen aan, dat hij concludeert, dat er een duidelijke behoefte is om ook een OV-gericht mobiliteitsinitiatief verder uit te werken. Hij geeft aan dat oorspronkelijk budget beschikbaar is voor vier cases, maar dat gekeken zal worden of er nog ruimte is voor een eventuele vijfde case. Tevens zegt de heer Kamps toe, dat de wegingscriteria richting de Euregioraad verduidelijkt zullen worden. In dit kader geeft hij aan, dat een van de doorslaggevende factoren voor de keuze de aanwezigheid van trekkers voor het desbetreffende thema is. Deze zijn juist voor D, E en F nog niet duidelijk in beeld. Ook hier zal de



komende weken naar gezocht worden. Afhankelijk van deze uitkomsten zal er een advies voor 4 of 5 cases richting Euregioraad komen.

### **Besluit**

De commissies adviseren de Euregioraad om de mobiliteitsinitiatieven A, B, C en H gecombineerd met G te selecteren voor verdere uitwerking. Afhankelijk van het feit of er nog middelen voor een vijfde case zijn, zal D, E of F hier aan worden toegevoegd, waarbij een belangrijke voorwaarde voor de keuze hiervan is, dat er partijen gevonden worden, die zich hier aan willen verbinden.

## **5. Conclusies en verdere stappen**

De voorzitter geeft aan dat het consortium nu aan de slag gaat om de inbreng van de commissies te verwerken in een nieuwe versie voor de Euregioraad.

Het Euregionaal Plan zal vervolgens op 10 maart ter vaststelling door de Euregioraad worden besproken. Het Euregionaal Mobiliteitsplan wordt met een positief advies van de commissies aan de Euregioraad voorgelegd, waarbij bovenstaande toezeggingen in de uiteindelijke versie van het Euregionaal Mobiliteitsplan dienen te worden verwerkt.

Na goedkeuring zal vervolgens aan de slag gegaan worden met de uitwerking van de gekozen mobiliteitsinitiatieven.

De heer Kamps geeft aan dat het verslag van de gezamenlijke commissievergadering eveneens bij de stukken voor de Euregioraad zal worden gevoegd. Daarnaast zal geprobeerd worden om een verlenging van het INTERREG-project te krijgen, zodat er wat meer tijd is om de cases gedegen uit te werken.

Tevens geeft de heer Kamps aan, dat de afsluiting van het INTERREG-project niet betekent, dat daarmee ook het Euregionaal Mobiliteitsplan is afgesloten. Ook als bepaalde initiatieven niet binnen het project verder opgepakt worden, staat het gemeenten, organisaties etc. vrij om met de aanbevelingen uit het plan aan de slag te gaan.

## **6. Rondvraag**

Er zijn verder geen vragen of opmerkingen.

## **7. Sluiting**

Mevrouw Elfrink geeft aan, dat zij heeft besloten om na de gemeenteraadsverkiezingen op 17 maart a.s. afscheid te nemen van de gemeentelijke politiek. Zij heeft zich niet meer herkiesbaar gesteld. Zij bedankt allen voor de zeer prettige samenwerking in de afgelopen jaren en geeft aan, dat zij heeft mogen ervaren dat het juist de cultuurverschillen zijn die vaak tot mooie dingen kunnen leiden.

Mevrouw Elfrink dankt vervolgens alle aanwezigen voor hun constructieve deelname en sluit de vergadering.

Kleve, 18 februari 2022  
Heidi de Ruiter



## **Selectie te concretiseren mobiliteitsinitiatieven**

Baserend op het Euregionale Mobiliteitsplan worden in een tweede fase vier mobiliteitsinitiatieven (cases) verder uitgewerkt. Deze zijn geselecteerd op basis van de mate waarin ze voldoen aan de in het afwegingskader genoemde criteria. Bijgesloten is tevens een grafische weergave van het afwegingskader.

Er zal per case onderzocht worden, welke partners, maatregelen en financiën benodigd zijn om het desbetreffende mobiliteitsinitiatief te realiseren. Doel is het dat deze cases aansluitend (maar buiten het INTERREG-project Euregionaal Mobiliteitsplan) ook daadwerkelijk uitgevoerd worden.

Het onderzoeks-consortium heeft uitgaande van de aanbevelingen voor grensoverschrijdende mobiliteitsinitiatieven die in hoofdstuk 7 van het Mobiliteitsplan 2030 genoemd worden, op basis van het eveneens in hoofdstuk 7 opgenomen afwegingskader de volgende kansrijke mobiliteitsinitiatieven voorgesteld, als “grensoverschrijdend kansrijk en realistisch om binnen afzienbare tijd uit te voeren”:

### **Shortlist cases mobiliteitsinitiatieven**

#### **a. Voorstudie grensoverschrijdende fietstracés**

Het uitvoeren van een voorstudie voor een specifieke fietsverbinding gebaseerd op inschatting van gebruikerspotentieel en realiseerbaarheid. Naast een inschatting van het grensoverschrijdende bestuurlijke draagvlak is tevens een eerste kosteninschatting met aanzet voor mogelijke financiering hiervan onderdeel. Mogelijke tracés zijn: Doetinchem – Zevenaar – Emmerich, Kleve – Kranenburg – Nijmegen dan wel Land van Cuijk – Gennepe – Goch – Xanten – Wesel.

#### **b. Onderzoek naar grensoverschrijdend dekkend mobiliteitshub-netwerk**

Aan beide zijden van de grens zijn eerste verkenningen naar het realiseren van mobiliteitshubs uitgevoerd. Locatiestudies voor hub-netwerken aan beide zijden van de grens ter bevordering van de mobiliteit kunnen worden gecombineerd en gecombineerd. Er komt een eenduidige definitie en kansrijke locaties voor de realisatie van een grensoverschrijdend hub-netwerk worden geïdentificeerd. Deze dienen naadloos op elkaar aan te sluiten hetgeen de grensoverschrijdende bereikbaarheid verbetert.

#### **c. Onderzoek naar grensoverschrijdend dekkend netwerk voor laadinfrastructuur**

Locatiestudies voor laadinfrastructuur aan beide zijden van de grens moeten op elkaar worden afgestemd en gecombineerd. Daarbij moet zowel rekening worden gehouden met e-mobiliteit als ook met waterstofmobiliteit. Op deze wijze worden kansrijke locaties om een grensoverschrijdend netwerk van laadinfrastructuur te realiseren geïdentificeerd dat naadloos op elkaar kan aansluiten. Behalve met de locatiekeuzes dient ook rekening te worden gehouden met betaalmogelijkheden en technische standaards die toegepast worden. Daarmee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de grensoverschrijdende bereikbaarheid en duurzaamheid.

#### **d. Onderzoek 24/7 grensoverschrijdende digitale actuele reisinformatie**

Voor een goed en toegankelijk grensoverschrijdend openbaar vervoer dient de informatie voor de reizigers 24/7 digitaal en actueel beschikbaar te zijn. Deze communicatie naar de reizigers kan aanmerkelijk te worden verbeterd. Het betreft daarmee het onderzoek naar het beschikbaar stellen van pre-trip en on-trip reisinformatie door vervoerbedrijven in beide landen. Ook worden de technische en organisatorische uitdagingen voor de realisatie van integrale reisinformatie voor grensoverschrijdende reizen met openbaar vervoer inzichtelijk. Tot slot moet de mogelijkheid voor integrale reisinformatie via de digitale weg helder worden.

**e. Onderzoek naar specifieke grensoverschrijdende OV-busverbindingen**

Het uitvoeren van een voorstudie voor een specifieke OV-verbinding gebaseerd op de inschatting van gebruikerspotentieel en realiseerbaarheid. Naast de inschatting van het grensoverschrijdende bestuurlijke draagvlak behoort een eerste kostenschatting met aanzet voor mogelijke financiering hiertoe. Een mogelijk tracé is de Snelbusverbinding Doetinchem – 's-Heerenberg – Emmerich.

**f. Voorstudie realisatie grensoverschrijdende Mobility-on-Demand**

Het uitvoeren van een voorstudie om kansen en uitdagingen voor de realisatie van een grensoverschrijdende Mobility-on-Demand. Een inschatting dient te worden gemaakt van potentieel op basis van objectieve data en subjectieve respons van stakeholders, incl. een overzicht met mogelijke opties voor fysieke realisatie en integratie met bestaande modaliteiten en concessies. Bestaande initiatieven aan weerszijden van de grens vormen hierbij het vertrekpunt.

**g. Inventariseren kansen voor grensoverschrijdende samenwerking multimodale overslagpunten**

Inventariseren van kansen voor het realiseren van een krachtenbundeling waardoor een gerichte samenwerking tussen multimodale overslagpunten ontstaat. Dit betreft een brede en diverse groep aan mogelijke stakeholders zoals vervoerders, IHK, gemeenten en regionale overheden. Verder betreft dit o.a. containeruitruil en het bundelen van logistieke stromen.

**h. Onderzoek grensoverschrijdend informatie- en reserveringssysteem vrachtautoparkeerplaatsen**

Het onderzoeken van mogelijkheden voor het realiseren van actuele informatie over beschikbare vrachtwegenparkeerplaatsen en diensten op deze parkeerplaatsen aan beide kanten van de grens. Dit betreft de mogelijkheden om toegang voor deze integrale reisinformatie via digitale oplossingen te realiseren, waarbij specifiek ook het reserveren van diensten onderzocht dient te worden.

**Selectie vier cases**

Het Dagelijks Bestuur heeft in zijn vergadering van 21 januari over de selectie van de cases gesproken. Ook de projectbegeleidende stuurgroep van het Euregionale Mobiliteitsplan heeft hier op 25 januari over gesproken. In deze gremia is een eerste tendens vast te stellen, waarbij de voorkeur voor de verder uit te werken cases uitgaat naar A, C, H (evt. gecombineerd met G) en B.

Tijdens de gezamenlijke commissievergadering op 15 februari zijn de acht cases eveneens toegelicht. De commissies adviseren op basis hiervan de Euregioraad om de mobiliteitsinitiatieven A, B, C en G gecombineerd met H te selecteren voor verdere uitwerking. Daarnaast vragen de commissies of het mogelijk is om nog een vijfde case uit D, E en F, betreffende het openbaar vervoer, te selecteren.

Er is financiële ruimte voor een vijfde case. Door het secretariaat zal in overleg met het onderzoeksconsortium bekeken worden, welke van deze drie cases succesvol opgepakt zou kunnen worden, gelet op o.a. het feit of er partijen zijn, die zich hieraan willen verbinden en de kansrijkheid. Over de uitkomsten hiervan zal de Euregioraad in de vergadering worden geïnformeerd.

**Besluitvoorstel:**

Vaststelling van de te concretiseren cases, A, B, C, G gecombineerd met H en een nog te maken keuze D, E of F.

## Afwegingskader mobiliteitsinitiatieven

