GROENE METROPOOL REGIO ARNHEM NIJMEGEN

REGIONAAL MOBILITEITS-PROGRAMMA 2030

AGENDA

Gemeente Arnhem

Gemeente Berg en Dal

Gemeente Beuningen

Gemeente Doesburg

Gemeente Druten

Gemeente Duiven

gemeente Heumen

gemeente lingewaard

Gemeente Mook en Middelaar

Nijmegen

gemeente Overbetuwe

Gemeente Renkum

gemeente Rheden

Gemeente Rozendaal

gemeente Westervoort

Gemeente Wijchen

Gemeente Zevenaar

INHOUD

1.	Waarom een Agenda RMP?	4
1.1	Visie en doelstellingen	4
1.2	Status van de Agenda RMP	5
1.3	De hoofdpijlers van onze Agenda RMP	5
1.4	Overzicht aan beoogde maatregelen	6
1.5	Leidraad voor keuzes	7
2.	Pijler 1: Schone Mobiliteit & Gedragsaanpak	8
2.1	Schone mobiliteit	8
2.2	Gedragsaanpak	11
2.3	Flankerend beleid	13
3.	Pijler 2: Lokale en regionale mobiliteitsnetwerken	17
3.1	Verstedelijkingsafspraken en bereikbaarheid	17
3.2	Verbeteren verkeersveiligheid	19
3.3	Schaalsprong fiets	20
3.4	Regionaal ov en publieke mobiliteit	24
3.5	Verknopen van netwerken via hubs	27
4.	Pijler 3: Nationale en internationale corridors	31
4.1	Versterken spoorvervoer	32
4.2	Toekomstbestendig wegennetwerk	36

1. WAAROM EEN AGENDA RMP?

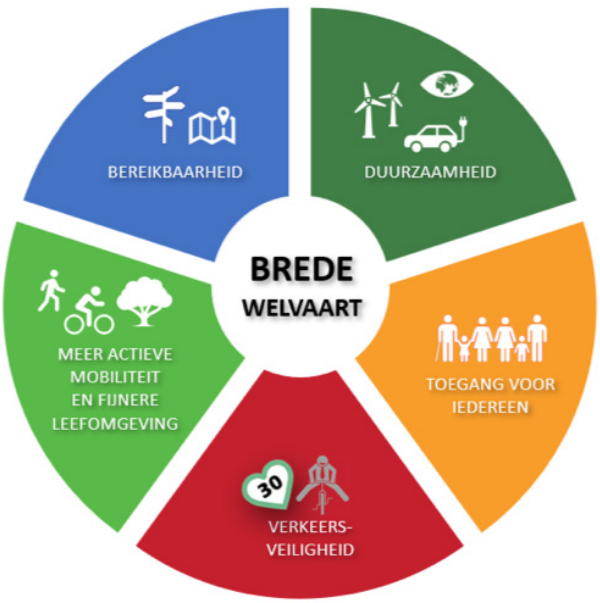
1.1 VISIE EN DOELSTELLINGEN

Het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) van de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen (GMR) geeft onze regionale mobiliteitsvisie en onze inzet op mobiliteit voor de komende jaren tot en met 2030 inclusief doorkijk. Het RMP is een breed pakket aan mobiliteitsmaatregelen gekoppeld aan onze integrale ambities van groene groei.

Met de maatregelen uit het RMP willen we zoveel mogelijk bijdragen aan de uitdaging om de groei van wonen, werken en mobiliteit zo te realiseren dat we een balans vinden tussen levendige stedelijkheid en ontspannen leefkwaliteit. We bieden ruimte om de verstedelijkingsopgave in te passen. Dat is een forse opgave omdat we in onze regio tot 2030 ruim 30.000 extra woningen willen bouwen en ook doorgroeien in werkgelegenheid. We willen daarbij dat de extra mobiliteit van onze toekomstige inwoners, werknemers en bezoekers véél schoner en duurzamer is. We hebben daartoe afspraken gemaakt over fors minder CO2 in onze mobiliteit. Dit is een belangrijke doelstelling van ons RMP, maar niet onze enige doelstelling.

In de regio is bestuurlijk de wens uitgesproken om een breed mobiliteitspakket uit te werken, verbonden aan meer doelstellingen. We zetten daarom met het RMP in op mobiliteitsinvesteringen die bijdragen aan het verbeteren van onze brede welvaart. Dat wil zeggen maatregelen die bijdragen aan:

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



Het verbeteren van onze Brede Welvaart
Met de maatregelen uit het RMP willen we onze brede welvaart verbeteren. In het Koersdocument van het RMP zijn deze brede doelstellingen inclusief indicatoren uitgewerkt. Daarin is 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 maken we via monitoring een tussenstand op, zodat we in de jaarlijkse update van de Agenda andere accenten of keuzes kunnen maken.

De visie en onze doelstelling zijn meerjarig vastgelegd in ons 'Koersdocument RMP'. Deze Agenda biedt de detaillering van de mobiliteitsmaatregelen.

KOERSDOCUMENT RMP

Het Koersdocument RMP geeft onze visie en doelstellingen voor mobiliteit en bereikbaarheid. Deze koers bouwt voort op bestaande gemeentelijke, regionale en provinciale visies en programma's.

Het Koersdocument RMP inclusief deze Agenda krijgt een vaststelling in het Dagelijks Bestuur van onze regio. Daarnaast gaat het Koersdocument RMP samen met de Agenda RMP richting alle Colleges van de gemeenten. We bieden het ter informatie aan de Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland.

1.2 STATUS VAN DE AGENDA RMP

De Agenda RMP geeft het totaal aan mobiliteitsmaatregelen die we met elkaar de komende jaren willen uitvoeren. Hierbij is een verdere prioritering nog nodig, immers we kunnen niet alle maatregelen direct oppakken en uitwerken. Hiervoor ontbreken financiële middelen en capaciteit.

De prioritering willen we met alle samenwerkingspartners gaan doen. Daarmee is deze Agenda RMP vooral een uitnodiging om in 2025 met elkaar aan de slag te gaan met het verder concreet maken van onze ambities van mobiliteit en bereikbaarheid in brede zin. We willen in 2025 met elkaar het maatregelenpakket verder concreet maken door het benoemen van projectleiders op de projecten en waar mogelijk het inschatten van budgetten en kosten inclusief dekking.

Onze ambitie is om de Agenda jaarlijks te actualiseren op basis van monitoring, verschuiving van inhoudelijke prioriteiten en/ of beschikbare budgetten. Hierbij kijken we ook naar de bijdragen van de maatregelen op de score op de doelstellingen op Brede Welvaart.

1.3 DE HOOFDPIJLERS VAN ONZE AGENDA RMP

Onze Agenda RMP kent tien categorieën aan mobiliteitsmaatregelen (A tm J) verdeeld over drie pijlers. Deze pijlers zijn:

- Pijler 1: Schone mobiliteit & gedragsaanpak
- Pijler 2: Lokale en regionale mobiliteits-netwerken
- Pijler 3: Nationale en internationale corridors

PIJLER 1

Schone mobiliteit & gedragsaanpak

- A Schone mobiliteit
- B Gedragsaanpak
- C Flankerend beleid

PIJLER 2

Lokale en regionale mobiliteitsnetwerken

- D Verstedelijkingsafspraken en bereikbaarheid
- E Verbeteren verkeersveiligheid
- F Schaalsprong fiets
- G Regionaal ov en publieke mobiliteit
- H Verknopen van netwerken via hubs

PIJLER 3

Nationale en internationale corridors

- I Versterken spoorvervoer
- J Toekomstbestendig wegennet

Pijler 1: Schone mobiliteit & gedragsaanpak
Onze regio kent een sterke traditie in samenwerken op schone mobiliteit en stimuleren van duurzaam en slim reisgedrag. Deze samenwerking tussen overheden, werkgevers, vervoerders en onderwijsinstellingen is uitgewerkt in het bestaande regionale programma Slim & Schoon Onderweg. Veel van de maatregelen in pijler: 'Schone Mobiliteit & gedragsaanpak' komen voort uit het 'Programmaplan 2023-2026 Slim & Schoon Onderweg'. Met de maatregelen zetten we in op het stimuleren van schone mobiliteit, het aanpakken van het mobiliteitsgedrag en voeren we aanvullende beleidsmaatregelen die als flankerend beleid nodig zijn om schone mobiliteit verder te stimuleren.

Pijler 2: Lokale en regionale mobiliteitsnetwerken
Onze regio groeit. In 2030 kent onze regio meer woningen en meer bedrijvigheid. Dit leidt automatisch ook tot meer mobiliteit. Zonder extra investeringen in onze lokale en regionale mobiliteitsnetwerken zorgt de verstedelijkingsopgave voor nog vollere wegen en meer blik op straat. We maken verstedelijkingsafspraken die bijdragen aan het versterken van onze bereikbaarheid. We zetten in op het verbeteren van onze verkeersveiligheid, een schaalsprong fiets, aantrekkelijk regionaal openbaar vervoer in samenhang met publieke mobiliteit en het verknopen van onze mobiliteitsnetwerken via hubs.

Pijler 3: Nationale en internationale corridors
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. De maatregelen in deze pijler gaan over het versterken van ons spoorvervoer en over toekomstbestendig wegennetwerk. 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. Vanwege het schaalniveau zijn de maatregelen in deze pijler vooral gericht op lobby en agenderen.

1.4 OVERZICHT AAN BEOOGDE MAATREGELEN

In totaal kent deze agenda 46 maatregelen die verdeeld zijn over de drie hoofdpijlers. Dit zijn maatregelen waaraan we de komende jaren regionaal willen samenwerken aan mobiliteit in de breedste zin van het woord.

PIJLER 1

Schone mobiliteit & gedragsaanpak

A Schone mobiliteit

A1. Stimuleren zero emissie vervoer
A2. Ondersteunen realisatie laadinfrastructuur in samenhang met netcongestie
A3. Verduurzamen logistiek

B Gedragsaanpak

B1. Werkgeversaanpak in combinatie met CO2-regels
B2. Inzet logistiek makelaars
B3. Bewonersaanpak
B4. Bezoekersaanpak
B5. Onderwijsaanpak
B6. Gedragsaanpak verkeersveiligheid
B7. Fietsstimulering

C Flankerend beleid

C1. Reguleren autogebruik en -bezit
C2. Opschalen en promoten deelmobiliteit
C3. Digitalisering mobiliteitsdata
C4. Sturen op verkeer via regionaal verkeersmanagement
C5. Stille, schone en circulaire weg- en waterbouw

PIJLER 2

Lokale en regionale mobiliteitsnetwerken

D Verstedelijkingsafspraken en bereikbaarheid

D1. Inzetten op slimme verstedelijking
D2. Geen ruimtelijke ontwikkeling zonder afspraken mobiliteit

E Verbeteren verkeersveiligheid

E1. Meer 30 km/uur in de bebouwde kom
E2. Meer 60 km/uur buiten de bebouwde kom
E3. Verbeteren verkeersveiligheid fiets

F Schaalsprong fiets

F1. Nieuwe doorfietsroutes realiseren
F2. Verbeteren hoofdfietsnetwerk
F3. Versterken feeders

G Regionaal ov en publieke mobiliteit

G1. Versterken van het regionaal ov-hoofdnetwerk
G2. Benutten ontwikkelruimte in ov-concessie
G3. Borgen van maatschappelijke bereikbaarheid

H Verknopen van netwerken via hubs

H1. Realisatie van hubs
H2. Netwerk van herkenbare deelmobiliteitshubs
H3. Realisatie combinatie hubs en toeristische overstappunten
H4. Logistieke hubs en bouwlogistiek

PIJLER 3

Nationale en internationale corridors

I Versterken spoorvervoer

I1. Lobby voor verbeteren corridor Schiphol-Utrecht-Arnhem-Nijmegen
I2. Lobby voor Arnhem Centraal als internationale draaischijf met vrije spoorkruising Arnhem-Oost
I3. Lobby doorontwikkeling RegioExpres en realisatie station Zevenaar-Oost
I4. Lobby versnellen en verbeteren IJssellijn
I5. Lobby versterken potentie Maaslijn
I6. Lobby aanpak gelijkvloerse overwegen
I7. Lobby versterken verbinding met Rivierenland
I8. Lobby goederenvervoer: benut Betuweroute
I9. Lobby versterken multimodaal vervoer in Ten-T corridors

J Toekomstbestendig wegennet

J1. Realisatie project ViA15 en Gebiedsaanpak A12 alliantie
J2. MIRT A50/ Mobiliteitsaanpak A50
J3. Gebiedsaanpak Zuid- en westflank Nijmegen
J4. Gebiedsaanpak A325/ N325
J5. Gezamenlijk opstarten van een regiobrede netwerkanalyse
J6. Vrachtwegenheffing
J7. Kansen voor urban nodes

De maatregelen zijn veelal regiobreed. Op een aantal onderdelen zijn maatregelen opgenomen die meer locatie specifiek zijn. Voor de meer locatie specifieke maatregelen zoals het versterken van het regionaal ov-hoofdnetwerk, het verbeteren hoofdfietsnetwerk en de realisatie van hubs zijn kaarten opgenomen.
In de uitwerking van maatregelen is maatwerk een vereiste. Iedere gemeente heeft een eigen profiel. We zien een onderscheid in meer stedelijke gemeenten en meer landelijke gemeenten in onze regio. Dit heeft ook betekenis voor de exacte uitwerking van de maatregelen. Bijvoorbeeld het opschalen van deelmobiliteit pakt in een stedelijke gemeente anders uit dan in een meer landelijke gemeente. Niet iedere maatregel heeft dezelfde uitwerking in iedere gemeente. Tegelijkertijd hebben we als gemeenten elkaar nodig. Niet alleen in een effectieve lobby, maar ook in de realisatie van onze ambities. Door hier samen aan te werken staan we sterker.

1.5 LEIDRAAD VOOR KEUZES

De Agenda RMP geeft een eerste uitwerking in fasering van de maatregelen. Dat wil zeggen:
- Maatregel op korte termijn (2025-2027)
- Maatregel op middellange termijn (2028-2030)
- Doorkijk naar lange termijn (na 2030)
- Maatregel met continue aandacht.

Hierbij is per maatregel een toelichting gegeven van de maatregel en hoe we de maatregel willen realiseren. 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. In deze Agenda is een uitwerking gegeven welke partij op voorhand de meest logische partij lijkt om als trekker te fungeren en welke partijen betrokken zijn. Tevens is aangegeven in welke fase de maatregel zich bevindt. Van lobby (L), tot verkenning (V), planvorming (P) of realisatie (R).

Voor een aantal maatregelen is op korte termijn al financiering regelt. Dit geldt bijvoorbeeld voor de maatregelen die onderdeel zijn van de gedragsaanpak. Hiervoor zijn budgetten vanuit het samenwerkingsprogramma Slim & Schoon Onderweg beschikbaar.

Voor andere maatregelen is de financiële betekenis nog niet uitgewerkt. Het inzichtelijk maken van de ko sten van de maatregelen is een opgave die we de komende jaren met elkaar moeten maken. De financiële doorrekening van de maatregelen stelt ons vervolgens in staat om keuzes te maken welke maatregelen we wel en niet tot uitvoering kunnen brengen. Voor het vinden van financiële dekking van de maatregelen kijken we ook naar aanvullende financiële middelen. Hiervoor werken we samen met partners zoals provincie, rijk en Europa. Daarnaast is de regio voornemens om een regionaal mobiliteitsfonds op te gaan starten. Dit krijgt in 2025 verdere uitwerking.

2. PIJLER 1: SCHONE MOBILITEIT & GEDRAGSAANPAK

2.1 SCHONE MOBILITEIT

Wat gaan we doen?
Vanuit het klimaatakkoord is mobiliteit als één van de sectoren aangewezen om te komen tot een 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 komende jaren gaan we daar mee door. We zetten in op het stimuleren van zero emissie vervoer stimuleren, het realiseren van laadinfrastructuur en het verduurzamen van logistiek.

Toelichting van de maatregelen
A1. Stimuleren zero-emissievervoer

		Uitvoering			Planning		
		Trekker	Partners	fase	KT2025-2027	MLT2028-2030	LT (na 2030)
A1	**Stimuleren zero emissie vervoer**						
A1.1	Stimuleren zero emissie busvervoer	provincie	GMR, Arnhem en Nijmegen	R	X	X	
A1.2	Evaluatie Trolley 2.0	GMR	gemeenten en provincie	V	X		
A1.3	Schoon doelgroepenvervoer	BVO DRAN	alle gemeenten, GMR	R	X	X	
A1.4	Eigen wagenpark vergroenen	gemeenten	nvt	R	X	X	
A1.5	Zero-emissie brom/snorfiets	gemeenten	nvt	R	X	X	

A1.1 Stimuleren zero-emissiebusvervoer
De huidige ov-concessie in de Groene metropoolregio Arnhem-Nijmegen was, met bussen op groen gas (regionaal geproduceerd) en 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 ov-concessie. We zoeken daarbij naar oplossingen om de ov-concessie in samenhang met het probleem van de netcongestie op te pakken. Onder leiding van de provincie Gelderland, met betrokkenheid van de gemeenten Arnhem en Nijmegen, is reeds gestart met de voorbereidingen van de aankomende ov-concessie.

A1.2 Evalueren Trolley 2.0
De inzet van Trolley 2.0 (in Motion Charging) techniek is in onze regio een aanvullende mogelijkheid om met zero-emissiebussen 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 bestaande trolleynet als 'laadpaal' voor de hele regio. Tijdens het rijden wordt de batterij opgeladen. Dit heeft een als voordeel dat we 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.

A.1.3 Schoon doelgroepenvervoer
Ook het doelgroepenvervoer willen we verder verschonen. De doelstelling is naar een volledig zero emissie doelgroepenvervoer in 2025. De trekker van deze maatregel is de BVO DRAN. Dit is de Vervoersorganisatie Regio Arnhem Nijmegen die het aanvullend vervoer organiseert voor mensen die gebruik maken van Wmo, Jeugdwet- en leerlingenvervoer. Dit vervoer rijdt per 1 september 2016 onder de naam Avan. Alle gemeenten binnen de GMR zijn hierbij betrokken en hebben zitting in het bestuur van de Vervoersorganisatie die het doelgroepenvervoer in percelen aanbesteed.

A.1.4 Eigen wagenpark vergroenen
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 reinigingsbedrijven en voor vuilverwerkers en -ophalers. De gemeenten zijn hier zelfstandig mee bezig. Hierbij moet rekening worden gehouden met bestaande concessies en contracten. De ingang van nieuwe concessies/ contracten is het momentum om nieuwe ambities/doelen te stellen. Hier gaan de gemeenten de komende jaren mee door, omdat dit onder andere bijdraagt aan reductie van CO2 en een fijnere leefomgeving.

A.1.5 Zero emissie brom/snorfiets
Ook brommers, scooters en snorfietsen worden steeds meer elektrisch. Vanaf 2025 is aankoop van een nieuwe brom- en snorfietsen de Nederlandse markt zero emissie. Evenals de zero-emissie voor logistiek kunnen gemeenten ook aan de slag met het instellen van zero emissie voor brom/ snorfiets. Nijmegen is hierin in onze regio voorloper. In bepaalde gebieden mag vanaf 2025 niet meer met een brom- en snorfiets met een bouwjaar van 2010 of ouder gereden worden. Vanaf 2028 mogen vervuilende brom- en snorfietsen de bebouwde kom niet meer in. Een brom- of snorfiets moet dan elektrisch zijn om in Nijmegen te mogen rijden.

A2. Realisatie laadinfrastructuur in samenhang met netcongestie

		Uitvoering			Planning		
		Trekker	Partners	fase	KT2025-2027	MLT2028-2030	LT(na 2030)
A2	**Realisatie laadinfrastructuur irt netcongestie**						
A2.1	Realisatie lokale laadinfrastructuur	gemeenten	provincie (NAL-regio oost)	R			
A2.2	Realisatie bovenlokale laadinfrastructuur (oa snellaadpleinen en clean energy hubs)	provincie	gemeenten	R		X	

A2.1 Realisatie lokale laadinfrastructuur
Laadinfrastructuur is noodzakelijk voor de transitie naar zero-emissievoertuigen. We werken aan de uitrol van laadinfrastructuur. Denk aan (snel)laadpunten (voor personenvervoer, logistiek en ov), laadpunten bij bedrijven en voorzieningen. Samen met netbeheerders en bedrijven werken de gemeenten aan een slim, dekkend en betrouwbaar laadnetwerk in de regio, dat meegroeit met het aantal elektrische voertuigen. Dit vraagt continue inzet.

We sluiten aan op de afspraken die gemaakt zijn in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).
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 slim laden om te zorgen voor een stabiel elektriciteitsnetwerk

Een gebrek aan stroom (netcongestie) vertraagt op dit moment de benodigde transitie. De GMR wil een brug slaan tussen de centrale aanpak vanuit de NAL-regio Oost-Nederland en de gemeenten. De doelstelling van de GMR is daarbij door de inzet van kennisdeling en pilotprojecten zorg te dragen dat we tijdig over voldoende laadinfrastructuur beschikken.

A2.2 Realisatie bovenlokale laadinfrastructuur
In de regio zijn we ook aan de slag met bovenlokale laadinfrastructuur. Denk aan snellaadpleinen en clean energy hubs. Dit doen we onder andere zodat een verdere ingroei en ontwikkeling van elektrificering van mobiele werktuigen en elektrisch vervoer van goederen mogelijk is. Het initiatief van clean energy hubs en power hubs kan daar aan bijdragen. De provincie Gelderland is trekker van deze maatregel, waarbij de gemeenten als partij betrokken zijn. Ook willen we randvoorwaarden meegeven voor onze logistiek. Of we inzetten op elektrisch en waterstof of alleen op elektrisch is nader te onderzoeken.

A3. Verduurzamen logistiek
Logistiek is een belangrijk onderdeel om CO2 in de mobiliteit te reduceren. Wij willen keuzes maken voor een logistieke sector die waarde aan de samenleving geeft en bijdraagt aan onze brede welvaart. Voor de verdere verduurzaming van logistiek zetten we in op zero-emissiezones stadslogistiek en het versterken van multimodaliteit.

		Uitvoering			Planning		
		Trekker	Partners	fase	KT2025-2027	MLT2028-2030	LT(na 2030)
A3	**Verduurzamen logisitiek**						
A3.1	Zero-emissie zones voor stadslogistiek	gemeenten	ondernemers	R	X		
A3.2	Versterken multimodaliteit in onze logistiek	provincie	ondernemers, gemeenten, GMR	R		X	X

A3.1 Zero-emissiezones voor stadslogistiek
In het klimaatakkoord is afgesproken dat de grote en middelgrote steden in Nederland aan de slag gaan met schone stadslogistiek. Eén van de maatregelen om te komen tot schone stadslogistiek is het invoeren van zero-emissiezones. Zero-emissiezones voor stadslogistiek komen er aan in Nijmegen en Arnhem in 2025 en 2026. In deze gebieden mogen dan alleen nog maar bestelbussen en vrachtwagens zonder uitstoot rijden. Voor sommige voertuigen geldt een overgangsfase.
Uiteindelijk rijden er in 2030 alleen 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. Regionaal stimuleren de ontwikkeling van Zero-emissiezones omdat dit een uitstalingseffect heeft naar ook andere gebieden. Transporteurs zullen daardoor ook met schone voertuigen naar andere locaties rijden. Het effect is daarmee groter dan alleen het vervoer van en naar de vier zero-emissiezones in de regio (Arnhemse binnenstad, Nijmeegse binnenstad, Campus Heijendaal en Hof van Holland).

A3.2 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. Hierbij vinden wij het belangrijk dat er rekening wordt gehouden met de effecten op leefbaarheid van de omgeving. Wanneer deze in het geding komen is het nodig om maatregelen te nemen om die effecten tegen te gaan of te beperken.

In het versterken van de multimodaliteit speelt het verknopen van de verschillende modaliteiten een rol. De provincie Gelderland treedt hierbij op als projecttrekker. Met meer multimodaliteit in onze logistiek komen we tot een lagere CO2-uitstoot, verbeterde luchtkwaliteit en minder congestie op de weg. Vanuit de provincie Gelderland is een modal shift makelaar actief op dit onderwerp.

2.2 GEDRAGSAANPAK

Wat gaan we doen?
Het huidige programma 'Slim & Schoon Onderweg' geeft de invulling aan de gedragsaanpak zoals deze in de regio op dit moment actief is. De maatregelen zijn gericht op verschillende doelgroepen. We helpen forensen, (logistieke) ondernemers, bewoners, bezoekers en studenten bewust te kiezen in duurzaam en slim reisgedrag. Ook werken wij aan een gedragsaanpak verkeersveiligheid en aan fietsstimulering.

Toelichting van de maatregelen

		Uitvoering			Planning		
		Trekker	Partners	fase	KT2025-2027	MLT2028-2030	LT(na 2030)
B. Gedragsaanpak							
B1	Continueren werkgeversaanpak icm CO2-regels	GMR	S&SO partners	R			
B2	Inzet logistiek makelaars	provincie	GMR, gemeenten en ondernemers	R			
B3	Bewonersaanpak	GMR	S&SO partners	R			
B4	Bezoekersaanpak	GMR	S&SO partners	R			
B5	Onderwijsaanpak	gemeenten	S&SO partners en onderwijsinstellingen	R			
B6	Gedragsaanpak verkeersveiligheid	GMR	provincie	V	X		
B7	Fietsstimulering	allen	provincie, GMR, gemeenten	R			

B1. Werkgeversaanpak in combinatie met CO2-regels
In het verschonen van onze mobiliteit ligt 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. Het Rijk heeft als concrete doelstelling voor 2030 opgenomen '8 miljard zakelijke (auto)kilometers minder'. We ondersteunen deze ambitie en helpen werkgevers via onze mobiliteitsmakelaars. Hier hebben we al ruim tien jaar ervaring mee.

De scherpere CO2-regels maakt de werkgeversaanpak steeds minder vrijblijvend. Landelijk worden werkgevers met meer dan honderd 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 meer resultaten te bereiken. De werkgeversaanpak kan mee surfen op een dergelijke verplichting en werkgevers handreikingen bieden voor 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. Bewonersaanpak
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 deels 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 bestande wijken, bijvoorbeeld wijken met een hoge parkeerdruk of wijken en kernen waar nieuwe fietsinvesteringen plaatsvinden.

B4. Bezoekersaanpak
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 van Intratuin in Duiven. De bezoekers van grote publiekstrekkers willen we ook stimuleren om slimmer en duurzamer te reizen.

B5. 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 onderwijsaanpak streven we 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.

B6. 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 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 van jong tot oud. We kijken daarbij naar alle verkeersdeelnemers. Snelheid van de verkeersdeelnemers is daarbij één van de aandachtspunten, van zowel van de automobilisten als van de fietsers (zie ook andere maatregelen).

In de gedragsaanpak hebben we een focus op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. Met de toenemende vergrijzing wordt educatie en voorlichting aan zowel de ouderen als aan de overige verkeersdeelnemers relevant. Daarom intensiveren wij de gedragscampagnes en verkeerseducatie in samenwerking met de provincie Gelderland.

B7. Fietsstimulering
De transitie naar meer duurzame mobiliteit is voor velen gemeenten een randvoorwaarde in het mobiliteitsbeleid. Alle betrokken partijen zijn bezig met fietsstimuleringsmaatregelen waarbij we mensen verleiden om voor de korte ritten de auto te laten staan. Dit vereist een continue aanpak van alle wegbeheerders.

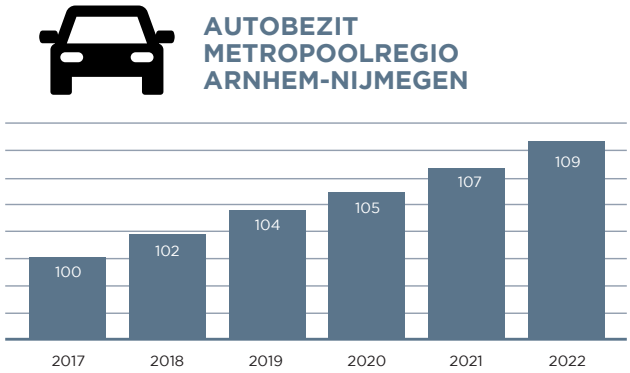
2.3 FLANKEREND BELEID

Wat gaan we doen?
Onze regio groeit, terwijl de fysieke ruimte niet toeneemt. Met meer inwoners, werknemers en bezoekers zal ook ons mobiliteit toenemen. We zetten in de regio volop in op een mobiliteitstransitie met minder autogebruik. Dit doen we ook door flankerende maatregelen te treffen die ons mobiliteitsgedrag beïnvloeden, zowel in het reisgedrag als in het rijgedrag. Daar waar we nieuwe investeringen doen in onze wegen, willen we dit stil, schoon en circulair laten plaatsvinden.

Toelichting van de maatregelen

		Uitvoering			Planning		
		Trekker	Partners	fase	KT 2025-2027	MLT 2028-2030	LT (na 2030)
C. Flankerend beleid							
C1	Reguleren autogebruik en -bezit	gemeenten		R			
C2.1	Opschalen en promoten deelmobiliteit	GMR	provincie, gemeenten	P/R	X	X	
C2.2	Opzetten hubnetwerk	gemeenten	GMR, provincie	V		X	
C3	Digitalisering mobiliteitsdata	alle wegbeheerders	RWS, provincie, GMR, gemeenten	R			
C4	Sturen op verkeer via regionaal verkeersmanagement	RVMT	RWS, provincie, GMR, gemeenten	R			
C5	Stille, schone en circulaire weg- en waterbouw	gemeenten		R			

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 een ongemakkelijke paradox. Immers het autobezit neemt nog steeds toe, terwijl we inzetten op een mobiliteitstransitie met minder autogebruik.



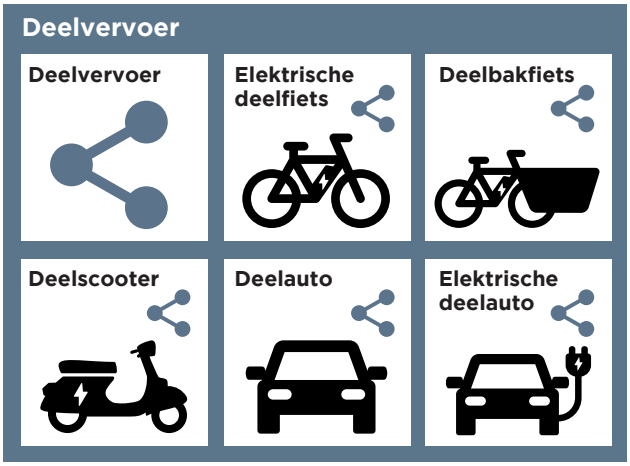
Bron: Monitoring Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen (CBS-data), 2023

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 Arnhem en Nijmegen, 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. In de uitwerking van de verstedelijkingsopgave gebruiken de gemeenten het STOMP-principe. Dus in de prioriteitsvolgorde eerste stappen (voetganger), dan trappen (fiets), dan openbaar vervoer en Maas (deelmobiliteit) en ten slotte pas de privéauto.

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. Doordat de auto niet vanzelfsprekend voor de deur staat, 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 steeds meer een onderdeel wordt van de mobiliteitstransitie. Deelmobiliteit is nog steeds in ontwikkeling en kent in onze regio diverse snelheden. Op bepaalde onderdelen is deelmobiliteit niet meer weg te denken in ons mobiliteitssysteem. Denk aan de OV-fietsen. Deze vormen de oplossing voor de 'last mile' vanuit de diverse treinstations van onze regio.



Deelmobiliteit zorgt voor een compleet mobiliteitssysteem waarbij reizigers niet meer afhankelijk zijn van een eigen auto. We willen deze deelmobiliteit in de regio verder opschalen in alle zeventien 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. Dit kan per gemeente verschillen.

Dergelijke inzet vraagt om kaders vanuit de betrokken overheden om de afweging te kunnen maken of en hoeveel financiering beschikbaar wordt gesteld. Welke waarde heeft deelmobiliteit en hoeveel middelen stellen we beschikbaar? Maar ook hoe leveren we maatwerk en welke behoeften leven er vanuit woonbuurten zelf. De campagne 'Deelgenoten' speelt hierop in. De regio wil deze vragen de komende jaren samen met de gemeenten oppakken en borgen in lokaal beleid om scherp te krijgen waar welke vorm van deelmobiliteit waarde brengt. Hiervoor maken we in 2025 een herijking van onze visie op Deelmobiliteit.

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. Digitalisering mobiliteitsdata
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.

Vanuit Europees verband zijn afspraken gemaakt over het omgaan met mobiliteitsdata tussen enerzijds wegbeheerders en serviceproviders en marktpartijen anderzijds. Hierbij geldt de verplichting dat alle wegbeheerders de mobiliteitsdata op orde hebben en de wettelijke plicht om de beschikbare data per 2025 te ontsluiten naar de landelijke data platforms. De afgelopen jaren zijn we als regio aan de slag geweest voor het op orde brengen van de data top 15 via het programma Slim & Schoon Onderweg. De volgende stap is het borgen van het op orde houden van de mobiliteitsdata.

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. Eén 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.

C5. Stille, schone en circulaire weg- en waterbouw
Zestien bestuurders van de regio Arnhem-Nijmegen, vijftien gemeenten en de provincie Gelderland ondertekenden in december 2020 de ambitieverklaring Circulair opdrachtgeverschap en inkopen in de Grond-, Weg, en Waterbouw (GWW). Binnen de opgave Circulaire regio is circulaire bouw en infra als één van de speerpunten opgenomen. De doelstelling is dat in 2025 25% van de bouw circulair is.

3. PIJLER 2: LOKALE EN REGIONALE MOBILITEITSNETWERKEN

3.1 VERSTEDELIJKINGSAFSPRAKEN EN BEREIKBAARHEID

Wat gaan we doen?

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 woningbouwwijken van eind vorige eeuw die de titel van VINEX-locaties kregen.

Het NOVEX-ontwikkelperspectief Arnhem-Nijmegen-Foodvalley geeft onze integrale uitwerking 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.

Toelichting van de maatregelen

		Uitvoering			Planning		
		Trekker	Partners	fase	KT2025-2027	MLT2028-2030	LT (na 2030)
D. Verstedelijkingsafspraken en bereikbaarheid							
D1	Inzetten op slimme verstedelijking	GMR	provincie, gemeenten	P			
D2	Geen ruimtelijke ontwikkeling zonder afspraken mobiliteit	GMR	provincie, gemeenten	L			

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. De GMR voert hierover samen met de gemeenten, provincie en Rijk gesprekken wat de strategisch slimme locatie keuzes zijn.

Daarnaast is het noodzakelijk 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 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 grootst op locaties waar de alternatieven van openbaar vervoer en fiets op orde zijn. Ook willen we stimuleren dat de gemeenten fietsparkeernormen in gemeentelijke beleidsregels opnemen. 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. Geen ruimtelijke ontwikkelingen zonder afspraken mobiliteit
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 meer 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. 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 samen met gemeenten en provincie hard voor maken en vragen hier aandacht voor bij het Rijk. Een voorbeeld hiervan is de 'Propositie Bereikbaar wonen in Gelderland'. Hierin vraagt de provincie Gelderland samen met de zes Gelderse regio's een investeringsbijdrage vanuit het Rijk om de mobiliteit in samenhang met de Gelderse woondeals goed te regelen.

3.2 VERBETEREN VERKEERSVEILIGHEID

Wat gaan we doen?
De laatste jaren zien we in onze ongevallenstatistieken een verontrustende trend. Het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers stijgt. Dit zien we landelijk terug, maar ook in onze regio. We moeten deze negatieve trend doorbreken.

Toelichting van de maatregelen

		Uitvoering			Planning		
		Trekker	Partners	fase	KT2025-2027	MLT2028-2030	LT (na 2030)
E. Verbeteren verkeersveiligheid							
E1	Meer 30 km/uur in de bebouwde kom	gemeenten		V/P/R	X	X	
E2	Meer 60 km/uur buiten de bebouwde kom	provincie	gemeenten	V/P/R	X	X	
E3	Gericht ingrijpen verkeersveiligheid fiets	gemeenten of provincie	provincie of gemeenten	P	X	X	

E1. Meer 30 km/uur in de bebouwde kom
De invoering van lagere snelheden heeft een invloed op de hoeveelheid verkeersongevallen en de ernst van de ongevallen. De invoering van woonerven en 30 km/uur zones heeft een verbetering van de verkeersveiligheid te weeg gebracht binnen onze gemeenten de afgelopen decennia.

In onze gemeenten willen we de komende jaren aan de slag met méér 30 km/uur in de bebouwde kom. De introductie van het nieuw wegtype 'GOW30' helpt hierbij. Deze nieuwe wegcategorie heeft kenmerken van zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie. Gemeenten die op meer wegen in de bebouwde kom een snelheid van 30 km/uur willen instellen, zullen de huidige 50 km/uur wegen veelal laten opgaan in dit nieuwe wegtype van 'GOW30'.

E2. Meer 60 km/uur buiten de bebouwde kom
Ook buiten de bebouwde kom speelt snelheidsverlaging. De provincie bekijkt welke provinciale wegen in aanmerking komen voor een snelheidsverlaging naar 60 km/uur. Een aanpassing van de snelheid kan samen oplopen met de trajectprogrammering van de provincie. Dit zijn wegen bestaande uit trajecten waar Gelderland vanuit groot onderhoud aan de slag gaat.

E3. Verbeteren verkeersveiligheid fiets
Fietsers zijn een kwetsbare doelgroep. In de afgelopen jaren is geïnvesteerd in een veiliger fietsnetwerk met een risicogestuurde aanpak. Ook het ontvlechten van landbouwverkeer met fietsverkeer hoort hierbij.

Het Rijk (Strategisch Plan Verkeersveiligheid/ SPV) en de provincie Gelderland hebben voor het verbeteren fietsveiligheid en voor de aanpak van risicovolle kruisingen en fietsoversteken speciale subsidies ingesteld. 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 tien meest risicovolle locaties in de eigen gemeente in de periode tot 2030 aan te pakken. De regio ondersteunt gemeenten bij het aanvragen voor subsidies en helpen met de risicoanalyses.

Met de enorm snelle opkomst van fatbikes is de verkeersveiligheid van fietsers veel in het nieuws. Er zijn grote zorgen over het toenemend aantal ongevallen met fatbikes. Vooral onder jongeren is deze stoere fiets met brede banden populair. De Tweede Kamer heeft eind 2024 besloten een leeftijdsgrens voor het gebruik van fatbikes in te stellen. Ook een helmplicht is onderwerp van gesprek. Uit de ongevallencijfers met fatbikes blijkt dat dit vaak eenzijdige incidenten zijn. Net als voor de regulier fiets en de e-bike geldt dat ook fatbikes gebaat zijn bij een veilig fietsnetwerk. Dus voldoende brede fietspaden, een veilige positie ten opzichte van het autoverkeer, geen onnodige wegobstakels en paaltjes en goed beheer en onderhoud.

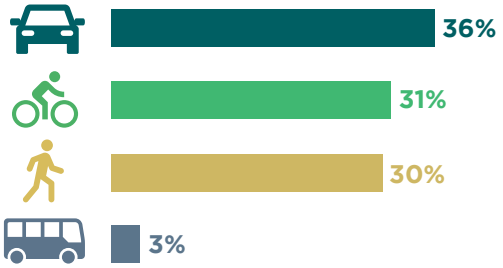
3.3 SCHAALSPRONG FIETS

Wat gaan we doen?
De regio 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.

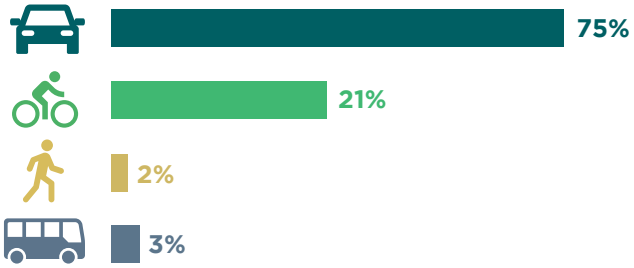
We zien potentie voor de groei van het fietsgebruik, zeker door de groeiende populariteit van de elektrische fiets. In de beoogde mobiliteitstransitie naar meer duurzame mobiliteit is (en blijft) de fiets en de e-bike ons speerpunt. Ook onze partners het Rijk (Nationaal Toekomstbeeld Fiets) en de provincie 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 uit het Nationaal Verplaatsingspanel (NVP) wijzen op een nog dominanter gebruik van de auto voor korte ritten. Dit zijn gemeten data op basis van een mobiele telefoon van panelleden.

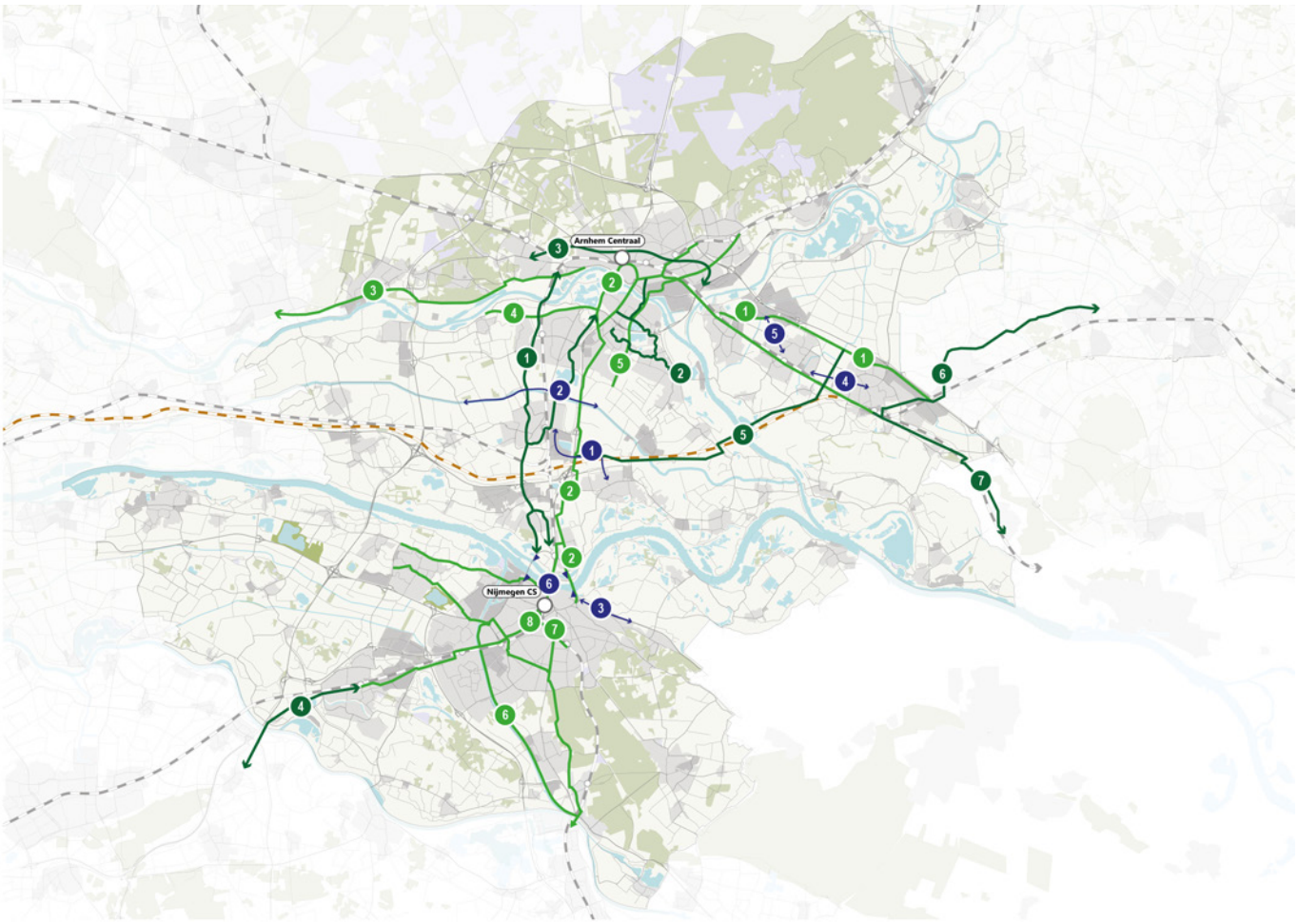
Verplaatsingen tot 5 kilometer
Verplaatsing met begin en/of eind in GMR
(Bron: 0-meting RMP-monitor/NVP-data, september 2023)



Verplaatsingen 5 - 15 kilometer
Verplaatsing met begin en/of eind in GMR
(Bron: 0-meting RMP-monitor/NVP-data, september 2023)



Toelichting van de maatregelen



F1 Realisatie nieuwe doorfietsroutes

Uitbreiding van bestaande doorfietsroutenetwerk:

1. DFR VeluweWaalpad
2. DFR Huissen - Arnhem
3. DFR Om de Noord
4. DFR Wijchen - Oss
5. DFR F15
6. Achterhoek-Liemerspad (Zevenaar-Doetinchem)
7. Kleve-Liemerspad (Zevenaar-Kleve)

F2 Verbeteren hoofdfietsnetwerk

Op diverse plekken is verbetering nodig in het hoofdfiets-netwerk. Het gaat onder andere om:

1. Aanpak F12
2. Verbeteringen RijnWaalpad
3. Verbeteringen Nederrijnpad
4. Fietsroute Driel-Arnhem Schuytgraaf-Arnhem
5. Fietsroute Velp-Arnhem Spoorzone Oost-Arnhem Zuid
6. Fietsroute Nijmegen-Malden (langs het MaasWaalkanaal)
7. Spoorviaduct Sint-Annastraat in Nijmegen
8. Fietsroute Westzijde station Nijmegen -Campus Heijendaal

F3 Versterken feeders

We maken herkenbare en toeleidende fietsverbindingen als aanvulling op ons hoofdfietsnetwerk. Denk aan:

1. Elst - Bemmel
2. Doortrekken Lingefietspad Overbetuwe / Lingewaard
3. Nijmegen - Beek
4. Zevenaar - Helhoek - DFR De Liemers
5. Velp - Duiven via doortrekken Engsestraat
6. Op- en afgangen Waalbruggen

		Uitvoering			Planning		
		Trekker	Partners	fase	KT 2025-2027	MLT 2028-2030	LT (na 2030)
F. Schaalsprongfiets							
F1	**Realisatie nieuwe doorfietsroutes**						
1	DRF VeluweWaalpad	GMR	gemeenten, provincie	P	X	X	X
2	DFR Huissen-Arnhem	GMR	gemeenten, provincie	V	X	X	
3	DFR Om de Noord	Arnhem	gemeenten, provincie	V	X	X	
4	DFR Wijchen-Oss	GMR	gemeenten, provincies (Gelderland en Noord-Brabant)	P	X	X	
5	DFR F15	RWS	gemeenten, provincie, GMR	P		X	X
6	Achterhoek-Liemerspad (Zevenaar-Doetinchem)	GMR	gemeenten, provincie, regio Achterhoek	V		X	X
7	Kleve-Liemerspad (Zevenaar-Kleve)	GMR	gemeenten, provincie, Kreis Kleve, Euregio	V		X	X
F2	**Verbeteren hoofdfietsnetwerk**						
F3	**Versterken feeders**						

F1. 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 vier kansrijke doorfietsroutes (DFR) verkent op draagvlak en potentie. De komende 5 jaar willen we deze fietsroutes daadwerkelijk realiseren. Het gaat om:

1. Realiseren DFR VeluweWaalpad (prioritair regionaal project)
2. Realiseren DFR Huissen-Arnhem (prioritair regionaal project)
3. Realiseren DFR Om de Noord
4. Realiseren DFR Wijchen-Oss

De positieve uitspraak van de Raad van State over het tracébesluit van ViA15 maakt de realisatie van de doorfietsroute F15 een samenhangende investering (5). Dit is een doorfietsroute vanaf het RijnWaalpad via Bemmel en langs de doorgetrokken A15 met een nieuwe brug over het Pannerdensch Kanaal naar Duiven en Zevenaar. Ook kijken we naar grensoverschrijdende fietsroute tussen Zevenaar en Doetinchem (Achterhoek-Liemerspad (6)) en tussen Zevenaar en Kleve (Kleve-Liemerspad (7)).

Voor fietsinvesteringen zoals regionale doorfietsroutes merken wij dat regionale regie noodzakelijk is. Het gaat om regie op de hoofdlijn, op de inhoud, op de financiering, op de lobby en op de samenwerking. Kortom regie op resultaat

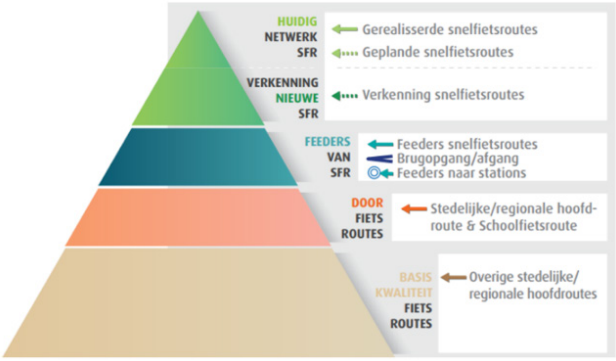
om continuïteit te waarborgen. Voor de ontwikkeling van het VeluweWaalpad is in de lente van 2024 een bestuursovereenkomst getekend. Daarbij gaan de betrokken partijen met elkaar aan de slag deze doorfietsroute te realiseren. De regio neemt hierin de regie in samenwerking met de gemeenten, provincie en andere partijen.

F2. Verbeteren hoofdfietsnetwerk
Een veilig een aantrekkelijk hoofdfietsnetwerk vervult een sleutelrol in de transitie naar meer duurzame mobiliteit in de regio. We werken aan het continue verbeteren van ons hoofdfietsnetwerk. In eerste plaats in relatie met de verstedelijkingsopgave, waarbij goede fietsinfrastructuur nodig is om de nieuwe inwoners te verleiden zoveel mogelijk de fiets te gebruiken. Daarnaast gaat het om structurele verbeteringen die nodig zijn 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. Het gaat onder andere om:
1. Aanpak F12
2. Verbeteringen RijnWaalpad
3. Verbeteringen Nederrijnpad
4. Fietsroute Driel-Arnhem Schuytgraaf-Arnhem
5. Fietsroute Velp-Arnhem Spoorzone Oost-Arnhem Zuid
6. Fietsroute Nijmegen-Malden (langs het MaasWaalkanaal)
7. Spoorviaduct Sint-Annastraat in Nijmegen
8. Fietsroute Station Nijmegen West-Campus Heijendaal

Deze lijst met fietsinvesteringen willen we in 2025 verder aanvullen en concreet maken. Hiervoor stellen we een investeringsprogramma fiets op. We zijn daarbij alert op nieuwe ontwikkelingen die de kwaliteit van ons hoofdfietsnetwerk ondermijnen. We kijken daar in het bijzonder ook naar de koppeling met de verstedelijkingsopgave.
Een andere opgave die steeds belangrijker wordt is de koppeling tussen de woongebieden en de recreatiegebieden. 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. We zien dat het hoofdfietsnetwerk druk wordt gebruikt door recreanten in de weekenden.

F3. Versterken feeders
Voor de hoofdinfrastructuur fiets is het perspectief van de fietspiramide ontwikkeld. De fietspiramide geeft de hiërarchie tussen 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 en mobiliteitshubs, de woon- en werkgebieden en naar onze bruggen. 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.

Denk aan:
1. Elst-Bemmel (Kattenleger)
2. Doortrekken Lingefietspad (Overbetuwe-Lingewaard)
3. Nijmegen Beek
4. Zevenaar-Helhoek-DFR De Liemers
5. Velp-Duiven via doortrekken Engsestraat
6. Op- en afgangen Waalbruggen Nijmegen

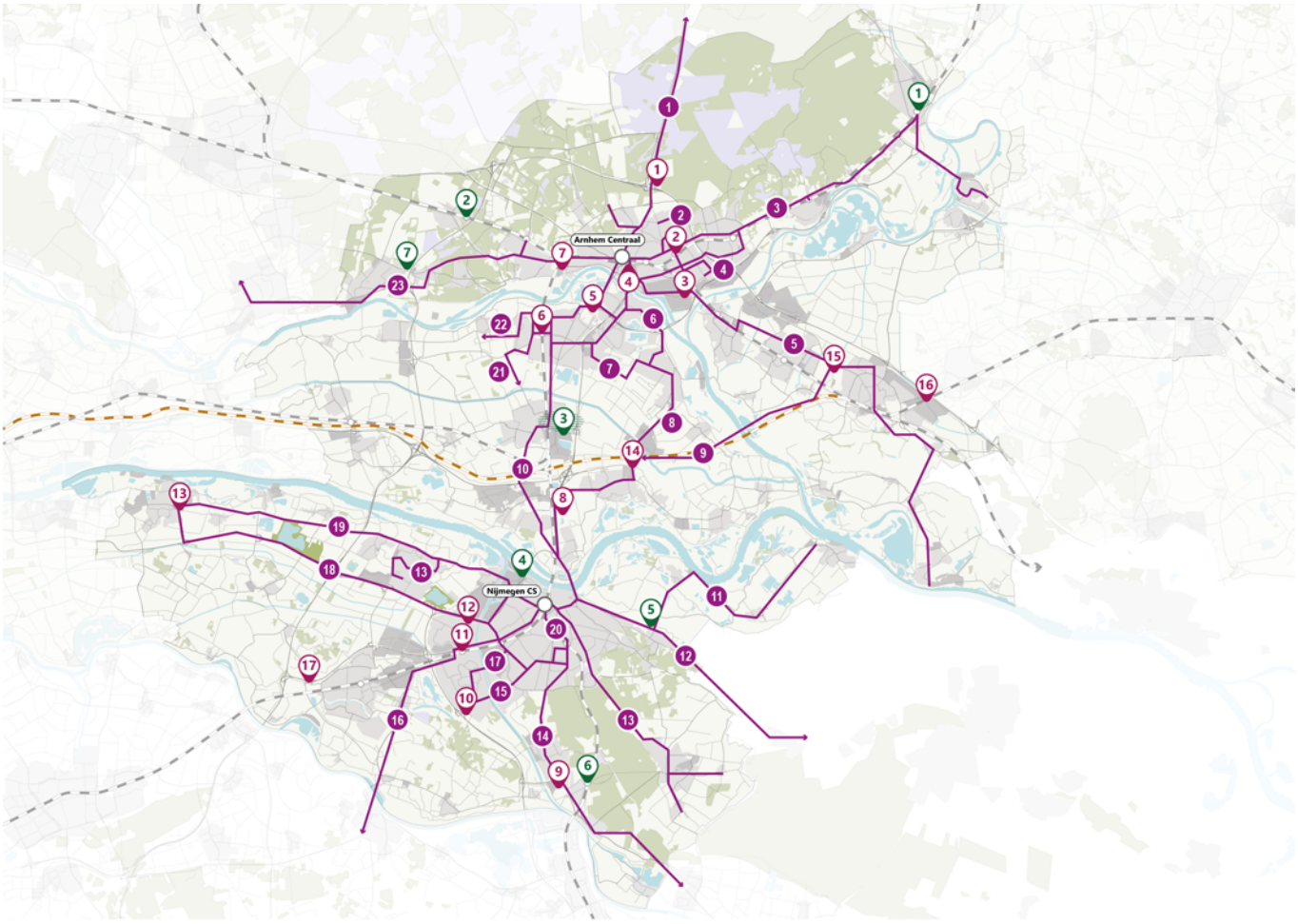
3.4 REGIONAAL OV EN PUBLIEKE MOBILITEIT

Wat gaan we doen?
Het openbaar vervoer was de grootste verliezer in mobiliteitsland toen de stofwolken van de coronapandemie waren neergedaald. Direct na de coronapandemie waren er minder ov-reizigers. Dit geldt met name voor het ov per bus. Dit gaf onzekerheid aan de houdbaarheid en betaalbaarheid van het openbaar vervoer in het algemeen en de minder sterke buslijnen in het bijzonder. Recente cijfers laten zien dat we in onze regio vrijwel weer op het aantal ov-reizigers zitten als pré-corona.

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 28 juni 2026 in moet gaan. 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 het ov-aanbod niet te verschralen zodat 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 binnen de OV-exploitatie.

Toelichting van de maatregelen

		Uitvoering			Planning		
		Trekker	Partners	fase	KT 2025-2027	MLT 2028-2030	LT (na 2030)
G. Regionaal ov en publieke mobiliteit							
G1	**Versterken van het regionaal ov-hoofdnetwerk**	provincie	gemeenten	V/P/R	X	X	X
G2	**Benutten ontwikkelruimte in ov-concessie**	provincie	gemeenten	R	X	X	X
G3	**Borgen van maatschappelijke bereikbaarheid**						
1	Maatschappelijke bereikbaarheid van wijken, buurten en kernen	gemeenten	Provincie, GMR	P/R	X	X	X
2	Verbeteren haltevoorzieningen	gemeenten	Provincie, GMR	R	X	X	X
3	Oplossingen bieden voor fijnmazig vervoer	allen	Provincie, GMR, gemeenten	R	X	X	X
4	Ruimte voor initiatieven bewoners voor publieke mobiliteit	gemeenten	Provincie, GMR	P/R	X	X	X



G1 Versterken van ons HOV-netwerk

1. HOV Arnhem - Apeldoorn
2. Stedelijk HOV Arnhem (Geitenkamp-Kronenburg-Rijkerswoerd)
3. HOV Arnhem - Dieren - Doesburg
4. Stedelijk HOV Arnhem Presikhaaf
5. HOV De Liemers
6. HOV Arnhem Zuid - Huissen (via het Duifje)
7. HOV Arnhem Zuid - Huissen (via Kronenburg)
8. HOV Nijmegen - Bemmel - Huissen - Arnhem
9. HOV via verlengde A15 (Zevenaar - Bemmel - Nijmegen)
10. HOV Nijmegen - Elst - Arnhem
11. HOV Nijmegen - Millingen aan de Rijn
12. HOV Nijmegen- Kleve - Emmerich
13. HOV Beuningen - Nijmegen - Groesbeek
14. HOV Nijmegen - Malden - Venlo
15. HOV Nijmegen - Campus Heijendaal - HUB A73 Dukenburg
16. HOV Nijmegen - Alverna - Grave - Uden / Veghel
17. HOV Nijmegen - Nijmegen Winkelsteeg - HUB A73 Dukenburg
18. HOV Nijmegen Campussen - Druten
19. HOV Nijmegen Centrum - Druten
20. Stedelijk HOV Campus Heijendaal
21. Doortrekken stedelijk HOV naar Elst
22. HOV Arnhem - Driel - Heteren
23. Doortrekken Rijnlijn naar station Ede-Wageningen

H1 Realisatie van HUBS

1. HUB Arnhem-Noord / Waterberg
2. HUB station Arnhem Presikhaaf
3. HUB IPKW
4. HUB Willemsplein
5. HUB Gelredome
6. HUB station Arnhem Zuid
7. HUB Arnhem West (zoeklocatie)
8. HUB Nijmegen Noord
9. HUB Malden
10. HUB Nijmegen - Dukenburg (bij aansluiting A73)
11. HUB station Nijmegen Dukenburg
12. HUB Nijmegen West
13. HUB Druten
14. HUB knoop Bemmel (A15 / N839)
15. HUB knoop Duiven (A15 / N810)
16. HUB Zevenaar Oost
17. HUB Wijchen West / A326

H3 Realisatie combinatie HUBS en toeristische overstappunten (TOPHUBS)

1. TOPHUB station Dieren
2. TOPHUB station Wolfheze
3. TOPHUB Elst
4. TOPHUB Nyma
5. TOPHUB Beek / Ooij
6. TOPHUB station Mook - Molenhoek
7. TOPHUB Renkum

G1. Versterken van het regionaal ov-hoofdnetwerk
We beschouwen onze regionale spoorlijnen en ons hoogwaardig openbaar vervoer als het hoofdnetwerk van het ov van de regio. De beoogde maatregelen om het ov-hoofdnetwerk te versterken zijn onze ambities vanuit de regio en zien wij als voorwaardelijk om de gewenste mobiliteitstransitie te laten slagen. Dit ov-hoofdnetwerk hebben wij als regio samen met de gemeenten meegeven aan de provincie Gelderland. Dit is uitgewerkt in ons 'position paper ov' dat 29 maart 2024 aan de Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland is overhandigd. Wij vragen de provincie om meer ov-aanbod op dit hoofdnetwerk, waarbij de gemeenten de verantwoordelijkheid hebben voor de kwaliteit van de infrastructuur en de haltes.

In het hoogwaardig openbaar vervoer per bus 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. We kijken daarbij ook naar de mogelijkheden van meer tangentiele verbindingen in onze regio.

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 beter. Als regio willen we dit als concessievoorwaarde meegeven. 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 sterker 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.

G2. Benutten ontwikkelruimte in ov-concessie
De samenleving en de manier waarop we ons verplaatsen veranderen razendsnel, terwijl de nieuwe ov-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.

G3. Borgen van 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. Hiervoor hebben wij extra aandacht in de gesprekken met de provincie als opdrachtgever van 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.

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 met veilige en aantrekkelijke fietsroutes naar de halte toe. 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 voor ov-fiets bij treinstations op de regionale lijnen.

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 fijnmazige vorm van vervoer. Voor deze sociale functie van het ov zetten we in op een goede oplossing. Dat kan bijvoorbeeld door te werken aan 'publieke mobiliteit'. Dat betekent dat we ook andere vormen, 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. We verkennen of deze aanpak in onze regio ook kansrijk is.

Ruimte voor initiatieven bewoners voor publieke mobiliteit
We willen bieden 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 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. Dit is een vraagstuk dat breder speelt. Als regio sluiten we aan bij onderzoeken en kennis die in het landelijke programma 'Natuurlijk!Deelmobiliteit' 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.

3.5 VERKNOPEN VAN NETWERKEN VIA HUBS

Wat gaan we doen?
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, tussen provincie- en landsgrenzen 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. Het gaat over investeren in hubs, het versterken van condities, planontwikkeling voor de langere termijn en het ontwikkelen van nieuwe kennis en innovaties. Op deze afspraken bouwen wij voort.

Toelichting van de maatregelen

		Uitvoering			Planning		
		Trekker	Partners	fase	KT2025-2027	MLT2028-2030	LT (na 2030)
H. Verknopen van netwerken via hubs							
H1	**Realisatie van hubs**						
1	HUB Arnhem Noord/ Waterberg	Arnhem	RWS, provincie	V			X
2	HUB station Arnhem Presikhaaf	Arnhem	provincie, NS, Prorail	V		X	
3	HUB IPKW	Arnhem	provincie	P		X	
4	HUB Willemsplein	Arnhem	provincie	P		X	
5	HUB Gelredome	Arnhem	provincie	P		X	
6	HUB Arnhem-Zuid	Arnhem	provincie, NS	P		X	
7	HUB Arnhem-West (zoeklocatie)	Arnhem	provincie	V			X
8	HUB Nijmegen-Noord	Nijmegen	provincie	R	X		X
9	HUB Malden	Heumen	Nijmegen, Mook en Middelaar, Cuijk, RWS, Gelderland, Limburg, Brabant, Arriva	P		X	
10	HUB Nijmegen-Dukenburg (bij aansluiting A73)	GMR	RWS, provincie, Nijmegen	V		X	
11	HUB station Nijmegen Dukenburg	Nijmegen	provincie, NS, Prorail	R	X		
12	HUB Nijmegen-West	Nijmegen	Nijmegen, Beuningen, Druten, provincie	V		X	
13	HUB Druten	Druten	provincie	R	X		
14	HUB Knoop Bemmel (A15/ N839)	Lingewaard	provincie	P		X	
15	HUB knoop Duiven (A15/ N810)	Duiven	provincie, Zevenaar	P		X	
16	HUB Zevenaar-Oost	Zevenaar	provincie, RWS, Outletcenter	V			X
17	HUB Wijchen-West/ A326	Wijchen	provincie, RWS	V			X
H2	**Netwerk van herkenbare deelmobiliteitshubs**	GMR	provincie, gemeenten	R			
H3	**Realisatie combinatie hubs en toeristische overstappunten (tophubs)**						
1	Tophub station Dieren	Rheden	provincie, GMR	R	X		
2	Tophub station Wolfheze	Renkum	provincie, GMR	R	X		
3	Tophub Elst	Overbetuwe	provincie, GMR	R	X		
4	Tophub Nyma	Nijmegen	provincie, GMR	P		X	
5	Tophub Beek/ Ooij	Berg en Dal	provincie, GMR	P/R	X		
6	Tophub station Mook-Molenhoek	Mook en Middelaar	provincie Limburg, GMR, Arriva	R	X		
7	Tophub Renkum	Renkum	provincie, GMR	V	X		
H4	Logistieke hubs en bouwlogistiek	Gemeenten		P/R	X	X	X

H1. 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. Ook willen we inzetten op de plekken waar weg-infrastructuur en spoor elkaar raken. Denk aan Zevenaar-Oost, maar ook station Cuijck. Voor deze laatste geldt dit buiten onze regio ligt, maar tegelijkertijd wel een strategische hublocatie is voor de opvang van reizigers van en naar Campus Heijendaal.

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.

H2. 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 woningbouw-locaties.

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 vervoers-middelen op de hub.

Van 2023 tot en met 2025 stelt het Ministerie van I&W 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. De planning voor de verdere uitrol 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 in de voorbereiding, verkenning en kennisdeling. 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.

H3. Realisatie combinatie hubs en toeristische overstappunten
Eerder genoemde hubs hebben vooral een functie in het bereikbaar houden van de regio. We zien ook mogelijkheden in combinatie met toeristische overstap punten (tophubs). Deze tophubs 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). Bij de stap naar voorbereiding realisatie werken we samen met de betreffende gemeenten uit in hoeverre de genoemde functies passen binnen de genoemde locaties.

H4. 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.

4. PIJLER 3: NATIONALE EN INTERNATIONALE CORRIDORS

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 over spoor- en wegverbindingen. 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.

Over de bereikbaarheid van onze regio en het belang van onze regio voor de rest van Nederland en Europa heeft de GMR voornamelijk een rol in agendering en lobby. We voeren gesprekken met het Rijk, de provincie Gelderland en naburige regio's. Ook met ProRail en met vervoerders zoals NS en Arriva voor het regionaal spoor hebben we op structurele basis contact. We brengen het belang van onze regio onder de aandacht. Actieve deelname aan landelijke en Europese werkgroepen wegen we en stemmen we af met onze partners als onderdeel van onze lobbyactiviteiten.

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:
- PHS Schiphol-Arnhem Nijmegen, inclusief verbeteringen station Nijmegen CS.
- 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 jaren lang vertraagd en in afwachting geweest van een definitieve uitspraak en goedkeuring Tracébesluit van de Raad van State. Medio oktober 2024 is het Tracébesluit goedgekeurd en kan worden gestart met het project ViA15.
- Voor de 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.

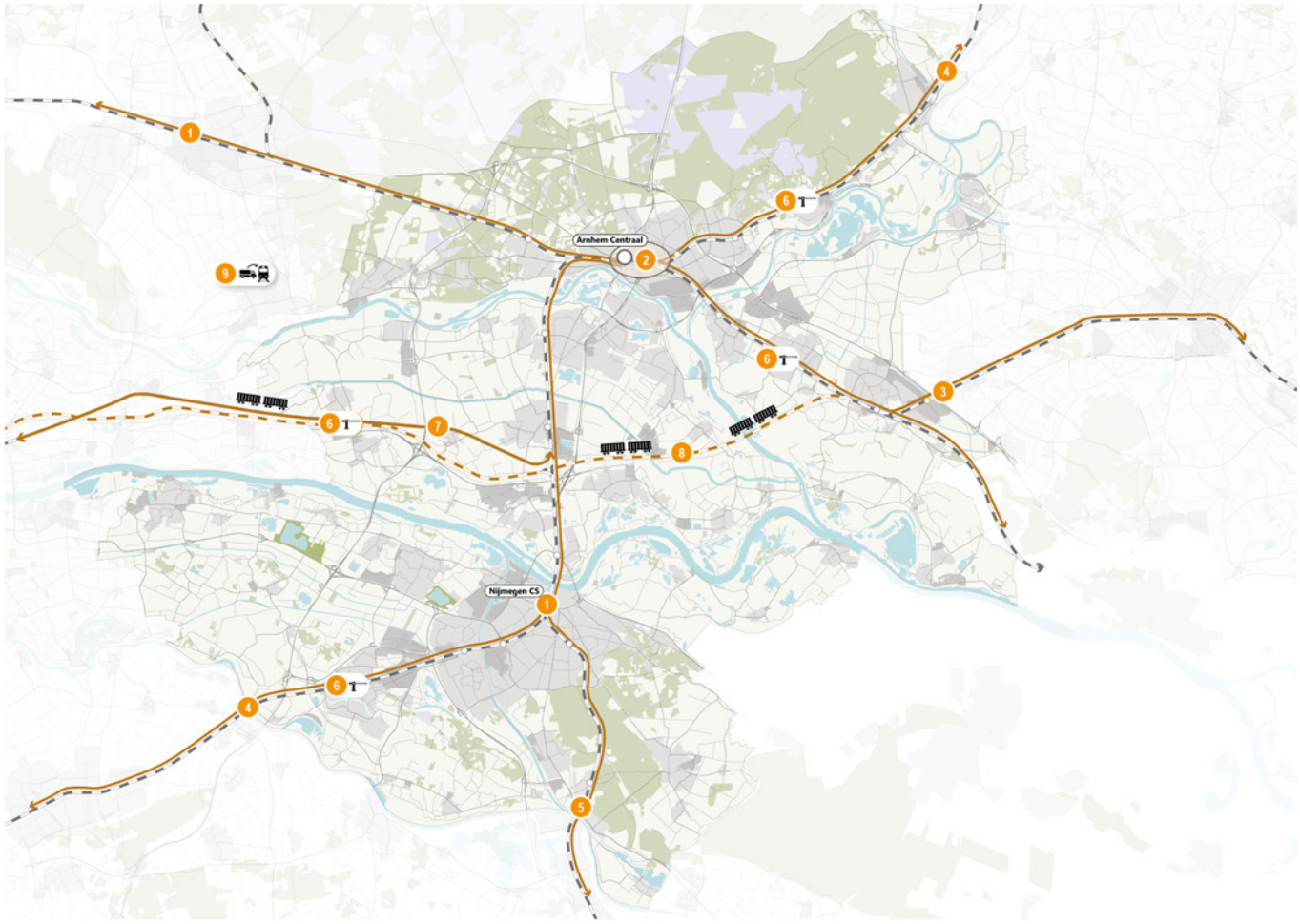
Wij staan ervoor om de bestaande afspraken te borgen en waar nodig nieuwe afspraken te maken.

4.1 VERSTERKEN SPOORVERVOER

Wat gaan we doen?
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:
• internationale en nationale treinverbindingen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is;
• regionale verbindingen, waarvoor de provincie concessieverlener is.

Toelichting van de maatregelen



I Versterken spoorvervoer

1. Lobby voor verbeteren corridor Schiphol - Utrecht - Arnhem - Nijmegen
2. Lobby voor Arnhem Centraal als internationale draaischijf met vrije spoorkruising Arnhem Oost
3. - Lobby doorontwikkeling RegioExpres
   - Lobby versnellen realisatie station Zevenaar Oost
4. Lobby versnellen en verbeteren IJssellijn
5. Lobby versterken potentie Maaslijn
6. Lobby aanpak gelijkvloerse overwegen
7. Lobby versterken verbinding met Rivierenland
8. Lobby goederenvervoer: benut Betuweroute
9. Lobby versterken multimodaal vervoer in Ten-T corridors

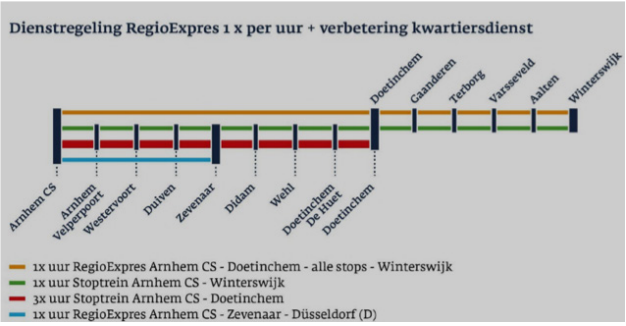
		Uitvoering			Planning		
		Trekker	Partners	fase	KT 2025-2027	MLT 2028-2030	LT (na 2030)
I. Versterken spoorvervoer							
I1	Lobby voor verbeteren corridor Schiphol-Utrecht-Arnhem-Nijmegen	provincie	NS, Prorail, GMR	L			X
I2	Lobby voor Arnhem Centraal als internationale draaischijf met vrije spoorkruising Arnhem-Oost	Arnhem	I&W, provincie, Prorail, GMR	L			X
I3.1	Lobby doorontwikkeling RegioExpres	provincie	Arriva, GMR	L			X
I3.2	Lobby realisatie station Zevenaar-Oost	Zevenaar	GMR	L			X
I4	Lobby versnellen en verbeteren IJssellijn	provincies NB en GLD	NS en regio's	L		X	
I5	Lobby versterken potentie Maaslijn	GMR	Arriva, gemeenten, provincies NB,L, Gld en campus Nijmegen	L	X		
I6	Lobby aanpak gelijkvloerse overwegen	GMR	Gemeenten, Prorail, vervoerders, provincie	L	X	X	
I7	Lobby versterken verbinding met Rivierenland	Regio Rivierenland en GMR	provincie, Arriva, Prorail, NS	L		X	
I8	Lobby goederenvervoer: benut Betuweroute	provincie	Andere betrokken regio's, gemeenten	L	X		
I9	Lobby versterken multimodaal vervoer in Ten-T corridors	GMR	gemeente Arnhem, Nijmegen, provincie, andere regio's	L	X	X	

I1. Lobby voor verbeteren corridor Schiphol-Utrecht-Arnhem-Nijmegen
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.
In de huidige lobby is de regio actief in het MIRT-onderzoek naar de corridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens (UAD). Voor de lange termijn (na 2040) is onze inzet een frequentieverhoging naar acht intercity's per uur (nu rijden er zes intercity's per uur).

I2. Lobby voor Arnhem Centraal als internationale draaischijf met vrije spoorkruising Arnhem-Oost
Station Arnhem Centraal was één 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.

I3. Lobby doorontwikkeling 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.

I4. Lobby 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. Voor de frequentieverhoging gaat onze aandacht nu uit naar 4x per uur regionale treinen (sprinters) op de verbinding Arnhem-Nijmegen-Oss-'s-Hertogenbosch.

Als regio willen we ook de verbinding Nijmegen-Eindhoven verbeteren. In eerste instantie gaat het om een zo'n direct mogelijke overstap zonder wachttijd op station 's-Hertogenbosch. Een kortere reistijd tussen Nijmegen en Eindhoven is in onze beleving een kansrijke maatregel in het aanpakken van de fileproblematiek van de A50.

I5. Lobby versterken potentie Maaslijn

De Maaslijn is de treinverbinding tussen Nijmegen en Roermond. Het is een regionale spoorlijn, 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:

- Het 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 en op de stations Cuijk en Boxmeer (buiten onze regio) zien we daarvoor mogelijkheden. Voor station Mook-Molenhoek zien we versterking van de toeristische overstapfunctie (TOP).

I6. Lobby 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.

I7. Lobby versterken verbinding met Rivierenland
Het regionale spoor Geldermalsen-Tiel-Elst-Arnhem biedt een belangrijke verbinding tussen de regio Rivierenland en de regio Arnhem Nijmegen. De provincie Gelderland is opdrachtgever van deze lijn.
Maatregelen zijn:
- 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. Daarnaast zien we mogelijkheden om de verbinding vanuit Rivierenland met zowel Arnhem als Nijmegen te verbeteren door de frequentie te verhogen inclusief overstap op Elst. Met een overstap op Elst rijdt de trein vanuit Tiel niet meer direct door naar Arnhem Centraal. Hierdoor is een frequentieverhoging binnen de bestaande spoorcapaciteit haalbaar. Op Elst zijn voldoende overstapmogelijkheden richting Arnhem en Nijmegen en is een keerspoor aanwezig.

I8. Lobby goederenvervoer: benut Betuweroute
Het goederenvervoer heeft ook een groeiambitie 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) vijf aanvullende goederenroutes tussen Rotterdam en Duitsland.

Twee daarvan gaan via de IJssellijn. 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.

I9. Lobby versterken multimodaal vervoer in Ten-T corridors
De EU investeert jaarlijks vele miljarden in duurzame en veerkrachtige mobiliteit. Om vrij verkeer van personen en goederen mogelijk te maken, zijn belangrijke weg-, water- en spoorverbindingen aan elkaar verbonden binnen het zogeheten trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T). Vanuit een Europees perspectief is onze regio een strategisch knooppunt van transportcorridors naar elke windrichting. We zijn onderdeel van de TEN-T corridors: Rhine-Alpine en North Sea-Baltic.

Voor het versterken van de multimodale transport is door de gemeente Nijmegen en de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen gewerkt aan een 'Knooppuntenplan Nijmegen'. Nijmegen is in het MIRT onderzoek en Programma Goederenvervoer-corridors' (Oost en Zuidoost) benoemd als regionaal goederenknooppunt. Het knooppuntenplan beschrijft welke duurzame ruimtelijke economische ontwikkelingen Nijmegen beoogd op het gebied van havens en logistieke terreinen. Dat maakt het mogelijk om beter samen te werken aan het faciliteren van ontwikkelingen op de corridors van goederenvervoer.

4.2 TOEKOMSTBESTENDIG WEGENNETWERK

Wat gaan we doen?
Onze regio heeft een aantal rijkswegen (A12, A15, A50, A73) en belangrijke provinciale wegen op haar grondgebied. We zien dat die wegen steeds gevoeliger worden voor congestie. Door de groei van de regio en van de rest van Nederland zal deze problematiek verder toenemen. In een aantal gevallen kan de capaciteit worden vergroot met nieuwe infrastructuur. Het project ViA15 (de doortrekking en verbreding van de A15 en de verbreding van de A12) is daarvan een voorbeeld. Verder moeten we ook op zoek naar andere mogelijkheden om ons hoofdwegennetwerk toekomstbestendig te maken.

Toelichting van de maatregelen

J Toekomstbestendig wegennet

1. Realisatie project ViA15 en gebiedsaanpak A12 alliantie
2. MIRT A50 / Mobiliteitsaanpak A50
3. Gebiedsaanpak Zuid- en Westflank Nijmegen
4. Gebiedsaanpak A325 / N325
5. Gezamenlijk opstarten van een regiobrede netwerkanalyse
6. Vrachtwagenheffing
7. Kansen voor urban nodes

J1. Realisatie project ViA15 en gebiedsaanpak A12 alliantie

		Uitvoering			Planning		
		Trekker	Partners	fase	KT2025-2027	MLT2028-2030	LT (na 2030)
J Toekomstbestendig wegennet							
J1.1	Realisatie project ViA15	RWS	provincie, gemeenten, bedrijfsleven, GMR	R		X	X
J1.2	A12 Alliantie en mobiliteitspluspakket A12/ A15	RWS	provincie, gemeenten, GMR	V/P	X	X	
J2.1	MIRT A50/ verbreding A50	RWS	provincie, gemeenten, bedrijfsleven	R			X
J2.2	Mobiliteitsaanpak A50	provincies	GMR, gemeenten	V	X	X	
J3	Gebiedsaanpak Zuid- en westflank Nijmegen	GMR	Gemeenten, provincie, RWS	V	X	X	
J4	Gebiedsaanpak A325/ N325	provincie	RWS, gemeenten, GMR	V	X	X	
J5	Gezamenlijk opstarten van een regiobrede netwerkanalyse	provincie	I&W, BZK, VRO, Foodvalley, GMR	V	X		
J6	Vrachtwagenheffing	I&W	GMR, gemeenten, provincie	L	X	X	
J7	Kansen voor urban nodes	GMR	I&W, provincie, gemeente Arnhem en Nijmegen	L	X		

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 is jaren vertraagd geweest. Medio oktober 2024 volgde de definitieve goedkeuring van het tracébesluit. Nu is het zaak daadwerkelijk over te gaan tot spoedige aanleg van deze missende schakel in de regio en de verbreding van de A12.
De daadwerkelijke realisatie zal enige jaren gaan duren. Tot die tijd hebben we in het gebied grote uitdagingen. 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 aanpakken. Hiervoor hebben we het Mobiliteitspluspakket A12/A15 opgesteld. De maatregelen hieruit willen we uitvoeren en opnemen in de gebiedsaanpak A12 alliantie. Dit is een samenwerking tussen Rijk, provincie Gelderland, de regio Achterhoek en de betrokken gemeenten. In de A12 alliantie werken we aan extra maatregelen op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement, fietsmaatregelen, extra HOV en extra gedragsmaatregelen.

J2. MIRT A50/ Mobiliteitsaanpak A50
Wij zijn samen met VNO NCW één van de aanjagers geweest om aandacht te vragen voor de problematiek op de A50. De A50 is met succes op de Rijksagenda terecht gekomen en de MIRT-verkenning is ondertussen uitgevoerd.

Wij omarmen het voorkeursalternatief uit de MIRT A50 'Ewijk-Bankhoef-Paalgraven' met een capaciteitsuitbreiding van de A50 naar 2x3 rijstroken. Naast meer capaciteit wordt er ook een extra brug aangelegd (landbouwverkeer en fiets). We werken samen aan een Mobiliteitsaanpak A50 waarin ondersteunende mobiliteitsmaatregelen zijn opgenomen, zoals het Intensiveren van de werkgeversaanpak, fietsinvesteringen Wijchen-Oss en maatregelen op het onderliggende wegennetwerk.

J3. Gebiedsaanpak Zuid- en westflank Nijmegen
In de Zuid- en westflank van Nijmegen starten we een gebiedsgerichte samenwerking om de bereikbaarheidsopgaven integraal aan te pakken. De eerste stap die we daarin zetten is het in beeld brengen op welke projecten de partijen in het gebied met elkaar willen samenwerken in relatie tot de verstedelijkingsopgave en welke bijdrage ze daarin leveren. De Zuid- en westflank van Nijmegen behelst de regio ten zuiden van de Waal.

J4. Gebiedsaanpak 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 zijn uitgewerkt in een 10 puntenplan voor de A325/N325. Hierin zijn maatregelen opgenomen die ook in deze Agenda RMP op diverse plekken terugkomen, zoals de inzet op het VeluweWaalpad, investeren op de relatie Huissen-Arnhem op ov en fiets en investeren in hubs en de werkgeversaanpak. Wij ondersteunen deze gebiedsgerichte aanpak, waarbij de provincie Gelderland de regie voert. Specifiek voor de bereikbaarheidsopgave van de A325/ N325 wordt op korte termijn een netwerkanalyse uitgevoerd.

J5. Gezamenlijk opstarten van een regiobrede netwerkanalyse
In 2024 zijn we gestart met een regiobrede 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 de integrale bereikbaarheidsdoelen van de brede welvaart.

J6. Vrachtwagenheffing
Met de invoering van de vrachtwagenheffing gaan 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. Deze aanvulling is gedaan zodat vrachtverkeer niet 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. Wij houden aandacht voor de gevolgen hiervan.

J7. Kansen voor urban nodes
Onze regio ligt strategisch op het zogeheten trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T). Alle 100.000+ gemeenten op een corridor zijn een ‘urban node’. Dat geldt dus ook voor Arnhem en Nijmegen.

Voor de regio bieden ‘urban nodes’ kansen om onze positie als belangrijke hub te versterken. Dit kan leiden tot betere verbindingen met andere Europese steden, een toename van duurzame transportopties en economische voordelen door verbeterde infrastructuur en connectiviteit. Bovendien kunnen onze gemeenten profiteren van innovatieve mobiliteitsoplossingen en een verhoogde aantrekkingskracht voor bedrijven en investeringen. Hier liggen kansen voor Europese subsidies voor duurzame mobiliteit en investeringen in knooppunten. Hier maken we ons sterk voor.

GROENE METROPOOLREGIO ARNHEM NIJMEGEN

REGIONAAL MOBILITEITSPROGRAMMA – Agenda

OPGESTELD DOOR
Klaas-Jan Gräfe en
Alex Mulders (Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen)

OPMAAK
Sprong reclamestudio

KAARTMATERIAAL
Paulien Varkevisser

DATUM PUBLICATIE
januari 2025

GROENE METROPOOLREGIO
ARNHEM-NIJMEGEN
Nijverheidsweg 2A
6662 NG ELST

info@gmr.nl
www.gmr.nl