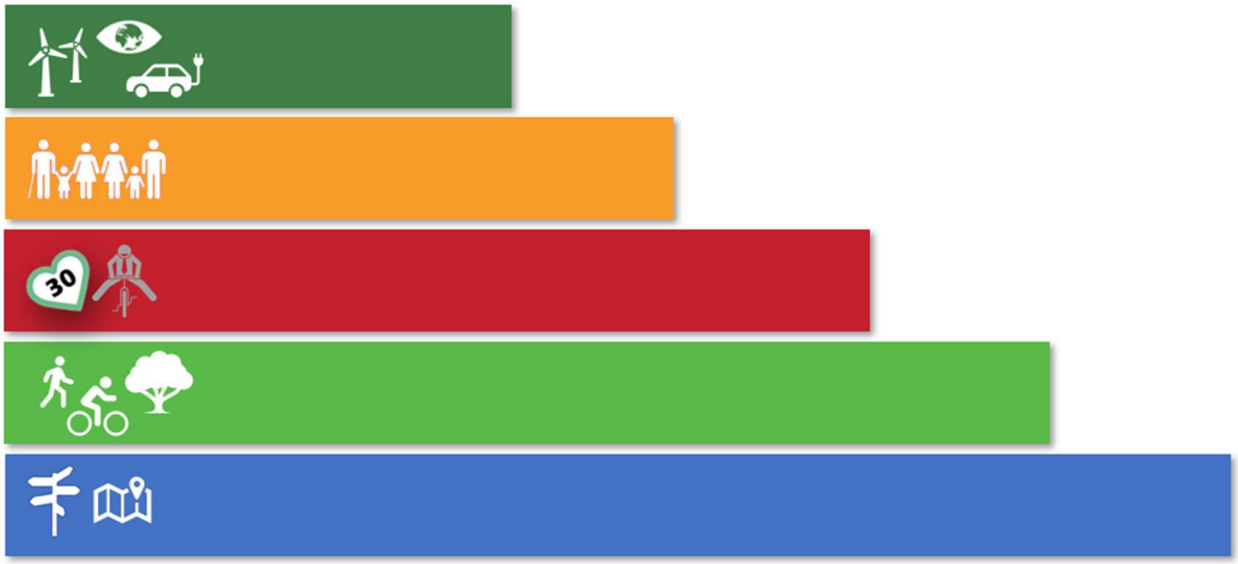
KOERSDOCUMENT RMP

CONCEPTVERSIE VOOR INBRENG ZIENSWIJZEN
JUNI 2024



REGIONAAL MOBILITEITSPROGRAMMA 2030

GROENE METROPOOL REGIO ARNHEM NIJMEGEN

Inhoud

1. Een nieuw regionaal mobiliteitsprogramma 3
1.1 Waarom een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP)? 3
1.2 Voortbouwen op bestaande mobiliteitskoers van provincie, regio en gemeenten 3
1.3 Van koersdocument naar uitvoeringsprogramma 4
2. Ambities en doelen 6
2.1 Nieuwe accenten in het mobiliteitsbeleid 6
2.2 Het versterken van onze brede welvaart 9
2.3 Doel: Duurzaamheid 10
2.4 Doel: Toegang voor iedereen 11
2.5 Doel: Verkeersveiligheid 13
2.6 Doel: Meer actieve mobiliteit en fijnere leefomgeving 14
2.7 Doel: Vergroten bereikbaarheid 15
3. Ons werkprogramma 17
Pijler 1: Schone mobiliteit en gedragsaanpak 18
A. Stimuleren schone mobiliteit 18
B. Gedragsaanpak 21
C. Faciliterende randvoorwaarden 23
Pijler 2: Lokale en regionale mobiliteitsnetwerken 25
D. Verstedelijkingsafspraken 25
E. Schaalsprong fiets: veilig, aantrekkelijk en verbonden 26
F. Samenhangend regionaal openbaar en publiek vervoer 28
G. Versterken van ons multimodale netwerk 31
Pijler 3: Onze verbonden regio 34
H. Lobby voor versterken spoorvervoer 34
I. Lobby voor toekomstbestendig wegennetwerk 38
4. Richting een Uitvoeringsprogramma RMP 40

1. Een nieuw regionaal mobiliteitsprogramma

1.1 Waarom een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP)?

Dit Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) is opgesteld door de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen (GMR) in samenwerking met de provincie Gelderland en de gemeenten binnen de GMR. Dit programma geeft onze regionale mobiliteitsvisie en onze inzet op mobiliteit voor de komende jaren tot en met 2030. Mede aanleiding is de aansluiting bij Europese regelgeving en financieringsmogelijkheden.

De basis van het Regionaal Mobiliteitsplan zijn afspraken die zijn gemaakt tussen Rijk, IPO en VNG. In het kader van het klimaatakkoord is afgesproken dat iedere regio een RMP opstelt om daarin aan te geven hoe CO2 te reduceren in mobiliteit. Dit is een belangrijke doelstelling in dit RMP, maar bestuurlijk is de wens uitgesproken een breed mobiliteitspakket uit te werken.

Dit RMP werkt toe naar een breed en integraal programma. Een pakket aan mobiliteitsmaatregelen gekoppeld aan onze integrale ambities. Daarbij is het ons doel dat de visie en doelstellingen meerjarig hetzelfde blijven en dat we het uitvoeringsprogramma jaarlijks actualiseren op basis van monitoring, verschuiving van inhoudelijke prioriteiten of beschikbare budgetten.

1.2 Voortbouwen op bestaande mobiliteitskoers van provincie, regio en gemeenten

Dit regionale mobiliteitsprogramma begint niet bij nul. Het programma bouwt voort op reeds bestaande provinciale, regionale en gemeentelijke visies en programma's.

Voortbouwen en aansluiten op koers Gelderland

Het RMP maakt aansluiting met de extra investeringen die Gelderland wil doen in de brede opgave van mobiliteit. Hierin zijn door Gelderland nog keuzes te maken. De basis van de extra investeringen komen voort uit de Beleidskader bereikbaarheid en het Programma bereikbaarheid. Deze zijn beide in ontwikkeling en vormen een actualisatie van de Visie voor een bereikbaar Gelderland. Nieuwe accenten voor Gelderland zijn meer aandacht voor de samenhang tussen de ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit. Meer aandacht voor bereikbaarheid en leefbaarheid van en in de landelijke gebieden en nog meer aandacht voor verkeersveiligheid.

Voortbouwen en aansluiten op koers Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen

Het RMP bouwt voort op het regionale mobiliteitsbeleid uitgewerkt in het Ambitiedocument: "Duurzame mobiliteit en bereikbaarheid" (2019).

Koers van het Ambitiedocument: Naar een duurzaam bereikbare regio

Snel, comfortabel, veilig, betrouwbaar en schoon reizen. Daar zorgt SLIM & Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid voor in de regio Arnhem Nijmegen. We bieden duurzame oplossingen voor een robuust wegennet, betrouwbaar spoor, (H)OV voor iedereen en een aantrekkelijk fietsnetwerk. Ook werken we aan een verkeersveilige omgeving en stimuleren we duurzaam reisgedrag. Samen, steviger en sterker voor een gezonde en duurzaam bereikbare regio waar het prettig wonen, werken en reizen is.



De koers uit het Ambitiedocument is de basis geweest voor het huidige werkprogramma van de regio op het gebied van mobiliteit. Met deze koers hebben we nu al een aantal jaren succesvol samengewerkt aan mobiliteit in de regio. Hoewel de mobiliteitskoers nog steeds actueel lijkt,

verdient deze bijstelling. Nieuwe ontwikkelingen hebben zich voorgedaan waardoor we nieuwe prioriteiten willen stellen of bepaalde maatregelen willen versnellen.

Voortbouwen en aansluiten op koers gemeenten
Ook binnen de 17 samenwerkende gemeenten is de inzet op mobiliteit aan het verschuiven.



We zien in veel van onze gemeenten de roep om schone en actieve mobiliteit te stimuleren nadrukkelijk terugkomen. Het 'Mobiliteitsplan Doesburg' zet vol in op verschoning van mobiliteit. Het 'Mobiliteitsplan Beuningen 2035' zet onder andere in op het bevorderen van gezonde mobiliteit en waarborgen toekomstbestendigheid gekoppeld aan de woningbouwopgave. Zowel Arnhem als Nijmegen zetten volop in op mobiliteitstransitie. Ook de gemeente Renkum werkt aan een mobiliteitsplan waarbij dit terugkomt. In een voortgangsbericht aan de raad laat de gemeente Renkum weten dat zij de positie van de fiets en de voetganger willen versterken. De auto krijgt een minder prominente plaats door de snelheid structureel terug te brengen, 50 km/uur wordt een uitzondering en de fysieke ruimte voor actieve vervoerwijzen te vergroten. Ook de gemeente Rheden is gestart met het proces naar een Mobiliteitsprogramma met uitvoeringsplan. Belangrijke aspecten hierin zijn het stimuleren van duurzame mobiliteit en het prioriteren van actieve vormen van mobiliteit, blijkt uit de Startnotitie 'Bouwsteen Mobiliteit'. In de 'Mobiliteitsvisie Lingewaard' is het centraal stellen van de leefbaarheid en de inzet van meer fiets één van de hoofdpunten en het 'mobiliteitsplan van Mook en Middelaar' spreekt over stimulans duurzaamheid. De mobiliteitsvisie van Wijchen-Druten maakt nadrukkelijk de koppeling met de omgevingsvisie. Zij zetten in op duurzaam verplaatsen, verkeersveiligheid, leefbaarheid in de gemeenten, bereikbare gebieden en verbonden met de regio. Zevenaar kent 3 ambities in het vigerende verkeersplan. Het gaat om leefbaarheid van woonomgeving, betere bereikbaarheid van de kernen, bedrijventerreinen en voorzieningen en het verkeersveiliger maken van de wegen.

1.3 Van koersdocument naar uitvoeringsprogramma

Met de maatregelen uit het Regionaal Mobiliteitsprogramma willen we zoveel mogelijk bijdragen aan een sterke en aantrekkelijke Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen. We willen ruimte bieden om de verstedelijkingsopgave in te passen, maar willen dat de extra mobiliteit van onze toekomstige inwoners, werknemers en bezoekers niet leidt tot meer CO2-uitstoot in de mobiliteit. Sterker nog de afspraak is dat we met elkaar fors minder CO2 gaan uitstoten. En dat niet alleen. We hebben ook afspraken gemaakt over schone lucht en minder stikstofdepositie.

We hebben daarnaast meer aandacht voor het tegengaan van de groeiende druk op de openbare ruimte door mobiliteit en willen dat onze inwoners dezelfde kansen hebben om deel te nemen aan de samenleving en wonen in een gezonde leefomgeving. Veel ambities in een periode waarin we merken dat het Rijk scherpere keuzes maakt.

Er is sterk behoefte aan minder onderzoeken en plannenmakerij en meer concrete maatregelen die letterlijk het verschil maken op straat. Dit RMP is een uitnodiging naar alle partijen om mee te werken aan de brede ambities. Onze focus ligt daarbij op "doen". Waar we de afgelopen jaren veel energie hebben gestopt in verkenningen en visies willen we de komende jaren zoveel mogelijk projecten

daadwerkelijk uitvoeren. Maatregelen die onze regio integraal bereikbaar houden. Daarin anticiperen wij op toekomstige ontwikkelingen en leggen wij de relatie met andere opgaven en uitdagingen.

We hebben veel ambities en hebben de laatste jaren gewerkt aan diverse opgaven. Dit koersdocument schetst het brede pallet aan maatregelen waaraan we regionaal samenwerken aan mobiliteit. Deze brede maatregelen kunnen we niet allemaal tegelijk uitvoeren. We moeten kiezen! Het pakket is te groot om dit op te pakken, zeker omdat enkele van de genoemde maatregelen bestaan uit meerdere deelprojecten. Zo vallen meerdere fietsinvesteringen onder 'uitbreiding hoofdfietsnetwerk'. Maar ook de budgetten staan de komende jaren onder druk. De gemeenten die veelal de maatregelen uitvoeren hebben hiervoor vaak niet de personele capaciteit beschikbaar. Daarnaast is ook de (kosten)effectiviteit van iedere maatregel anders. We hebben er daarom voor gekozen om eerst in regionaal verband de koers te bespreken (het huidige koersdocument). Na de zomer maken we de balans op. Het uitvoeringsprogramma dat volgt in het najaar van 2024 geeft de keuzes en fasering van de maatregelen.

Het Uitvoeringsprogramma van het RMP geeft het overzicht aan geprioriteerde maatregelen die de gemeenten, regio, provincie en Rijkwaterstaat willen gaan uitvoeren. Daarbij hoeft niet iedere partij deel te nemen aan elk project. Soms werken we intensief samen, soms pakt een van de partijen een maatregel op. Het Uitvoeringsprogramma biedt de gezamenlijke afspraken over inhoud, planning en financiering.

Het totale RMP (het Koersdocument en het Uitvoeringsprogramma) is daarbij SUMP-proof zodat we ook Europa als partner in onze integrale opgaven kunnen betrekken. Het RMP voldoet aan de SUMP-richtlijnen, zoals in onderstaand figuur is uitgewerkt.

SUMP-richtlijnen

De Europese Commissie (EC) heeft richtlijnen gemaakt waar duurzame mobiliteitsplannen aan moeten voldoen. Zij noemen dat een SUMP: Sustainable Urban Mobility Plan. De EC gaat een SUMP vaker als randvoorwaarde stellen voor het verkrijgen van Europese subsidies.

In het opstellen van ons RMP hebben we de SUMP-richtlijnen als basis gebruikt.

1. Het schaalniveau waar veel van onze verplaatsingen zich dagelijks afspelen is de regio. De Groene Metropoolregio functioneert voor veel inwoners als het Daily Urban System.
2. Het RMP is opgesteld in samenwerking met de gemeenten, provincie Gelderland en het Rijk
3. In het proces tot samenstelling van het RMP hebben we met diverse stakeholders betrokken. Een belangrijke basis voor ons plan is de brede informatiesessie met raadsleden uit de regio
4. In het RMP is rekening gehouden met het bestaande en toekomstige mobiliteitsbeeld (voor auto, trein, bus en fiets). In de diverse studies en analyses die het RMP heeft benut is gebruik gemaakt van het regionale verkeersprognosemodel.
5. Het RMP werkt uitvoeringsprogramma voor mobiliteit uit vanuit de visie. Het vertrekpunt is het bestaande regionale mobiliteitsbeleid en de regionale agenda.
6. Het RMP heeft een focus op alle vervoermiddelen waarbij zowel personenvervoer als goederenvervoer is behandeld
7. Het RMP is opgesteld vanuit brede doelstellingen met meetbare indicatoren. Hiervoor heeft ook een nulmeting plaatsgevonden van het huidige mobiliteitsbeeld



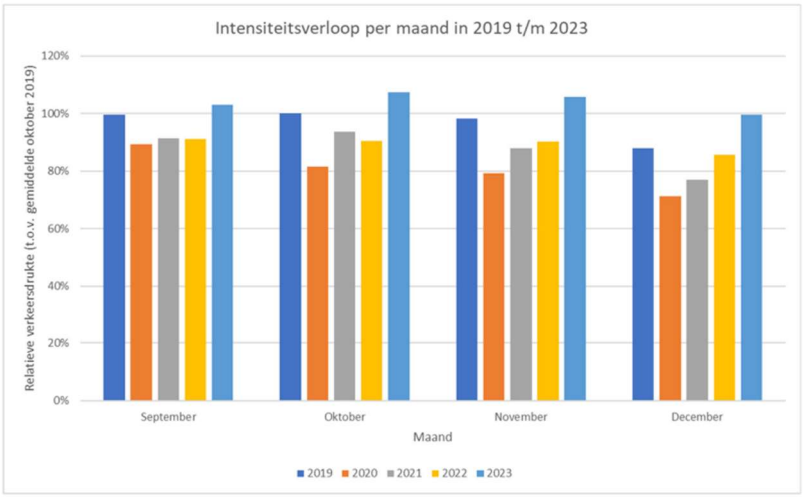
2. Ambities en doelen

2.1 Nieuwe accenten in het mobiliteitsbeleid

Onze verstedelijkingsopgave en de noodzaak tot mobiliteitstransitie

De verstedelijkingsopgave in de regio is groot. 60.000 extra woningen en extra werklocaties zijn in onze regio nodig tot 2040. De verstedelijkingsopgave geldt regiobreed en heeft onherroepelijk betekenis voor alle gemeenten. Grofweg de helft is in de twee steden gepland en de andere helft in de andere gemeente binnen de regio. De mobiliteitsdruk gaat op korte en lange termijn verder toenemen, zowel met rijdende voertuigen als met geparkeerde voertuigen. Onze bereikbaarheid is kwetsbaar.

De huidige cijfers over toenemende drukte op de wegen illusteren dit. Over het wegennetwerk in onze regio breken we sinds 2023 in alle maanden vanaf september tot en met december nieuwe drukte-records. De verkeersdruk op onze wegen is drukker dan voor corona. Bij ongewijzigd beleid gaat dit beeld verder verslechteren.





Ontwikkeling verkeersintensiteiten over het wegennet in de regio Arnhem-Nijmegen
Bron: Doorstroomanalyses RVMT (2024)

Uit de doorstoomanalyses die het RVMT Arnhem-Nijmegen maakt, blijkt ook dat de filedruk verder toeneemt. De maatschappelijke kosten van deze files stijgt daarmee ook. Het RVMT rekent uit dat de gemiddelde maatschappelijke kosten per jaar voor de top 15 knelpunten in onze regio cira 7,8 miljoen euro bedraagt. Dat is ruim meer dan de voorgaande jaren.

Bouwen in bestaand bebouwd gebied maakt duurzame mobiliteitskeuzes van de toekomstige inwoners en bezoekers kansrijker

Waar we in de regio bouwen maakt voor onze bereikbaarheid en kansen om tot meer duurzame mobiliteit te komen nogal uit. De regio kiest dan ook bewust om 70% van de extra benodigde woningen te bouwen in bestaand stedelijk gebied. Dit wil de regio vooral doen rondom OV-knooppunten. Dit geeft een impuls aan het openbaar vervoer (mits dit voldoende kwaliteit en capaciteit biedt), het fietsgebruik en de verplaatsingen te voet. Daarnaast geeft dit ook een impuls aan de nabijheid van voorzieningen en werkgelegenheid. Dagelijkse voorzieningen in de nabijheid betekent dat toekomstige inwoners minder ver reizen en eerder kiezen voor de fiets.

Maar hier houdt het niet op. Ook voor onze bestaande inwoners, werknemers en bezoekers van de regio is een impuls naar meer duurzame mobiliteit nodig. Het lukt niet meer om alle ambities te bereiken en alle nieuwe mobiliteit te faciliteren als we doorgaan op de oude weg. We moeten het mobiliteitssysteem anders inrichten.

De transitie naar meer duurzame mobiliteit is voor velen gemeenten een randvoorwaarde in het mobiliteitsbeleid. De beoogde mobiliteitstransitie gaat gepaard met een lagere snelheid op steeds meer wegen en meer prioriteit voor actieve vervoerswijzen als wandelen en fietsen. Ook het stimuleren van openbaar vervoer, de inzet op deelmobiliteit en verknoping van de netwerken via mobiliteitshubs komt in meerdere gemeentelijk mobiliteitsplannen terug.

De kwaliteit van het openbaar vervoer en groeiende mobiliteitsongelijkheid

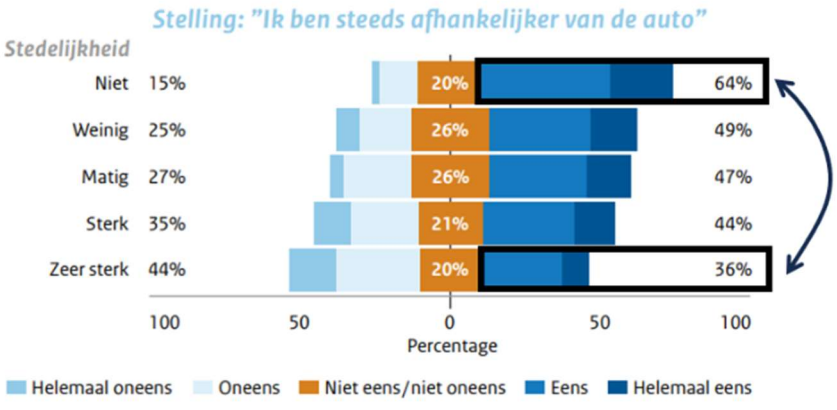
De coronapandemie ligt in gedachten alweer ver achter ons. Echter de effecten op ons mobiliteitsgedrag zijn nog steeds merkbaar. Positief zijn de betere mogelijkheden tot thuiswerken en thuisleren, waardoor reizen niet altijd meer nodig is. Negatief is het effect op het gebruik van het openbaar vervoer. De reizigersaantallen in bus en trein zijn door corona sterk onder druk komen te staan. Ook anno 2023/2024 zijn de reizigersaantallen in totaal lager dan de periode voor corona. Dit is vooral te merken in het busvervoer. Minder reizigers betekent minder inkomsten en daardoor een minder hoge kostendekkingsgraad. Het totale exploitatiebudget lijkt niet hoger te worden, terwijl er wel ambities zijn om sterke buslijnen te intensiveren. Met de nieuwe OV-concessie voor de regio op komst (ingangsdatum juni 2026) is verschraling van een deel van het OV-aanbod een reëel doemscenario. Bestuurders van de samenwerkende gemeenten vragen met klem aandacht voor het behoud van het OV-aanbod.

Toenemende autoafhankelijkheid werkt mobiliteitsongelijkheid in de hand

Een trend die samenhangt met de verschaling van het OV-aanbod is de toenemende autoafhankelijkheid. Uit cijfers en prognoses van het KIM (Kennisinstituut van Mobiliteit) blijkt dat het autobezit de laatste jaren is gestegen en blijft stijgen. De verwachting is dat deze trend vooral buiten de steden doorzet.

Volgens onderzoek van het KIM (Het Wijdverbreide autobezit in Nederland) blijkt dat steeds meer mensen steeds afhankelijker zijn van de auto. Zij zien dan ook steeds grotere verschillen tussen stad en land.

- In het landelijk gebied neemt het OV en fietsgebruik af en stijgt het autobezit en autogebruik.
- In het sterk stedelijke gebied stabiliseert het autogebruik, houdt het OV-aandeel stand en groeit de fiets sterk.



Bron: Het wijdverbreide autobezit in Nederland, KIM (2022)

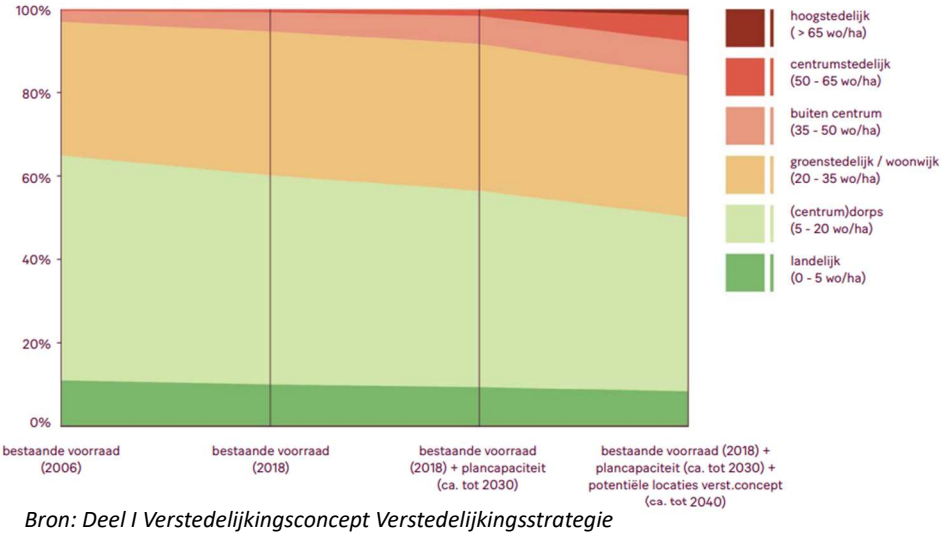
In onze regio werkt deze trend mobiliteitsongelijkheid in de hand. Dit leidt tot een punt waarbij inwoners zonder rijbewijs of zonder auto in bepaalde kernen niet meer volwaardig mee kunnen doen in onze samenleving, zeker ook gezien de vergrijzing van de samenleving. Dit is onwenselijk. Mensen en bedrijven hebben recht op goede bereikbaarheid. Zowel in de stad, als in de minder stedelijke

gebieden. Immers een goede bereikbaarheid is van groot belang voor onze samenleving en economie als geheel. Dat hoeft echter niet altijd meer per traditioneel openbaar vervoer te zijn.

Meer integrale opgaven

De groene leefomgeving van onze regio is uniek in Nederland. Nergens in Nederland komen stedelijke dynamiek, economische kracht en een prachtig 'groen en blauw' landschap zo vanzelfsprekend samen. Deze kracht wil de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, onder het motto 'meer landschap-meer stad' versterken. Het motto van de regio klinkt als een onmogelijke spagaat. Maar niks is minder waar. Het verstedelijkingsconcept van de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen en de regio Foodvalley is gericht om meer dichtheid van stedelijkheid te realiseren en tegelijkertijd meer groene kwaliteit toe te voegen.

OVERZICHT ONTWIKKELING WOONMILIEUS



Bron: Deel I Verstedelijkingsconcept Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley (2023)

Meer stad is vooral te zien aan de veranderende skyline van zowel Arnhem als Nijmegen. We gaan meer en meer de lucht in. In onze woningvoorraad neemt zowel het centrumstedelijke als het hoogstedelijke woonmilieu toe. Kortom: meer stad.

Meer landschap betekent niet alleen het beschermen van de huidige (kwetsbare) natuurgebieden. Het betekent ook groene kwaliteiten toevoegen. Park Lingezegen is hiervan een voorbeeld. Als we willen dat de huidige en toekomstige inwoners en bezoekers van de regio deze groene kwaliteiten gemakkelijk kunnen ontdekken, geeft dit ook de uitdaging deze groene en blauwe kwaliteiten te verbinden.

Onze regionale opgaven worden steeds integraler

Als we kijken naar de totale ambities in de regio hebben we gekscherend gezegd 150% ambities:

- We willen een groene groeiregio zijn waarbij we onze woningbouwopgave waarmaken; betaalbaar en met voldoende huisvesting van aandachtsgroepen.
- We willen een productieve regio zijn waarbij we ruimte bieden voor onze ondernemers en een aantrekkelijk vestigingsklimaat zijn voor onze bedrijven.
- We willen een circulaire regio zijn waarbij we zuinig zijn met onze grondstoffen en voldoende schone energie opwekken.
- En we willen ontspannen regio zijn waarbij we onze inwoners en bezoekers toegang bieden aan de groen en blauwe kwaliteiten van de regio in balans met de natuur.

Er is een sterke overlap tussen de opgaven van de regio met mobiliteit. Mobiliteit is de balansfactor in wonen, economie, energietransitie en groen. Onze mobiliteit verbindt meer stad met meer landschap. We zetten daarom in op een integrale mobiliteitskoers in evenwicht met de andere regionale opgaven, zoals circulaire regio, groene groei regio, productieve regio en een ontspannen regio. Dit vertaalt zich in een mobiliteitsaanpak, met aan de basis brede doelstellingen.

Verduurzamen logistiek

In dit RMP betrekken wij nadrukkelijk logistiek in onze aanpak. Dit is niet zonder reden. Hoe wij met logistiek om willen gaan, heeft invloed op onze integrale ambities. De logistieke sector levert een belangrijke bijdrage aan onze circulaire economie, onze productieve regio en onze duurzame regio.

Vanuit Europees perspectief bevindt onze regio zich als strategisch knooppunt aan transportcorridors. Dit geeft economische mogelijkheden, maar ook allerlei bedreigingen. Denk aan de 'verdozing' in ons landschap dankzij grootschalige distributiecentra langs snelwegen en de leefbaarheids- en veiligheidsdiscussie langs het spoor.

Grote veranderingen zijn op komst in onze logistiek. Volgens het College van Rijksadviseurs (CRa) in het advies 'De logistiek van morgen begint vandaag' is de sector toe aan radicale verandering. De magie van Nederland Distributieland is volgens hen versleten. Het is tijd om keuzes te maken voor een logistieke sector die waarde aan de samenleving toevoegt en bijdraagt aan onze brede welvaart.

Ook voor onze regio is een verhaal nodig over de logistiek die we wél willen en hoe we hiervoor op een goede manier ruimte kunnen maken. We hebben logistiek ook gewoon nodig voor onze economie en voor onze circulaire bouw. We willen dat deze logistieke stromen met minimale hinder in onze leefomgeving plaatsvinden, efficiënter en bovenal schoner is. Als regio gaan we de samenwerking aan met logistieke bedrijven, transporteurs en kennisinstellingen, zoals opgenomen in onze Regionale Roadmap Duurzame Logistiek. We willen dat het logistiek ecosysteem de transitie maakt naar minder milieubelasting en een slimmer en bewuster gebruik van de ruimte. We staan voor een integrale aanpak die bijdraagt aan de transitie naar een toekomstbestendige economie en de kwaliteit van de leefomgeving in de regio behoudt.

2.2 Het versterken van onze brede welvaart

Wat betekent de integrale kijk op mobiliteit?

Traditioneel richt mobiliteitsbeleid zich op het tegengaan van files en het verminderen van 'voertuigverliesuren'. Dat is aan het veranderen. In navolging van het Rijk (zie ook Hoofdlijnennotitie van de Mobiliteitsvisie 2050) verbreden we ons mobiliteitsperspectief. We zetten in op mobiliteitsinvesteringen die bijdragen aan onze brede welvaart. Dat wil zeggen maatregelen die bijdragen aan:

- Duurzaamheid;
- Toegang voor iedereen;
- Verkeersveiligheid;
- Meer actieve mobiliteit en een fijnere leefomgeving;
- en Bereikbaarheid.



Deze brede welvaartsbenadering is nog een relatief nieuw perspectief. Het denken hierover staat nog in de kinderschoenen. In het programma Mobiliteitsvisie 2050 werkt het Rijk samen met de regio's aan een verdere uitwerking van de beleidsdoelen van Brede Welvaart. De Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen treedt daarbij op als testregio om de bereikbaarheidsdoelen verder concreet te

maken. De regio is de testcase als suburbane regio voor de ‘Gebiedsgerichte uitwerking van bereikbaarheidsdoelen’. Dit krijgt in de komende periode verder vorm.

Dit RMP neemt hierop alvast een voorschot. Wij hebben per doelstelling aangegeven welk resultaat we in 2030 willen bereiken. Hiermee kunnen we in 2030 beoordelen in hoeverre ons maatregelenpakket succesvol is. Ook gedurende de looptijd van het RMP maken we de tussenstand op. Zo kunnen we ons maatregelenpakket indien nodig bijstellen. Hiervoor stellen we een monitoringsplan op.

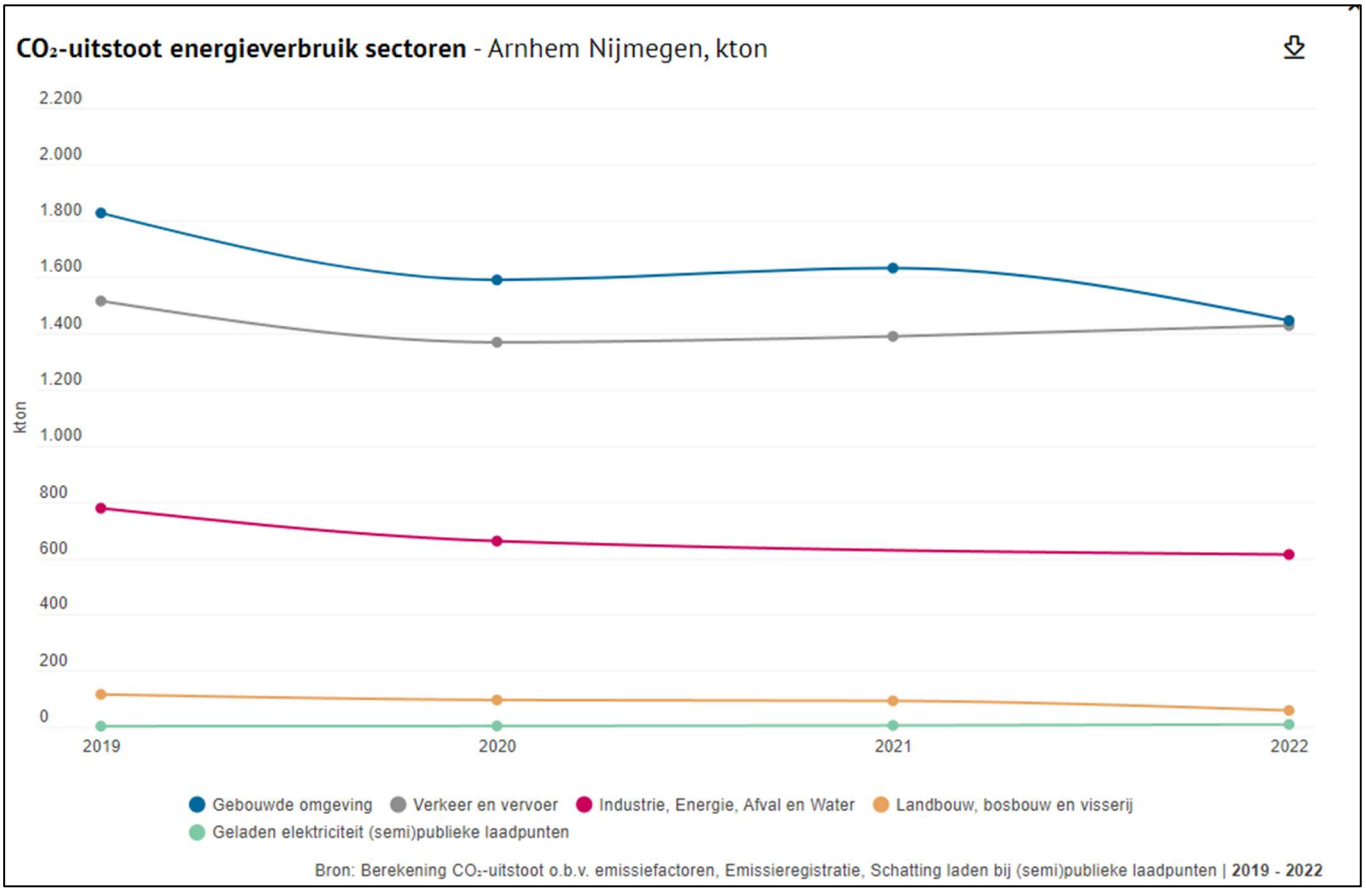
2.3 Doel: Duurzaamheid



Een belangrijke basis van dit RMP zijn de afspraken van het Rijk met IPO en VNG in het kader van het Klimaatakkoord. We moeten met elkaar fors minder CO2-uitstoten. Het gaat om 55% CO2-reductie in 2030 ten opzichte van 1990 en nagenoeg geen CO2-uitstoot meer in 2050. Dit vergt flinke ingrepen, niet in de laatste plaats in onze mobiliteit. Immers ruim 20% van de CO2-uitstoot komt door onze mobiliteit.

Wij omarmen de klimaatafspraken. De inzet op duurzame mobiliteit past bij ons DNA als groene regio. Denk aan:
- Onze koplopersrol in de investeringen in doorfietsroutes;
- Onze schone bus concessie met bussen op groen gas en een uniek trolleysysteem;
- En Nijmegen als European Green Capital in 2018.

Om de doelstelling van CO2-reductie te behalen zijn duurzame mobiliteitsmaatregelen nodig. We maken al stappen in het verschonen van onze mobiliteit. Steeds meer vervoermiddelen zijn elektrisch. Echter vooralsnog maken de meeste vervoermiddelen gebruik van fossiele brandstoffen. Met het gebruik van verbrandingsmotoren blijven we CO2 uitstoten.



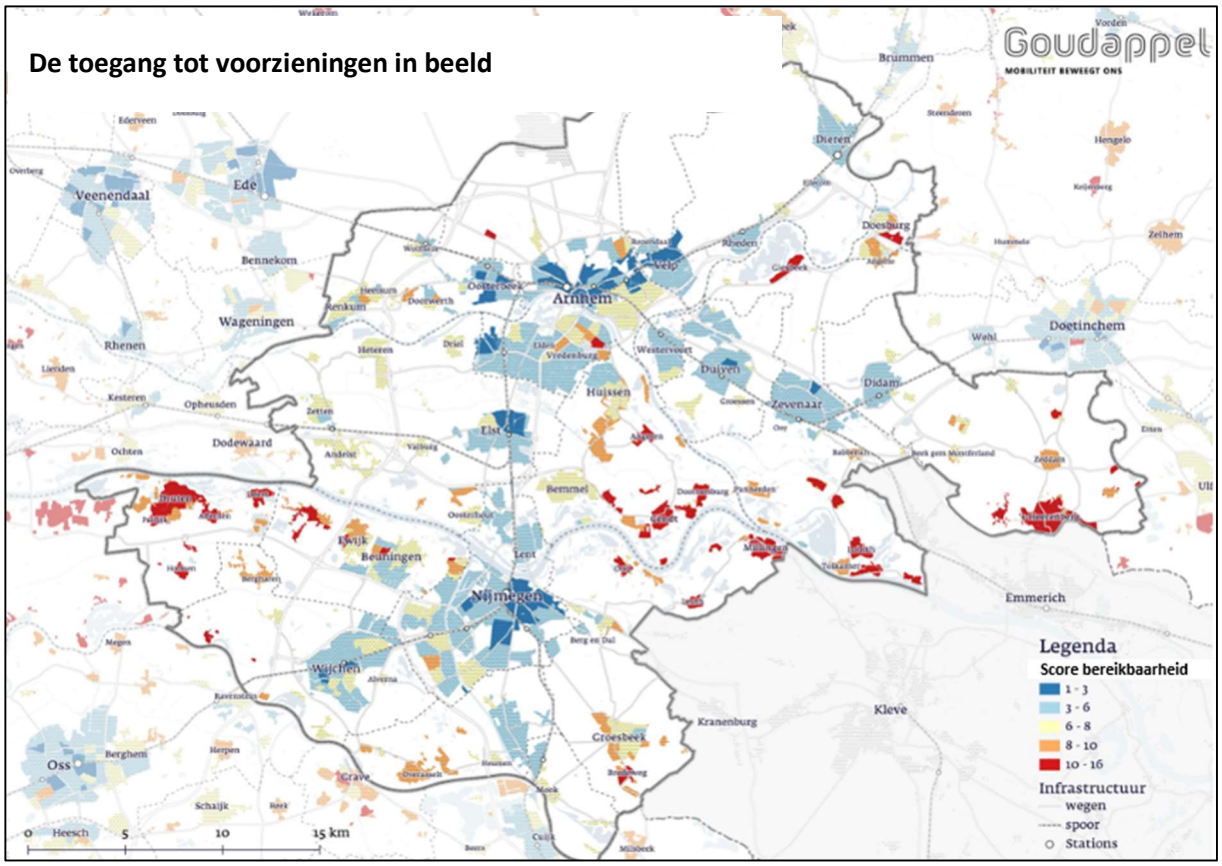
Bron: https://klimaatmonitor.databank.nl/dashboard/dashboard/co2-uitstoot

Als we kijken naar de CO2-uitstoot in onze regio door onze mobiliteit (de grijze lijn) dan valt op dat we de afgelopen jaren nauwelijks tot een reductie van onze CO2-uitstoot zijn gekomen. Dat is een landelijke trend. Om onze doelstelling van CO2-reductie te behalen zijn vergaande maatregelen nodig. Dit kunnen we als samenwerkende gemeenten niet alleen. Een sterke regie vanuit het Rijk is nodig, met landelijke afspraken en wet- en regelgeving. Hier maken wij ons sterk voor.

2.4 Doel: Toegang voor iedereen



Iedereen heeft recht op bereikbaarheid, zodat iedereen kan meedoen in onze samenleving. Die bereikbaarheid wordt niet alleen bepaald door de afstand (nabijheid) en snelheid (reistijd), maar ook door de toegankelijkheid en betaalbaarheid van vervoersmiddelen en het voorhanden zijn van alternatieven.

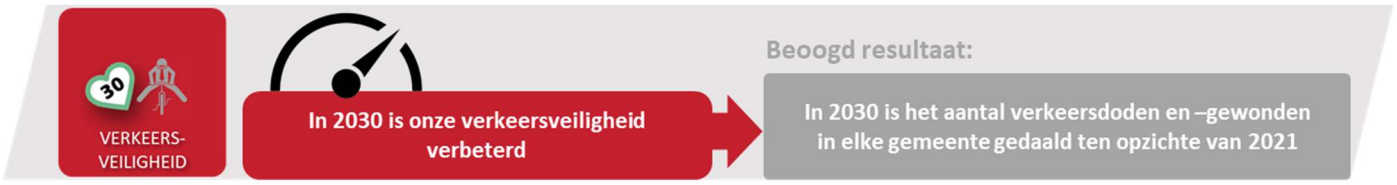


Bron: De toegang tot voorzieningen in beeld, GIS-analyse Goudappel (2023)

De toegang tot voorzieningen is sterk afhankelijk van waar je woont. Hiervoor zijn door de regio ook al eerdere analyses uitgevoerd. In bovenstaande kaart is een fictieve score van bereikbaarheid uitgewerkt. Het kaartbeeld laat zien hoe roder het gebied hoe minder makkelijk onderwijs, werk, zorg of winkels 'bereikbaar' zijn.

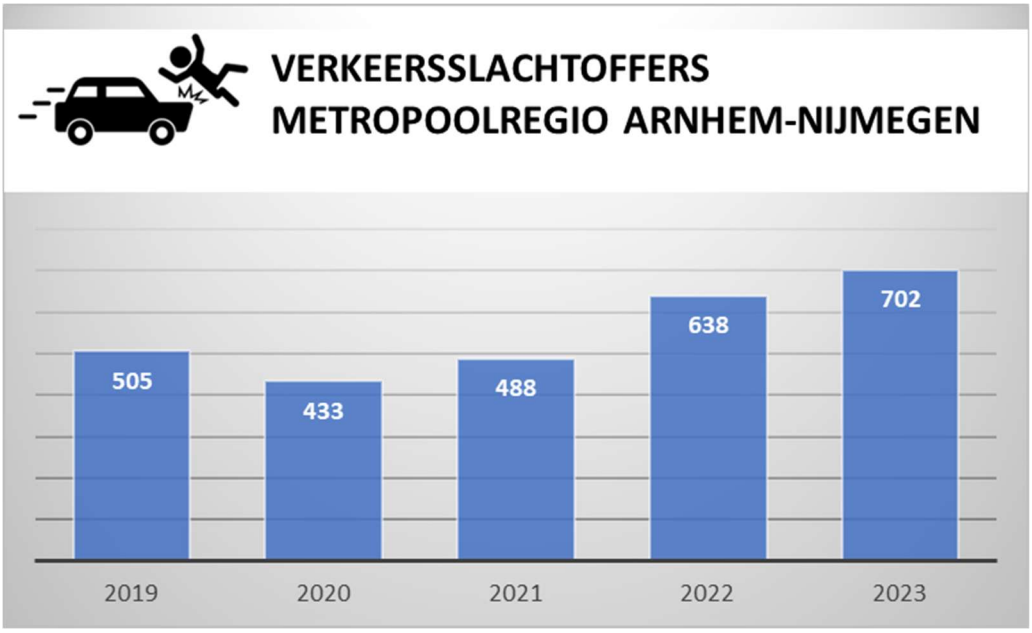
Onze doelstelling is dat alle inwoners in onze regio mee kunnen doen aan onze samenleving. Of je nu woont in Angeren, Nijmegen Dukenburg, Wijchen of in Zetten, dat mag niet uit maken. Onafhankelijk waar we wonen in de regio moet binnen een redelijke tijd en tegen redelijke kosten voorzieningen toegankelijk zijn. Bijvoorbeeld de schoolgaande jeugd in Doesburg die naar school gaan in de Liemers of de inwoner uit Millingen aan de Rijn die werkt op het bedrijventerrein Bijsterhuizen. We willen dat ook inwoners die geen auto bezitten of geen rijbewijs (meer) hebben een alternatief beschikbaar hebben. Doelgroepen als schoolgaande jeugd, studenten, ouderen, gehandicapten, mensen met lagere inkomens en mensen die bewust zonder auto willen leven een passende vervoersmogelijkheid binnen bereik hebben. Dat kan een (deel)auto, (deel) fiets, openbaar vervoer, buurtbus, bakfiets of een andere vorm van mobiliteit zijn.

2.5 Doel: Verkeersveiligheid



Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Dit is een open deur, maar tegelijkertijd spreken de cijfers boekdelen. Het verkeer in onze regio telt in 2023 ruim 700 verkeersslachtoffers. Dit zijn zowel ernstig gewonden als dodelijke slachtoffers. Vanuit de regio maken we ons al jaren druk om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook voor het nieuwe RMP is de inzet op verkeersveiligheid een doelstelling. Dit past bij de aandacht die provincie voor het thema heeft via de 'Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid'.

De trend in onze ongevallenstatistieken is verontrustend. We zien dat het aantal verkeersslachtoffers de laatste jaren stijgt. Van 433 in 2020 naar 702 in 2023. Deze stijging is niet helemaal representatief, mede door de coronaperiode met minder verkeer op de weg. Maar tegelijkertijd is het aantal verkeersslachtoffers fors hoger dan de periode voor corona.

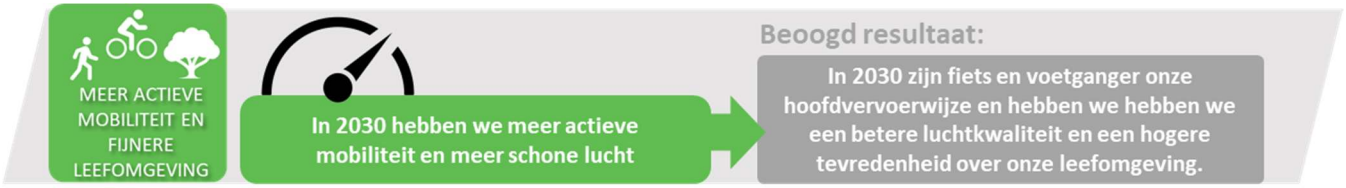


Bron: Bliqrapportage, mei 2024

Vooral ouderen op de fiets zijn veel vaker het slachtoffer in het verkeer de afgelopen jaren. Dit hangt onder andere samen met vergrijzing (mensen blijven op steeds oudere leeftijd deelnemen aan het verkeer), snelheid van de e-bike, smalle fietspaden en drukkere fietspaden. Dit laatste met name in de steden. Volgens het Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is bijna driekwart van de fietsdoden een gevolg van een botsing met een motorvoertuig.

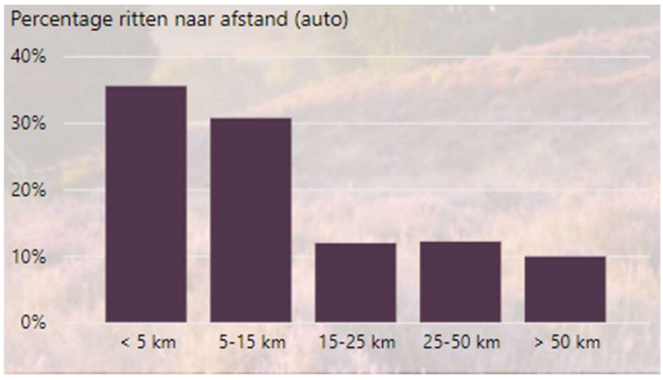
We willen deze negatieve trend doorbreken. Onze doelstelling is dat het aantal verkeersdoden en -gewonden in elke gemeente in onze regio in 2030 is gedaald ten opzichte van 2021.

2.6 Doel: Meer actieve mobiliteit en fijnere leefomgeving



We stimuleren actieve mobiliteit, zoals lopen en fietsen. Dit sluit naadloos aan bij de Werkagenda Actieve Mobiliteit van de provincie Gelderland. Actieve mobiliteit is gezond en schoon, is ruimtelijk efficiënt, vergroot het sociale contact en is relatief goedkoop.

En is voldoende potentie voor meer actieve mobiliteit. Immers ons mobiliteitsgedrag kent veel korte verplaatsingen. Afstanden die veelal te voet of met de fiets worden afgelegd, zeker door de investeringen in fietsinfrastructuur van de laatste jaren. Tegelijkertijd zien we dat de auto ook nog vaak wordt gebruik bij relatief korte verplaatsingen. Daar ligt nog een groot potentieel. Grofweg 1/3 van de autoverplaatsingen is korter dan 5 kilometer! 1/3 heeft een afstand tussen de 5 en 15 kilometer en weer 1/3 is langer dan 15 kilometer. De korte autoritten bieden houvast en een aanleiding om de vanzelfsprekendheid van schone en gezonde actieve mobiliteit verder te vergroten.



Percentage afstandsklassen autoverkeer in de regio Arnhem Nijmegen (bron: Venster op Gelderland, 2019-2022)

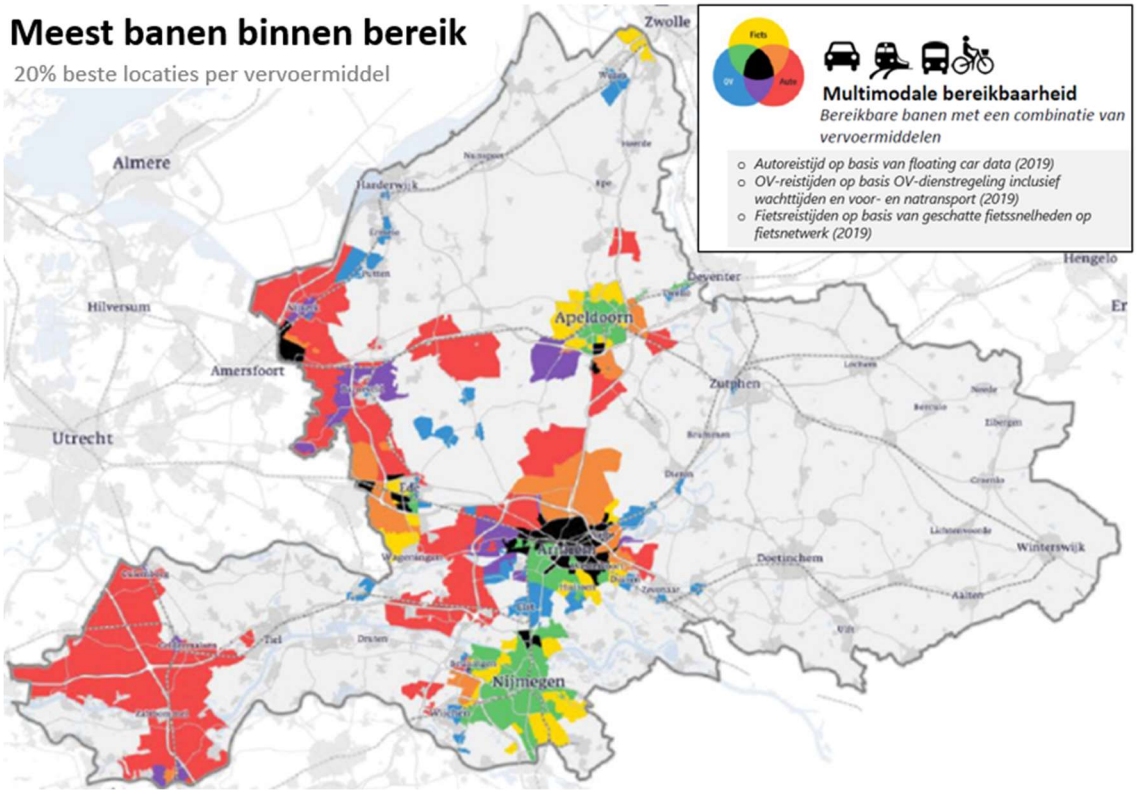
Venster op Gelderland
De provincie Gelderland monitort het daadwerkelijk verplaatsingsgedrag in Gelderland via het Nederlands Verplaatsingspanel (NVP). Het NVP geeft ons een unieke inkijk in het daadwerkelijke mobiliteitsgedrag in de regio. Een speciaal ontwikkelde app houdt van de aangesloten panelleden bij wanneer, hoe, waar en met welk vervoermiddel ze zich verplaatsen. Specifiek voor de regio Arnhem Nijmegen is dit voor de periode 2019 tot en met 2022 in beeld gebracht. Deze cijfers geven een inzicht in al het autoverkeer in de regio Arnhem

In onze groene groeiregio staat een fijne leefomgeving voorop. Voor de leefbaarheid in onze steden en kernen is van het belang hoe we onze mobiliteit organiseren. Onze leefomgeving is gebaat bij verkeer dat beheerst door onze wegen en straten rijdt. Een fijnere leefomgeving betekent minder luchtvervuiling, maar ook meer ruimte voor groen en ontspanning en voor klimaatadaptatie (meer schaduw, beter opname van excessief regenwater). Luchtkwaliteit bereik je door minder autoverkeer en schonere auto's (en schonere logistiek), maar ook door minder geparkeerde voertuigen. En dat betekent fietsverkeer, deelmobiliteit en andere alternatieven verbeteren, zodat mensen minder vaak de auto nodig hebben en dus geen derde, tweede of zelfs eerste auto hoeven te nemen.

2.7 Doel: Vergroten bereikbaarheid



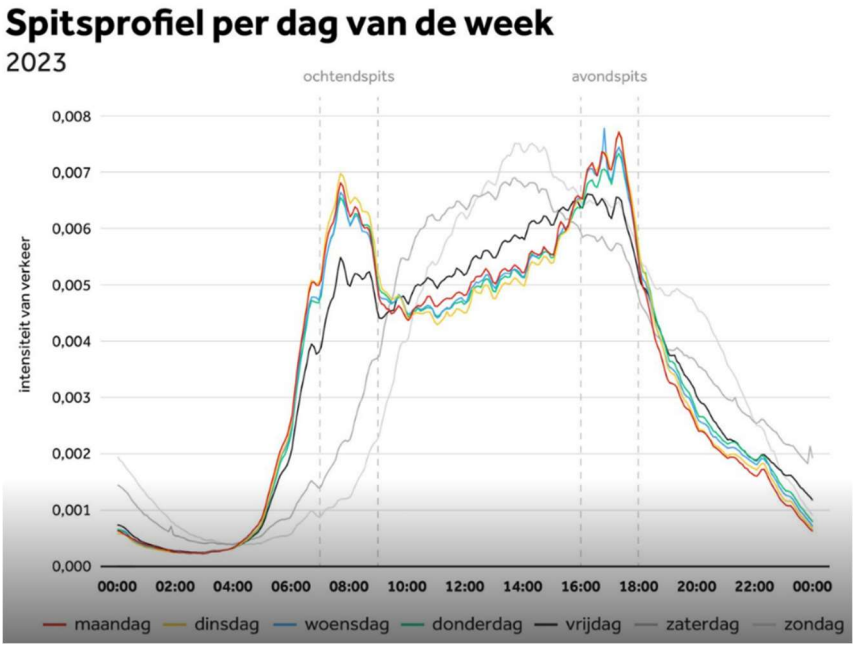
Waar je woont heeft betekenis in de hoeveelheid werkgelegenheid die je binnen een bepaalde reistijd kunt bereiken. Vanuit Gelders perspectief geldt dat je vanuit de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen relatief veel banen kunt bereiken, met een combinatie van diverse vervoermiddelen. De 20% beste locaties bezien vanuit bereik van banen zijn hiernaast per modaliteit ingetekend.



20% beste locaties "banen binnen bereik"
Bron: Achtergrondrapport Visie naar een Bereikbaar Gelderland (2022)

De nabijheid van voorzieningen in combinatie met de kwaliteit van het auto-, ov- en fietsnetwerk heeft een bepalende rol in het bereik en de ontplooiingsmogelijkheden van inwoners (zowel werkgelegenheid als onderwijs). Hoe beter een locatie is verbonden aan het mobiliteitsnetwerk in combinatie met de nabijheid van diverse arbeidsplaatsen (en onderwijsinstellingen), hoe meer ontplooiingsmogelijkheden dit geeft voor inwoners. We zien bereikbaarheid als combinatie van de afstand (nabijheid) en de snelheid (voertuigverliesuren/ reistijd). We willen werk maken aan de nabijheid van voorzieningen. Dat betekent de beschikbaarheid van voorzieningen in kernen in onze regio. Dit zorgt ervoor dat lange verplaatsingen minder nodig zijn.

Ook het efficiënter omgaan met het bestaande mobiliteitsnetwerk is belangrijk voor een betere bereikbaarheid. Ons mobiliteitsnetwerk loopt tegen de grenzen van de capaciteit aan. Maar dat geldt vooral tijdens de werkdagen op de piekmomenten in de spits. En ook niet voor alle werkdagen is dit beeld hetzelfde. Vooral op de dinsdag en de donderdag zijn de zwaarste files of zitten reizigers in overvolle treinen. Er zijn grote verschillen, zoals ook het spitsprofiel op de Nederlandse wegen laat zien.



Spitsprofiel per dag van de week (bron: NDW, 2023)

We zijn allemaal op dezelfde tijd en op dezelfde dagen onderweg. Het is begrijpelijk, maar tegelijkertijd ook weer onbegrijpelijk. Dit kan efficiënter, zoals spitsmijden, spits spreiden of stimuleren om op rustigere dagen te reizen. Daarnaast zijn technologische oplossingen beschikbaar die zorgen dat we de bestaande verkeersruimte beter benutten. Denk aan slimme verkeerslichten, verkeersmanagement, platooning en dubbel gebruik van parkeerplekken.

3. Ons werkprogramma

Om onze ambities en doelstellingen waar te maken zetten wij in op een brede mobiliteitsaanpak. Deze aanpak bestaat uit drie pijlers.

1) Schone mobiliteit & gedragsaanpak
2) Lokale en regionale mobiliteitsnetwerken
3) Nationale en internationale corridors



Binnen deze pijlers hebben we de mobiliteitsopgaven zo integraal mogelijk uitgewerkt.

Pijler 1: Schone mobiliteit en gedragsaanpak

In 2030 is onze mobiliteit in de regio schoner dan nu. We willen 55% minder CO2 door onze mobiliteit in 2030 ten opzichte van 1999. Dit doen we door het stimuleren van schone mobiliteit. Een opgave waarbij we ook het Rijk nodig hebben qua wet- en regelgeving. Als regio zetten wij in op bewezen successen en nieuwe kansrijke initiatieven. Denk aan de verdere ontwikkeling van onze laadinfrastructuur, het bevorderen van duurzame logistiek en het stimuleren van zero emissie zones. Ten tweede werken we aan een slimmer en efficiënter gebruik van ons mobiliteitsnetwerk met onze gedragsaanpak. We continueren onder meer onze werkgeversaanpak en logistieke makelaars. Ten slotte zijn ook faciliterende randvoorwaarden van belang. We ondersteunen het opschalen en promoten van deelmobiliteit, het op orde brengen van onze mobiliteitsdata en regionaal verkeersmanagement. In deze pijler heeft de regio zowel een uitvoerende als een inspirerende/ aanjaag rol.

Pijler 2: Lokale en regionale mobiliteitsnetwerken

De opgaves waar we voor staan hebben consequenties voor ons lokale regionale mobiliteitsnetwerk. Een mobiliteitstransitie naar meer duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit is nodig om onze integrale ambities waar te maken. We nemen maatregelen zodat onze gemeenten in de regio goed verbonden zijn via samenhangende en geïntegreerde mobiliteitsnetwerken. We zetten in op slimme verstedelijking en mobiliteitsinvesteringen, een schaalsprong fiets, een samenhangend regionaal openbaar en publiek-vervoerssysteem en het versterken van het multimodale mobiliteitsnetwerk. Vanwege het schaalniveau is onze rol als regio hier meer bepalend en uitvoerend.

Pijler 3: Nationale en internationale corridors

Een goede aansluiting van onze regio op de corridors via spoor, weg en water is een randvoorwaarde om de ambities voor de realisatie van onze verstedelijkingsopgave tot 2040 uit te voeren en om onze economische positie in Nederland en Europa te handhaven. Het gaat om directe, snelle en betrouwbare verbindingen vanuit en naar de omliggende stedelijke regio's, maar ook met verder weg gelegen economische centra zoals de Randstad en het Ruhrgebied. Onze corridors van spoor, water en wegen zijn onderling goed verbonden in de regio, en verbinden de regio met de rest van Nederland en Europa. Vanwege het schaalniveau is de rol van de regio hierin vooral gericht op lobby en agenderen.

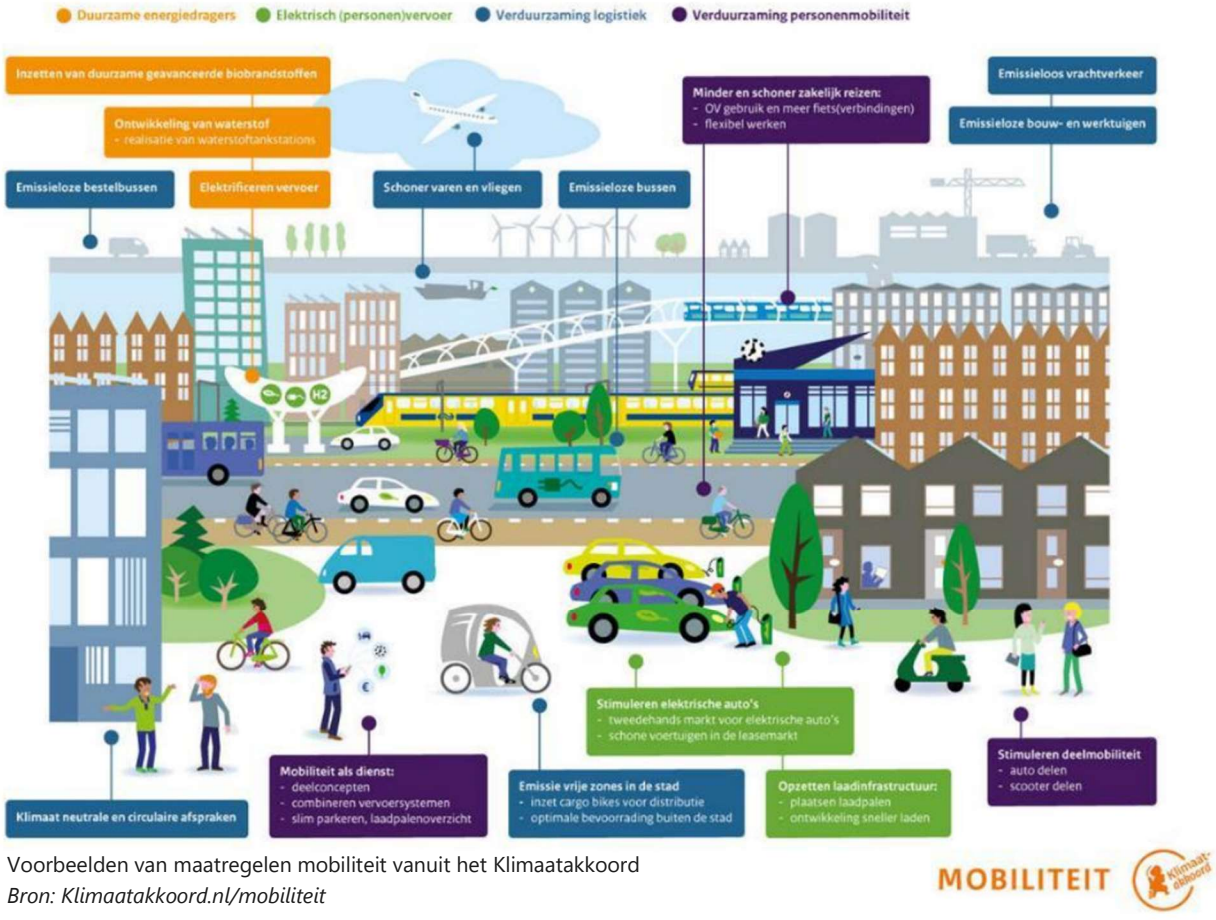
Pijler 1: Schone mobiliteit en gedragsaanpak



Onze regio kent een sterke traditie in samenwerken op schone mobiliteit en mobiliteitsgedrag. Via het programma Beter Benutten en de laatste jaren met het programman Slim & Schoon Onderweg is samenwerking ontstaan tussen overheden, werkgevers en onderwijsinstellingen. Deze zorgvuldig opgebouwde samenwerking zetten we door. Onze maatregelen binnen deze pijler komen voort uit het 'Programmaplan 2023-2026 Slim & Schoon Onderweg'. In dit RMP geven we tevens een doorkijk naar 2030.

A. Stimuleren schone mobiliteit

Vanuit het klimaatakkoord is mobiliteit als sector aangewezen om te komen tot reductie van CO2. In de afgelopen jaren is hierin ook al het nodige bereikt. Immers onze mobiliteitswereld is in beweging. We zien een omschakeling naar steeds meer duurzaam vervoer. De inzet om duurzame mobiliteit te stimuleren is breed. Van duurzame energiedragers tot het stimuleren van elektrisch personenvervoer en het verduurzamen van logistiek en personenmobiliteit. Dit zijn de 4 essentiële onderwerpen om de mobiliteit te verduurzamen volgens het Klimaatakkoord.



Voorbeelden van maatregelen mobiliteit vanuit het Klimaatakkoord
Bron: Klimaatakkoord.nl/mobiliteit

Een belangrijk aandachtspunt bij onze verduurzaming is de problematiek van de netcongestie. Door een overvol elektriciteitsnetwerk kunnen we eigenlijk geen extra stekker meer in het stopcontact steken. We willen en moeten verder verduurzamen, maar mogelijk gaat dit extra tijd kosten. In ons RMP houden we rekening met de nieuwe werkelijkheid wat betreft de capaciteit op het stroomnetwerk.

Wat gaan wij doen in 2024-2030?
A1. Stimuleren zero emissie vervoer
A2. Ondersteunen in uitrol laadinfrastructuur in samenhang met netcongestie
A3. Verduurzamen logistiek

A1. Stimuleren zero emissie vervoer

Realiseren schone bus concessie

De huidige OV-concessie in de Groene metropoolregio Arnhem-Nijmegen is met bussen op groen gas (regionaal geproduceerd) en de trolleybussen op groene stroom de schoonste van Nederland bij de invoering van de toenmalige concessie. Hiermee is de concessie klimaatneutraal maar nog niet zonder uitstoot. De provincie Gelderland heeft een bestuursakkoord getekend om in 2030 volledig emissievrij busvervoer te realiseren. Deze ambitie staat op gespannen voet met de problematiek van de netcongestie. Wij maken ons samen met de provincie hard voor een schone bus concessie. We zoeken daarbij naar oplossingen om de bus concessie in samenhang met het probleem van de netcongestie op te pakken.

De inzet van Trolley 2.0 (in Motion Charging) techniek is in onze regio een aanvullende mogelijkheid om met zero-emissie bussen te rijden. De inzet van de nieuwe Trolley 2.0 bussen tussen (Ede-) Wageningen – Arnhem is hier een mooi voorbeeld van. Door het inzetten van Trolley 2.0 in de regio, functioneert het trolleynet van Arnhem als 'laadpaal' voor de hele regio. Tijdens het rijden wordt de batterij opgeladen. Dit heeft een groot voordeel omdat we daarmee het energienetwerk minder belasten. Dit leidt tot minder netcongestie. Wij willen deze techniek evalueren en antwoord geven op de vraag of deze techniek succesvol is om op te schalen op andere HOV-routes in de regio. Daarin is het nodig om ook de verdere doorontwikkeling van de batterijtechniek te betrekken. Op basis van de evaluatie gaan we samen met de provincie Gelderland kijken op welke techniek(en) we verder willen inzetten.

Eigen wagenpark vergroenen en schoon doelgroepenvervoer

Ook onze gemeenten hebben een eigen wagenpark. In het verschonen van dit wagenpark zijn al flinke stappen gezet. Het gaat dan onder andere om de bedrijfsauto’s, maar ook om schonere en stillere voertuigen van ons reinigingsbedrijven en voor vuilverwerkers en -ophalers. Ook het doelgroepenvervoer willen we verder verschonen. Inmiddels rijdt zo’n 40% van het doelgroepenvervoer in de regio elektrisch.

A2. Ondersteunen realisatie laadinfrastructuur in samenhang met netcongestie

We werken aan het versnellen van de uitrol van laadinfrastructuur. Denk aan snellaadpunten (voor personenvervoer, logistiek en OV), laadpunten bij bedrijven en voorzieningen. Laadinfrastructuur is noodzakelijk voor de transitie naar Zero Emissie voertuigen. Hiervoor sluiten we aan op de afspraken die gemaakt zijn in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Ook willen we randvoorwaarden meegeven voor onze logistiek. Zetten we in op elektrisch of op waterstof, of houden we vast aan een mix hiervan?

Het gaat om:

- Het realiseren van publieke laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen
- Het verbeteren van de informatievoorziening over de locatie en beschikbaarheid van laadpunten, laadprijstransparantie en een open laadmarkt
- Het inzetten van smart charging om te zorgen voor een stabiel elektriciteitsnetwerk
- Het realiseren van robuuste laadinfrastructuur voor (stads)logistiek die een verdere ingroei en ontwikkeling van elektrificering van mobiele werktuigen en elektrisch vervoer van goederen mogelijk maakt.

Een gebrek aan stroom (energiecongestie) vertraagt op dit moment de benodigde transitie. Wij willen een brug slaan tussen de centrale aanpak vanuit het landsdeel Oost (NAL-Oost) en de regiogemeenten. Onze doelstelling daarbij is door de inzet van kennisdeling en pilotprojecten zorg te dragen dat we tijdig over voldoende laadinfrastructuur beschikken. Het initiatief van smart energy hubs en power hubs kan daar mogelijk aan bijdragen. Wij volgen dit op de voet.

A3. Verduurzamen logistiek

Logistiek is een belangrijk onderdeel om CO2 in de mobiliteit te reduceren. In onze regio heeft logistiek een brede opgave die zowel binnen de werkvelden mobiliteit, energietransitie en economie een rol heeft. Wij willen keuzes maken voor een logistieke sector die waarde aan de samenleving toevoegt en bijdraagt aan onze brede welvaart. Voor de verdere verduurzaming van logistiek zetten we in op zero emissie zones stadslogistiek en het versterken van multimodaliteit.

Zero-emissie zones voor stadslogistiek

In het klimaatakkoord is afgesproken dat de grote en middelgrote steden in Nederland aan de slag gaan met schone stadslogistiek. Één van de maatregelen om te komen tot schone stadslogistiek is het invoeren van zero emissiezones. Zero-emissiezones voor stadslogistiek komen er aan in 2025 / 2026 in Nijmegen en Arnhem. In deze gebieden mogen alleen nog maar bestelbussen en vrachtwagens zonder uitstoot rijden. Voor sommige voertuigen geldt een overgangsfase.

Uiteindelijk rijden er in 2030 allen nog logistieke voertuigen in de zones op elektriciteit of op waterstof. Ondernemers kunnen kiezen om of zelf te investeren in een schoon voertuig of gebruik te maken van logistieke hubs aan de rand van de stad en vanuit daar de goederen via een bezorgdienst laten bezorgen. Wij stimuleren deze ontwikkeling omdat dit effect groter is dan de vier zero emissiezones in de regio (Arnhemse binnenstad, Nijmeegse binnenstad, Campus Heijendaal en Hof van Holland). Met onze logistieke makelaars adviseren wij de vervoerbedrijven.

Versterken multimodaliteit in onze logistiek

We streven naar betrouwbare, robuuste, duurzame en veilige goederenvervoercorridors. We willen meer duurzame logistiek met meer gebruik van binnenvaart en spoor. Het verknopen van deze verschillende modaliteiten speelt hierin een rol. Op deze manier komen we tot een lagere CO2-uitstoot, verbeterde luchtkwaliteit en minder congestie op de weg. Dit doen wij onder andere met onze logistieke makelaars met gesprekken met de logistiek ondernemers. Daarnaast hebben we contact met de modal shift makelaar die vanuit de provincie Gelderland actief is op dit onderwerp.

B. Gedragsaanpak

Het huidige programma 'Slim & Schoon Onderweg' geeft ook de invulling aan de gedragsaanpak. De maatregelen uit het programma helpen bewoners, forensen, bezoekers en (logistieke) ondernemers bewust te kiezen. Het gaat om het stimuleren van duurzaam en slim reisgedrag. Een gedragsaanpak op mobiliteit vergt een lange adem. We willen daarom vasthouden aan de focus van de aanpak.

Wat gaan wij doen in 2024-2030?
B1. Continueren werkgeversaanpak in combinatie met CO2-regels
B2. Inzet logistiek makelaars
B3. Bewoners- en bezoekersaanpak
B4. Onderwijsaanpak
B5. Gedragsaanpak verkeersveiligheid
B6. Fietsstimulering

B1. Continueren werkgeversaanpak in combinatie met CO2-regels

Volgens het klimaatakkoord ligt voor het verschonen onze mobiliteit een sleutel bij werkgevers. Het klimaatakkoord stelt dat meer dan de helft van de wegkilometers in het personenvervoer werk gerelateerd is. Werkgevers hebben dus een grote rol in het verduurzamen van de mobiliteit. We ondersteunen werkgevers via mobiliteitsmakelaars. Hier hebben we al ruim 10 jaar ervaring mee in de regio, maar dit zijn afgelopen jaren steeds wisselende personen geweest. Meer continuïteit en werken vanuit een structurele aanpak is nodig.

De scherpere CO2-regels maakt onze gedragsaanpak voor mobiliteit steeds minder vrijblijvend. Landelijk worden werkgevers met meer dan 100 werknemers verplicht te rapporteren over hun eigen CO2-prestaties op het gebied van mobiliteit. Indien de CO-uitstoot van het collectief niet hard genoeg daalt, volgt een normering. Een dergelijke landelijke verplichting aan (grote) werkgevers om de eigen CO2 te reduceren geeft werkgevers een prikkel om hiermee echt aan de slag te gaan. Wij zijn hier voorstander van. Nu is de werkgeversaanpak nog vrijblijvend. Indien dit meer dwingend wordt zijn ook duidelijkere resultaten te bereiken. De werkgeversaanpak kan mee surfen op een dergelijke verplichting en werkgevers handreikingen bieden voor het duurzaam mobiliteitsgedrag van de werknemers.

B2. Inzet logistiek makelaars

Logistiek makelaars helpen logistieke dienstverleners bij het verschonen van het wagenpark, door hen te wijzen op de mogelijkheden, een businesscase op te (laten) stellen, hen te adviseren over de subsidiemogelijkheden en waar mogelijk te helpen bij de subsidieaanvragen. Ook adviseren zij overheden bij onderzoeken en beleid op het gebied van duurzame logistiek.

Met de komst van zero emissiezones zien we een belangrijke verschuiving ontstaan. Ook in advisering over gebruik van logistieke hubs. Met de inzet van logistieke makelaars willen we doorgaan.

B3. Bewoners- en bezoekersaanpak

De komende jaren komen dankzij de extra woningen vele nieuwe inwoners in de regio wonen. Zij zullen voor de verhuizing opnieuw bepalen hoe zij zich gaan verplaatsen. In het programma willen we bijzondere aandacht besteden aan onze nieuwe inwoners. Met recht want zij komen ook op nieuwe locaties te wonen waar nieuwe (lagere) parkeernormen gelden. Autobezit en autogebruik is daardoor minder vanzelfsprekend. Wij willen de nieuwe bewoners op tijd informeren of kennis laten maken met duurzame alternatieven. Dit kan een informatiepakket zijn, maar ook probeeracties voor deelmobiliteit, trein en of bus.

Hoewel de nadruk zal liggen op de nieuwbouwontwikkeling, zijn ook acties mogelijk in andere wijken, bijvoorbeeld wijken met een hoge parkeerdruk of wijken en kernen waar nieuwe fietsinvesteringen plaatsvinden.

Een andere doelgroep die we in de gedragsaanpak willen betrekken zijn de bezoekers van grote publiekstrekkers. Denk aan grote evenementen of onze grote dagrecreatievoorzieningen zoals Burgers' Zoo. Maar het kan ook gaan over drukke koopzondagen of speciale evenementen rondom feestdagen zoals de kerstshow Intratuin in Duiven. Deze doelgroep willen we ook aangrijpen om slimmer en duurzamer reizen te stimuleren.

B4. Onderwijsaanpak



Voor zowel Arnhem als Nijmegen gaan we door met de onderwijsaanpakken. Daarbij richten we ons zowel op studenten als op medewerkers. In Nijmegen is dit onderdeel van de campusaanpak Heijendaal, waar we een breed pakket aan maatregelen uitvoeren om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. In Arnhem is de laatste jaren hard gewerkt om deze samenwerking ook voor elkaar te krijgen. Dit heeft geleid tot een bestuurlijk gedragen plan van aanpak en commitment voor de uitvoering ervan.

In de Campusaanpak streven we op hoofdlijnen de volgende inhoudelijke doelstellingen na:

- Het stimuleren van duurzamer reisgedrag: minder reisbewegingen en als er gereisd wordt, dan zo duurzaam mogelijk.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid: zorgen dat de mobiliteitsketen op orde is.
- Het beter afstemmen van de vraag op de OV capaciteit: verminderen van de piekdrukte in het OV.

B5. Gedragsaanpak verkeersveiligheid

De ongevalscijfers zijn reden tot zorg. Het aantal verkeersslachtoffers neemt na jaren van daling, helaas weer toe. Ook de provincie Gelderland onderkent dit. Zij kiezen ervoor om daarvoor extra prioriteit te geven aan het aanpakken van verkeersveiligheid. Speciaal hiervoor heeft Gelderland de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2024-2027 opgesteld. In deze agenda staat ook een gedragsaanpak van verkeersveiligheid centraal. Wij sluiten hier graag bij aan omdat wij onderschrijven dat bij het merendeel van de ongelukken het verkeersgedrag een 'ongelukkige' rol speelt. We willen verkeersveilig gedrag bij alle verkeersdeelnemers stimuleren met de focus op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. Daarom gaan we voor intensivering van gedragscampagnes en verkeerseducatie in samenwerking met de provincie Gelderland.

B6. Fietsstimulering

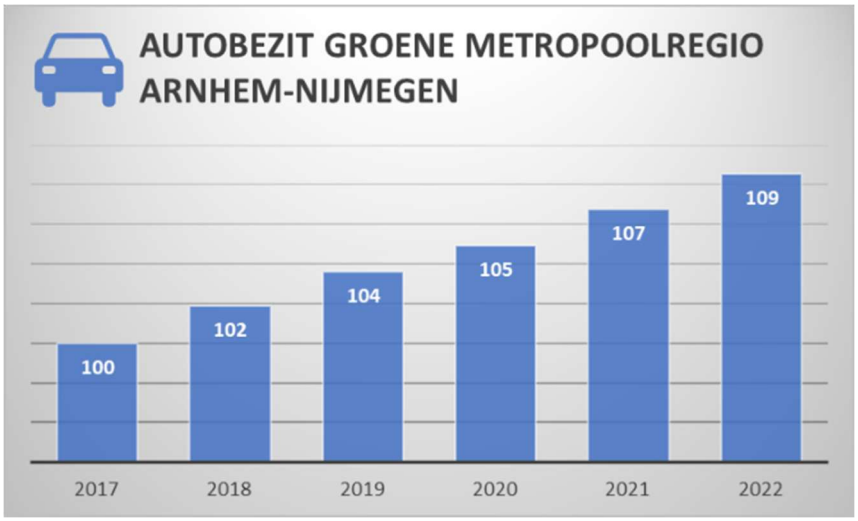
De transitie naar meer duurzame mobiliteit is voor velen gemeenten een randvoorwaarde in het mobiliteitsbeleid. Om dit te ondersteunen willen we een gedragsaanpak uitwerken waarbij we meer mensen verleiden om voor de korte ritten de auto te laten staan. Wij willen de komende periode gaan verkennen op welke wijze we samen met partners een gezamenlijke aanpak van fietsstimulering kunnen opzetten.

C. Faciliterende randvoorwaarden

Wat gaan wij doen in 2024-2030?
C1. Reguleren autogebruik en -bezit
C2. Opschalen en promoten deelmobiliteit
C3. Regionale aanpak mobiliteitsdata op orde
C4. Sturen op verkeer dankzij regionaal verkeersmanagement

C1. Reguleren autogebruik en -bezit

In Nederland hebben we ruim 9 miljoen auto's. Het autobezit is de afgelopen 25 jaar gestegen van grofweg 400 naar 500 auto's per 1.000 inwoners. Ook in onze regio groeit het autobezit. Vanaf 2017 is ons wagenpark gegroeid met ruim 9% in 5 jaar tijd. Van 360.000 auto's bij onze huishoudens naar 390.000 auto's nu. Dit is ongemakkelijke paradox. Immers het autobezit neemt nog steeds toe, terwijl we toe willen naar een mobiliteitstransitie met minder autogebruik.



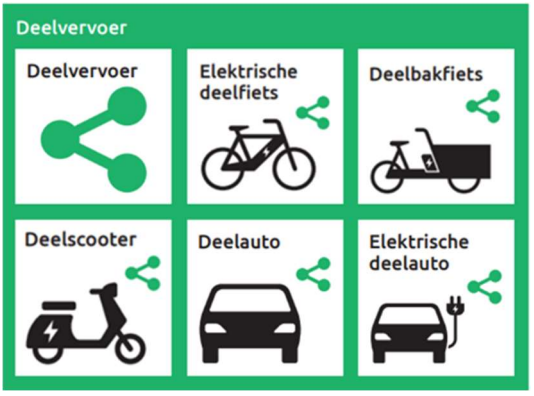
Bron: Monitoring Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen (CBS-data), 2023

Het toenemende autobezit merken we als we onderweg zijn en op straat met geparkeerde auto's. Als we in onze regio meer ruimte willen bieden voor klimaat, wonen, groen en energietransitie zal een grote ruimtegebruiker moeten inleveren: de auto. Hiervoor willen we stimuleren dat we het autogebruik en het autobezit meer gaan reguleren. Dit geldt niet alleen voor de grote steden, maar dit geldt regiobreed.

Om het autobezit en daarmee het gebruik te ontmoedigen, zijn lagere parkeernormen gewenst en willen we het parkeren meer op afstand organiseren. Hierop dringen we aan ook in relatie tot de verstedelijkingsopgave. Daarnaast ondersteunen we het principe dat de privéauto niet meer vanzelfsprekend voor de deur te vinden is. In de verstedelijkingsopgave maken wij ons hard voor parkeren op afstand, bijvoorbeeld een centrale parkeergelegenheid in de buurt in plaats van parkeerplekken vlak voor de deur. Door mensen een paar minuten naar de auto te laten lopen, is men eerder geneigd om de fiets te nemen. Daarnaast wordt de openbare ruimte aantrekkelijker als de auto's uit het zicht staan.

C2. Opschalen en promoten deelmobiliteit

De markt voor deelmobiliteit is nog steeds erg grillig en ook overheden weten nog niet precies waar ze naar toe willen en welke rol ze willen pakken. We zien dat deelmobiliteit een onderdeel gaat worden van de mobiliteitstransitie, maar we zijn nog niet op het punt dat het een volwaardig alternatief is. Daar willen we aan werken.



Als regio hebben we al een aantal jaar ervaring met deelmobiliteit. De regio kent op dit moment enkele deelvervoerhubs. Ze vormen de oplossing voor de 'last mile'. Ook kan deelvervoer ingezet worden om hiaten in een vervoersnetwerk op te vullen. We willen deze deelmobiliteit in de regio verder opschalen in alle 17 gemeenten van onze regio. We richten ons op het verkrijgen van voldoende aanbod en op het stimuleren van het gebruik door campagnes.

Wat we zien is dat de ingezette strategie om vanuit de steden Arnhem en Nijmegen ook de omliggende gemeentes te bedienen met deelmobiliteit niet lukt zonder daar een financiële compensatie tegenover te zetten. Daarnaast merken we dat de markt steeds vaker vraagt om regie en stimulering vanuit de overheid.

Dergelijke inzet vraagt om kaders vanuit de gemeentes en de provincie om de afweging te kunnen maken of en hoeveel financiering beschikbaar wordt gesteld. Welke waarde heeft deelmobiliteit voor de gemeenten en hoeveel middelen stellen we beschikbaar. De regio wil dit de komende jaren samen met de gemeenten oppakken en borgen in lokaal beleid om scherp te krijgen waar welke vorm van deelmobiliteit waarde brengt.

Arnhem en Nijmegen zijn koploper in de regio qua beleid rondom deelmobiliteit. Beide steden hebben een traject doorlopen om de algemene plaatselijke verordening (APV) aan te passen, waarbij deelmobiliteitsaanbieders een vergunning moeten aanvragen om deelmobiliteit aan te mogen bieden. Daarnaast zijn beleidsregels opgesteld over op welke manier deze vergunningen worden verstrekt en welke voorwaarden verbonden zijn voor de aanbieder van deelmobiliteit. Denk hierbij aan maximaal aantal voertuigen per modaliteit, maar ook eisen aan datadeling en kwaliteit.

Netwerkbenadering over de gemeentegrenzen

Veel aantrekkelijker dan de aanwezigheid van één enkele hub is een netwerk van hubs in verschillende soorten en maten, dat zich uitstrekt over de regio Arnhem-Nijmegen. Een dergelijk netwerk vormt een belangrijk element in de transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem waarin verschillende modaliteiten naadloos op elkaar aansluiten. Om de reiziger keuzevrijheid te bieden, bestaat een hub netwerk uit een combinatie van verschillende types van hubs, variërend in hoeveelheid aangeboden deelvoertuigen, grootte en aanwezigheid van voorzieningen. Dit netwerk willen we in alle gemeentes in de regio opbouwen.

C3. Mobiliteitsdata op orde

Geplande wegwerkzaamheden, de actuele verkeerssituatie op de weg en op het spoor, brugopeningen, maximum snelheden, parkeerinformatie, fietsteldata en informatie voor logistieke ondernemers zoals venstertijden. We kennen diverse mobiliteitsdata die we nauwkeurig willen bijhouden. Dit is nodig zodat de informatie in de apps die reizigers gebruiken betrouwbaar en up-to-date zijn. Het is feitelijk digitaal wegbeheer. We willen dat iedere gemeente dat op orde heeft.

C4. Sturen op verkeer via regionaal verkeersmanagement

Dagelijkse drukte op ons wegennetwerk, ongevallen, wegwerkzaamheden of evenementen; met verkeersmanagement begeleiden we het verkeer in bijzondere situaties. Hiervoor hebben we een speciaal team opgericht: het Regionaal Verkeersmanagement Team (RVMT). In dit team werken onze gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat samen. Dit team lost niet zozeer files op, maar beïnvloedt de verkeerssituatie door het instellen van omleidingsroutes, het afvangen van pieken en het afstemmen van wegwerkzaamheden. Deze samenwerking werkt al jaren uitstekend. Hier gaan we de komende jaren mee door. Één van de nieuwe accenten in het verkeersmanagement wordt het betrekken van onze hubs. We willen deze locaties optimaal benutten in reguliere situaties en bij bijzonderheden.

Pijler 2: Lokale en regionale mobiliteitsnetwerken

D. Verstedelijkingsafspraken

Onze regio is samen met de regio Foodvalley aangewezen als NOVEX-gebied. NOVEX staat voor “Nationale Omgevingsvisie Extra”. Het roept daarbij de associatie op met de woningbouwgebieden van eind vorige eeuw die de titel van VINEX-locaties kregen.



In het NOVEX ontwikkelperspectief Arnhem Nijmegen Foodvalley geeft onze integrale uitwerkring hoe we de puzzel van zowel landelijke als regionale opgaven in onze regio ruimtelijk willen gaan inpassen.

Was de VINEX-opgave in onze regio ruim 24.000 woningen groot. Nu werken we aan de bouw van 60.000 extra woningen voor 2040. Circa 20.000 van deze woningen realiseren wij in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Dit zijn de gebieden Nijmegen Stationsgebied, Nijmegen Kanaalzone en Spoorzone Arnhem Oost.

In de afspraken met het Rijk zijn hiervoor financiële middelen gereserveerd. De door het Rijk toegekende budgetten van in totaal 196 miljoen euro zijn bedoeld om de extra woningen die vóór 2030 worden gerealiseerd, beter bereikbaar te maken.

Wat gaan wij doen in 2024-2030?
D1. Inzetten op slimme verstedelijking
D2. Mobiliteitsinvesteringen doen die onze verstedelijkingslocaties multimodaal bereikbaar maken

D1. Inzetten op slimme verstedelijking

Een belangrijke conclusie uit de verstedelijkingsstrategie is: “Waar je bouwt maakt nogal uit”. We willen de nieuwe woningen en nieuwe werkgebieden dusdanig plannen en ontwerpen dat de nieuwe bewoners en werknemers minder afhankelijk zijn van de auto. De exacte ligging (nabij veel voorzieningen), maar ook het ontwerp (fiets dicht bij de voordeur en de privéauto of deelauto op afstand in een buurthub) speelt daarin een beslissende rol.

We zetten in op slimme verstedelijking. Dit maximaliseert het fiets- en OV-gebruik en dempt de auto-afhankelijkheid. Dit blijkt ook uit de bevindingen van het rapport: Mobiliteitsanalyses 2040 Arnhem-Nijmegen-Foodvalley (2022). ‘Woningen concentreren in stedelijk gebied met optimale OV bediening en focus op fiets en OV leidt tot lagere extra ritgeneratie in totaal en minder groei van het aantal autoritten in het bijzonder’. Dit is nodig om de regio te laten groeien en tegelijkertijd de regio bereikbaar te houden. Wij voeren hierover samen met de gemeenten, provincie en rijk de gesprekken wat de strategisch slimme locatie keuzes zijn, om de auto-afhankelijkheid te doorbreken.

Daarnaast is het noodzaak dat de verstedelijkingsstrategie ook een duurzamer mobiliteitsgedrag van bestaande inwoners en werknemers aanjaagt. Het bouwen in bestaand bebouwd gebied en nabij OV-knooppunten betekent veelal ook de noodzaak tot meer investeren in de kwaliteit voor voetgangers, fiets en openbaar vervoer. Het verlagen van de parkeernorm en daarmee het stimuleren van duurzame mobiliteit biedt kansen om deelmobiliteit bij nieuwbouwprojecten te promoten en op te zetten. De kans van slagen is het groots op locatie waar de alternatieven van openbaar vervoer en fiets op orde zijn. Een regionaal kennisteam voor de gemeentes in de regio kan helpen om kennis en kunde in te brengen in de nieuwbouwprojecten binnen deze gemeentes. Dergelijke initiatieven zien we ook opgepakt worden in andere regio’s van het land (Utrecht, Stedendriehoek).

D2. Extra mobiliteitsinvesteringen om onze verstedelijkingslocaties bereikbaar te houden

Meer woningen en meer bedrijvigheid leidt automatisch ook tot meer mobiliteit. Uitgaande van het huidige mobiliteitsgedrag ontstaan door 60.000 extra woningen circa 300.000 extra dagelijkse autoritten. Zonder extra investeringen in duurzame mobiliteit zorgen de gebiedsontwikkelingen voor nog vollere wegen en blik op straat. Niet alleen is het nodig de woningen te bouwen rondom OV-knooppunten, maar er moet ook gezorgd worden voor goede fietspaden, fietsvoorzieningen, haltevoorzieningen, deelmobiliteit(shubs) en parkeren op afstand. Voor al deze investeringen in mobiliteit zijn financiële middelen nodig.

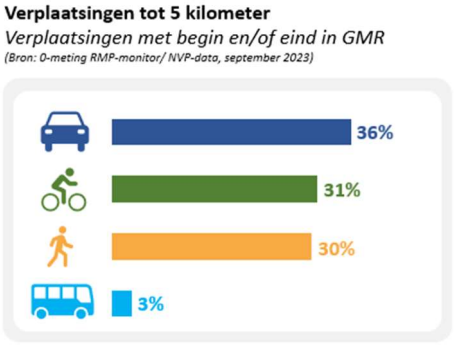
De regio heeft al meermaals aan de alarmbel getrokken. Het pleidooi is ook door diverse media opgetekend: “We hebben zekerheid nodig over financiële middelen voor infrastructuur en mobiliteit voor alle extra woningen en extra werkgelegenheid”. Deze zekerheid is er nog niet. Wij blijven hier ons hard voor maken.

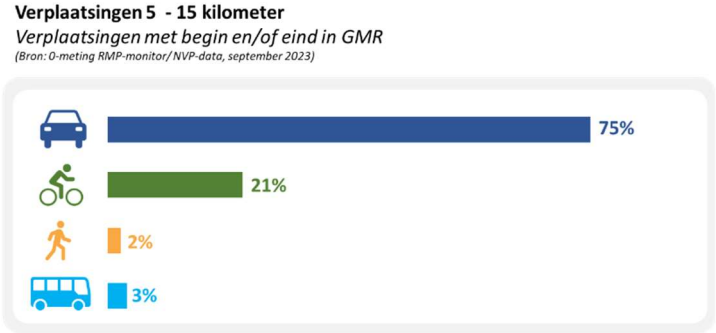
E. Schaalsprong fiets: veilig, aantrekkelijk en verbonden

De groene metropoolregio Arnhem-Nijmegen heeft de juiste omvang, dichtheid en schaal om met de fiets overal te kunnen komen. Onze regio staat nationaal en internationaal bekend als een fietsvriendelijke regio, met goede infrastructuur voor de fiets. Aantrekkelijke en comfortabele non-stop fietsroutes om automobilisten te verleiden de fiets te nemen.

We zien nog meer potentie voor de groei van het fietsgebruik, zeker door de groeiende populariteit van de elektrische fiets. In de beoogde mobiliteitstransitie naar meer duurzame mobiliteit is (en blijft) de fiets en de e-bike ons speerpunt. Ook onze partners het Rijk (Nationaal Toekomstbeeld Fiets) en de provincie Gelderland (Agenda Actieve mobiliteit) benadrukken het belang van de fiets en maken hiervoor financiële middelen beschikbaar.

Er is nog meer dan genoeg potentie voor meer fiets in onze regio. Uit ervaring weten we dat de helft van onze autoritten korter is dan 7,5 kilometer. Een afstand die op de fiets en zeker op de e-bike voor veel inwoners, werknemers en bezoekers goed te doen is. Een randvoorwaarde daarbij is dat de fietsinfrastructuur van voldoende kwaliteit is: veilig, snel, herkenbaar en comfortabel. De cijfers van ons verplaatsingspanel wijzen op een nog dominanter gebruik van de auto voor korte ritten. Dit zijn gemeten data op basis van een mobiele telefoon van panelleden.





Wat gaan wij doen in 2024-2030?

E1. Nieuwe doorfietsroutes realiseren
E2. Continue verbeteren van het hoofdfietsnetwerk
E3. Versterken feeders hoofdfietsnetwerk, naar de OV-knooppunten, woonbuurten en op- en afgangen van onze bruggen
E4. Het integreren van recreatieve fietsroutes aan het doorfiets- en hoofdfietsnetwerk
E5. Gericht ingrijpen om de verkeersveiligheid van fietsers te waarborgen

E1. Nieuwe doorfietsroutes realiseren

De verdere ontwikkeling van de regio en het toenemende fietsgebruik geeft behoefte aan een uitbreiding van het bestaande en geplande doorfietsroutenetwerk. De afgelopen jaren hebben we daartoe 4 kansrijke doorfietsroutes verkent op draagvlak en potentie. De komende 5 jaar willen we deze fietsroutes daadwerkelijk realiseren. Het gaat om:

- Realiseren VeluweWaalpad
- Realiseren Doorfietsroute Huissen-Arnhem
- Realiseren Doorfietsroute Wijchen-Oss
- Realiseren Arnhem Om de Noord

Voor fietsinvesteringen zoals regionale doorfietsroutes merken wij dat regionale regie noodzakelijk is. Het gaat om regie op de hoofdlijn, op de inhoud, op financiering, op de lobby en op de samenwerking. Kortom regie op resultaat om continuïteit te waarborgen. Voor de ontwikkeling van het VeluweWaalpad is in de lente van 2024 een bestuursovereenkomst getekend. Daarbij gaan we met elkaar aan de slag deze doorfietsroute te realiseren. De regio neemt hierin de regie in samenwerking met de betrokken gemeenten, provincie en andere partijen.

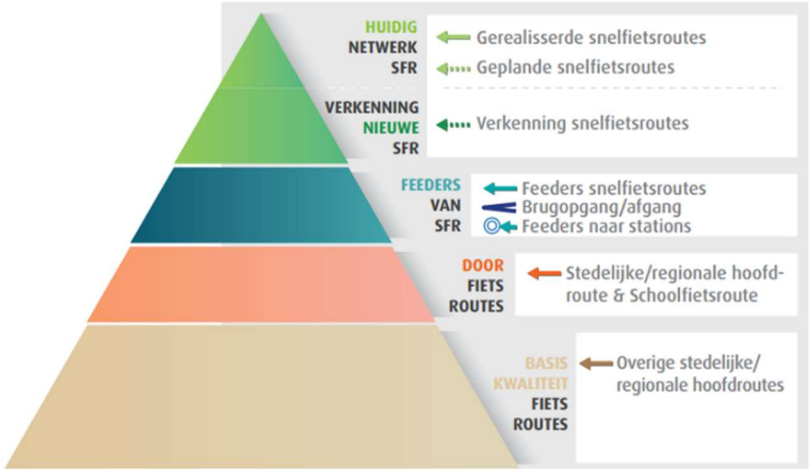


E2. Continue verbeteren van het hoofdfietsnetwerk

Een veilig een aantrekkelijk hoofdfietsnetwerk vervult een sleutelrol in de transitie naar meer duurzame mobiliteit in de regio. Samen met de gemeenten en de provincie werken we aan het continue verbeteren van ons hoofdfietsnetwerk. Dit is nodig omdat we op ons hoofdfietsnetwerk steeds meer fietsers zien, en ook steeds meer verschillende typen fietsers en fietsen. Als we met de huidige kennis en ervaring naar ons hoofdfietsnetwerk kijken zien we op diverse plekken dat verbeteringen noodzakelijk zijn. Daarnaast zijn we alert op nieuwe ontwikkelingen die de kwaliteit van ons hoofdfietsnetwerk ondermijnt. Om ons fietsnetwerk op een hoog kwaliteitsniveau te houden zijn terugkerende investeringen nodig.

E3. Versterken feeders hoofdfietsnetwerk, naar de OV-knooppunten, woonbuurten en op- en afgangen van onze bruggen

Voor de hoofdinfrastructuur fiets hebben we, in de regionale position paper fiets (2018), het perspectief van de fietspiramide ontwikkeld. De fietspiramide geeft de typen fietsinfrastructuur. Hoe hoger in de piramide, hoe zwaarder het belang voor het vinden van betere mobiliteitsoplossingen. De top van de piramide bestaat uit doorfietsroutes en feeders. De feeders vormen de aantakkingen naar de OV-knooppunten, de woon- en werkgebieden en naar onze bruggen. De feeders maken de koppeling tussen fiets, stationslocaties, mobiliteitshubs en hoogwaardig openbaar vervoer. We gaan met de aanpak van het versterken van de feeders door. Dat betekent dat we herkenbare toeleidende fietsverbindingen maken als aanvulling op ons hoofdfietsnetwerk.



E4. Het integreren van recreatieve fietsroutes aan het hoofdfietsnetwerk

Met de groei van de regio is de koppeling tussen de woongebieden en de recreatiegebieden steeds belangrijker. In de recreatiegebieden vinden onze inwoners de ontspanning. Of het nu gaat om de bossen bij Berg en Dal en Renkum of het rivierenlandschap bij Druten of Lingewaard. De fiets maakt de verbinding of is van zichzelf de start van recreatie. We willen het bestaande recreatieve fietsnetwerk meer integreren met het totale fietsnetwerk, zodat de bestaande recreatieve fietsroutes ook te verbeteren zijn. Tevens willen we vanuit het perspectief van recreatie op zoek naar missende of zwakke schakels in het hoofdfietsnetwerk. We zien dat het hoofdfietsnetwerk al massaal wordt gebruikt in de weekenden en overige dagen.

In onze regio zoeken de recreanten veelal de rivieren en het groen op. Wat willen we met onze dijken (autovrij, autoluw of meer ruimte bieden voor de fietsers?). Ook verkeersveiligheid speelt hierin een rol. We worden met zijn allen vitaler oud. Dat is een groot goed. Maar in de praktijk merken we op de fiets dat de oudere doelgroep vaker iets minder stuurvast is. Dat is ook terug te zien in de stijging van de eenzijdige ongelukken op de fiets. Dit vergt bredere fietspaden met meer berm beveiliging.

E5. Gericht ingrijpen om de verkeersveiligheid van fietsers te waarborgen

Fietsers zijn een kwetsbare doelgroep. In de afgelopen jaren is geïnvesteerd in een veiliger fietsnetwerk. Het Rijk (Strategisch Plan Verkeersveiligheid/ SPV) en de provincie Gelderland hebben hiervoor speciale subsidies samengesteld voor verbeteren fietsveiligheid en voor de aanpak van risicovolle kruisingen en fietsoversteken. In samenwerking met de provincie Gelderland kijken we naar de meest onveilige locaties en pakken we deze plekken aan. We willen dat gemeenten zich extra inspannen om de 10 meest risicovolle locaties in de periode tot 2030 aan te pakken. De regio ondersteunt gemeenten bij het aanvragen voor subsidies en helpen met de risico-analyses.

F. Samenhangend regionaal openbaar en publiek vervoer

Het openbaar vervoer is de grootste verliezer in mobiliteitsland nu de stofwolken van de coronapandemie zijn neergedaald. We zien sinds de coronapandemie minder OV-reizigers. Dit geldt met name voor het OV per bus. Dit geeft onzekerheid aan de houdbaarheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer in het algemeen en de minder sterke buslijnen in het bijzonder.

De provincie Gelderland is opdrachtgever van het busvervoer (en regionaal spoor). Zij zijn bezig met de voorbereidingen van de nieuwe OV-concessie Arnhem-Nijmegen Foodvalley die per 1 juli 2026 in moet gaan. Met de nieuwe OV-concessie op komst bestaat het risico dat we als regio in totaal minder OV-aanbod krijgen vanwege de betaalbaarheid van de totale dienstregeling.

Ondanks de (tijdelijke) terugval in OV-reizigers, zijn wij positief over de toekomst van het openbaar vervoer. Juist doordat wij sterk in bestaand stedelijk gebied bouwen en nabij OV-knooppunten, krijgt het OV de komende jaren een forse impuls. Het is zaak om niet voor die tijd het OV-aanbod te verschralen dat van de potenties weinig overblijft. Zelfs als het OV een zelfde aandeel houdt in de vervoerswijzekeuze als nu, zal het aantal reizigers groeien vanwege de groei van het aantal inwoners, werknemers en bezoekers. Door te verdichten rond OV-knopen, de kwaliteit van het OV verder te verbeteren en de inzet op stadsrandhubs groeit het aantal reizigers en stijgen de inkomsten.

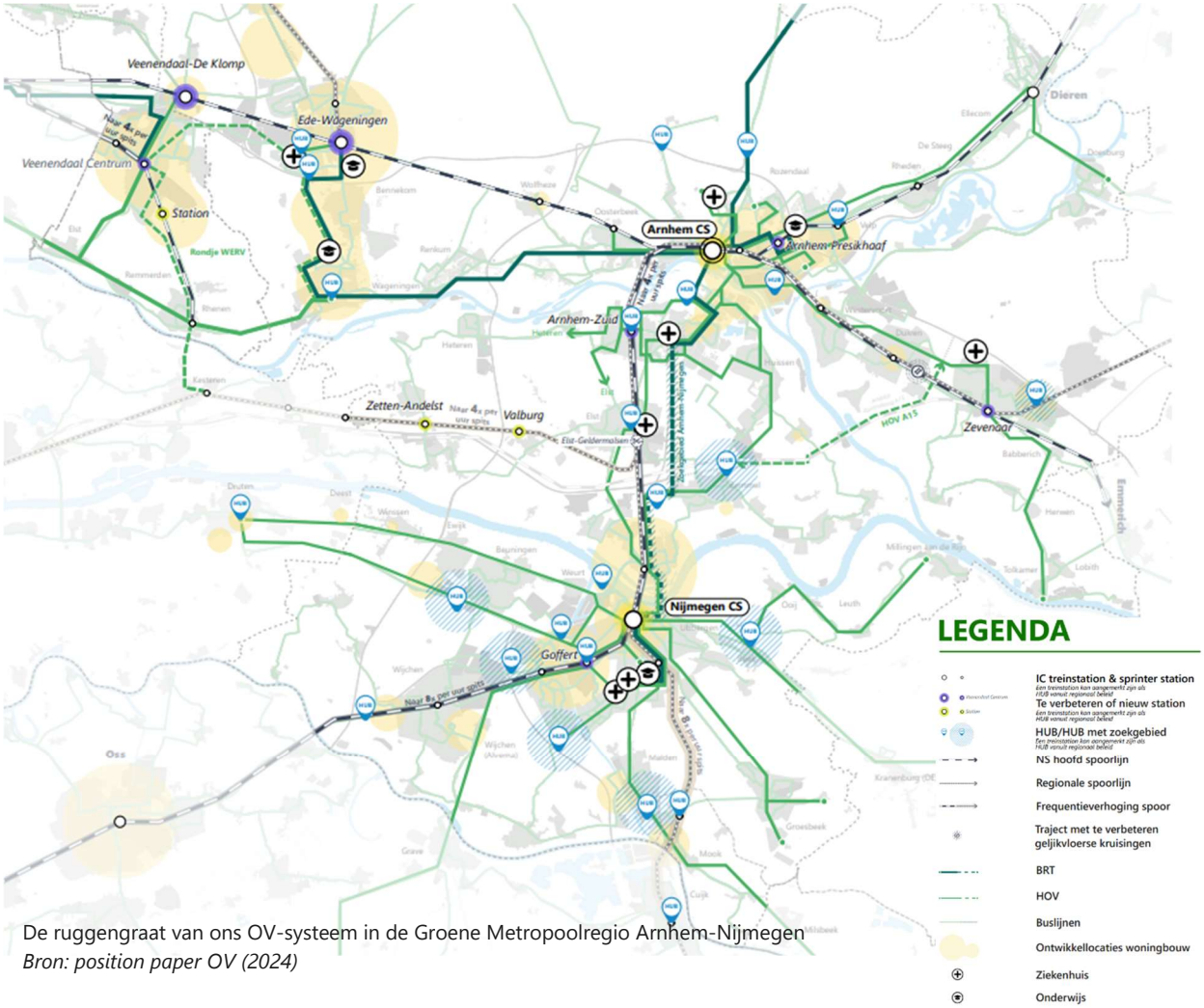
Wat gaan wij doen in 2024-2030?

F1. Het uitbouwen en door ontwikkelen van onze OV-ruggengraat
F2. Het slim benutten van de flexibele ontwikkelruimte in de toekomstige OV-concessie
F3. Het borgen van de maatschappelijke bereikbaarheid

F1. Het uitbouwen en doorontwikkelen van onze OV-ruggengraat

We beschouwen onze regionale spoorlijnen en ons hoogwaardig openbaar vervoer als de ruggengraat van de regio. In het busnetwerk zien we met name kracht in de lijnen die de regionale kernen verbinden met de economische kernlocaties, campussen en stationslocaties. Hiervoor is onder andere hoogwaardig openbaar vervoer (HOV/ BRT-netwerk) actief.

Het HOV / BRT willen we in de regio verder doorontwikkelen, zodat een volwaardig netwerk ontstaat in samenhang met het regionale spoor. Onderstaande kaart is in dit kader als wensbeeld opgenomen.



De ruggengraat van ons OV-systeem in de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen
Bron: position paper OV (2024)

Voor de OV-reizigers is het OV-product: “HOV/ BRT” niet als zodanig herkenbaar. De bussen en haltes zijn nauwelijks te onderscheiden van regulier OV. Dit kan en moet beter. Als regio willen we dit als concessievoorwaarde meegeven aan de inschrijvende partijen. Ook de wegbeheerders kunnen daar een rol in spelen bij de inrichting van haltes en de kwaliteit van de infrastructuur zoals busbanen. Ook in marketingtermen is het HOV nog niet ontdekt. We willen de toekomstige vervoerder uitdagen het concept van HOV veel sterken in de markt te zetten als herkenbaar product.

De steden Arnhem en Nijmegen hebben uitgesproken dat zij de komende jaren inzetten op het afvangen van bezoekers en werknemers aan de binnenstad en de campussen met de auto. Hiervoor ontwikkelen we stadsrandhubs: transferia aan de rand van de stad. Het hoogwaardig OV is nodig om de overstappende reiziger snel, comfortabel en frequent vanaf de stadsrandhub naar de gewenste eindbestemming te brengen. We willen het gebruik van deze stadsrandhub de komende jaren gaan

stimuleren. Denk daarbij aan eenheid en herkenbaarheid en eenduidige P&R-regelingen en tarieven.

F2. Het slim benutten van de flexibele ontwikkelruimte in de toekomstige OV-concessie

Met de nieuwe bus concessie per 1 juli 2026 op komst zijn provincie, regio en gemeenten in 2024 gestart met de voorbereidingen. Als regio zetten wij ons in om samen met de gemeenten onze wensen en gedachten over het toekomstige busvervoer in de regio mee te geven aan de provincie Gelderland. Dit is uitgewerkt in ons 'position paper OV' dat 29 maart 2024 aan de Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland overhandigd.

Naast de inhoudelijke zaken die een plek moeten krijgen in de aanbesteding, wil de regio ook een actieve rol in het aanbestedingstraject en in het ontwikkelteam tijdens de concessie.

- De regio wil betrokken worden bij een transparante aanbesteding. Niet alleen bij het opstellen van het programma van eisen waarbij rekening gehouden wordt met de wensen/eisen van de regio, maar ook bij de beoordeling van de inschrijvingen.
- De samenleving en de manier waarop we ons verplaatsen veranderen razendsnel, terwijl de concessie een contract kent van 10 jaar. Een belangrijk onderdeel van de concessie is dat niet alles helemaal is dichtgetimmerd. We willen flexibele ontwikkelruimte om tijdens de concessie veranderingen in het buslijnennetwerk of in frequenties door te voeren. Wij zijn voorstander van de oprichting van een ontwikkelteam dat samen met de toekomstige vervoerder afspraken maakt over aanpassingen van het busvervoer tijdens de contractperiode. De flexibele ontwikkelruimte biedt ons de mogelijkheid om in te springen op nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld het verhogen van frequenties zodra een verstedelijkingslocatie tot ontwikkeling komt, of het toevoegen/ verleggen van buslijnen bij opening van nieuwe stadrandhubs.

F3. Het borgen van de maatschappelijke bereikbaarheid

Maatschappelijke bereikbaarheid van wijken, buurten en kernen

Het OV wordt met het strekken van routes sneller en aantrekkelijker voor een groot deel van de reizigers. Wij ondersteunen deze ontwikkeling. Echter een randvoorwaarde is dat de wijken, buurten en kernen in onze regio toegankelijk blijven voor het openbaar vervoer.

Om de groeiende bereikbaarheidsongelijkheid aan te pakken zien we dat sommige gemeenten ook kortingen aanbieden in abonnementen aan speciale doelgroepen. Ook hiermee investeren we in de maatschappelijke bereikbaarheid en dit geeft een impuls aan het aantal reizigers in het OV. Wij houden vinger aan de pols waar het gaat over de tariefontwikkeling van het openbaar vervoer voor reizigers.

Verruimen subsidiemogelijkheden tot verbeteren haltevoorzieningen

De keerzijde van het meer strekken van OV-lijnen is dat reizigers verder moeten lopen of fietsen naar de dichtstbijzijnde halte. De halte zal op een aantal plekken in de regio op grotere afstand komen te liggen van de voordeur van de woning. Met grotere halteafstanden is het belangrijk om ook goede stallingsvoorzieningen aan de OV-reiziger te bieden. Dit maakt het aantrekkelijk om de fiets te gebruiken als voor- en natransport naar de halte. We willen goede haltevoorzieningen bij onze HOV-halten. Ook zien wij kansen van OV-fiets bij treinstations bij de regionale lijnen.

Goede oplossing bieden voor fijnmazig vervoer

Voor een deel van de reizigers is de grotere loopafstand tot de halte een probleem. Zij hebben behoefte aan een fijnmaziger vorm van vervoer. Voor deze sociale functie van het OV zetten we in op een goede oplossing. Dat kan bijvoorbeeld door te werken aan 'publiek vervoer'. Dat betekent dat we ook andere vormen van publiek vervoer, zoals de buurtbus, een haltetaxi of het doelgroepenvervoer willen inzetten om mensen voldoende vervoersmogelijkheden te bieden.

We willen het doelgroepenvervoer meer samen laten optrekken met het openbaar vervoer om zo een beter en efficiënter vraaggestuurd openbaar vervoer in de buitengebieden te krijgen. We laten ons inspireren op de Publieke Mobiliteitsaanpak die regio Achterhoek onder de noemer 'Gaon' uitwerkt. Het is de integratie van OV en doelgroepenvervoer met overige vormen van mobiliteit naar één vervoerssysteem.

Meer ruimte voor initiatieven bewoners voor publiek vervoer

We willen meer ruimte voor initiatieven van bewoners om zelf onderling vervoer te organiseren ('vervoer coöperaties'). We zien bijvoorbeeld deelmobiliteit als onderdeel van het voorzieningenniveau in buurten en kernen. Door deelmobiliteit te clusteren met andere voorzieningen, ontstaat als een ontmoetingsplek in de buurt.



De provincie is zich aan het beraden hoe deelmobiliteit ingezet kan worden in samenhang met de uitrol van openbaar vervoer in de regio. Daarin staat deze regio niet alleen. Andere regio's in het land hebben dezelfde vraagstukken. Ook hier sluiten we als regio aan bij onderzoeken en kennis die in het landelijke programma voorbij komen. Duidelijk is dat hier kansen zijn om het aanbod regionaal in de kleinere kernen uit te rollen, maar ook dit vraagt om kaders, waardering en financiering van de overheden op dit thema.

G. Versterken van ons multimodale netwerk

Als we onderweg zijn dan zijn grenzen voor ons onbelangrijk. Wij reizen ongeacht gemeentegrens of concessiegebied van herkomst naar bestemming. In de organisatie van ons mobiliteitsnetwerk zijn deze grenzen nog steeds realiteit. Daarnaast geldt dat fiets, voetganger, openbaar vervoer (bus en spoor) en auto veelal als afzonderlijke netwerken zijn georganiseerd. Juist in die overgangsgebieden, tussen gemeenten, tussen concessies en tussen modaliteiten ligt een belangrijke opgave.

We willen toe naar één geïntegreerd netwerk, waarbij reizigers afhankelijk van het moment of de reis een keuze kunnen maken voor het meest passende vervoermiddel of combinatie van vervoersmiddelen. Hiermee willen we voorkomen dat mensen vanuit gewoonte de auto in stappen, zonder erbij na te denken. Dit kan de ene keer de (bak)fiets zijn, de andere keer het openbaar vervoer en soms de deelauto of toch de privéauto. Dit doen we door ons mobiliteitsnetwerk optimaal te verknopen via hubs. Via hubs verleiden we reizigers om voor langere afstanden over te stappen op bus en trein. Voor korte afstanden, zoals tussen hub en stadscentrum, stimuleren we reizigers te kiezen voor duurzaam vervoer, zoals lopen, fietsen of openbaar vervoer. Ook de keten (deel)fiets – OV wordt steeds belangrijker. Specifiek voor de hubs zijn afspraken gemaakt zoals opgenomen in de Strategische Agenda 2025. Hier bouwen wij op voort.

Wat gaan wij doen in 2024-2030?
G1. Realisatie van hubs
G2. Netwerk van herkenbare deelmobiliteitshubs
G3. Combinatie hubs en toeristische overstap punten (tops)

G1. Realisatie van hubs

Daar waar een overstap tussen vervoersmiddelen logisch en gewenst is, willen we investeren in hubs. Dit kan een regionaal station zijn waar mensen de auto parkeren om met de trein verder te reizen. Station Elst is hier een mooi voorbeeld van. Rondom Arnhem en Nijmegen wordt ingezet op stadsrandhubs. De steden willen bezoekers en forenzen zoveel mogelijk opvangen aan de rand van de stad op transferia. Vanaf daar kan men verder reizen per openbaar vervoer of deelfiets. Hier zijn combinaties mogelijk met andere functies. Hubs kunnen daarmee een rol vervullen in de uitdagingen van mobiliteit, maar ook in circulariteit en duurzaamheid. Hubs bieden een oplossing voor personenvervoer, voor logistiek, voor circulair bouwen, voor stroom opwekken en laadinfrastructuur. De vraag is hoe we dit slim kunnen combineren zodat we efficiënt met fysieke ruimte en middelen omgaan.

De afgelopen jaren zijn verkenningen uitgevoerd naar de potentie van deze grootschaligere hubs, conform de Strategische Agenda 2025 voor hubs. Een samenwerking tussen de GMR en de gemeenten waar deze hubs zijn gepland. Nu is het zaak om de verkenning om te zetten naar realisatie. Hoe gaan we een vervolgstap zetten, zodat we ook een netwerk van hubs opbouwen?

We willen inzetten op de plekken in de regio waar weginfrastructuur en spoor elkaar raken. Denk aan Zevenaar-Oost en Wijchen-West. Ook willen we meedenken over strategische hublocaties buiten onze regio zoals bijvoorbeeld station Cuijck (voor opvang reizigers naar Campus Heijendaal).

Ruimtelijke inpassing logistieke hubs en bouwlogistiek

De invoering van de zero-emissiezones geeft een directe aanleiding om te voorzien in logistieke hubs. Dit zijn voorzieningen en locaties om goederen aan de stadsrand of in de regio op te vangen op weg naar de (eind)bestemming van de ondernemer of consument. Vanuit deze logistieke hubs verzorgen bezorgdiensten de bezorging naar de gebieden waar de bestelbus of vrachtwagen op fossiele brandstof niet meer in mag.

Met de verstedelijkingsopgave in het vooruitzicht willen we ook sterker inzetten op duurzame bouwlogistiek. Dit past binnen de ambities van een circulaire regio. Ook hier kunnen logistieke hubs of tijdelijke bouwhubs voorzien in voorzieningen of een locatie om de bouw van onze nieuwe woningen of infrastructuur op een zo'n duurzame mogelijke wijze uit te voeren.

G2. Netwerk van herkenbare deelmobiliteitshubs

Naast de grootschaligere hubs, bouwen we stapsgewijs aan een netwerk van kleinschalige deelmobiliteitshubs. Soms zijn dit buurthubs waar een paar deelvoertuigen staan, maar dit zijn ook de plekken voor deelmobiliteit op de grote hubs in de regio. Denk aan de stadrandhubs en in de buurthubs bij de grootschalige woningbouwlocaties.



Voor de deelmobiliteitshubs is een landelijke huisstijl ontwikkeld, zodat reizigers overal in Nederland de deelmobiliteitshubs herkennen. Deze landelijke ontwerpstandaard passen wij ook toe. Dit betreft onder meer het druppelvormige HUB-bord, de groene belijning, de groen-witte

informatieborden en het gebruik van dezelfde pictogrammen voor de beschikbare vervoersmiddelen op de hub.

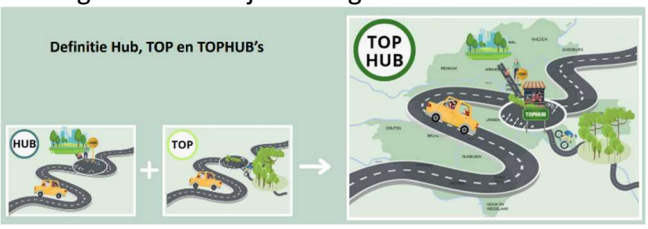
Van 2023 tot en met 2025 stelt het Ministerie van IenW een subsidie ter beschikking van € 500.000 (inclusief BTW) voor de realisatie van dergelijke hubs in de regio. In 2023 zijn de eerste hubs gerealiseerd in Nijmegen, voornamelijk op campus Heijendaal. In 2024 en 2025 volgt een verdere uitrol. De planning is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van deelmobiliteit in de regio.

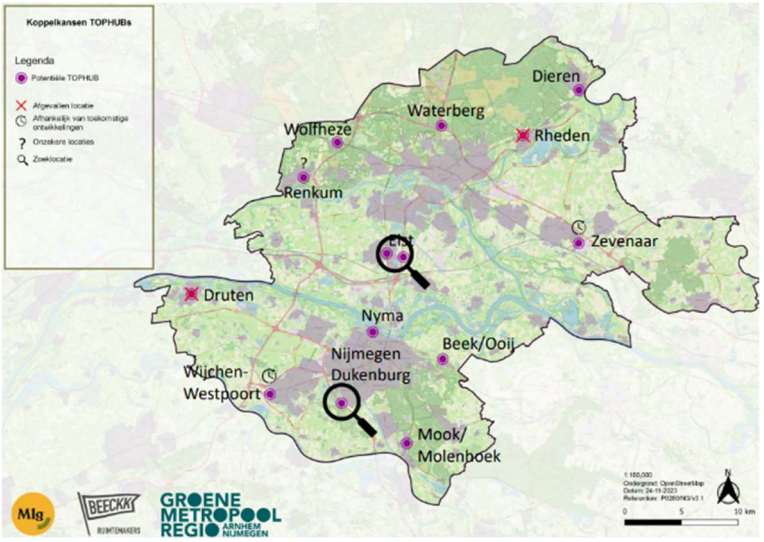
De gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de realisatie van de hubs op eigen grondgebied, maar de regio ondersteunt hen. Onze ambitie is een fijnmazig netwerk van kleine hubs te realiseren, zodat deelmobiliteit in de gehele regio beschikbaar is. Dit heeft twee belangrijkste voordelen:

1. Het is voor reizigers duidelijk en herkenbaar waar deelmobiliteit beschikbaar is;
2. Er is geen sprake meer van fout geparkeerde tweewielers en daarmee van rondslingerende voertuigen. Daarmee wordt een belangrijke weerstand bij inwoners weggenomen.

G3. Combinatie hubs en toeristische overstap punten (TOP's)

Eerder genoemde hubs hebben vooral een functie in het bereikbaar houden van de regio. We zien ook mogelijkheden voor toeristische overstap punten (tops) voor recreatie. Deze kunnen op een aantal plekken worden gecombineerd met de andere hubs. Hiervoor zijn 9 locaties als kansrijk uitgewerkt. Dit zijn de volgende locaties:





1) TOP station Dieren
2) TOP Arnhem Waterberg
3) TOP station Wolfheze
4) TOP Elst
5) TOP Nyma
6) TOP Dukenburg
7) TOP Beek/ Ooij
8) TOP Mook/ Molenhoek
9) TOP Renkum.

Deze TOP's willen we de komende jaren gaan realiseren, waarbij een aantal basisvoorzieningen minimaal aanwezig zijn zoals deelfietsen of fietsverhuur, infopaneel met recreatieve routes, toilet en OV (bus of trein).

Pijler 3: Onze verbonden regio

Zowel voor ons personen- als goederenvervoer is het van groot belang dat onze regio goede verbindingen heeft met de belangrijkste economische centra in Nederland en Europa. Het gaat dan vooral over spoorverbindingen en rijkswegen. Een sterk (inter)nationaal netwerk zorgt ervoor dat onze bedrijvigheid voldoende personeel kan aantrekken, maar ook dat inwoners van onze regio banen in andere regio's kunnen vinden en dat goederen gemakkelijk zijn te vervoeren. De GMR heeft voornamelijk een rol in agendering en lobby.

Over de bereikbaarheid van onze regio en het belang van onze regio voor de rest van Nederland en Europa hebben wij doorlopend gesprekken. Gesprekken met het Rijk, de provincie Gelderland, maar ook met ProRail en met vervoerders zoals NS en Arriva voor het regionaal spoor. We brengen het belang van onze regio onder de aandacht.

Met het ministerie van I&W zijn vaste overlegmomenten over de rijksprojecten en -programma's over infrastructuur en bereikbaarheid. Jaarlijks in het najaar staan hiervoor de bestuurlijke overleggen Meerjarenprogramma Investeringsagenda Ruimte en Transport (BO-MIRT) gepland. Op landsdelig schaalniveau maakt het Rijk hierbij afspraken met provincies, regio's en gemeenten. In het overleg Landsdeel Oost behartigen wij via de provincie Gelderland de belangen van de regio.

HUIDIGE AFSPRAKEN MET HET RIJK RONDOM INFRASTRUCTUUR EN BEREIKBAARHEID

In het BO MIRT Oost Nederland zijn de volgende afspraken gemaakt over de bereikbaarheid van de regio:

- RegioExpres: sneltrein op het spoor Arnhem-Doetinchem-Winterswijk voor bereikbare woningbouwlocaties
- Spoor Utrecht-Arnhem-Duitse grens (UAD). Besluit: start proces MIRT onderzoek
- Vrije spoorkruising Arnhem-Oost. Besluit: start proces MIRT onderzoek
- Netwerkanalyse 2030-2040 Foodvalley Arnhem-Nijmegen. Start proces na afronding onderzoeken

Daarnaast kent onze regio nog de Rijksprojecten ViA15 en de MIRT A50.

- Het project ViA15 (realisatie verbreden en doortrekken A15 en verbreden A12) is vooralsnog vertraagd en in afwachting van een definitieve uitspraak en goedkeuring Tracébesluit van de Raad van State.
- Voor MIRT A50 is het voorkeursalternatief in procedure. Het voorkeursalternatief gaat uit van een verbreding van de A50 naar 2x3 rijstroken tussen de knooppunten Paalgraven en Ewijk. Naar verwachting wordt de Voorkeursbeslissing voor de zomer 2024 door de Minister vastgesteld.

Wij staan ervoor om de bestaande afspraken te borgen en waar nodig nieuwe afspraken te maken.

H. Lobby voor versterken spoorvervoer

Het spoor is structurerend voor de ruimtelijke ontwikkeling in onze regio. We concentreren woningen en bedrijvigheid rondom spoorknooppunten. Een goed voorbeeld hiervan zijn de verstedelijkingsafspraken die zijn gemaakt rondom het stationsgebied van Nijmegen, de ruimtelijk en economische ontwikkelingen rondom station Elst en Arnhem Zuid.

Het versterken van spoorvervoer betreft:

1) internationale en nationale treinverbindingen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is;
2) regionale verbindingen, waarvoor provincie Gelderland concessieverlener is.

Wat gaan wij doen in 2024-2030?

H1. Verbeteren corridor Schiphol – Utrecht – Arnhem – Nijmegen
H2. Vrije spoorkruising Arnhem Oost en aanpak gelijkvloerse spoorkruisingen in de Liemers
H3. Doorontwikkelen RegioExpres en realisatie Zevenaar Oost
H4. Versnellen en verbeteren kwaliteit van de IJssellijn
H5. Versterken potentie Maaslijn
H6. Frequentieverhoging verbinding met Regio Rivierenland
H7. Lobby goederenvervoer: benut Betuweroute

H1. Lobby voor schaalsprong hoofdrailnetwerk

In het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) zijn afspraken gemaakt over de verbetering op de corridor Schiphol – Utrecht – Arnhem – Nijmegen. Het streven is om de frequenties te verhogen en de reistijden minimaal gelijk te houden. Daarvoor worden veel maatregelen genomen buiten onze regio (de vernieuwing van station Ede-Wageningen is hier een voorbeeld van). Binnen onze regio gaat het vooral om de aanpak van station Nijmegen.

Concreet gaat het om de volgende maatregelen:

- Een MIRT-onderzoek naar de corridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens (UAD).
- 6x per uur een Intercity op deze corridor vanaf eind 2024
- Grote aanpassingen aan station Nijmegen: spooraanpassingen, verbeteren reizigerstransfer, opstelcapaciteit reizigersmaterieel, seinaanpassingen en verbetering van het station en haar omgeving.

Op lange termijn (na 2040) is onze inzet een frequentieverhoging naar 8 intercity's per uur.

H2. Arnhem Centraal als internationale draaischijf met vrije spoorkruising Arnhem-Oost

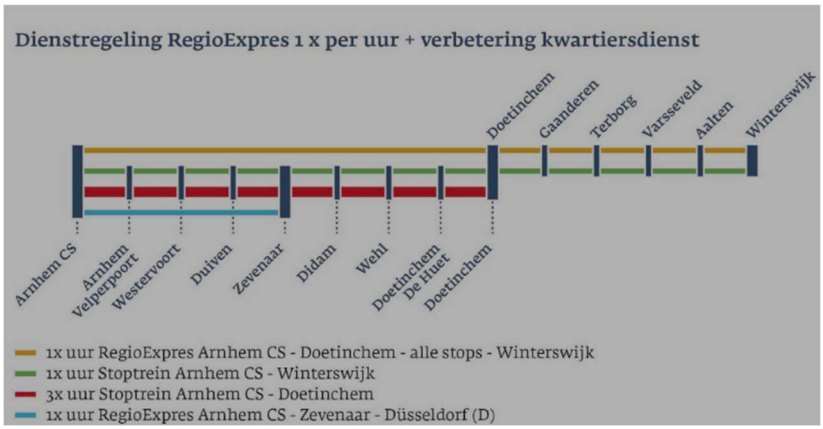
Station Arnhem Centraal was een van de Nieuwe Sleutelprojecten van Nederland. Het station is volledig vernieuwd en gereed gemaakt als katalysator voor stedelijke vernieuwing en economische groei. Arnhem Centraal kan nog meer als draaischijf fungeren voor regionale, nationale en internationale treinverbindingen. We willen de internationale verbindingen naar Frankfurt, München en Berlijn vanaf Arnhem Centraal versterken. Hiervoor is een ongelijkvloerse kruising bij Arnhem Oost van belang.

Samen met het Rijk willen we ons inzetten voor een studie naar een vrije spoorkruising Arnhem Oost. Een vrije spoorkruising geeft ook meer mogelijkheden om meer treinen te laten stoppen op het huidige station Presikhaaf. Gecombineerd met woningbouw en de directe nabijheid van de HAN-campus kent dit station een forse potentie.

We maken ons sterk voor:

- Arnhem Centraal als internationale halteplaats met directe verbindingen met Duitsland.
- Het versterken van de internationale verbindingen naar Frankfurt, München en Berlijn vanaf Arnhem Centraal.
- Een MIRT-onderzoek naar een vrije spoorkruising Arnhem Oost.

H3. Doorontwikkelen RegioExpres en realisatie station Zevenaar-Oost



De RegioExpres is een trein die tussen Winterswijk en Doetinchem overal stopt, om vervolgens als sneltrein non-stop door te rijden naar Arnhem Centraal en vice versa. Om de RegioExpres te laten rijden werkt Gelderland aan infrastructurele aanpassingen. Met de komst van de RegioExpres per 2027 ontlasten we de A12 en de bestaande regionale lijnen van Breng en Arriva. Daarnaast geven we een forse bereikbaarheidsimpuls aan Oost Nederland. Wij geloven in de kracht van de RegioExpres en willen bij het succes de frequentie van de RegioExpres uitbouwen.

Station Zevenaar-Oost is een lang gekoesterde wens vanuit de regio. Wij zien hier kansen om autoverkeer vanaf de A12 (en A18) op te vangen en via P+R over te laten stappen op de trein. Een groot voordeel is de parkeercapaciteit die nabij het spoor wordt gerealiseerd. Deze parkeervoorzieningen zijn van belang voor de Fashion Outlet dat hier gebouwd wordt. Hier is dubbelgebruik van het parkeren een enorme kans.

H4. Versnellen en verbeteren IJssellijn

De IJssellijn is de treinverbinding tussen Zwolle en Roosendaal, via Arnhem en Nijmegen. Hier streven we naar een versnelling, een verbetering van de betrouwbaarheid en een frequentieverhoging. De spoorbrug bij Ravenstein vormt daarbij hét knelpunt. Concreet gaat het om de volgende maatregelen:

- Verdubbeling van de spoorbrug bij Ravenstein.
- Frequentieverhoging van de sprinters op de verbinding Arnhem-Nijmegen-Oss-'s-Hertogenbosch naar 4x per uur.
- Realisatie van station Wijchen-West als toekomstige P+R voor automobilisten vanaf de A50/ A326 voor een snelle overstap op de trein.

H5. Versterken potentie Maaslijn

De Maaslijn is de treinverbinding tussen Nijmegen en Roermond. Het is een regionale lijn, waarvoor de provincie Limburg opdrachtgever is, mede namens de provincie Gelderland. Onder andere station Nijmegen Heyendaal ligt aan deze lijn, met een groot belang voor de bereikbaarheid van de campus Heijendaal. Provincie Limburg heeft opdracht gegeven voor de elektrificatie en gedeeltelijke verdubbeling van de Maaslijn. Deze is naar verwachting eind 2027 gereed. Dit biedt de mogelijkheid om verder in te spelen op de potentie van deze treinverbinding. Deze impuls leidt tot minder drukte op de A73 en de N271.

Concreet gaat het om de volgende maatregelen:

- Verhogen van de frequentie van de Maaslijn. Vanaf 2027 tussen Mook-Molenhoek en Nijmegen kan deze naar 8x per uur tijdens de spitsuren. Dit willen we op termijn uitbreiden richting Cuijk en Boxmeer.
- We willen de hubfunctie van de stationslocaties langs de Maaslijn versterken: meer P&R, meer fietsenstallingen en een integratie van deelmobiliteit op de stations. Op station Nijmegen Heyendaal, station Mook-Molenhoek en ook op station Cuijk en Boxmeer (buiten onze regio) zien we daarvoor veel mogelijkheden.
- Station Nijmegen Heyendaal krijgt een opknapbeurt, zodat het een grotere capaciteit krijgt en de uitstraling weer past bij de moderne campus.

H6. Aanpak gelijkvloerse overwegen

Het spoor in onze regio kent nog diverse plekken met gelijkvloerse overwegen. We zien dat dit naar de toekomst steeds vaker knelpunten worden vanwege overwegveiligheid. Het gaat dan om spoorkruisingen bij Wijchen, bij Rheden (langs de IJssellijn) en bij Duiven en Zevenaar (spoor richting Duitse grens). Ook bij de regionale spoorlijnen (Maaslijn, lijn naar Tiel) speelt dit vraagstuk.

Bij toekomstige hogere frequenties van het treinverkeer zijn de spoorkruisingen vaker gesloten voor het auto- en fietsverkeer. Dit geeft knelpunten ook omdat het verkeer toeneemt als gevolg van de verstedelijkingsopgave. Daarom maken wij ons sterk voor een aanpak van deze spoorkruisingen. Specifiek voor spoorkruisingen in de Liemers maken we ons sterk deze mee te nemen in het MIRT-onderzoek van de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens.

H7. Frequentieverhoging verbinding met Rivierenland

Het regionale spoor Geldermalsen-Tiel-Elst-Arnhem biedt een belangrijke verbinding tussen Rivierenland en de regio Arnhem Nijmegen. De provincie Gelderland is opdrachtgever van deze lijn (concessie start per juli 2025). We zien mogelijkheden om de verbinding met zowel Arnhem als Nijmegen te verbeteren door de volgende maatregelen:

- Maak van het spoor een ruggengraat bij voorkeur met een hogere frequentie. Tussen Arnhem en Elst zit het spoor echter al vol.
- Voor een frequentieverhoging is het nodig dat de spoorlijn wordt ingekort tot Tiel – Elst en dus niet meer doorrijdt naar Arnhem. Op Elst zijn voldoende overstapmogelijkheden richting Arnhem en Nijmegen. Een keerspoor ligt er al.
- Het versterken van Station Zetten-Andelst.
- Het verkennen van de potentie van een nieuw station Valburg; indien hogere frequenties mogelijk zijn in combinatie met woningbouw rondom het station.
- Wij ondersteunen de lobby bij het verlengen van de spoorverbinding naar Geldermalsen; hierdoor wordt de lijn voor meer reizigers interessanter.

H8. Lobby goederenvervoer: benut Betuweroute

Het goederenvervoer groeit ook over het spoor. Als regio zijn we betrokken met andere regio's en het Rijk in dialoog over goederenrouting over het spoor. Het Rijk onderzoekt in het kader van goederenroutering Noord Oost Europa (GNOE) naar vijf aanvullende goederenroutes tussen Rotterdam en Duitsland.

Twee daarvan gaan via de IJssellijn, door onze regio. Een andere optie is de spoorlijn via de Liemers door de Achterhoek naar Twente (de zogenaamde noordtak). Alle vijf de routes raken ons als regio rechtstreeks. Wij willen dat alle plussen en minnen hiervan goed in beeld worden gebracht en dat het optimaliseren van de Betuweroute één van de volwaardige opties daarbij is. Wij maken ons sterk voor een afgewogen integrale oplossing, zonder hinder voor onze inwoners in de woon- en leefkwaliteit. Onze inzet is om de Betuweroute te benutten.

I. Lobby voor toekomstbestendig wegennetwerk

Onze regio heeft een aantal rijkswegen (A12, A15, A50, A73) en belangrijke provinciale wegen binnen haar grondgebied. We zien dat die wegen steeds gevoeliger worden voor congestie en door de groei van de regio en van de rest van Nederland zal deze problematiek verder groeien. In een aantal gevallen kan de capaciteit worden vergroot met nieuwe infrastructuur. De doortrekking van de A15 is daarvan het belangrijkste voorbeeld. Verder moeten we ook op zoek naar andere mogelijkheden om ons hoofdwegennetwerk toekomstbestendig te maken.

Wat gaan wij doen in 2024-2028
I1. ViA15; nu écht aan de slag
I2. Krachtig samenwerken aan de MIRT A50
I3. Uitwerken 10 puntenplan A325/ N325
I4. Gezamenlijk opstarten van een netwerkanalyse
I5. Betalen naar gebruik
I6. Versterken multimodaal vervoer in Ten-T corridors

I1. ViA15: nu écht aan de slag

Het project ViA15 gaat over het verbreden en doortrekken van de A15 en verbreden van de A12. Het project heeft een enorme betekenis voor de bereikbaarheid van de regio. Het project ligt bij de Raad van State voor definitieve goedkeuring. De uitspraak wordt eind 2024 verwacht.

Voor de komende 5 jaar hebben we in het gebied grote uitdagingen, zowel bij verdere uitstel of zelfs afstel. De A12 en de Pleyroute staan al jaren bovenin de landelijke fileknelpunten, waarbij de A12 zelfs het grootste landelijk knelpunt is in de ochtendspits. We willen de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek op korte termijn oppakken. Voor lange termijn maatregelen werken we al samen in een A12 alliantie. Een samenwerking tussen Rijk, provincie Gelderland en de regio Achterhoek. Op korte termijn willen we een extra inzet met extra maatregelen op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement, fietsmaatregelen, extra HOV en extra gedragsmaatregelen.

I2. Krachtig samenwerken aan de MIRT A50

Wij zijn samen met VNO NCW één van de aanjagers geweest om aandacht te vragen voor de problematiek op de A50. Met succes de A50 is op de Rijksagenda terecht gekomen en de MIRT-verkenning is ondertussen uitgevoerd.

Wij omarmen het voorkeursalternatief. Zeker in het licht van de verstedelijkingsopgave van de regio. Naast 2x3 wordt er ook een extra burg aangelegd (landbouwverkeer en fiets). En er is een Mobiliteitsaanpak A50 waarin ondersteunende mobiliteitsmaatregelen zitten, zoals het Intensiveren van de werkgeversaanpak, fietsinvesteringen Wijchen-Oss en maatregelen op het onderliggende wegennetwerk.

I3. Uitwerken 10 puntenplan A325/N325

De A325/ N325 ligt in het hart van onze regio. Uit de Gebiedsaanpak A325/ N325 (2021) is een inzet geadviseerd op het stimuleren van slimmer en duurzamer reizen. De conclusies en aanbevelingen uit het adviesrapport zijn uitgewerkt in een 10 puntenplan voor de A325/N325. Hierin zijn maatregelen opgenomen die ook in dit RMP op diverse plekken terugkomen, zoals inzet op het VeluweWaalpad, investeren op de relatie Huissen-Arnhem op OV en fiets gebied en investeren in hubs en werkgeversaanpak. Wij ondersteunen deze gebiedsgerichte aanpak, waarbij de provincie Gelderland de regie voert.

I4. Gezamenlijk opstarten van een netwerkanalyse

In 2024 willen we starten met een netwerkanalyse. Dit is conform BO MIRT afspraak. We willen veel meer integrale projecten opstarten. Deze netwerkanalyse geeft ons het startpunt om dit verkennen.

Het is een winst dat we met elkaar willen doen. In deze netwerkanalyse betrekken we ook de integrale bereikbaarheidsdoelen van de brede welvaart.

I5. Betalen naar gebruik

Er is veel aandacht voor het verduurzamen van mobiliteit. Maar er is ook aandacht nodig voor het verminderen en veranderen van het autoverkeer. Het betalen naar gebruik is daarvan een beproefde methode. Het betalen van gebruik in plaats van voor bezit moet autobezitters bewuster maken van de kosten en vermindert de milieubelasting. De invoering van betalen naar gebruik (belasting per gereden kilometer) leidt ertoe dat mensen minder autorijden.

Het Rijk gaat nu uit van een vlak tarief, waarbij ongeacht de locatie of het tijdstip waarop gereden wordt eenzelfde bedrag per kilometer moet worden betaald. Het VNG geeft aan dat een dergelijke heffing niet effectief is. Het tarief raakt de inwoners van het landelijk gebied extra hard, omdat de inwoners daar juist meer zijn aangewezen op de auto. Daarnaast ontmoedigt een vlakke heffing automobilisten niet om buiten de spits te gaan rijden. Het meer differentiëren naar locatie en tijdstip is waar VNG zich sterk voor maakt. Wij ondersteunen het standpunt van de Vereniging van Gemeenten (VNG).

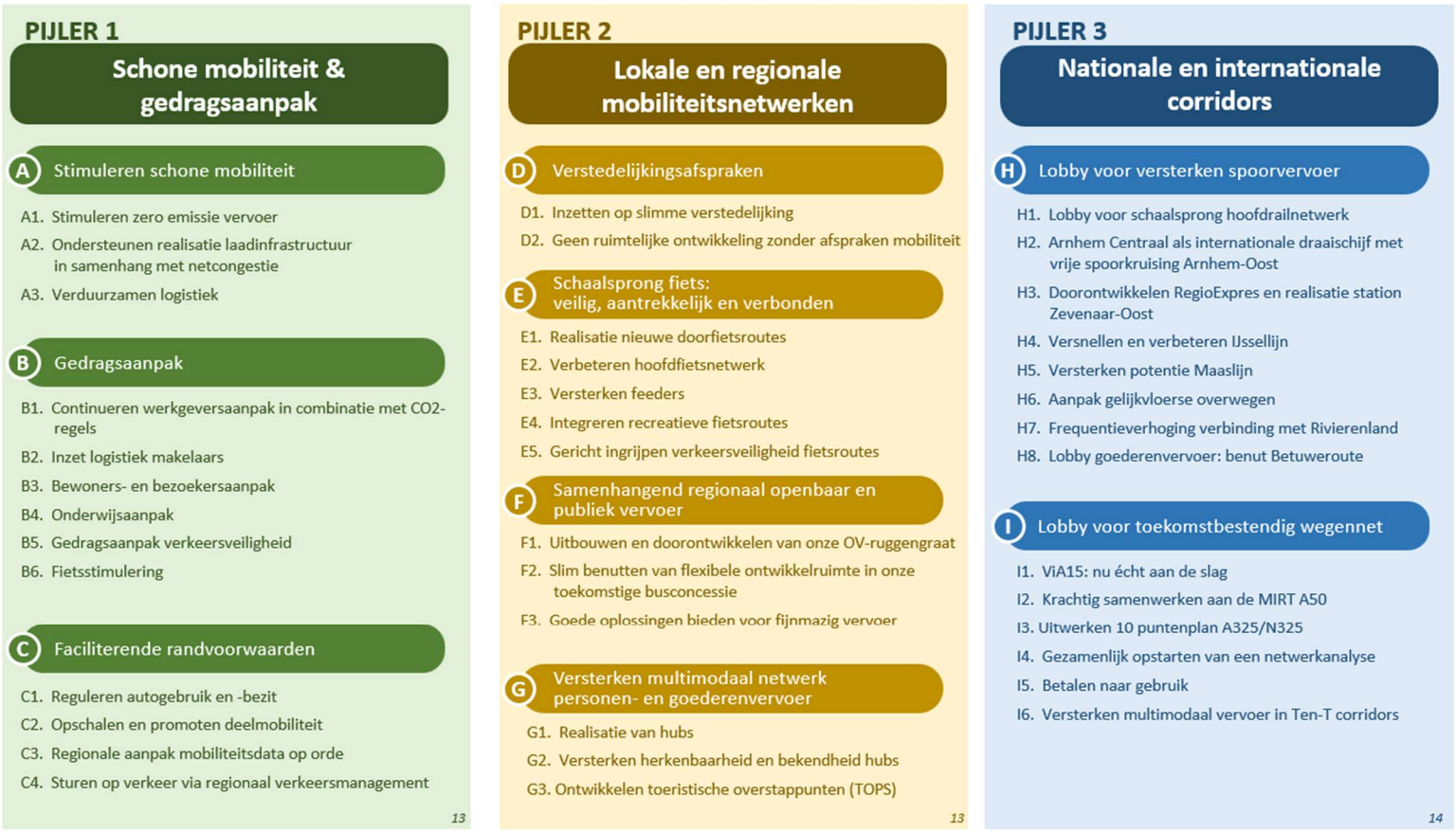
Met de invoering van de vrachtwagenheffing gaan ook binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens per gereden kilometer betalen voor het gebruik van de Nederlandse snelwegen. De heffing geldt ook op een aantal N-wegen en enkele gemeentelijke wegen. Dit laatste voorkomt dat vrachtverkeer naar deze wegen gaat uitwijken. De hoogte van het tarief wordt bepaald door de milieu-eigenschappen en gewichtsklasse van de vrachtwagen. Hoe lichter en schoner het voertuig, hoe lager het tarief. De verwachting is dat de vrachtwagenheffing in 2026 start. De regio houdt aandacht voor de gevolgen hiervan.

I6. Versterken multimodaal vervoer in Ten-T corridors

Vanuit een Europees perspectief is deze regio een strategisch knooppunt van transportcorridors naar elke windrichting. We zijn onderdeel van de TEN-T corridors: Rhine-Alpine en North Sea-Baltic. Vanuit Green Deal Europa zijn er diverse financieringsmogelijkheden voor het versterken van het multimodale transport. Alle 100.000+ gemeenten zijn een Urban Node binnen deze corridor, dus ook Arnhem en Nijmegen. Dit betekent dat er kansen liggen voor Europese subsidies voor duurzame mobiliteit en investeringen in knooppunten en duurzaam openbaar vervoer. Hier willen we ons sterk voor maken.

4. Richting een Uitvoeringsprogramma RMP

We hebben veel ambities en hebben de laatste jaren gewerkt aan diverse opgaven. Dit koersdocument schetst het brede pallet aan maatregelen waaraan we regionaal willen samenwerken aan mobiliteit in de breedste zin van het woord. In totaal 40 maatregelen binnen 3 pijlers onderscheiden.



Deze brede maatregelen kunnen we niet allemaal tegelijk uitvoeren. We moeten kiezen op basis van beschikbare capaciteit, beschikbaar budget, te verwachten effecten, laaghangend fruit en de doelstellingen die we het belangrijkste vinden. Het pakket is te groot om alles tegelijk op te pakken. De gemeenten die veelal de maatregelen uitvoeren hebben hiervoor niet de personele capaciteit beschikbaar, maar ook bij andere partijen zijn keuzes noodzakelijk. Daarnaast is ook de (kosten)effectiviteit van iedere maatregel anders.

In de periode tot en met het najaar van 2024 brengen we de effecten van de maatregelen in beeld in relatie tot de brede welvaartsdoelstellingen en doen we een grove kostenraming. Hiermee gaan we de maatregelen afwegen en prioriteren. De resultaten hiervan werken wij uit in het Uitvoeringsprogramma van het RMP. Daarin beschrijven we ook de werkverdeling: de initiërende partij en ondersteunende partijen.

Het integrale perspectief

De Groene Metropoolregio werkt aan vijf opgaven die steeds meer met elkaar samenhangen. Ze kunnen elkaar versterken, zijn soms afhankelijk van elkaar of kunnen soms zelfs conflicteren. Mobiliteit heeft bijvoorbeeld een sterke relatie met opgaven zoals circulair bouwen, energietransitie, economische vitaliteit, ruimte bieden voor recreatie en het versterken van de kwaliteit van ons landschap. We gaan in het vervolgtraject inzichtelijk maken wat Verbonden Regio vraagt aan de

andere opgaven, maar ook beschrijven we hoe de andere opgaven kunnen bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen uit dit Koersdocument.

Denk daarbij aan onder andere de volgende integrale vraagstukken:

- Nieuwe mobiliteitshubs voor personenvervoer en logistiek, nieuwe infrastructuur voor fiets en openbaar vervoer en hubs voor bouwlogistiek vragen om ruimte, die in onze regio schaars is. We schatten in hoeveel ruimte voor deze nieuwe functies nodig is, waar deze noodzakelijk is en wat dat betekent voor bijvoorbeeld de Groene Groeiregio en de Productieve Regio.
- Is de wens om snel richting Zero Emissie te gaan reëel gezien de netcongestie en de andere ontwikkelingen die stroom vragen? Als we moeten kiezen, wat krijgt er dan prioriteit? Of kunnen we het systeem zo inrichten dat elektrische voertuigen juist een oplossing bieden voor de pieken in de vraag naar elektriciteit? Zijn onze doelen realistisch, of moeten naar een meer gefaseerde aanpak vanwege de netcongestie in onze regio? Hier ligt een sterke relatie met de Circulaire Regio, de Groene Groeiregio en de Productieve Regio.
- Kunnen we met slimme keuzes in de ruimtelijke ordening zorgen voor minder verplaatsingen, of minder lange verplaatsingen? Kunnen we werkgelegenheid en voorzieningen dichterbij de woningen plannen? Durven we ook in de kleinere kernen te verdichten rondom OV-knooppunten? Dat betekent bouwen met hoge dichtheden op ook de kleinere stations in de regio; van station Westervoort tot station Wijchen en van station Dieren tot station Zetten-Andelst? En passen we dan overal lagere parkeernormen toe, in combinatie met een aanbod van deelmobiliteit?
- De A12-corridor tussen Arnhem en de Duitse grens is één van de grootste fileknelpunten in Nederland. Juist op deze corridor is nog fysieke ruimte voor uitbreiding van logistieke bedrijven en grootschalige detailhandel. Is dat verenigbaar?
- Investeringen in onze infrastructuur kunnen op gespannen voet staan met onze ambities van het groen blauwe netwerk. Denk aan grote ingrepen zoals nieuwe bruggen over onze rivieren, maar ook kleinere investeringen zoals het verbreden van fietspaden. Voor de veiligheid van onze fietsers is het nodig om fietspaden te verbreden. Dit gaat ten kosten gaat aan groen en bomen. We moeten daarin integrale afwegingen maken.
- Onze ambities is om te gaan werken met lagere parkeernormen en vaker met parkeerregulering. Daarin is gradatie nodig. Gemeenten die tegen de steden aan liggen hebben andere problemen dan kernen die verder liggen. Hoe gaan we om met de verschillen? De mobiliteitstransitie speelt in de hele regio, maar kent verschillende snelheden.

In het definitieve Koersdocument RMP werken wij de relatie met de andere opgaven van de regio verder uit.