Datum: **4 november 2024**

Van: **Klaas-Jan Gräfe en Alex Mulders**

Betreft: **Overzicht aan zienswijzen op Koersdocument RMP**

Gemeente Berg en Dal	
Zienswijze	*Hoe verwerkt?*
Het strekken van lijnen is in onze ogen enkel een optie als er een goed alternatief is. Wij vragen de GMR dan ook hier extra aandacht voor te hebben in de lobby richting provincie en rijk.	Als tekst ook toegevoegd bij punt 'maatschappelijke bereikbaarheid van wijken, buurten en kernen' in Agenda RMP. Opgenomen tekst: "Hiervoor hebben wij extra aandacht in de gesprekken met de provincie als opdrachtgever van het openbaar vervoer."(onder kopje G3)
Het beter verbinden van recreatieve fietsroutes met het hoofdfietsnetwerk. We gaan graag samen aan de slag om dit verder uit te werken in het uitvoeringsprogramma.	Deze uitnodiging nemen wij graag aan!
TOP/BEEK Beek We maken de kanttekening dat de functies wel moeten passen binnen de mogelijkheden van de locatie. We verkennen graag samen verder welke rol de TOP/HUB in Beek kan gaan betekenen.	Bij Tophubs hebben we de volgende tekst toegevoegd in de Agenda RMP: "Bij de stap naar voorbereiding realisatie werken we samen met de betreffende gemeenten uit in hoeverre de genoemde functies passen binnen de genoemde locaties". (onder kopje H3)

Gemeente Mook en Middelaar	
Zienswijze	*Hoe verwerkt?*
Complimenten voor de leesbaarheid van het Koersdocument	-
Mook en Middelaar is blij dat een breed mobiliteitspakket is uitgewerkt en het niet enkel is beperkt tot maatregelen om CO2-uitstoot in mobiliteit te reduceren	-
Als gemeente onderschrijven wij de behoefte aan minder onderzoeken en plannenmakerij en meer concrete maatregelen die letterlijk het verschil maken op straat	-
Zoals geformuleerd in het RMP kunnen we op basis van monitoring, verschuiving van inhoudelijke prioriteiten en/of beschikbare budgetten, het uitvoeringsprogramma jaarlijks gaan actualiseren	De ambitie is om dit jaarlijks uit te gaan voeren
Mook en Middelaar vraagt aandacht voor het voortzetten van de onderlinge afstemming tussen buurgemeenten. Aandacht voor mobiliteitsknelpunten rondom doorgaande verkeersroutes en de faciliterende rol van de regio daarin.....Het Koersdocument zou nadrukkelijker kunnen wijzen op de noodzaak van een gecoördineerd aanpak voor deze knelpunten.	Dit blijven we doen. Meer inhoudelijk komt dit bijvoorbeeld terug in de Gebiedsgerichte mobiliteitsaanpakken. Specifiek voor Mook en Middelaar is hiervoor de aanpak 'Zuid- en westflank van Nijmegen' van belang. Het integraal samenwerken aan mobiliteitsprojecten doen we in de gebiedsaanpakken. Hierin maken we het gecoördineerd aanpakken van mobiliteitsknelpunten met onderlinge afstemming tussen gemeenten meer prominent in beeld in het RMP.

Een regionaal Mobiliteitsfonds wordt nog niet expliciet genoemd in het koersdocument, maar kan helpen bij het bundelen van middelen en het verkrijgen van subsidies. Gemeenten staan de komende jaren voor een uitdaging ten aanzien van het rondkrijgen van de financiën. Het ambitieniveau van het uitvoeringsdocument moet daar passend bij zijn.	In Q1 2025 gaat de regio nadenken over een regionaal mobiliteitsfonds. Daar komen we op terug. Het is een optie die we nu bestuurlijk uitwerken.

Gemeente Duiven	
Zienswijze	*Hoe verwerkt?*
Wij verzoeken u dringend om geluid en leefbaarheid op te nemen als kernpunten in het koersdocument voor de Mobiliteitsvisie. Dit zorgt ervoor dat mobiliteit ook duurzaam en leefbaar is, wat ten goede komt aan de gehele gemeenschap.	We kunnen ons vinden in het amendement vanuit de gemeente Duiven. We hebben geluidsoverlast nadrukkelijk een plek gegeven. Dit is terug te vinden bij de doelstelling: Meer actieve mobiliteit en fijnere leefomgeving. Daarin is minder geluidsoverlast door mobiliteit als beoogd resultaat meegegeven. Het begrip leefbaarheid is in het Koersdocument opgenomen met de term: fijnere leefomgeving.
Wij stellen voor dat geluidsoverlast een expliciet beoordelingscriterium wordt bij de ontwikkeling van mobiliteitsprojecten. Bijvoorbeeld, door de effecten van geluid op omwonenden mee te nemen in de besluitvorming en door te streven naar geluidsreducerende maatregelen zoals het gebruik van stiller wegdek, snelheidsbeperkingen naast het stimuleren van elektrisch vervoer welke mobiliteit al mee wordt genomen in het koersdocument	We hebben geluid/ geluidsoverlast nadrukkelijker een plek gegeven bij de effecten die we na streven Als expliciet beoordelingscriterium bij de ontwikkeling van mobiliteitsprojecten is het ook aan de wegbeheerders zelf om dit mee te nemen. Aanvullend hebben we de maatregel C5 toegevoegd: Stille, schone en circulaire weg- en waterbouw. Ook het initiatief van lagere snelheden in de bebouwde kom (meer wegen van 50 km/u naar 30 km/u) ondersteunen wij. Dit hebben we toegevoegd aan het RMP (zie hiervoor ‘Verbeteren verkeersveiligheid’/ maatregel ’meer 30 km/uur in de bebouwde kom) (E1).
Leefbaarheid moet een centraal thema zijn bij de mobiliteitsontwikkeling. De beschikbare openbare ruimte is beperkt en ontwikkelingen hierin kunnen de leefbaarheid onder druk zetten. De mobiliteitsvisie moet duidelijke doelen stellen voor de verbetering van de leefomgeving door bijvoorbeeld autoluw beleid in woonwijken en de aanleg van groene corridors voor fietsers en voetgangers.	Wij ondersteunen dit. In hoofdstuk 2 bij de doelen hebben wij dit nog explicieter opgeschreven. De tekst in het koersdocument is deels aangepast naar aanleiding van deze zienswijze: “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. Leefbaarheid is een centraal thema bij de ontwikkeling van onze mobiliteit. Onze leefomgeving is gebaat bij verkeer dat beheerst door onze wegen en straten rijdt met minder geluidsoverlast. Wij ondersteunen de initiatieven die gemeenten nemen in de verlaging van de snelheidslimiet in de bebouwde kom.”

Gemeente Renkum	
Zienswijze	*Hoe verwerkt?*
Complimenten voor het werk dat de GMR heeft verzet met de conceptversie 'Koersdocument RMP'.	-
Haalbaarheid CO2 en alarmbel naar het Rijk. Zonder investeringen van en/ of door het Rijk het verminderen van de CO2-uitstoot een stevige uitdaging is voor regio's en gemeenten. Dit mag duidelijk worden neergezet in hoofdstuk 1.	We hebben in de inleiding een extra zin toegevoegd: "Dit kunnen we als regio niet alleen, ook samenwerking met het Rijk en de provincie Gelderland hebben we hiervoor nodig".
Is het mogelijk een GIS-kaart te maken waarbij duidelijk wordt wat er gebeurt als een onderdeel in de regionale infrastructuur vervalt. Wat gebeurt er dan met de toegang tot voorzieningen? Renkum haalt het voorbeeld van Drielse veer aan of als een onderdeel wordt toegevoegd zoals een extra oeververbinding tussen Arnhem Zuid en Oosterbeek	We zijn bezig met het Ministerie van I&W om de 'bereikbaarheid van voorzieningen' verder uit te werken. Het weghalen van verbindingen is zeer specifiek gebonden aan een locatie en komt niet veel voor. Over specifieke gevallen is het nodig om samen te kijken hoe we dit in kaart kunnen brengen.
Bij onderdeel maatschappelijke kosten van filedruk; het verzoek om ook aan te geven wie de maatschappelijke kosten draagt indien voorzieningen die juist bijdragen aan de mobiliteitstransitie komen te vervallen.	In algemene termen kunnen we dit niet opnemen in het RMP. Maar als dit een structureel probleem is dat ook door gemeenten in onze regio zo wordt gevoeld dan moeten we daar een concreet project van maken. Dit zullen we dan in regionaal verband afstemmen.
Renkum doet de suggestie om een bijlage te maken met projecten per gemeente die met hulp van GMR gerealiseerd gaan worden	Dat heeft een plek in de tabellen zoals opgenomen in de Agenda RMP.
Op pagina 8 somt u de regionale ambities op. Naar ons idee ontbreekt hier de verbonden regio.	De opgave van de verbonden regio hebben we neergezet als balansfactor binnen de ambities van wonen, economie, circulariteit en groen. Daarom is deze in de opsomming achterwege gelaten.
Graag verduidelijke zin: 'Als we kijken naar de totale ambities in de regio hebben we gekscherend gezegd 150% ambities'	Tekstueel aangepast naar 'forse' ambities
Vraag of we bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma en de prioritering ook rekening willen houden met de omvang van de gemeente, de daaraan gekoppelde mate en intensiteit van haar problematiek en de mate waarin ook kleine gemeenten kunnen bijdragen aan de regionale ambities en het zoeken naar hiervoor beschikbare middelen.	Hier houden we rekening mee
Wees duidelijk dat lagere parkeernormen en autobezit niet direct met elkaar samenhangen, maar dat ook andere maatregelen nodig zijn zodat een alternatief voor de auto bestaat (zoals investeringen in fiets en openbaar vervoer)	Op basis hiervan hebben we een tekstuele wijziging doorgevoerd (onder kopje C1 van de Agenda RMP). "In de uitwerking van de verstedelijkingsopgave stimuleren we de gemeenten het STOMP-principe te gebruiken. Dus in de prioriteitsvolgorde eerste stappen (voetganger), dan trappen (fiets), dan openbaar vervoer en Maas (deelmobiliteit) en ten slotte pas de privé-auto".
Is het interessant om in plaats van een parkeernorm te gaan spreken over een mobiliteitsnorm; dit past ook beter bij het concept van slimme verstedelijking	We zijn zelf voorstander van het vasthouden aan de parkeernorm, omdat dit ook een juridische basis heeft. Het staat vrij aan gemeenten om ook te werken met

	mobiliteitsnormen. In onze aanpak van slimme verstedelijking stimuleren wij aan om te denken en werken vanuit het STOMP-principe.
Suggestie om gemeenten te stimuleren ook fietsparkeernormen in gemeentelijke beleidsregels over parkeernormen te laten opnemen	Deze suggestie is verwerkt. In Agenda RMP is de volgende tekst opgenomen: “Ook willen we stimuleren dat de gemeenten fietsparkeernormen in gemeentelijke beleidsregels opnemen.”
In hoeverre is de GMR actief in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit en welke rol kan dit programma hebben op regionale en lokale schaal?	De GMR is hierin actief. Wij zijn als organisatie lid van dit samenwerkingsprogramma. Onze projectleider voor opschaling deelmobiliteit neemt de leerpunten uit het programma mee naar de regio (en de gemeenten).
In hoeverre mengt de GMR zich in de landelijke discussie over deelmobiliteit als publieke mobiliteitsvorm? Renkum ziet mogelijkheden om deze vorm met middelen vanuit het Rijk een bijdrage kan hebben op bredere toegankelijkheid van deelmobiliteit.	De GMR is betrokken bij dit vraagstuk en heeft in haar regionale agenda voldoende aanknopingspunten om gemeenten hierbij te ondersteunen. Daarnaast heeft de regio een regiodeal-aanvraag in voorbereiding die specifiek ingaat op dit vraagstuk.
Meer inzicht in Mobiliteitsdata op orde. Welke data gaat het precies over en hoe gemeenten deze data op orde kunnen krijgen?	Het gaat oa om de volgende data: 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. Voor de duidelijkheid hebben we de naamgeving aangepast in ‘Digitalisering mobiliteitsdata’
Aandacht voor regionale doorfietsroutes. Renkum vraagt een doorkijk te geven naar toekomstige projecten die relatief kleine gemeenten waar ook woningbouw plaatsvindt als alternatief voor de auto verbinden met de grote steden	We richten ons in eerste instantie op het afronden van de genoemde doorfietsroutes. Daarnaast zijn wij actief om essentiële projecten in het kader van verstedelijking mogelijk te maken.
Enkele suggesties op redactie	Deze zijn overgenomen.

Gemeente Rheden	
Zienswijze	*Hoe verwerkt?*
Verzoek om tekst over gemeente Rheden aan te passen naar: ‘*Ook de gemeente Rheden is gestart met het proces om een nieuwe visie op mobiliteit te vormen als input voor de Omgevingsvisie en een bijbehorend Mobiliteitsprogramma met uitvoeringsplan. Belangrijke aspecten uit de Startnotitie ‘Bouwsteen Mobiliteit’, zijn het stimuleren van duurzame mobiliteit, prioriteren van actieve mobiliteit, verkeersveiligheid en verbondenheid met de regio.’*	Dit is verwerkt
Bij de doelen wordt verkeersveiligheid heel duidelijk benoemd, maar in de pijlers verderop zien we dit thema beperkt terugkomen. Nu is dit alleen opgenomen bij E: schaalsprong fiets. Verkeersveiligheid is echter breder dan de fiets, dus wellicht kan dit meer aandacht krijgen.	Dit is verwerkt. We hebben een specifieke categorie voor verbeteren verkeersveiligheid opgenomen (categorie E). In deze categorie zijn maatregelen opgenomen zoals:

	- meer 30 km/uur in de bebouwde kom - Meer 60 km/uur buiten de bebouwde kom - Verbeteren verkeersveiligheid fiets
Er staat de passage: '*We willen meer duurzame logistiek met meer gebruik van binnenvaart en spoor*'. Graag benoemen dat hierbij rekening wordt gehouden met eventuele bijkomende effecten op leefbaarheid van de omgeving en dat wanneer deze in het geding is er maatregelen worden genomen om die effecten tegen te gaan of te beperken.	Deze nemen wij over
Graag in het RMP straks meenemen: Hoe kijkt de regio aan tegen verschillende soorten fietsers op het fietspad? Willen we alle type fietsers op het fietspad blijven faciliteren en hoe dan?	We hebben de maatregel 'verbeteren verkeersveiligheid fiets' verder aangevuld met ons perspectief hoe we om willen gaan met de verschillende soorten fietsers op het fietspad.
De verschillende locaties worden nu opgesomd als TOP's. Dit is verwarrend, omdat continu is gesproken over TOPHUB's. Er zijn meer (potentiële) TOP's tijdens de inventarisatie opgehaald, maar hier was geen combinatie met een hub. Daarnaast is Station Rheden wel aangemerkt als een Veluwse Poort door Veluwe op 1. Wordt hier ook nog een link mee gelegd?	De opsomming is aangepast naar tophubs omdat dit inderdaad verwarring schept. Station Rheden is in eerdere verkenning afgevallen als tophub. Wel blijft deze locatie interessant als TOP. Dit heeft geen uitwerking gekregen in dit RMP en wordt opgepakt binnen de ontspannen regio.
Leefbaarheid langs het spoor is een belangrijk punt om op te nemen in het RMP	Is opgenomen in de afwegingen rondom de opties van de Betuweroute

Gemeente Beuningen	
Zienswijze	*Hoe verwerkt?*
Het RMP beschrijft een breed scala aan koersen, ambities, doelen en pijlers. Het verband tussen de beschreven doelen en welke pijlers aan welk doel bijdragen is aanwezig, maar is niet eenvoudig te herleiden	In de Agenda RMP houden we hier expliciet rekening mee en geven we per maatregel het effect op de verschillende doelen
Verschil tussen pijler 2 en pijler 3 kan duidelijker waarbij pijler 3 in het document ook op twee manieren is benoemd	Pijler 3 hebben we nu consequent 'nationale en internationale corridors' genoemd
We missen in het Koersdocument de erkenning van de verschillen in de regio. Beuningen geeft aan dat er een onderscheid is tussen steden, kernen nabij de steden en kernen op grotere afstand van de steden. De gewenste mobiliteitstransitie zal voor deze laatste categorie heel lastig zijn. Blijf hierin realistisch en kijk wat voor deze mensen nodig en wel mogelijk is	De verschillen hebben we een plek gegeven bij de doelstelling 'toegang voor iedereen'
We vragen de GMR een verbindende rol te spelen en te voorkomen dat de stedelijke mobiliteitstransitie ertoe leidt dat de mobiliteitsongelijkheid groeit.	De verbindende rol pakt de regio op. Niet alleen bij de lobby over behoud en versterking openbaar vervoer, maar ook in de bewuste keuze

	om ‘toegang voor iedereen’ als doelstelling in ons mobiliteitsbeleid op te nemen
Beuningen vraagt om sterker in te zetten op het voorkomen en veranderen van mobiliteit, zowel voor personenvervoer als logistiek. Het verschonen van mobiliteit lost namelijk de problemen van ruimte, doorstroming, grondstoffengebruik en gezondheid niet op.	In het RMP doen we geen uitspraken waar we meer prioriteit aan geven (voorkomen, veranderen, verschonen). We vinden alle drie de oplossingsprincipes belangrijk. En afhankelijk van het motief van de reis of van de herkomst of bestemming is voorkomen of veranderen niet altijd mogelijk. Ten slotte geldt dat het verschonen van mobiliteit een absolute voorwaarde is om te kunnen voldoen aan de CO2-doelstellingen. We zien hierbij de problemen van de netcongestie. We willen de realisatie van laadinfrastructuur dan ook in samenhang met de netcongestie bezien (zowel voor logistiek als personenvervoer)
Beuningen vraagt om de effecten van de maatregelen in beeld te brengen. Volgens Beuningen worden de doelen duurzaam effectief door een keten van veranderingen te weeg gebracht. Beuningen vraag een volgordelijkheid en samenhang in de maatregelen.	Hiervoor stellen we de Agenda RMP op. Voor de effecten en de prioritering is een effectanalyse uitvoert door het adviesbureau CE Delft. Deze vormt de basis voor de uitwerking die is gedaan in het Uitvoeringsprogramma.
Beuningen vraagt om het document voor aanbieding ter besluitvorming met een vernieuwde bril te doorlopen. Bijvoorbeeld het jaar 2024 is ten tijde van het vaststellen bijna voorbij. Beuningen doet de suggestie om 2025 als startmoment aan te houden.	Dit gaan we doen!
Beuningen mist een actualisatie- of evaluatieproces gedurende de looptijd van dit koersdocument. Beuningen adviseert twee tussentijdse actualisaties en evaluaties in te plannen. Zo kan tijdig worden bijgestuurd om knelpunten en belemmeringen voor het bereiken van bepaalde doelen inzichtelijk te krijgen	Ons voorstel is om de maatregelen uit de Agenda RMP ieder jaar te actualiseren in een Uitvoeringsprogramma.

Gemeente Nijmegen	
Zienswijze	*Hoe verwerkt?*
Onze complimenten voor de leesbaarheid en compleetheid van het Koersdocument. Op hoofdlijnen ondersteunen we de geformuleerde ambities en doelen.	-
Punt 1: Relatie verstedelijking – mobiliteit – leefkwaliteit In het RMP ontbreekt expliciete aandacht voor de relatie tussen locatiebeleid voor werklocaties en mobiliteit/bereikbaarheid .	In het Koersdocument is hier aandacht aan gegeven. De maatregel (D1) ‘inzetten op slimme verstedelijking’ gaat over zowel nieuwe woningen als nieuwe werkgebieden. Ook de maatregel (D2) ‘extra mobiliteitsinvesteringen om onze verstedelijkingslocaties bereikbaar te houden’ gaat over zowel meer woningen als over meer bedrijvigheid.
Punt 2: Zorgen de brede-welvaartsdoelen voor andere keuzes in beleid en investeringen? Nijmegen vraagt aandacht voor de auto-afhankelijkheid	We hebben geen doelstelling opgenomen over het autogebruik/ autobezit. Wel zijn maatregen opgenomen om de

in de overige regiogemeenten tov de steden. Volgens Nijmegen moeten ook de regiogemeenten worden gestimuleerd om ten hoogste een nulgroei aan te houden voor autogebruik. Alleen daarmee kan worden voorkomen dat er een te grote onbalans en spanning ontstaat in de automobiliteit rond de stadsgrenzen.	mobiliteitstransitie ook buiten de steden te laten slagen (fiets, ov, hubs, gedrag, parkeernormen, slimme verstedelijking).
Punt 3: Zijn onze klimaatdoelstellingen nog realistisch of moeten we deze temporiseren? Nijmegen vraagt om een kwantitatieve verwachting van de bijdrage van het maatregelenpakket aan CO2.	In de periode juli-oktober is het adviesbureau CE Delft voor ons het voorgestelde maatregelenprogramma aan het doorrekenen oa op effecten van CO2. Een kwantitatieve inschatting is dus in de maak en geeft ons de mogelijkheid om het gesprek aan te gaan over de doelstelling in samenhang met keuzes over de maatregelen.
Punt 4: Is de mobiliteitstransitie vooral iets voor de twee steden, of een regionale opgave? Nijmegen vraagt aandacht voor de auto-afhankelijkheid in de overige regiogemeenten tov de steden. Volgens Nijmegen moeten ook de regiogemeenten worden gestimuleerd om ten hoogste een nulgroei aan te houden voor autogebruik. Alleen daarmee kan worden voorkomen dat er een te grote onbalans en spanning ontstaat in de automobiliteit rond de stadsgrenzen.	We hebben geen doelstelling opgenomen over het autogebruik/ autobezit. Wel zijn maatregen opgenomen om de mobiliteitstransitie ook buiten de steden te laten slagen (fiets, ov, hubs, gedrag, parkeernormen, slimme verstedelijking).
Punt 5.1 Van openbaar vervoer naar publiek vervoer? Nijmegen wil meer aandacht voor de bijdrage die het openbaar vervoer moet gaan leveren aan een bredere verandering in het mobiliteitsgedrag van mensen. Dit vraagt om een schaalsprong in het openbaar vervoer zodat het beter kan concurreren met de auto.	We onderschrijven dit en hebben hiervoor aanpassingen verricht. Dit komt terug bij het stuk over het versterken van ons ov-hoofdnetwerk.
Punt 5.2 Van openbaar vervoer naar publiek vervoer? Wij zijn ons als stad aan het oriënteren op wat onze rol is op het thema van publiek vervoer. We denken dat er een regionale aanpak nodig is gericht op de bereikbaarheid van kleinere kernen en zien dit te weinig terug in het Koersdocument. U vraagt: hoe krijgen we Publiek vervoer voor elkaar.	In zowel de visie van het openbaar vervoer als de nieuwe visie van deelmobiliteit geven we publieke mobiliteit een plek.
Punt 6: Van wie wordt dit RMP en wie stelt het vast? Het is een gezamenlijke opgave om de beoogde doelen te realiseren. We willen voorstellen om in de procedure een zienswijzeprocedure voor gemeenteraden wordt ingebouwd	Het RMP wordt van ons allemaal. Als GMR zullen we het RMP vaststellen in het DB en ter kennisname sturen naar het AB. Aan de gemeenten zal worden gevraagd om het RMP eveneens vast te stellen. Wij denken dat een B&W besluit afdoende is, maar dat laten we aan de gemeenten zelf over.
Overige punten:	
Zero-emissiezone voor brom- en snorfietsen. Nijmegen werkt hier momenteel aan. Iets om regionaal uit te breiden?	Dit aspect zullen we in regionaal verband bespreken en kijken in hoeverre dit voor de gehele regio kan worden opgepakt.
Groei autobezit; uit genoemde cijfers blijkt niet of het aantal auto's per huishouden is gegroeid	De cijfers geven alleen het absolute aantal auto's in bezit van onze huishoudens.

Strenger inzetten op slimme verstedelijking; zonder concrete spelregels of een specifieke taakstelling behoud gemeenten teveel vrijheid om woningbouw te realiseren die in hoge mate auto-afhankelijk is	Bespreekpunt; nu is het als volgt omschreven “‘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” (dit past meer bij de huidige praktijk)
Benadruk dat Station Wijchen West alleen haalbaar is bij spoorverdubbeling brug Ravenstein en bedoeld is voor spinters en niet voor IC	Uit de nadere overleggen is de wens tot realisatie van Station Wijchen West vervallen.
Omklappen IJssellijn naar Eindhoven, zodat een rechtstreekse IC-verbinding tussen Eindhoven en Nijmegen ontstaat	Het versnellen en verbeteren van de IJssellijn is onderdeel van de ambitie om de relatie tussen Nijmegen en Eindhoven te versterken.
Graag specifieker benoemen van het ‘Knooppuntenplan Nijmegen’ in kader van het programma Goederenvervoercorridors	Is doorgevoerd
In het Koersdocument wordt niet aangegeven dat afstemming met naburige regio’s van groot belang is en hoe we di afstemming willen vormgeven. Ook wordt niet aangegeven hoe de regio zich wil verhouden tot organisaties zoals VNG en IPO; actieve deelname aan landelijke werkgroepen kan positief bijdragen aan de lobby voor maatregelen op (inter)nationale corridors.	De GMR zal daar waar nodig afstemming zoeken met andere partijen, waaronder VNG en naburige regio’s. Actieve deelname aan landelijke werkgroepen zal altijd worden afgewogen en worden afgestemd met onze partners als onderdeel van onze lobbyactiviteiten.

Gemeente Heumen	
Zienswijze	*Hoe verwerkt?*
De gemeente Heumen is blij met de aandacht die verkeersveiligheid heeft gekregen in het plan	In de nieuwe versie hebben we verkeersveiligheid een (nog) nadrukkelijkere plek gegeven (zie categorie E)
Heumen vraagt aandacht voor de leefbaarheidsknelpunten aan de zuidkant van Nijmegen als gevolg van grote hoeveelheden verkeer, specifiek op de N844 in Malden	In de doelstelling van ‘fijne leefomgeving’ is drukte en sluipverkeer als aandachtspunt meegenomen. Daarnaast zijn de gebiedsgerichte aanpakken opgenomen zoals de Gebiedsaanpak Zuid- en westflank Nijmegen, waarbij leefbaarheidsknelpunten naar voren komen.
Heumen geeft aan dat prioritering nodig is in de grote hoeveelheid opgaven en ambities. Volgens Heumen is vooral opwaardering fietsnetwerken inclusief stallingsmogelijkheden bij bestemmingen van belang. Tevens vragen zijn aandacht voor OV-aanbod, specifiek voor behoud op het platteland	Wij zien ook de grote opgaven en de spanning die er is met capaciteit bij vele partijen. In de Agenda RMP is een eerste prioritering/ fasering opgenomen.
Heumen vraagt om een samenhangende visie hoe we negatieve effecten van zero emissie zones en autowerende maatregelen van zowel Arnhem als Nijmegen gaan voorkomen in de omliggende randgemeenten	Dit is een spanningsveld dat komende jaren meer nadrukkelijk in onze regio gaat spelen. Ook wij zien deze samenhang en zijn daarom voorstander om met elkaar gebiedsgericht deze opgaven voor mobiliteit en bereikbaarheid op te pakken.

Gemeente Rozendaal	
Zienswijze	*Hoe verwerkt?*
We delen uw insteek dat het OV niet verder mag verschralen. Rozendaal denkt aan behoud bestaande buslijnen, met hier en daar enige optimalisaties. Het gaat daarbij niet alleen om bereikbaarheid van inwoners, maar ook voor recreanten.	-
Wij zijn voorstander van goede publiciteit van verschillende vormen van vervoer, zoals buurtbus, haltetaxi en groepsvervoer. We vragen meer aandacht voor het delen van vervoersmiddelen en het gebruik van deel-auto's.	Dit is opgenomen in 'meer ruimte voor initiatieven van bewoners' en in het onderdeel 'goede oplossingen bieden voor fijnmazig vervoer'
Geef ook aandacht aan secundaire en tertiaire fietspaden in gebieden zoals de Veluwezoom; mogelijk heeft dat een positief effect als feeders van de hoofdinfrastructuur.	Wij delen uw standpunt. Gemeenten kunnen hier een goede bijdragen aan leveren. Binnen de regio zijn specifieke afspraken gemaakt over de rol van de GMR bij doorfietsroutes e.d.
Investeer in fijnmazig ontsluiting van recreatiegebieden en bevorder daarmee spreiding van drukte over deze gebieden	Deze vraag is toegevoegd bij het onderdeel 'het integreren van recreatieve fietsroutes aan het hoofdfietsnetwerk'
Wat zijn de financiële consequenties van deze ambities vertaald in een werkprogramma en wat betekent dat voor de financiële bijdrage van de gemeente?	Dit moet de komende periode worden uitgewerkt.

Gemeente Westervoort	
Zienswijze	*Hoe verwerkt?*
Geen zienswijze. Wel nadrukkelijke complimenten namens de Westervoortse raad op het concept RMP	-