GROENE METROPOOL REGIO ARNHEM NIJMEGEN

REGIONAAL MOBILITEITS-PROGRAMMA 2030

KOERSDOCUMENT

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.	Een nieuw Regionaal Mobiliteitsprogramma	4
1.1	Waarom een Regionaal Mobiliteitsprogramma?	4
1.2	Voortbouwen op bestaande mobiliteitskoers van provincie, regio en gemeenten	4
1.3	Van koersdocument naar agenda	5
2.	Ambities en doelen	7
2.1	Nieuwe accenten in het mobiliteitsbeleid	7
2.2	Het versterken van onze brede welvaart	9
2.3	Doel: Duurzaamheid	10
2.4	Doel: Toegang voor iedereen	11
2.5	Doel: Verkeersveiligheid	11
2.6	Doel: Meer actieve mobiliteit en fijnere leefomgeving	12
2.7	Doel: Vergroten bereikbaarheid	13
3.	Mobiliteitsaanpak op hoofdlijnen	15
	Pijler 1: schone mobiliteit & gedragsaanpak	17
	A. Schone mobiliteit	17
	B. Gedragsaanpak	18
	C. Flankerend beleid	19
	Pijler 2: lokale en regionale mobiliteitsnetwerken	20
	D. Verstedelijkingsafspraken en bereikbaarheid	20
	E. Verbeteren verkeersveiligheid	20
	F. Schaalsprong fiets	21
	G. Openbaar vervoer en publieke mobiliteit	22
	H. Verknopen van netwerken via hubs	23
	Pijler 3: nationale en internationale corridors	24
	I. Versterken spoorvervoer	24
	J. Toekomstbestendig wegennetwerk	25
4.	Richting een Agenda RMP	27

1. EEN NIEUW REGIONAAL MOBILITEITSPROGRAMMA

1.1 WAAROM EEN REGIONAAL MOBILITEITSPROGRAMMA?

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

De basis van het Regionale Mobiliteitsprogramma zijn afspraken die zijn gemaakt tussen Rijk, IPO en VNG. In het kader van het klimaatakkoord is afgesproken dat iedere regio een RMP opstelt om daarin aan te geven hoe CO2 te reduceren in mobiliteit. Dit is een belangrijke doelstelling in dit RMP. Klimaat is niet onze enige doelstelling. Het RMP is opgesteld vanuit meerdere inhoudelijke doelen, omdat bestuurlijk de wens is uitgesproken een breed mobiliteitspakket uit te werken. Het brede pakket aan maatregelen biedt ons ook de mogelijkheid om aansluiting te zoeken bij Europese regelgeving en financieringsmogelijkheden.

Het Regionaal Mobiliteitsprogramma kent twee onderdelen: een Koersdocument en een Agenda. Het Koersdocument geeft onze visie en doelstellingen. Deze blijven meerjarig hetzelfde. De agenda willen we jaarlijks actualiseren op basis van monitoring, verschuiving van inhoudelijke prioriteiten of beschikbare budgetten.

1.2 VOORTBOUWEN OP BESTAANDE MOBILITEITSKOERS VAN PROVINCIE, REGIO EN GEMEENTEN

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

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

Voortbouwen en aansluiten op koers Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen
Het RMP bouwt voort op het regionale mobiliteitsbeleid uitgewerkt in het Ambitiedocument: "Duurzame mobiliteit en bereikbaarheid" (2019).

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

De koers uit het Ambitiedocument is de basis geweest voor het huidige werkprogramma van de regio op het gebied van mobiliteit. Met deze koers hebben we nu al een aantal jaren succesvol samengewerkt aan mobiliteit in de regio. Hoewel de mobiliteitskoers nog steeds actueel lijkt, verdient deze bijstelling. Nieuwe ontwikkelingen hebben zich voorgedaan waardoor we nieuwe prioriteiten willen stellen of bepaalde maatregelen willen versnellen.

Voortbouwen en aansluiten op koers gemeenten
Ook binnen de 17 samenwerkende gemeenten is de inzet op mobiliteit aan het verschuiven. We zien in veel van onze gemeenten de roep om schone en actieve mobiliteit te stimuleren nadrukkelijk terug. Het 'Mobiliteitsplan Doesburg' zet vol in op verschoning van mobiliteit. Het 'Mobiliteitsplan Beuningen 2035' zet onder andere in op het bevorderen van gezonde mobiliteit en waarborgen toekomstbestendigheid gekoppeld aan de woningbouwopgave. Zowel Arnhem als Nijmegen zetten volop in op mobiliteitstransitie. Ook de gemeente Renkum werkt aan een mobiliteitsplan waarbij dit terugkomt. In een voortgangsbericht aan de raad laat de gemeente Renkum weten dat zij de positie van de fiets en de voetganger willen versterken. De auto krijgt een minder prominente plaats door de snelheid structureel terug te brengen, 50 km/uur wordt een uitzondering en de fysieke ruimte voor actieve vervoerwijzen te vergroten. Ook de gemeente Rheden is gestart met het proces om een nieuwe visie op mobiliteit te vormen als input voor de omgevingsvisie en een bijbehorend mobiliteitsprogramma met uitvoeringsplan. Belangrijke aspecten uit de Startnotitie 'Bouwsteen Mobiliteit', zijn het stimuleren van duurzame mobiliteit, prioriteren van actieve mobiliteit, verkeersveiligheid en verbondenheid met de regio. In de 'Mobiliteitsvisie Lingewaard' is het centraal stellen van de leefbaarheid en de inzet van meer fiets één van de hoofdpunten en het 'Mobiliteitsplan van Mook en Middelaar' spreekt over stimulans duurzaamheid. De mobiliteitsvisie van Wijchen-Druten maakt nadrukkelijk de koppeling met de omgevingsvisie. Zij zetten in op duurzaam verplaatsen, verkeersveiligheid, leefbaarheid in de gemeenten, bereikbare gebieden en verbonden met de regio. Zevenaar kent 3 ambities in het vigerende verkeersplan. Het gaat om leefbaarheid van woonomgeving, betere bereikbaarheid van de kernen, bedrijventerreinen en voorzieningen en het verkeersveiliger maken van de wegen.

1.3 VAN KOERSDOCUMENT NAAR AGENDA

Met de maatregelen uit het Regionaal Mobiliteitsprogramma willen we zoveel mogelijk bijdragen aan een sterke en aantrekkelijke Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen. We willen ruimte bieden om de verstedelijkingsopgave in te passen, maar willen dat de extra mobiliteit van onze toekomstige inwoners, werknemers en bezoekers leidt tot fors minder CO2-uitstoot in de mobiliteit. En dat niet alleen. We hebben ook afspraken gemaakt over schone lucht en minder stikstofdepositie. Dit kunnen we als regio niet alleen, samenwerking met het Rijk en de provincie Gelderland is hiervoor nodig.

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

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

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

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

De agenda van het RMP geeft het overzicht aan geprioriteerde maatregelen die de gemeenten, regio, provincie en Rijkwaterstaat willen gaan uitvoeren. Daarbij hoeft niet iedere partij deel te nemen aan elk project. Soms werken we intensief samen, soms pakt een van de partijen een maatregel op.

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

SUMP-RICHTLIJNEN

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

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

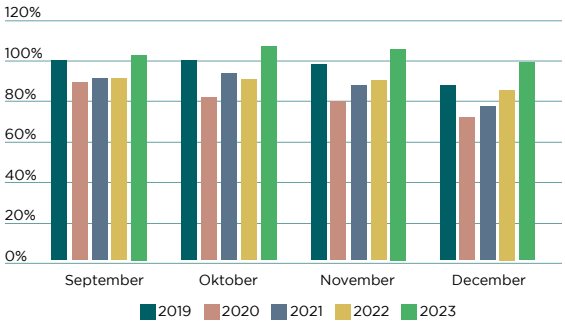
2. AMBITIES EN DOELEN

2.1 NIEUWE ACCENTEN IN HET MOBILITEITSBELEID

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

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

Intensiteitverloop per maand 2019 t/m 2023
Relatie verkeersdrukte (t.o.v. gemiddelde oktober 2019)



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

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

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

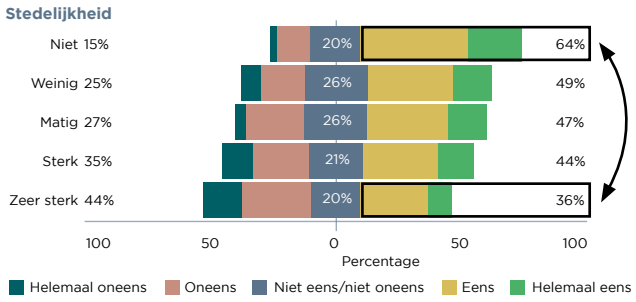
Maar hier houdt het niet op. Ook voor onze bestaande inwoners, werknemers en bezoekers van de regio is een impuls naar meer duurzame mobiliteit nodig. Het lukt niet meer om alle ambities te bereiken en alle nieuwe mobiliteit te faciliteren als we doorgaan op de oude weg. We moeten het mobiliteitssysteem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

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

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

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

Stelling: "Ik ben steeds afhankelijker van de auto"



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

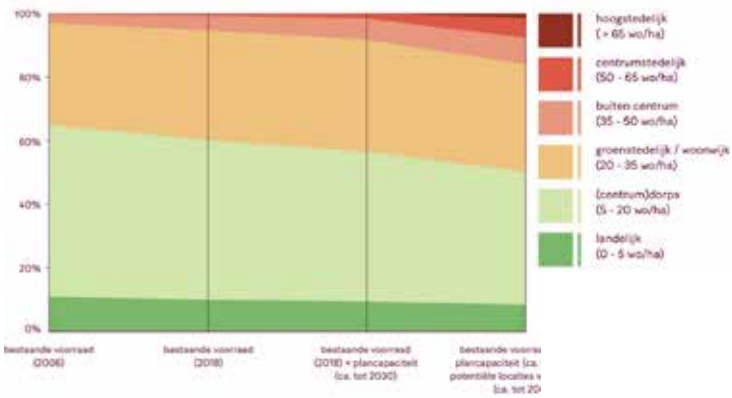
Volgens onderzoek van het KIM (Het Wijdverbreide autobezit in Nederland) blijkt dat steeds meer mensen afhankelijker zijn van de auto. Zij zien dan ook grotere verschillen tussen stad en land.

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

In onze regio werkt deze trend mobiliteitsongelijkheid in de hand. Dit leidt tot een punt waarbij inwoners zonder rijbewijs of zonder auto in bepaalde kernen niet meer volwaardig mee kunnen doen in onze samenleving, zeker ook gezien de vergrijzing van de samenleving. Dit is onwenselijk. Mensen en bedrijven hebben recht op goede bereikbaarheid. Zowel in de stad, als in de minder stedelijke gebieden. Immers een goede bereikbaarheid is van groot belang voor onze samenleving en economie als geheel. Dat hoeft echter niet altijd per traditioneel openbaar vervoer te zijn.

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

OVERZICHT ONTWIKKELING WOONMILIEUS



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

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

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

Onze regionale opgaven worden steeds integraler

We hebben in de regio met elkaar forse ambities:

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

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

Verduurzamen logistiek

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

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

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

Ook voor onze regio is een verhaal nodig over de logistiek die we wél willen en hoe we hiervoor op een goede manier ruimte maken. We hebben logistiek immers nodig voor onze economie en voor onze circulaire bouw. We willen dat de logistieke stromen met minimale hinder in onze leefomgeving plaatsvinden, efficiënter en bovenal schoner zijn. Als regio gaan we de samenwerking aan met logistieke bedrijven, transporteurs en kennisinstellingen, zoals opgenomen in onze Regionale Roadmap Duurzame Logistiek.

2.2 HET VERSTERKEN VAN ONZE BREDE WELVAART

Wat betekent de integrale kijk op mobiliteit?

Traditioneel richt een mobiliteitsbeleid zich op het tegengaan van files en het verminderen van

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

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

Deze brede welvaartsbenadering is een relatief nieuw perspectief. In het programma Mobiliteitsvisie 2050 werkt het Rijk samen met regio's aan een verdere uitwerking van Brede Welvaart. De Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen treedt daarbij op als testregio. De regio is de testcase als suburbane regio voor de 'Gebiedsgerichte uitwerking van bereikbaarheidsdoelen'.

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

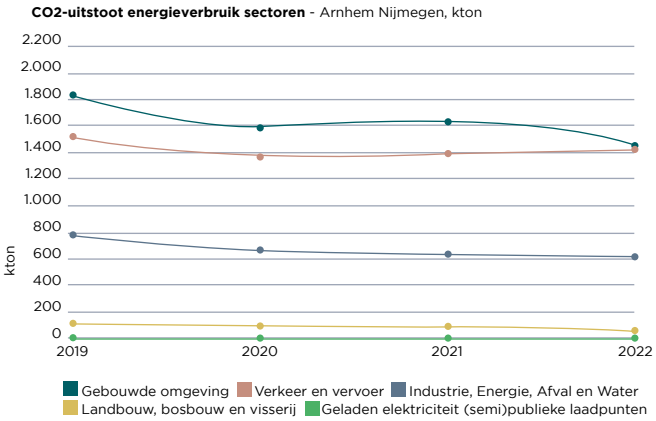
2.3 DOEL: DUURZAAMHEID

Beoogd resultaat:
We hebben 55% minder CO2-uitstoot door onze mobiliteit (personen en goederen) in 2030 ten opzichte van 1990.

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

Wij omarmen de klimaatafspraken. De inzet op duurzame mobiliteit past bij ons DNA als groene regio. Denk aan:

- Onze koplopersrol in de investeringen in doorfietsroutes;
- Onze schone busconcessie met bussen op groen gas en een uniek trolleysysteem;
- En Nijmegen als European Green Capital in 2018.



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

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

fen. Met het gebruik van verbrandingsmotoren blijven we CO2 uitstoten.

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

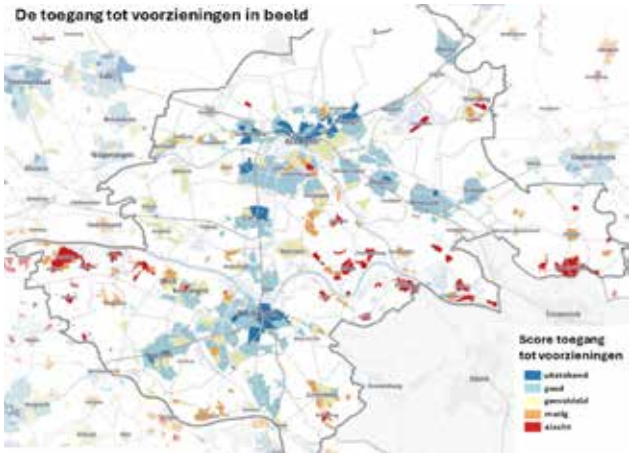
2.4 DOEL: TOEGANG VOOR IEDEREEN

TOEGANG VOOR IEDEREEN

In 2030 heeft iedere inwoner toegang tot adequaat vervoer

Beoogd resultaat:
Iedere inwoner heeft op 800meter OV of een redelijk en betaalbaar alternatief beschikbaar

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



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

De toegang tot voorzieningen is sterk afhankelijk van waar je woont. Hiervoor zijn door de regio eerdere analyses uitgevoerd. Bovenstaande kaart geeft de score van toegang tot voorzieningen. Hoe roder het gebied hoe moeilijker onderwijs, werk, zorg of winkels 'bereikbaar' zijn.

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

2.5 DOEL: VERKEERSVEILIGHEID

VERKEERS-VEILIGHEID

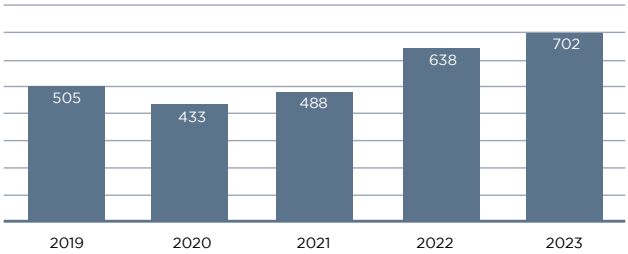
In 2030 is onze verkeers-veiligheid verbeterd

In 2030 is het aantal verkeersdoden en –gewonden in elke gemeente gedaald ten opzichte van 2021

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

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

VERKEERSSLACHTOFFERS METROPOOLREGIO ARNHEM-NIJMEGEN



Bron: Bliqrapportage, mei 2024

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

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

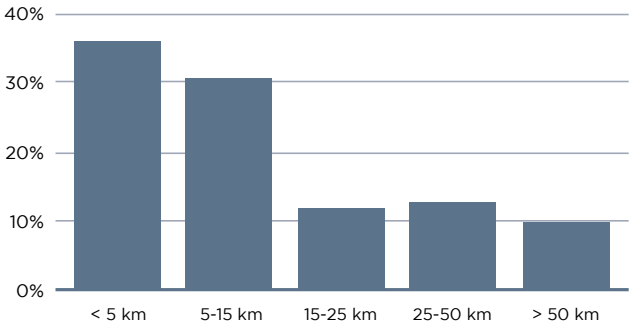
2.6 DOEL: MEER ACTIEVE MOBILITEIT EN FIJNERE LEEFOMGEVING

In 2030 zijn fiets en voetganger onze hoofdvervoerwijze en hebben we hebben we een betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast door mobiliteit en een hogere tevredenheid over onze leefomgeving.

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

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

Percentage ritten naar afstand (auto)



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

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

In onze groene groeiregio staat een fijne leefomgeving voorop. Voor de leefbaarheid in onze steden en kernen is van het belang hoe we onze mobiliteit organiseren. Leefbaarheid is een centraal thema bij de ontwikkeling van onze mobiliteit. Onze leefomgeving is gebaat bij verkeer dat beheerst door onze wegen en straten rijdt met minder geluidsoverlast. Wij ondersteunen de initiatieven die gemeenten nemen in de verlaging van de snelheidslimiet in de bebouwde kom. Ook drukte en sluipverkeer zorgen voor leefbaarheidsknelpunten.

Het streven naar een fijnere leefomgeving betekent ook andere keuzes maken in de openbare ruimte. Met minder fysieke ruimte voor mobiliteit en meer ruimte voor groen en ontspanning en voor klimaatadaptatie (meer schaduw, beter opname van regenwater). Minder fysieke ruimte voor mobiliteit willen we ook bereiken door minder geparkeerde voertuigen. En dat betekent het verbeteren van fietsverkeer, deelmobiliteit en andere alternatieven, zodat mensen minder vaak de auto nodig hebben en dus geen derde, tweede of zelfs eerste auto hoeven te nemen. Schone lucht is te bereiken door minder autoverkeer en schonere auto's (en schonere logistiek).

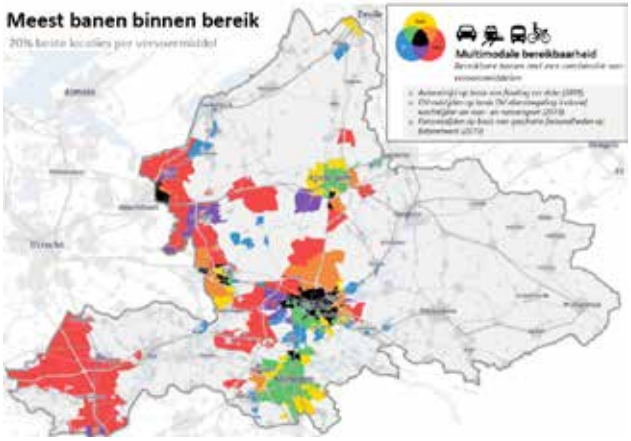
2.7 DOEL: VERGROTEN BEREIKBAARHEID

BEREIKBAARHEID

In 2030 is onze bereikbaarheid vergroot en kennen we een efficiënter gebruik van ons mobiliteitsnetwerk

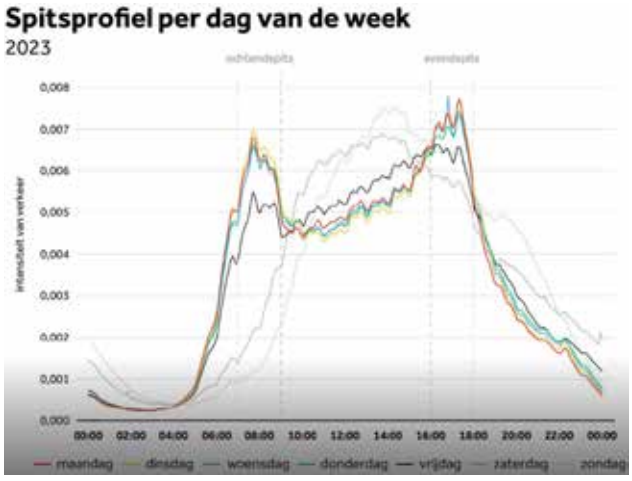
**In 2030 hebben onze inwoners meer werkgelegenheid binnen bereik ten opzichte van 2024.
En we kennen een efficiënter gebruik van ons mobiliteitsnetwerk van auto, trein, bus en fiets**

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



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

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



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

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

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

3. MOBILITEITSAANPAK OP HOOFDLIJNEN

Om onze ambities en doelstellingen waar te maken zetten wij in op een brede mobiliteitsaanpak. Deze aanpak bestaat uit drie pijlers.
1) Schone mobiliteit & gedragsaanpak
2) Lokale en regionale mobiliteitsnetwerken
3) Nationale en internationale corridors

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

PIJLER 1: SCHONE MOBILITEIT EN GEDRAGSAANPAK

In 2030 is onze mobiliteit in de regio schoner dan nu. We willen 55% minder CO2-uitstoot door onze mobiliteit in 2030 ten opzichte van 1990. Dit doen we door het stimuleren van schone mobiliteit. Een opgave waarbij we het Rijk nodig hebben qua wet- en regelgeving. Als regio zetten wij in op bewezen successen en nieuwe kansrijke initiatiewven. Denk aan de verdere ontwikkeling van onze laadinfrastructuur, het bevorderen van duurzame logistiek en het stimuleren van zero-emissiezones. Ten tweede werken we aan een slimmer en efficiënter gebruik van ons mobiliteitsnetwerk met onze gedragsaanpak. We continueren onze werkgeversaanpak en logistieke makelaars. Ten slotte is ook flankerend beleid van belang. We ondersteunen het opschalen en promoten van deelmobiliteit, het op orde brengen van onze mobiliteitsdata en het sturen van verkeer via regionaal verkeersmanagement.

PIJLER 2: LOKALE EN REGIONALE MOBILITEITSNETWERKEN

Een mobiliteitstransitie naar meer duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit is nodig om onze integrale ambities waar te maken. We nemen maatregelen zodat onze gemeenten in de regio goed verbonden zijn via samenhangende en geïntegreerde mobiliteitsnetwerken. We maken verstedelijkingsafspraken die bijdragen aan het versterken van onze bereikbaarheid. We zetten in op het verbeteren van onze verkeersveiligheid, een schaalsprong fiets, aantrekkelijk openbaar vervoer in samenhang met publieke mobiliteit en het verknopen van onze mobiliteitsnetwerken via hubs.

PIJLER 3: NATIONALE EN INTERNATIONALE CORRIDORS

Een goede aansluiting van onze regio op de corridors via spoor, weg en water is een rand-

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

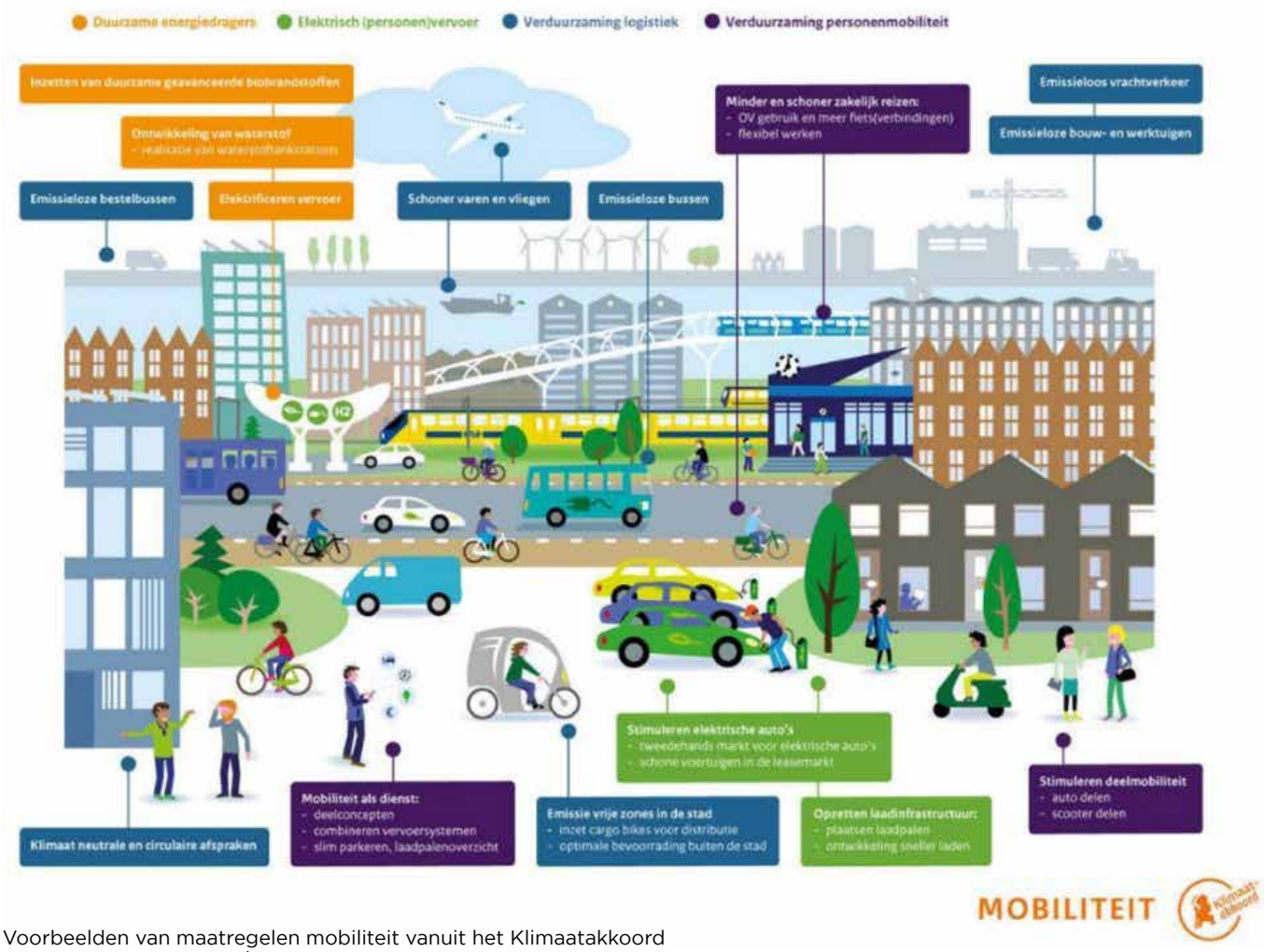
PIJLER 1: SCHONE MOBILITEIT & GEDRAGSAANPAK

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

A. Schone mobiliteit

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

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



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

WAT GAAN WIJ DOEN?

A1. Stimuleren zero-emissie vervoer

We zetten in op zero-emissie busvervoer, op zero-emissie doelgroepenvervoer en we verschonen ons eigen wagenpark. We maken ons samen met de provincie Gelderland hard voor een schone ov-concessie. Deze start per 28 juni 2026. Ook het doelgroepenvervoer onder de naam Avan willen we verder verschonen. Ook de gemeenten hebben een eigen wagenpark, die steeds schoner en stiller wordt.

A2. Ondersteunen in realisatie laadinfrastructuur in samenhang met netcongestie

Laadinfrastructuur is noodzakelijk voor de transitie naar zero-emissievoertuigen. We werken aan het versnellen van de uitrol van laadinfrastructuur. Denk aan lokale snellaadpunten (laadpunten voor personenvervoer bij woningen, bedrijven en voorzieningen). Tegelijkertijd willen we ook bovenlokale laadinfrastructuur stimuleren (oa snellaadpleinen en smart energy hubs)

A3. Verduurzamen logistiek

Voor de verdere verduurzaming van logistiek zetten we in op zero-emissiezones stadslogistiek en het versterken van multimodaliteit in onze logistiek.
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.
Om de multimodaliteit in onze logistiek te versterken willen we de verschillende modaliteiten (weg, spoor, water) beter met elkaar verknopen.

B. Gedragsaanpak

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

WAT GAAN WIJ DOEN?

B1. Werkgeversaanpak in combinatie met CO2-regels

Volgens het klimaatakkoord ligt voor het verschonen van onze mobiliteit een sleutel bij werkgevers. Het klimaatakkoord stelt dat meer dan de helft van de wegkilometers in het personenvervoer werk gerelateerd is. Werkgevers hebben dus een grote rol in het verduurzamen van de mobiliteit. De werkgeversaanpak richt zich op werkgevers bij het verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid en het stimuleren van bewust reisgedrag bij hun werknemers.

B2. Inzet logistiek makelaars

Wij zetten logistieke makelaars in die helpen met logistieke ondernemers over het maken van minder en schoner gereden kilometers.

B3. Bewonersaanpak

We maken werk van een bewonersaanpak in mobiliteit, zodat bewoners nadenken over bewuste keuzes in mobiliteit. We geven bijzondere aandacht aan onze nieuwe inwoners door hen kennis te laten maken met duurzame alternatieven.

B4 Bezoekersaanpak

We stimuleren ook bezoekers om slimmer en duurzamer te reizen. Denk aan grote evenementen of onze grote dagrecreatievoorzieningen zoals Burgers' Zoo.

B5. Onderwijsaanpak

Voor zowel Arnhem als Nijmegen gaan we door met de onderwijsaanpakken. Daarbij richten we ons zowel op studenten als op medewerkers, denk aan campusaanpak Nijmegen Heijendaal.

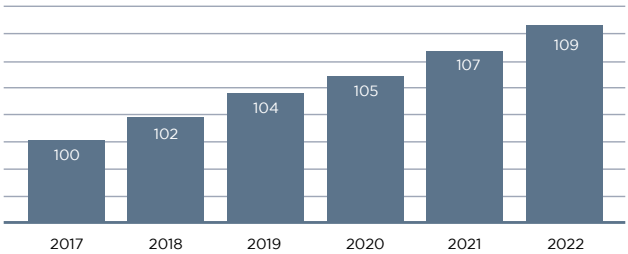
B6. Gedragsaanpak verkeersveiligheid
We willen verkeersveilig gedrag bij alle verkeersdeelnemers stimuleren met de focus op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. Daarom gaan we voor intensivering van gedragscampagnes en verkeerseducatie in samenwerking met de provincie Gelderland.

B7. Fietsstimulering
De transitie naar meer duurzame mobiliteit is voor velen gemeenten een randvoorwaarde in het mobiliteitsbeleid. Om dit te ondersteunen willen we een gedragsaanpak uitwerken waarbij we meer mensen verleiden om de fiets te stimuleren.

C. Flankerend beleid

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.
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 zetten we flankerend beleid in, zodat we het mobiliteitsgedrag beïnvloeden, zowel in het reisgedrag als het rijgedrag.

AUTOBEZIT METROPOOLREGIO ARNHEM-NIJMEGEN



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

WAT GAAN WIJ DOEN?

C1. Reguleren autogebruik en -bezit
We willen stimuleren dat we het autogebruik en het autobezit meer reguleren, bijvoorbeeld door parkeerregulering, invoeren lagere parkeernormen en het beïnvloeden van parkeren op afstand.

C2. Opschalen en promoten deelmobiliteit
We willen 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.

C3. Digitalisering mobiliteitsdata
We kennen diverse mobiliteitsdata die we nauwkeurig willen bijhouden. Dit is nodig zodat de informatie in de apps die reizigers gebruiken voor, tijdens en na de verplaatsing betrouwbaar en up-to-date zijn. Met welk vervoermiddel ga ik reizen, welke route neem ik tot kan ik parkeren bij de plek van bestemming. We willen dat iedere gemeente dat op orde heeft.

C4. Sturen op verkeer via regionaal verkeersmanagement
In het Regionaal Verkeersmanagement Team (RVMT) werken onze gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat samen om wegwerkzaamheden af te stemmen, pieken van verkeer af te vangen en verkeer om te leiden bij bijzondere situaties zoals ongevallen of evenementen. Met deze samenwerking gaan we de komende jaren door.

C5. Stille, schone en circulaire weg- en waterbouw
De regio streeft ernaar dat in 2025 25% van onze Grond, Weg, en Waterbouw (GWW) circulair is. Ook willen we dat bij de werkzaamheden steeds vaker stille en schone voertuigen worden ingezet.

PIJLER 2: LOKALE EN REGIONALE MOBILITEITSNETWERKEN

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.

D. Verstedelijkingsafspraken en bereikbaarheid
Onze regio is samen met de regio Foodvalley aangewezen als NOVEX-gebied. NOVEX staat voor Nationale Omgevingsvisie Extra. Het roept daarbij de associatie op met de woningbouwgebieden van eind vorige eeuw die de titel van VINEX-locaties kregen.
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 financiele middelen gereserveerd. De door het Rijk toegekende budgetten van in totaal 196 miljoen euro zijn bedoeld om de extra woningen die vóór 2030 worden gerealiseerd, beter bereikbaar te maken.

WAT GAAN WIJ DOEN?
D1. Inzetten op slimme verstedelijking
Met slimme verstedelijking willen we het fiets- en ov-gebruik maximaliseren en de auto-afhankelijkheid dempen. We bouwen vooral in bestaand bebouwd gebied en nabij ov-knooppunten. Dit levert ook kansen op voor de bestaande inwoners met extra investeringen in de kwaliteit voor voetgangers, fiets en openbaar vervoer.

D2. Geen ruimtelijke ontwikkelingen zonder afspraken mobiliteit
Meer woningen en meer bedrijvigheid leidt automatisch ook tot meer mobiliteit. Met 60.000 extra woningen tot 2040 ontstaan op basis van huidig mobiliteitsgedrag circa 300.000 extra dagelijkse autoritten. We hebben zekerheid nodig over financiële middelen voor infrastructuur en mobiliteit voor alle extra woningen en extra werkgelegenheid.

E. Verbeteren verkeersveiligheid
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.

WAT GAAN WIJ DOEN?
E1. Meer 30 km/uur in de bebouwde kom
Lagere snelheden hebben een positief effect op het aantal ongelukken en de ernst van de ongevallen. In onze gemeenten willen we de komende jaren aan de slag met méér 30 km/uur in de bebouwde kom.

E2. Meer 60 km/uur buiten de bebouwde kom
Ook buiten de bebouwde kom willen we werken aan snelheidsverlagingen op het wegennetwerk. Samen met de provincie willen we bekijken welke provinciale wegen in aanmerking komen voor een snelheidsverlaging naar 60 km/uur.

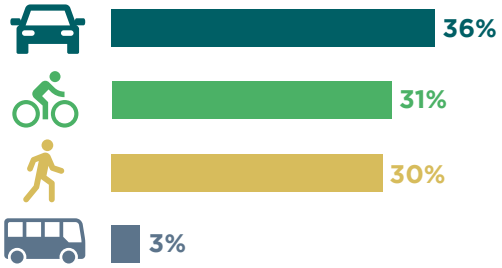
E3. Verbeteren verkeersveiligheid fiets
In samenwerking met de provincie Gelderland kijken we naar de meest onveilige locaties voor de fietsers en pakken we deze plekken aan. We willen dat gemeenten zich extra inspannen om de tien meest risicovolle locaties in de periode tot 2030 aan te pakken.

F. Schaalsprong fiets
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.

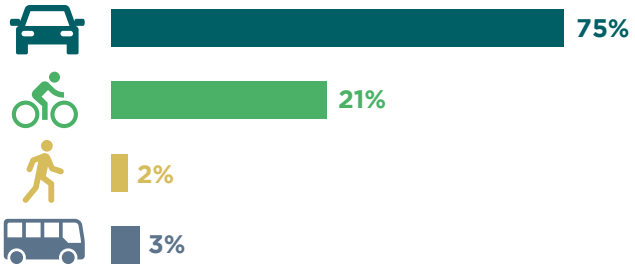
We zien potentie voor de groei van het fietsgebruik, zeker door de groeiende populariteit van de elektrische fiets. In de beoogde mobiliteitstransitie naar meer duurzame mobiliteit is (en blijft) de fiets en de e-bike ons speerpunt. Ook onze partners het Rijk (Nationaal Toekomstbeeld Fiets) en de provincie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

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)



WAT GAAN WIJ DOEN?

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. We gaan door met de realisatie van nieuwe doorfietsroutes in de regio, zoals het VeluweWaalpad, de F15 over de doorgetrokken A15-brug en de doorfietsroute Arnhem-Huissen.

F2. Verbeteren hoofdfietsnetwerk
Een veilig een aantrekkelijk hoofdfietsnetwerk vervult een sleutelrol in de transitie naar meer duurzame mobiliteit in de regio. Om ons fietsnetwerk op een hoog kwaliteitsniveau te houden zijn structurele investeringen nodig.

F3. Versterken feeders
De feeders zijn herkenbare en toeleidende fietsverbin-dingen als aanvulling op ons hoofdnetwerk. De feeders vormen de aantakkingen naar de ov-knooppunten, de woon- en werkgebieden en naar onze bruggen. We gaan met de aanpak van het versterken van de feeders door.

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

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

Ondanks de (tijdelijke) terugval in ov-reizigers, zijn wij positief over de toekomst van het openbaar vervoer. Juist doordat wij sterk in bestaand stedelijk gebied bouwen en nabij ov-knooppunten, krijgt het ov de komende jaren een forse impuls. Het is zaak om 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.

WAT GAAN WIJ DOEN?

G1. Versterken van het regionaal ov-hoofdnetwerk
We beschouwen onze regionale spoorlijnen en ons hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) als het ov-hoofdnetwerk van de regio. Dit ov-hoofdnetwerk is nodig om de gewenste mobiliteitstransitie niet alleen in de steden, maar ook in de andere kernen van onze regio te laten slagen. We willen het ov-netwerk versterken, zodat een volwaardig ov-netwerk ontstaat in samenhang met het regionale spoor.

G2. Benutten ontwikkelruimte in ov-concessie
Per 1 juli 2026 start de nieuwe ov-concessie in onze regio. 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 ruimte 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
We willen dat onze wijken, buurten en kernen in onze regio toegankelijk blijven met het openbaar vervoer. Ook willen de groeiende bereikbaarheidsongelijkheid aanpakken, bijvoorbeeld in het aanbieden van kortingen in abonnementen aan speciale doelgroepen. We borgen de maatschappelijke bereikbaarheid verder door het verbeteren van haltevoorzieningen, oplossingen te bieden voor fijnmazig vervoer en ruimte te bieden voor bewonersinitiatieven voor publieke mobiliteit.

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

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

WAT GAAN WIJ DOEN?

H1. Realisatie van hubs
De afgelopen jaren zijn verkenningen uitgevoerd naar de potentie van grootschalige hubs, conform de Strategische Agenda 2025 voor hubs. Een samenwerking tussen de GMR en de gemeenten naar mogelijke hubs. Nu is het zaak om de verkenning om te zetten naar realisatie van deze hubs (zowel bij regionale stations als bij stadsrandhubs).

H2. Netwerk van herkenbare deelmobiliteitshubs
Naast grootschaligere hubs, bouwen we stapsgewijs aan een netwerk van kleinschalige deelmobiliteitshubs. Soms zijn dit buurthubs waar een paar deelvoertuigen staan, maar dit kunnen ook plekken zijn voor deelmobiliteit op de grote hubs in de regio.

H3. Realisatie combinatie hubs en toeristische overstappunten (tophubs)
In de regio zien we ook kansen voor de ontwikkeling van combinatiehubs. Deze hubs hebben zowel een functie in de bereikbaarheid van de regio als een rol als toeristische overstap voor recreatie. Deze tophubs willen we de komende jaren gaan realiseren.

H4. Logistieke hubs en bouwlogistiek
We willen sterker inzetten op voorzieningen en locaties om goederen aan de stadsrand of in de regio op te vangen op weg naar de (eind)bestemming van de ondernemer, consument of bouwproject. Deze locaties willen we benutten als logistieke 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. Het gaat dan vooral over spoorverbindingen en rijkswegen. Een sterk (inter)nationaal netwerk zorgt ervoor dat onze bedrijvigheid voldoende personeel kan aantrekken, maar ook dat inwoners van onze regio banen in andere regio's kunnen vinden en dat goederen gemakkelijk zijn te vervoeren. De GMR heeft voornamelijk een rol in agendering en lobby.

Over de bereikbaarheid van onze regio en het belang van onze regio voor de rest van Nederland en Europa hebben wij doorlopend gesprekken. Gesprekken met het Rijk, de provincie Gelderland 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:
- 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 MIRT A50 is het voorkeursalternatief in procedure. Het voorkeursalternatief gaat uit van een verbreding van de A50 naar 2x3 rijstroken tussen de knooppunten Paalgraven en Ewijk. Naar verwachting wordt de Voorkeursbeslissing voor de zomer 2024 door de Minister vastgesteld.

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

I. Versterken spoorvervoer

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

Het versterken van spoorvervoer betreft:
- internationale en nationale treinverbindingen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is;
- regionale verbindingen, waarvoor provincie Gelderland (of andere provincie) concessieverlener is.

WAT GAAN WIJ DOEN?

I1. Lobby voor verbeteren corridor Schiphol – Utrecht – Arnhem – Nijmegen
We gaan aan de slag met een MIRT-onderzoek naar de corridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens (UAD). Hierin zoeken we naar verbeteringen voor het reizigersvervoer per trein op de genoemde corridor. Op lange termijn is onze inzet een frequentieverhoging naar acht intercity's per uur.

I2. Lobby voor Arnhem Centraal als internationale draaischijf met vrije spoorkruising Arnhem-Oost
Samen met het Rijk willen we ons inzetten voor een studie naar een vrije spoorkruising Arnhem Oost. Met een vrije spoorkruising Arnhem Oost kan station Arnhem Centraal nog meer als draaischijf fungeren voor regionale, nationale en internationale treinverbindingen.

I3. Lobby doorontwikkeling RegioExpres en realisatie 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. Met de komst van de RegioExpres per 2027 ontlasten we de A12 en de bestaande regionale lijnen van Breng en Arriva. Wij geloven in de kracht van de RegioExpres en willen bij het succes de frequentie van de RegioExpres uitbouwen. Daarbij zien we ook kansen voor een station Zevenaar-Oost. Automobilisten vanaf de A12 en A18 kunnen hier via P+R overstappen op de trein.

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.

I5. Lobby versterken potentie Maaslijn
De Maaslijn is de treinverbinding tussen Nijmegen en Roermond. Deze lijn wordt klaargemaakt voor elektrificatie en krijgt gedeeltelijk dubbelspoor. We deze aanpassingen is onze inzet de frequentie te verhogen en de hubfuncties langs de Maaslijn te versterken.

I6. Lobby aanpak gelijkvloerse overwegen
Het spoor in onze regio kent nog diverse plekken met gelijkvloerse overwegen. We maken ons sterk voor een aanpak van deze spoorkruisingen, zowel vanwege veiligheid als bereikbaarheid.

I7. Lobby versterken verbinding met Rivierenland
Het regionale spoor Geldermalsen-Tiel-Elst-Arnhem biedt een belangrijke verbinding tussen Rivierenland en de regio Arnhem Nijmegen. De provincie Gelderland is opdrachtgever van deze lijn (concessie start per juli 2025). We zien mogelijkheden om de verbinding met zowel Arnhem als Nijmegen te verbeteren en bestaande stations te versterken.

I8. Lobby goederenvervoer: benut Betuweroute
Als regio zijn we betrokken met andere regio's en het Rijk in dialoog over goederenrouting over het spoor. 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
Vanuit een Europees perspectief is deze regio een strategisch knooppunt van transportcorridors naar elke windrichting. We zijn onderdeel van de TEN-T corridors: Rhine-Alpine en North Sea-Baltic. We willen het multimodale vervoer op deze corridors versterken in samenwerking met de EU.

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

WAT GAAN WIJ DOEN?

J1. Realisatie project ViA15 en Gebiedsaanpak A12 alliantie
Na jaren van vertraging ligt er nu een definitieve goedkeuring van het tracébesluit voor de werkzaamheden doortrekken en verbreden A15 en verbreden A12. Nu is het zaak daadwerkelijk over te gaan tot spoedige aanleg van deze missende schakel in de regio en de aanpak van de A12. Tegelijkertijd zetten we via samenwerking in de A12-alliantie in op maatregelen om op korte- en middellange termijn bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek aan te pakken.

J2. MIRT A50/ Mobiliteitsaanpak A50
Wij omarmen het voorkeursalternatief uit de MIRT A50 'Ewijk-Bankhoef-Paalgraven' met een capaciteitsuitbreiding van de A50 naar 2x3 rijstroken. Tegelijkertijd werken we samen aan een Mobiliteitsaanpak A50 waarin ondersteunende mobiliteitsmaatregelen zitten, 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 met elkaar de bereikbaarheidsopgaven in het gebied integraal aan te pakken.

J4. Gebiedsaanpak A325/ N325
In het gebied rondom de A325/N325 is een gebiedsgerichte samenwerking ontstaan om slimmer en duurzamer reizen te stimuleren. Een 10-puntenplan met diverse maatregelen zoals de realisatie van het VeluweWaalpad, investeren op de relatie Arnhem-Huissen op ov en fietsgebied en het versterken van de werkgeversaanpak. Wij ondersteunen deze gebiedsgerichte aanpak, waarbij de provincie Gelderland de regie voert.

J5. Gezamenlijk opstarten van een regiobrede netwerkanalyse
Conform BO MIRT-afspraak starten we in 2024 met een integrale analyse naar de toekomstige staat van onze mobiliteitsnetwerken. Met deze netwerkanalyse willen we samen met het Rijk meer integrale projecten opstarten voor het aanpakken van toekomstige bereikbaarheidsopgaven in relatie met verstedelijking, klimaat, landschap en leefomgeving.

J6. Vrachtwagenheffing
Met de invoering van de vrachtwagenheffing gaan ook binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens per gereden kilometer betalen voor het gebruik van de Nederlandse snelwegen. We houden aandacht voor de gevolgen hiervan.

J7. Kansen voor urban nodes
Deze Urban Nodes zijn stedelijke gebieden waar het trans-Europese transportnetwerk (TEN-T) aansluit op regionale en lokale netwerken. Deze knooppunten zijn cruciaal voor het verbeteren van de mobiliteit, het bevorderen van economische groei en het versterken van de logistieke efficiëntie. Voor de regio bieden urban nodes kansen om onze positie als belangrijke hub te versterken in samenwerking met de EU.

4. RICHTING EEN AGENDA RMP

We hebben veel ambities en hebben de laatste jaren gewerkt aan diverse opgaven. Dit koersdocument schetst het brede pallet aan maatregelen waaraan we regionaal willen samenwerken aan mobiliteit in de breedste zin van het woord. In totaal zijn dit 46 maatregelen verdeeld over de 3 pijlers.

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

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

De Agenda van het RMP geeft het overzicht aan geprioriteerde maatregelen die de gemeenten, regio, provincie en Rijkwaterstaat willen gaan uitvoeren. Daarbij hoeft niet iedere partij deel te nemen aan elk project. Soms werken we intensief samen, soms pakt een van de partijen een maatregel op.

Het integrale perspectief

De Groene Metropoolregio werkt aan vijf opgaven die steeds meer met elkaar samenhangen. Ze kunnen elkaar versterken, zijn soms afhankelijk van elkaar of kunnen soms zelfs conflicteren. Mobiliteit heeft bijvoorbeeld een sterke relatie met opgaven zoals circulair bouwen, energietransitie, economische vitaliteit, ruimte bieden voor recreatie en het versterken van de kwaliteit van ons landschap. We gaan in het vervolgtraject inzichtelijk maken wat Verbonden Regio vraagt aan de andere opgaven, maar ook beschrijven we hoe de andere opgaven kunnen bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen uit dit Koersdocument.
Denk daarbij aan onder andere de volgende integrale vraagstukken:

- Nieuwe mobiliteitshubs voor personenvervoer en logistiek, nieuwe infrastructuur voor fiets en openbaar vervoer en hubs voor bouwlogistiek vragen om ruimte, die in onze regio schaars is. We schatten in hoeveel ruimte voor deze nieuwe functies nodig is, waar deze noodzakelijk is en wat dat betekent voor bijvoorbeeld de Groene groeiregio en de Productieve regio.

- Is de wens om snel richting Zero-emissie te gaan reëel gezien de netcongestie en de andere ontwikkelingen die stroom vragen? Als we moeten kiezen, wat krijgt er dan prioriteit? Of kunnen we het systeem zo inrichten dat elektrische voertuigen juist een oplossing bieden voor de pieken in de vraag naar elektriciteit? Zijn onze doelen realistisch, of moeten naar een meer gefaseerde aanpak vanwege de netcongestie in onze regio? Hier ligt een sterke relatie met de Circulaire regio, de Groene groeiregio en de Productieve regio.

- Kunnen we met slimme keuzes in de ruimtelijke ordening zorgen voor minder verplaatsingen, of minder lange verplaatsingen? Kunnen we werkgelegenheid en voorzieningen dichterbij de woningen plannen? Durven we ook in de kleinere kernen te verdichten rondom ov-knooppunten? Dat betekent bouwen met hoge dichtheden op ook de kleinere stations in de regio; van station Westervoort tot station Wijchen en van station Dieren tot station Zetten-Andelst? En passen we dan overal lagere parkeernormen toe, in combinatie met een aanbod van deelmobiliteit?

- De A12-corridor tussen Arnhem en de Duitse grens is één van de grootste fileknelpunten in Nederland. Juist op deze corridor is nog fysieke ruimte voor uitbreiding van logistieke bedrijven en grootschalige detailhandel. Is dat verenigbaar?

- Investeringen in onze infrastructuur kunnen op gespannen voet staan met onze ambities van het groen blauwe netwerk. Denk aan grote ingrepen zoals nieuwe bruggen over onze rivieren, maar ook kleinere investeringen zoals het verbreden van fietspaden. Voor de veiligheid van onze fietsers is het nodig om fietspaden te verbreden. Dit gaat ten kosten gaat aan groen en bomen. We moeten daarin integrale afwegingen maken.

- Onze ambities is om te gaan werken met lagere parkeernormen en vaker met parkeerregulering. Daarin is gradatie nodig. Gemeenten die tegen de steden aan liggen hebben andere problemen dan kernen die verder liggen. Hoe gaan we om met de verschillen? De mobiliteitstransitie speelt in de hele regio, maar kent verschillende snelheden.

REGIONAAL
MOBILITEITSPROGRAMMA –
Koersdocument

OPGESTELD DOOR
Klaas-Jan Gräfe
en Alex Mulders

OPMAAK
Sprong reclamestudio

DATUM PUBLICATIE
januari 2025

GROENE METROPOOLREGIO
ARNHEM-NIJMEGEN
Nijverheidsweg 2A
6662 NG ELST

info@gmr.nl
www.gmr.nl