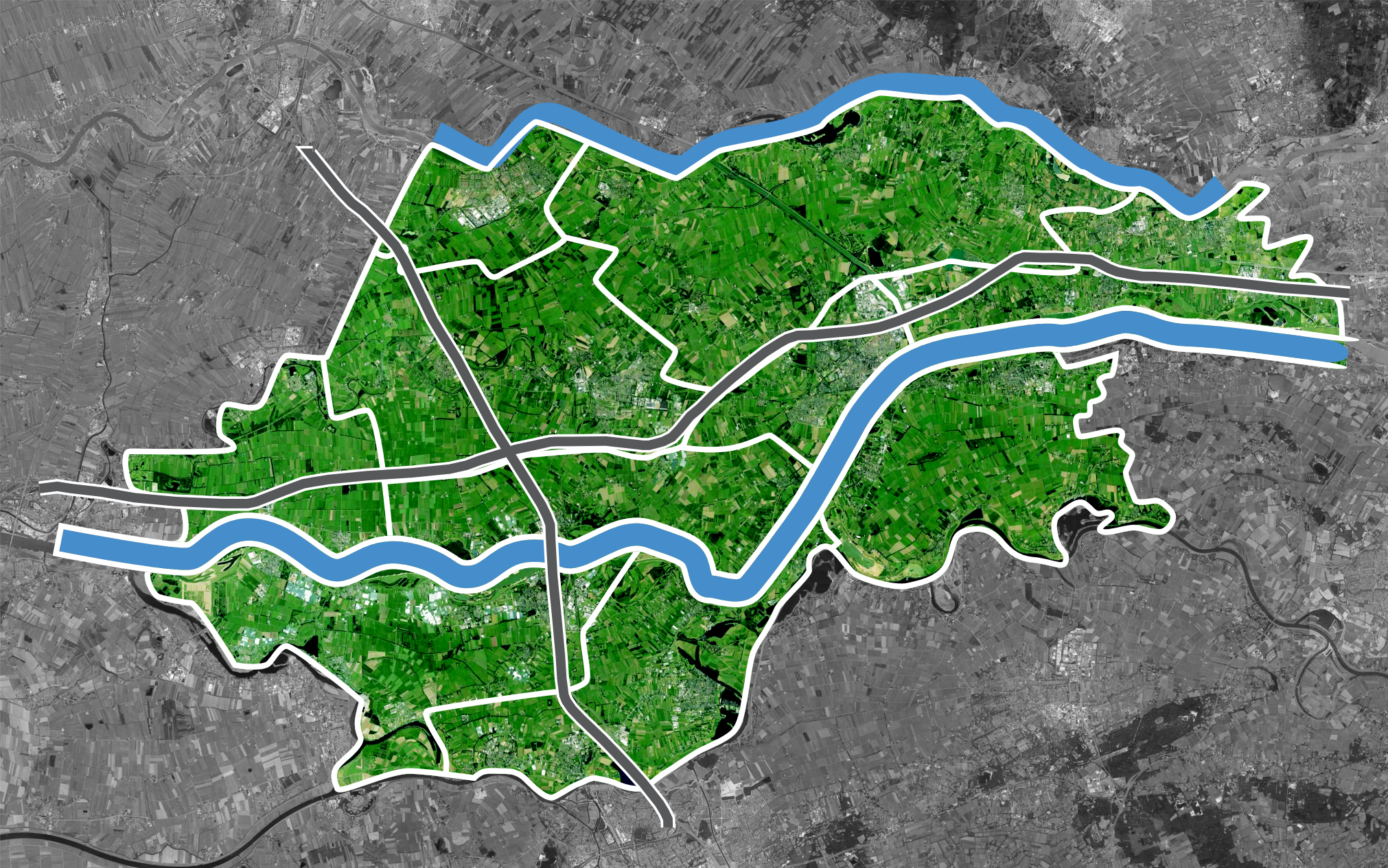




UITVOERINGSPLAN MOBILITEIT REGIO RIVIERENLAND 2019 - 2022

SAMEN WERKEN AAN DE ROBUUSTE, DUURZAME EN SLIMME BEREIKBAARHEID
VOOR DE REGIO RIVIERENLAND

UITVOERINGSPLAN MOBILITEIT REGIO RIVIERENLAND 2019-2022

Samen werken aan
robuuste, duurzame en
slimme bereikbaarheid
voor de regio rivierenland

6 november 2018

kenmerk: 001957.20180904.R1.04

Inhoud

- Inleiding
- 1 Verbeteren van (inter)nationale verbindingen
- 2 Robuust hoofdwegennet en leefbare kernen
- 3 Kwalitatieve spoorverbindingen voor bereikbaarheid van banen
- 4 Toekomstbestendig en veilig fietsnetwerk
- 5 Sterk en verbindend openbaar vervoer
- 6 Overstap naar schone mobiliteit
- 7 Inspelen op nieuwe trends: slimme mobiliteit
- 8 Slimme, innovatieve logistiek
- 9 Alle acties in beeld
- 10 Samen gaan we dit doen!

Bijlages

Inleiding

Regio Rivierenland op de kaart

Onze regio heeft veel kwaliteiten. De centrale ligging in Nederland en de aanwezigheid van wegen, waterwegen en spoorlijnen bieden kansen voor economische ontwikkeling. Regio Rivierenland, gelegen in de provincie Gelderland, is de thuishaven van de Logistieke Hotspot Rivierenland. Tiel is een van de twee Gelderse knooppunten in de nationale Goederencorridor-Oost. De A2 is de kennis-as, waarlangs belangrijke (inter) nationale toplocaties en functies liggen.

De fruitteelt in Fruitdelta Rivierenland is toonaangevend in Nederland en daarbuiten. En dat geldt ook voor de teelt van laanbomen, champignons en bloemen in het Rivierengebied. In Rivierenland zijn veel grote bedrijven gevestigd op het gebied van bijvoorbeeld agribusiness en logistiek. Door de centrale ligging in combinatie met de rust, de ruimte en het kleinschalige, dat het landschap tussen de grote rivieren kenmerkt, is het hier prettig wonen, recreëren en werken.

Met deze 'Unique Selling Points' onderscheiden we ons van andere gebieden en regio's en zetten we ons op de kaart in Nederland en daarbuiten. Het zijn de kwaliteitsdragers die ons definiëren.

Focus op drie speerpunten

Vanuit onze kwaliteitsdragers wil de regio ontwikkelen en groeien. De drie speerpunten waar de regio zich op focust zijn:

- Agribusiness: onze tuinbouw wordt nóg meer toonaangevend in Europa.
- Economie en Logistiek: wij komen in de top 3 van logistieke hotspots van Nederland.
- Recreatie en toerisme: wij bereiken een jaarlijkse omzetgroei van 5%.

In het Ambitiedocument 2016-2020 zijn deze drie speerpunten benoemd en uitgewerkt in acht hoofdpogaven waar de regio aan werkt. De hoofdpogave 'infrastructuur' is via de regionale Mobiliteitsagenda uitgewerkt in dit Uitvoeringsplan Mobiliteit. De hoofdpogave 'ruimtelijke ontwikkeling' is dit jaar uitgewerkt in de Ruimtelijke Strategische Visie. Ook daarin is het belang van een goede (multimodale) bereikbaarheid voor onze ruimtelijke en economische ontwikkeling onderschreven.



Figuur 1: Acht hoofdpogaven Ambitiedocument

Goede bereikbaarheid voorwaarde voor goed functioneren regio

De regionale bereikbaarheid is een must voor het goed functioneren van de regio. Het is voordelig voor een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat.

Voor agribusiness en logistiek is de bereikbaarheid van de regio ten opzichte van Nederland en Europa van levensbelang. De bereikbaarheid via de A2 en de A15 en met het openbaar vervoer staat momenteel onder druk en dat zal komende jaren niet minder worden. Dit heeft ook effect op de werkgelegenheid van de gehele regio.

Ook voor de recreatieve sector is bereikbaarheid belangrijk. Toeristen moeten in staat zijn om de regio te bezoeken. De beleving van onze regio start met de reis naar de regio. De ambitie van meer logistieke bedrijvigheid en agribusiness zorgt voor een spanningsveld tussen toenemend (vracht)verkeer en aantrekkelijke recreatieve fietsroutes.

We streven naar een goede balans tussen duurzame economische groei en behoud en versterking van een aantrekkelijke leefomgeving, waarvan verkeersveiligheid een belangrijk onderdeel is. We verkennen verkeersoplossingen waarbij wij afstemmen met het beleid ruimtelijke ordening. Hierdoor (ver)blijven bewoners, bezoekers en bedrijven graag in de regio.

Samenwerking noodzakelijk voor regionale bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid stopt niet bij gemeente- of regiogrenzen. Problemen op de A2 en de A15 hebben bijvoorbeeld effect op het onderliggend wegennet van alle regionale gemeenten. Het is een netwerk dat goed moet functioneren, zodat inwoners, werknemers en recreanten zich snel, comfortabel en veilig kunnen verplaatsen in, van en naar de regio. Daarom pakken we de bereikbaarheidsvraagstukken op als één regio en met onze partners, zoals het bedrijfsleven, de provincie, het Rijk en de omliggende regio's. Daarbij richten wij ons niet alleen op de bereikbaarheid in onze regio, maar vooral ook op de verbinding van onze regio naar de regio's, steden en voorzieningen om ons heen.

Robuuste, duurzame en slimme bereikbaarheid

In april 2017 is de Startnotitie Mobiliteit Rivierenland aangeboden aan de gemeenten. Daarin is actie gevraagd voor de regionale bereikbaarheid. In het najaar van 2017 hebben alle tien gemeenten besloten hieraan deel te nemen. In het voorjaar van 2018 is dit uitgewerkt in de Mobiliteitsagenda Regio Rivierenland waarmee we aansluiten op het gebiedsgericht werken van de provincie Gelderland. De Mobiliteitsagenda is in de nazomer van 2018 in alle tien gemeenten aangeboden. De gemeenteraden hebben ingestemd waarbij een aantal aandachtspunten zijn aangegeven, zoals: sluipverkeer, de Ruimtelijke Strategische Visie, de thema's water en duurzaamheid. De ontvangen reacties zijn in dit Uitvoeringsplan Mobiliteit nader uitgewerkt.



Figuur 2 : Processchema van totstandkoming Uitvoeringsplan

De Mobiliteitsagenda zet in op robuuste, duurzame en slimme oplossingen:

- Een robuust verkeersnetwerk dat zowel het verkeer van buiten als van binnen de regio goed en veilig laat doorstromen. Sterke verbindingen op de weg en via het spoor zijn zowel voor personenvervoer als het goederenvervoer van belang.
- De verplaatsingen die gemaakt worden zijn zo duurzaam mogelijk. De regio zet in op duurzaam mobiliteitsgedrag, met schone alternatieven voor alle modaliteiten, waarin de fiets en het openbaar vervoer een belangrijke rol spelen.
- Gevoed door technische ontwikkelingen ontstaan nieuwe producten en diensten. Deze ontwikkeling van slimme mobiliteit biedt kansen om infrastructuur en transportsystemen beter te benutten.

Om te komen tot een robuuste, duurzame en slimme bereikbaarheid van de regio zijn (onderstaande) acht opgaven geformuleerd:

ROBUUST	DUURZAAM	SLIM
Verbeteren van (inter) nationale verbindingen	Toekomst bestendig en veilig fietsnetwerk	Inspelen op nieuwe trends: slimme mobiliteit
Robuust hoofdwegennet en leefbare kernen	Sterk en verbindend openbaar vervoer	Slimme, innovatieve logistiek
Kwalitatieve spoorverbinding voor bereikbaarheid van banen	Overstap naar schone mobiliteit	

Het Uitvoeringsplan Mobiliteit

In dit Uitvoeringsplan zijn de acht opgaven uitgewerkt in acties. Dit is waar we als één regio de aankomende periode samen met partners aan gaan werken. Elke opgave is gekoppeld aan een bestuurder van een van de gemeente (bestuurlijk trekker). Het Uitvoeringsplan heeft het karakter van een doorlopend meerjarig programma (2019-2022). De acties bestaan met name uit onderzoeken en lobbytrajecten als eerste stap op weg naar goed afgewogen oplossingen. Met een gezamenlijke focus wordt bekeken hoe we op de korte en lange termijn bijdragen aan een betere bereikbaarheid. Dit vraagt ook een gezamenlijke inspanning voor de toekomstige gemeentelijke capaciteit en begrotingen (zie hoofdstuk 10). Het Uitvoeringsplan is een 'dynamisch document' dat jaarlijks wordt gemonitord, geëvalueerd en waar nodig geactualiseerd, om te anticiperen op nieuwe ontwikkelingen die zich voordoen vanuit bijvoorbeeld de markt.

Leeswijzer

Elke opgave is nader uitgewerkt in een apart hoofdstuk van dit document. Deze hoofdstukken bestaan uit: een nadere toelichting op de opgave, een beschrijving van de benodigde acties, de relevante koppelingen met andere opgaven en een uitvoeringstabel waarin de aanpak is samengevat. Vervolgens volgt hoofdstuk 9 'Alle acties in beeld' met daarin het totaaloverzicht van de aanpak. Tot slot volgt hoofdstuk 10 'Samen gaan we dit doen!' met name over de financiering van de acties.

Mobiliteitsfonds

Om de acties uit het Uitvoeringsplan te financieren wordt een Mobiliteitsfonds ingesteld. Dit Mobiliteitsfonds maakt het mogelijk om de ambities om te zetten in een resultaat. Het Mobiliteitsfonds vraagt van elke gemeente een jaarlijkse bijdrage van € 1,00 per inwoner per jaar voor de periode 2019-2022. Het Mobiliteitsfonds wordt ingezet voor financiering van de verschillende onderzoeken en lobbytrajecten om te komen tot goed afgewogen oplossingen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Samen met onze partners, zoals de provincie en het Rijk, moeten we daarin gezamenlijk optrekken. Daar waar onze regionale ambitie van provinciaal of nationaal belang is, richten we ons op cofinanciering.

Capaciteit

Om in de komende jaren daadwerkelijk het vraagstuk mobiliteit verder uit te werken is er (naast financiële middelen) ook extra capaciteit nodig. Een juiste uitwerking van dit Uitvoeringsplan en het aangaan van een actieve lobby met het provincie en het Rijk, vraagt om meer ambtelijke capaciteit dan nu bij de gemeente beschikbaar.





1. Verbeteren van (inter)nationale verbindingen

De belangrijke (inter)nationale wegverbindingen die in onze regio liggen zijn de A2 en A15. De A2 en A15 hebben beide capaciteits- en veiligheidsproblemen. Daarom is de opgave het verbeteren van de doorstroming op deze verbindingen. Oplossingen zijn niet uitsluitend gericht op het verbreden van de snelwegen, maar ook op het beter benutten van de huidige infrastructuur. Oplossingsrichtingen zijn ook het onderliggende wegennet versterken, duurzame mobiliteitsoplossingen stimuleren waaronder het openbaar vervoer of de fiets en slimme technieken toepassen zoals de zelfrijdende auto's. Met de onderzoeken en verkenningen naar deze snelwegen is ook aandacht voor de omgeving en het gebied. We zetten in op korte termijn maatregelen die voorkomen dat knelpunten verslechteren, voordat grote infrastructurele maatregelen onderzocht zijn en daadwerkelijk de schep in de grond gaat.

1.1 Problematiek A2

In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017 is het traject A2 Deil-Vught het grootste knelpunt in Zuid-Nederland op basis van de economische verlieskosten in 2040. In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) 2017 is besloten om te starten met een gebiedsgerichte en adaptieve aanpak voor de A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught, bestaande uit o.a. een pakket korte termijn maatregelen en een MIRT-verkenning naar de structurele verbreding van de A2 tussen Deil en Vught voor de lange termijn. Dit besluit is vastgesteld in het BO MIRT Zuid en het BO MIRT Oost.

Het Programmaplan A2 knooppunt Deil - 's-Hertogenbosch - knooppunt Vught behelst zowel een nationale ambitie als een regionale ambitie. De nationale ambitie richt zich op het verhogen van de productiviteit van Nederland door een goede verbinding tussen Brabant en de Noordvleugel. De regionale ambitie richt zich op de regionale bereikbaarheid de regio's 's-Hertogenbosch en Rivierenland, het woon- en leefklimaat, duurzaamheid en de internationale concurrentiepositie.

De Regio doet mee aan de uitvoering van het BO MIRT 2017, waarvan het besluit voor de verkenning op 4 juni 2018 door de minister ondertekend is. Door de regio is voor de periode 2018 tot en met 2020 een bijdrage van € 400.000 toegezegd voor onderzoek en organisatie- en monitoringskosten. Naast Regio Rivierenland zijn de meefinancierende partijen: het Rijk, provincie Noord-Brabant, provincie Gelderland en gemeente 's-Hertogenbosch. In totaal zijn de geraamde kosten voor de maatregelen om de doorstroming op de A2 op de korte termijn te verbeteren € 46 miljoen, gezamenlijk gefinancierd door de betrokken partijen.

Actie 1.1 Problematiek A2

Als regio meedoen in het proces rondom de ontwikkelingen van de A2:

- **Deelnemen aan het programmateam A2.**
- **Deelnemen aan de projectgroep die zich richt op de verkenning.**
- **Uitrollen korte en (middel)lange termijn maatregelen:**
 - Toekomstbeeld regionale knopen Geldermalsen en Zaltbommel
 - Realiseren werk en transfer HUB in Zaltbommel en Geldermalsen
 - Mobility as a Service in combinatie met spitsmijden
 - Opzetten Gelders mobiliteitsnetwerk
 - Stimuleren logistieke initiatieven
 - Automatisch rijden voor knooppunt Rivierenland
 - Snelfietsroutes



1.2 Verkeersveiligheid A15

De A15 is onderdeel van de Europese Rhine-Alpine corridor tussen Rotterdam en Genua. Uit de NMCA blijkt dat het traject Deil - Ochten op de lange termijn in beide richtingen capaciteitstekorten zijn met hoge verlieskosten. In het Verkeersonderzoek A15 (Goudappel Coffeng, 2018) is de A15 corridor verder onderzocht. Verkeersveiligheid is op dit moment het grootste knelpunt op het Deil - Ochten traject. De snelheidslimiet past niet altijd bij het wegbeeld met meerdere profielvernauwingen. Er is op dit traject geen volwaardige signalering (MTM¹ en AID²) aanwezig die bestuurders niet op elk wegvak waarschuwt voor naderende file. Het saaie wegprofiel tussen Deil en Tiel zorgt daarnaast voor een lagere alertheid.

De minister heeft een startbeslissing genomen voor de MIRT-verkenning A15 in juni 2018. Hierbij is de scope Papendrecht - Gorinchem. Het Gelderse deel valt hierbuiten. Wel is in het besluit opgenomen om voor de gehele A15 corridor een Korte Termijn Aanpak (KTA) uit te werken. Wij als regio willen graag effectieve oplossingen gezamenlijk verkennen. Voor ons is de verkeersveiligheid op het traject Deil-Ochten van groot belang. Om die reden brengen wij de mogelijke toepassing van slimme signalering, het verlengen en doseren van invoegstroken, het verbreden van de viaducten en het inzetten van filesignalering onder de aandacht. Het doel is om op dit traject op korte termijn de verkeersveiligheid en daarmee de doorstroming te verbeteren.

Actie 1.2 Verkeersveiligheid A15:

- **Het toetsen van oplossingsrichtingen voor de korte termijn.**
- **Lobby en aandacht voor de toenemende capaciteitsproblematiek op de langere termijn.**
- **Het onderzoeken van de problemen en verkennen van oplossingsrichtingen gezien de infrastructurele maatregelen en verkenningen op omliggende trajecten: A2, A50, A15 en N322.**

¹“Motorway Traffic Management”-systeem, kortweg het MTM-systeem, voor de weggebruiker herkenbaar als matrixborden boven de snelwegen die een snelheid, pijl of kruis aangeven.

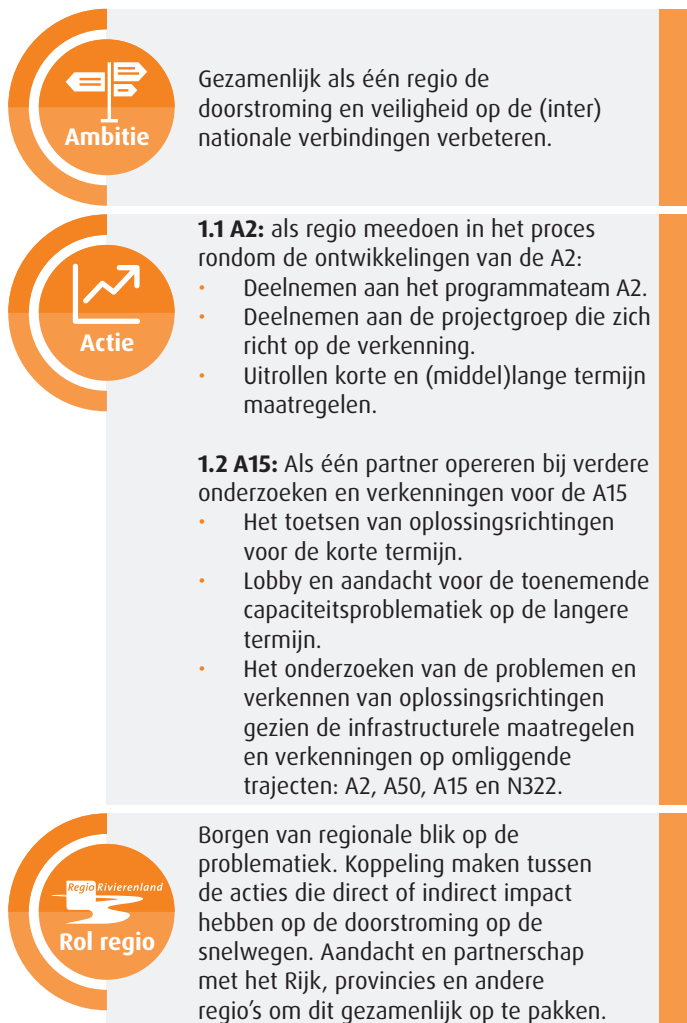
²AID: Automatische Incident Detectie oftewel het automatische systeem dat zorgt voor filestaartbeveiliging door de weggebruiker via een

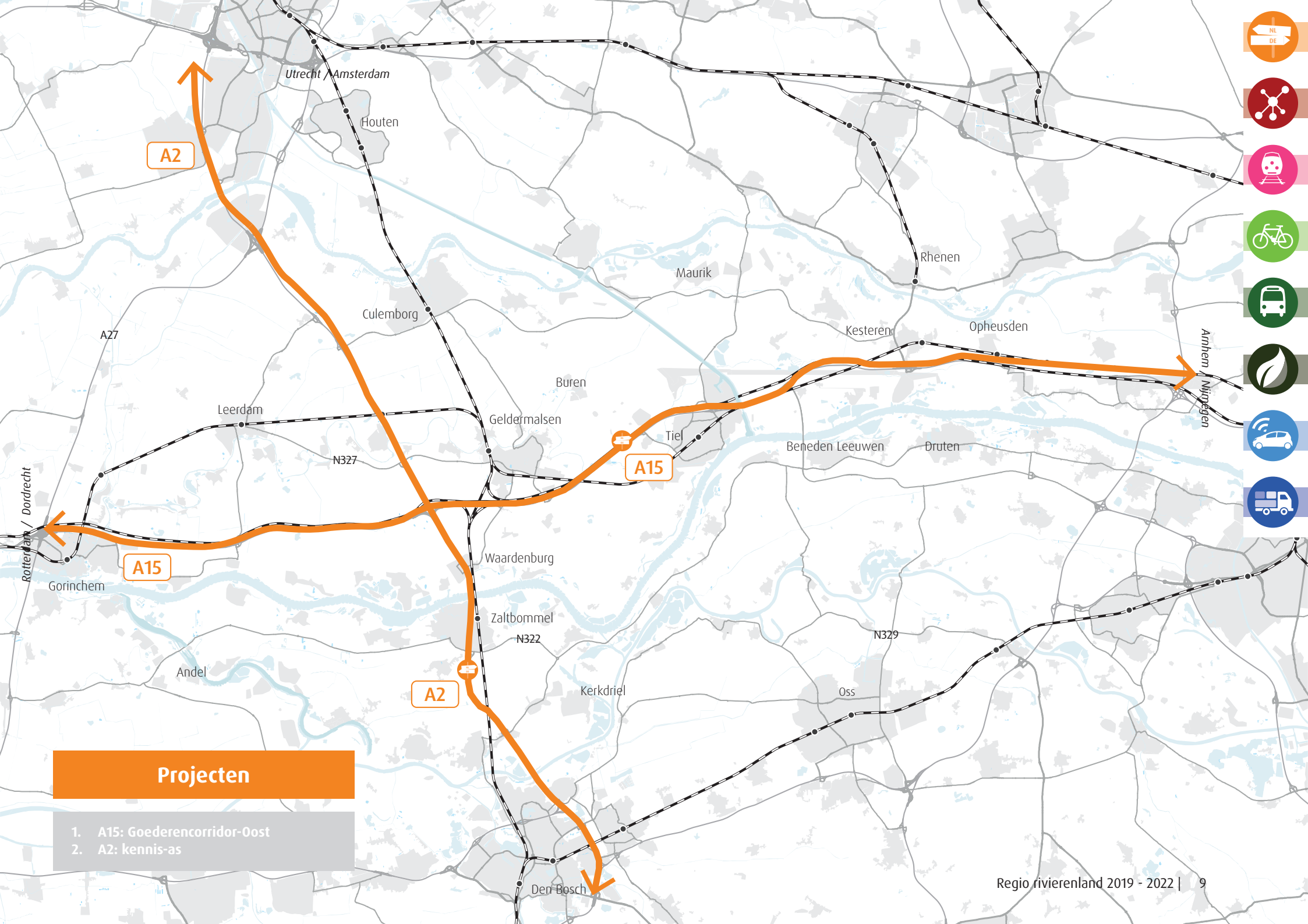
1.3 koppeling met andere opgaven

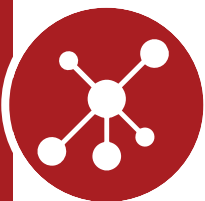
Om de (inter)nationale verbindingen A2 en A15 te verbeteren wordt op korte termijn onder andere ingezet op het verbeteren van fietsverbindingen, openbaar vervoer en beter benutten van de bestaande infrastructuur door bijvoorbeeld slimme mobiliteitsmaatregelen. Deze acties die onderdeel zijn van de A2 of A15 leveren dus ook een bijdrage aan de ambities van de zeven andere opgave. Anderzijds dragen de acties binnen de zeven andere opgave (deels) direct of indirect ook bij aan de A2 en A15.



Uitvoering







2. Robuust hoofdwegennet en leefbare kernen

Door de ruimtelijke structuur met verspreid liggende dorpen, steden, bedrijventerreinen en (agrarische) bedrijven in een open landschap, is de regio een typische 'auto-regio'. De barrièrewerking van de grote verkeersaders en rivieren (Betuweroute, Betuwelijn, A15, A2, Linge, Waal, Rijn en Maas) zorgt voor een complexe wegenstructuur. Dit wordt versterkt door de beperkte viaducten, sluizen en veerponten. De regio kent momenteel een druk op haar verkeersnet en bereikbaarheid. Om de economische groei door te zetten is het belangrijk dat het wegennet toekomstbestendig is en de kernen leefbaar zijn.

Verkeersveiligheid

Voor de regio is verkeersveiligheid een belangrijk thema. Er zijn diverse knelpunten, die aandacht behoeven:

- Veel ongevallen op het gehele traject van de A15, door onder andere krappe topbogen, smal wegprofiel en lange rechtstanden zorgen voor lagere alertheid, in combinatie met hoge intensiteit van vrachtverkeer.
- Veel vrachtverkeer (logistieke hotspot/agribusiness) op het onderliggend wegennet richting de snelwegen.
- Sluipverkeer dat het onderliggend wegennet belast.
- Medegebruik van (parallel)wegen door landbouwverkeer en fietsers.
- Veel scholieren die lange afstanden fietsen naar middelbare scholen, op fietsroutes die niet voldoende kwaliteit hebben.
- Afhankelijkheid van oeververbindingen en veerponten, die bij evacuatie de enige uitweg zijn bij hoog water of een ongeval in de Waal.

Als regio werken we verder aan het regionaal werkplan Regio Rivierenland 2016-2020 "Gedragsbeïnvloeding en verkeersveiligheid" en ontwikkelen we met de provincie de kaders voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Daarbij vragen wij aandacht voor technologische en gedragsmaatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

2.1 Een goed functionerend wegennet met een visie

Om te wonen en te werken in de regio is een goed functionerend wegennet belangrijk. Vanuit gebiedsgericht werken communiceren we als één regio met onze partners. Waar gaan we als regio de aankomende periode ons wegennet verbeteren? Momenteel ontbreekt een concrete visie en aanpak. Wel is er in 2013 geïnventariseerd en de Wegenvisie Regio Rivierenland opgesteld en wijst de Ruimtelijke Strategische Visie (RSV) ontbrekende schakels aan.

In de Wegenvisie Regio Rivierenland is op basis van ruimtelijke ontwikkelingen in de regio en wensbeelden een knelpuntenkaart opgesteld. Inmiddels zijn diverse knelpunten opgepakt en is er de wens om de kaart te herijken.

In de Ruimtelijke Strategische Visie (RSV) zijn, om de verkeersdruk op de oeverwallen te verminderen, vanuit economisch oogpunt enkele wegen aangewezen om op te waarderen en ontbrekende schakels te realiseren. Deze wegen zijn als projecten overgenomen om nader te verkennen.

Om te komen tot een concrete visie en aanpak voor het regionale wegennet, herijken we de wegenvisie met de input vanuit de RSV. De wegenvisie richt zich daarbij op betere benutting van het onderliggend wegennet als parallelle structuur voor de hoofdwegen A2 en A15. Een concreet voorbeeld hiervan is het optimaliseren en/of aanpassen van een alternatief voor de dwarsverbanden tussen de N320 (Culemborg - Kesteren) en de A15. Daarnaast richt de wegenvisie zich op het versterken van de verbindingen naar gebieden en steden buiten de regio, waarvan het lopende traject van de Rijnbrug een concreet voorbeeld is.

Een eerste aanzet voor een regionale visiekaart is als bijlage opgenomen in de dit Uitvoeringsplan. We werken de kaart als regio samen uit, met aandacht voor bijvoorbeeld de het herstellen van de verbinding tussen Geldermalsen en Tiel, sluipverkeer bij Waardenburg en Beesd, de N233 te Kesteren/Lienden of de sluis bij Sint Andries. Daarnaast voert de provincie momenteel al een verkenning uit naar het fileknelpunt op de N322 tussen Druten en Ewijk



Bij de herijking maken we gebruik van het regionale verkeersmodel en onderzoeken we de knelpunten en verkennen we oplossingsrichtingen. Hierbij houden we rekening met de economische functie van de weg voor nu en de toekomst, maar ook met het de kwalitatief waardevolle oeverwallen en dijken om het Rivierenland te blijven ervaren.

Provincie Gelderland heeft ook een wegennetvisie (2017) met een categoriserings-/inrichtingsplan voor haar provinciale wegen. Door onze wegenvisie daarnaast te leggen zien we waar de visies van elkaar verschillen en waar we kunnen samenwerken met de provincie om knelpunten op te lossen.

Actie 2.1: Herijken van de regionale wegenvisie om knelpunten en oplossingsrichtingen in beeld te krijgen. Om vervolgens afspraken te maken met o.a. de provincie Gelderland om knelpunten op te lossen en verbindingen te versterken.

2.2 Rijnbrug als lopend regionaal traject

In 2012 is door de provincies Gelderland, Utrecht, gemeenten Rhenen, Buren en de regio's FoodValley en Rivierenland afgesproken om de verkeersproblemen op en rond de Rijnbrug Rhenen/Kesteren aan te pakken door meer capaciteit op de brug te genereren. Op 11 december 2012 zijn de afspraken tussen de verschillende partijen vastgesteld in de bestuursovereenkomst Rijnbrug. De capaciteit van de Rijnbrug Rhenen is nu beperkt. Het verkeer op de provinciale N233/Rijnbrug tussen Gelderland en Utrecht loopt in de spitsen vast. De bereikbaarheid van de regio's Rivierenland en FoodValley en de leefbaarheid in Kesteren en Rhenen staat hierdoor onder druk.

Voor de middellange termijn oplossing bereiden de beide provincies een besluit voor om een nieuwe brug te bouwen (op de bestaande pijlers) met een 2x2 wegprofiel waarbij ook de provinciale weg aan beide zijden van de brug wordt aangepast. Aan de zuidzijde op Gelders grondgebied betekent dat doortrekking van het 2x2 wegprofiel tot aan de N320 in Kesteren. De kosten voor een nieuwe brug met een wegprofiel van 2x2 rijbanen en de aanpak van de weg aan beide zijden van de brug bedragen ca. € 75 miljoen. Vanuit de regio wordt hieraan € 1.450.000 bijgedragen (o.a. bijdragen gemeente Neder-Betuwe, Buren, Tiel en BDU-gelden die in het verleden voor dit doel zijn gereserveerd).

Voor de lange termijn lijkt een grote infrastructurele oplossing in de vorm van een nieuwe oeververbinding niet haalbaar. In plaats daarvan denken de provincies en gemeenten aan de inzet van nieuwe technieken, data, diensten, kennis en mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding, met als doel bestaande infrastructuur beter te benutten als slimme mobiliteit. Hiervoor komt een verkenning door de beide provincies en de gemeenten binnen het projectgebied.

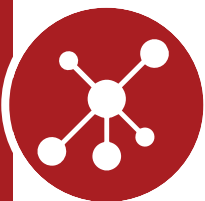
Actie 2.2 Rijnbrug:

- Lobby voor een definitief besluit over een nieuwe brug op de bestaande pijlers en uitvoering hiervan.
- In samenwerking met partners werken aan lange termijnverkenning 'slimme mobiliteit'.

2.3 Koppeling met andere opgaven

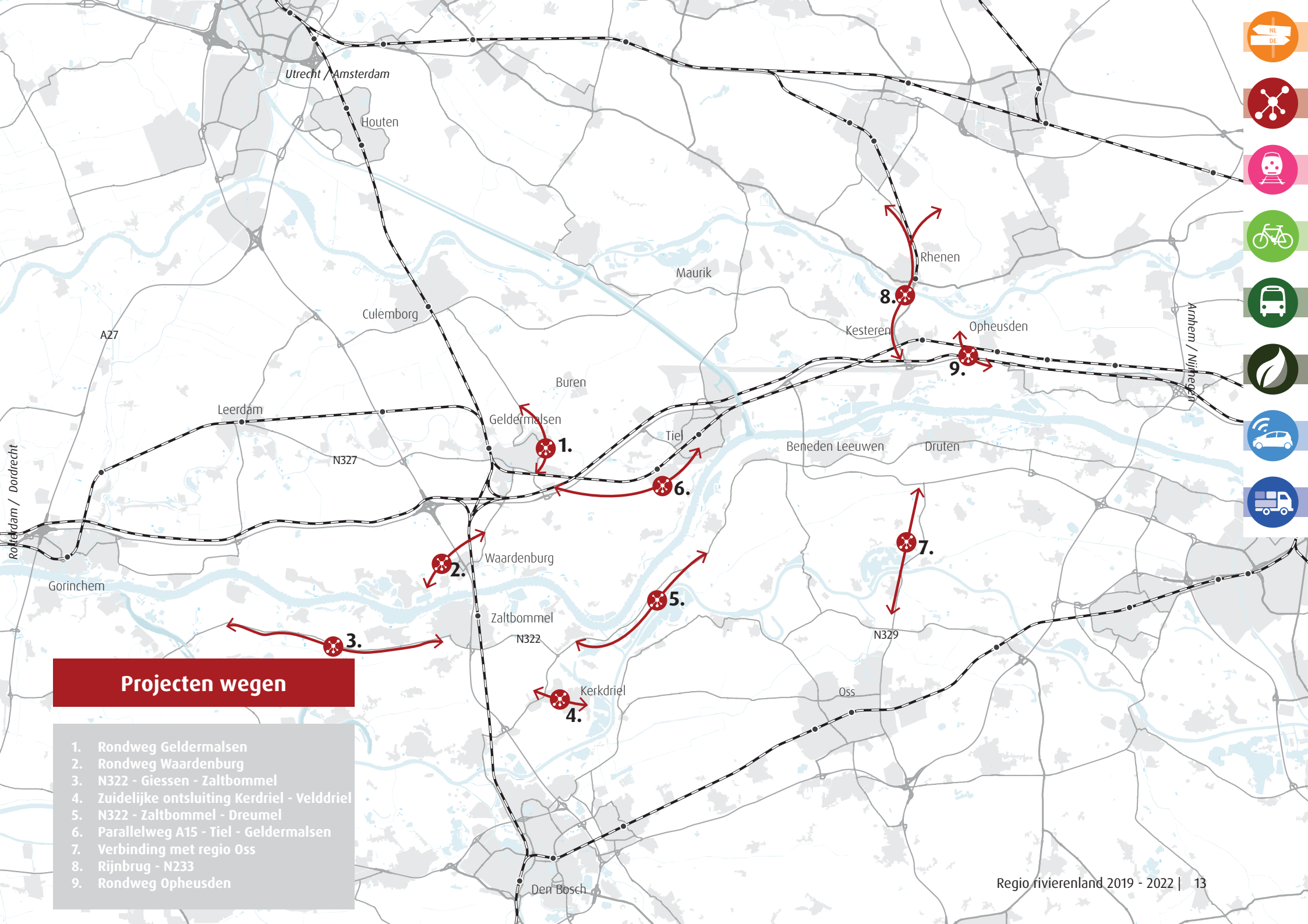
Deze opgave heeft koppeling met:

- Versterken (inter)nationale verbindingen: Druk op onderliggend wegennet neemt toe door de vertragingen op de verbindingen A2 en A15. Aan de andere kant zorgt congestie op de Rijnbrug of sluipverkeer rond Waardenburg voor een terugslag op de snelwegen. Verkeer kan gefaciliteerd of ontmoedigd worden.
- Toekomstbestendig en veilig fietsnetwerk: Het onderliggende wegennet met het vele vracht- en landbouwverkeer vraagt om aandacht, zodat het (toenemende) fietsverkeer veilig kan verplaatsen. Fietzers zijn een kwetsbare groep naast het zware vracht- en landbouwverkeer, zeker als zij de beschikbare ruimte met elkaar moeten delen.
- Slimme, innovatieve logistiek: Het onderliggende wegennet kent hoge aandeel vrachtverkeer die geleid kunnen worden van de leveranciers naar andere regio's.



Uitvoering





Projecten wegen

- 1. Rondweg Geldermalsen
- 2. Rondweg Waardenburg
- 3. N322 - Giessen - Zaltbommel
- 4. Zuidelijke ontsluiting Kerkdriel - Velddriel
- 5. N322 - Zaltbommel - Dreumel
- 6. Parallelweg A15 - Tiel - Geldermalsen
- 7. Verbinding met regio Oss
- 8. Rijnbrug - N233
- 9. Rondweg Opheusden



3. Kwalitatieve spoorverbindingen voor bereikbaarheid van banen

Naast de Betuweroute voor goederenvervoer kent de regio twee belangrijke spoorverbindingen voor personenvervoer: de treinverbinding Dordrecht – Tiel – Arnhem (Merwedelingelijn en Betuwelijn) die de ruggengraat van de regio vormt en de spoorlijn Utrecht – Den Bosch die de poort naar de Randstad en zuid Nederland is. Het spoor verbindt de regio in vier windrichtingen met de vier steden: Utrecht, Den Bosch, Arnhem en Dordrecht.

Om dit vervoerssysteem te verbeteren, acteren we als één regio naar de aanbieders van deze spoorverbindingen: het Rijk, de provincie, NS en andere vervoerders. In 2025 is er een nieuwe regionale OV-concessie, waarvan de regionale treinverbindingen ook onderdeel zijn. Door het regionale spoor goed te positioneren geven we als regio uitgangspunten mee bij de aanbesteding van de nieuwe OV-concessie.

De regio is sterk afhankelijk van goede verbindingen met de vier omliggende stedelijke centra. Die verbindingen staan onder druk door PHS Amsterdam-Eindhoven en Schiphol-Nijmegen. Op hoofdlijn bestaan de acties dan ook uit lobbyen om onze verbindingen met de grote steden te behouden (inpassen van onze treinen in de dienstregeling van PHS) en te onderzoeken hoe we ons regionale spoor zo goed mogelijk kunnen aantakken op deze nationale verbindingen.

3.1 Korte termijn: behouden Tiel – Arnhem

De spoorverbinding Tiel – Arnhem is de oost-westverbinding in de regio. In de huidige situatie is er op dit regionale spoor sprake van een halfuursdienst Tiel – Arnhem (uitgevoerd door Arriva). De bediening in de daluren (traject Tiel – Elst) is recentelijk door Arriva uitgebreid. Deze dienstregeling willen we graag behouden.

Actie 3.1: Voor de korte termijn lobby om de dienstregeling Tiel – Arnhem te behouden.

3.2 Lange termijn: verder optimaliseren Geldermalsen – Arnhem

De ambitie is om samen met provincie Gelderland een verkenning te starten om het traject Geldermalsen – Arnhem te optimaliseren ('Spoor 2.0'). De doelen zijn: de bereikbaarheid per spoor van en naar de vier omliggende grote steden te verbeteren, een betere interne bereikbaarheid via het spoor (of in de toekomst mogelijk een andere vorm van mobiliteit) door meer en beter ingerichte opstap/overstaplocaties, het OV-gebruik van en naar Rivierenland vergroten. Daarnaast is de wens om uiteindelijk Geldermalsen op te waarderen tot intercystation.

Actie 3.2: Verkenning naar optimaliseren spoorverbinding Geldermalsen – Arnhem ('Spoor 2.0') met de provincie Gelderland.

3.3 Toekomst van oost-west corridor

De treinreiziger in grote delen van Rivierenland moet veelal meermaals overstappen om zijn bestemming te bereiken. Met name de oost-west corridor bestaat uit relatief korte verbindingen met verschillende vervoerders en overstappen. In Rivierenland is heel wat spoor aanwezig, maar door verschillende omstandigheden is het gebruik niet optimaal. Zo is een zogenaamd pleisterpakket gemaakt om de reiziger een tijdelijk alternatief te bieden.

Het spoor kan een grotere rol hebben in het faciliteren van de reiziger die voor werk, school of recreatie van en naar de stedelijke centra in de omgeving reist. De NS rijdt op de "noord-zuidcorridors" parallel aan de A2 en de A50 frequent met intercity's en sprinters (PHS Amsterdam-Eindhoven en Schiphol-Nijmegen), maar de regio is hier niet optimaal mee verbonden.

We gaan de mogelijkheden onderzoeken om de verbinding Geldermalsen – Arnhem (Betuwelijn) aan de Merwedelingelijn te koppelen, waardoor een sterkere verbinding ontstaat en het aantal reizigers groeit.

Actie: Met de relevante partners de mogelijkheden voor koppeling van Betuwelijn en Merwedelingelijn onderzoeken



3.4 Verbinding Utrecht – 's-Hertogenbosch

De noord-zuid spoorlijn is de poort naar de Randstad en zuid Nederland. Dit traject is onderdeel van het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Dit houdt in dat de treinen spoorboekloos rijden tussen Amsterdam en Eindhoven (iedere 10 minuten een intercity). Dit biedt kansen om de A2 te ontlasten van autoverkeer. Om het openbaar vervoer als alternatief aan te bieden is het belangrijk dat de regio hier goede aansluitingen op heeft.

Het aandachtspunt voor onze regio zijn de goede sprinterverbindingen met Utrecht en 's-Hertogenbosch. De intercity's (die elke 10 minuten rijden) stoppen namelijk niet in onze regio. Daarom is het belangrijk de frequentie van de sprinters niet te verminderen, maar in de toekomst waar mogelijk te verhogen (MIRT A2). Kansen liggen er om stations op te waarderen tot volwaardige overstappunten voor auto-trein of fiets-trein naar omliggende steden.

Actie: Lobby voor verhoging frequentie van sprinters tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch.

3.5 Koppeling met andere opgave

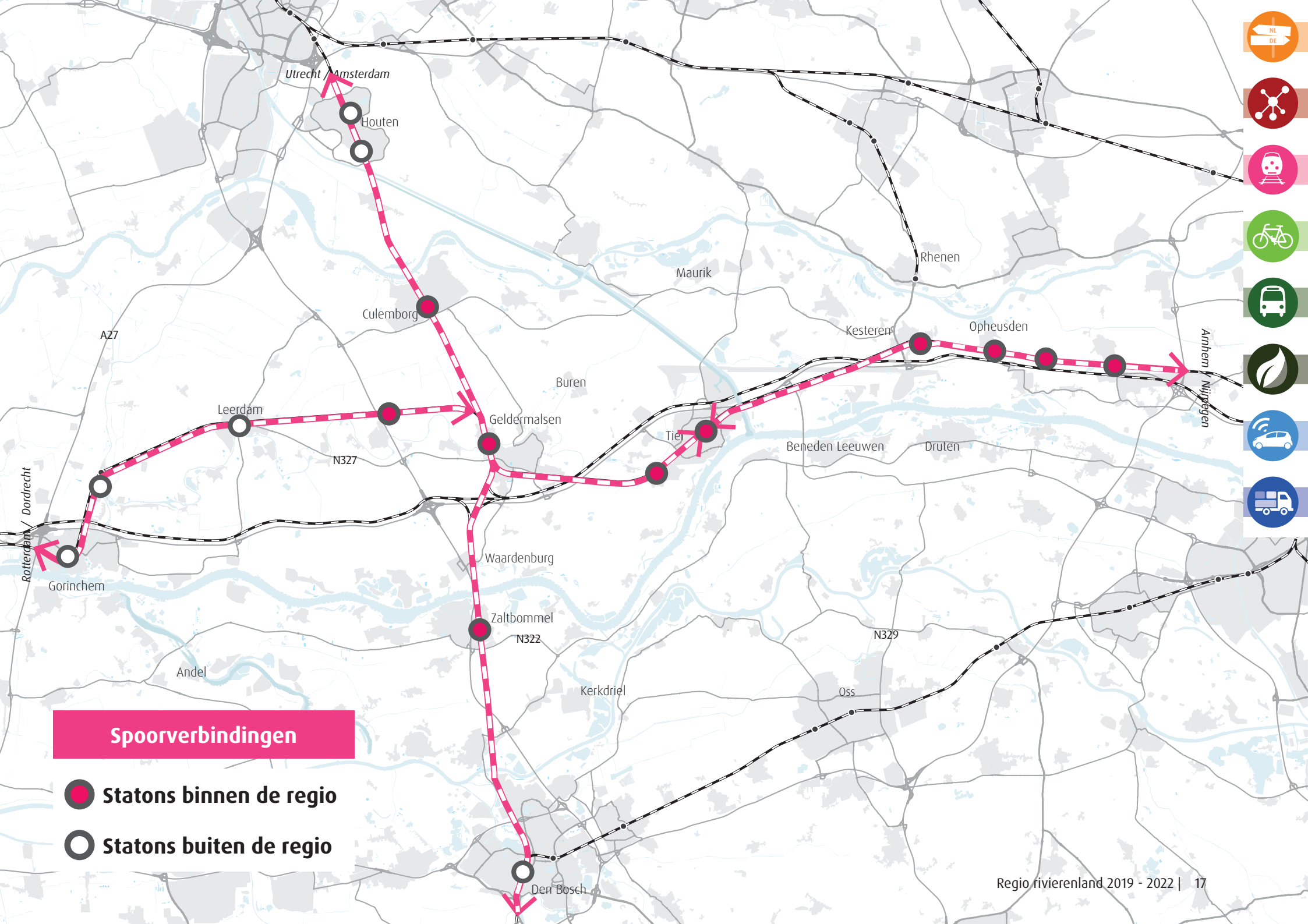
Deze opgave heeft koppeling met:

- Verbeteren (inter)nationale verbindingen: Het programma MIRT A2 heeft als een van de lange-termijn-oplossingsrichting de frequentie en snelheid van regionale verbindingen verhogen, waarbij als ambitieniveau voor stations Zaltbommel en Geldermalsen gestreefd wordt naar 15 minuten bediening
- Sterk en verbindend openbaar vervoer: Naast het spoor zijn ook busverbindingen belangrijk binnen het openbaar vervoer, voor optimalisatie moeten deze goed op elkaar aansluiten.
- Slimme mobiliteit: Met goede treinverbindingen met de regio en omliggende steden zijn de stations belangrijke mobiliteitswisselpunten. Punten waar reizigers overstappen naar andere modaliteit.



Uitvoering





Spoorverbindingen

- Statons binnen de regio
- Statons buiten de regio



4. Toekomstbestendig en veilig fietsnetwerk

Fietsen is gezond, leuk, goedkoop, gemakkelijk en heeft geen nadelige gevolgen voor het milieu. De opkomst van de e-bike en de speed-pedelec biedt juist in een diffuus gebied als Rivierenland kansen om de fiets als alternatief vervoermiddel in te zetten. In de regio staat voor de fietser de veiligheid voorop. Voor doelgroepen als jongeren en ouderen is het belangrijk dat zij veilig en comfortabel kunnen fietsen. Met agribusiness (schaalvergroting en zwaardere voertuigen) en recreatie als speerpunten voor de regio is een veilig fietsnetwerk een belangrijk agendapunt. Het fietsnetwerk en de fietsinfrastructuur passen we aan, zodat werklocaties, scholen en andere (recreatieve) voorzieningen op grotere afstanden bereikbaar worden. De snelle fietser stelt hogere eisen aan de infrastructuur qua informatie, comfort, directheid, maar ook stalling.

4.1 Goed en veilig fietsnetwerk

We bieden een regionaal fietsnetwerk voor recreatief en utilitair fietsverkeer. Het regionale fietsnetwerk voor de recreatieve fietser is comfortabel, veilig en duidelijk bewegwijzerd om de mooie regio te verkennen. Het utilitaire regionale fietsnetwerk voorziet in een netwerk voor de nieuwe generatie fietsen om werklocaties, scholen en andere (recreatieve) voorzieningen over grotere afstanden bereikbaar te maken met fiets, elektrische fiets of speed pedelec (fiets 2.0), zowel in de regio als de verbindingen naar buiten toe. Hierbij is specifieke aandacht voor de langere afstanden om scholen van specifieke denominaties te bezoeken.

Een ander aandachtspunt is de schaalvergroting in de land- en tuinbouw. Deze zorgt voor een toename van zwaar vrachtverkeer en groter en zwaarder landbouwverkeer op de oeverwallen, dijken, vent/parallelwegen en de andere wegen. Omdat fietsers met name in het buitengebieden ook gebruik maken van deze wegen, leidt deze toename tot onveilige situaties voor fietsers.

Verder zijn ook de veerdiensten van belang om het fietsnetwerk te verbeteren. Naast het recreatieve gebruik in het hoogseizoen om de steden en recreatieve trekpleisters met elkaar te verbinden, hebben de veerdiensten ook een rol voor het utilitaire fietsverkeer.

Kortom, het regionale fietsnetwerk biedt directe, snelle en verkeersveilige routes. Het netwerk wordt stapje voor stapje compleet gemaakt. Tussen het provinciale hoofdfietsnetwerk Gelderland en het gemeentelijke fietsnetwerk in werken wij aan het regionale fietsnetwerk. De concept maatregelenkaart is in de bijlage toegevoegd.

Actie 4.1: Goed en veilig fietsnetwerk

- Opstellen van regionaal fietsnetwerk en fietsambitie, met gebruik van bestaande documenten (RSV en fietsambitie 2016).
- Afspraken maken met provincie Gelderland om het regionale fietsnetwerk compleet te maken.
- Het programma MIRT A2 werkt de snelle fietsverbinding Zaltbommel - 's-Hertogenbosch momenteel al uit.

4.2 Het fietsgebruik stimuleren

We stimuleren het fietsgebruik bij de inwoners van regio Rivierenland. Fietsen is gezond, maar met opkomst van de 'fiets 2.0' biedt het ook mogelijkheden om de fiets meer te gebruiken voor woon-werkverkeer. Zodoende kan de fiets een belangrijke bijdrage leveren aan de vermindering van de filedruk in de goederencorridor, en daarmee betere bereikbaarheid van, naar en in de regio. Niet voor niets benadrukken landelijke mobiliteitstrajecten, zoals MIRT A2 en A15, het belang van de fiets als alternatief voor de auto. We gaan de fietsstimulering koppelen aan de mobiliteitsmakelaar, waardoor we komen tot gerichte acties en campagnes.

Actie 4.2: Gericht acties en campagnes uitzetten door de mobiliteitsmakelaar om fietsen te stimuleren (zie opgave 'slimme mobiliteit').



4.3 First and last mile

Het creëren van directe en snelle fietsverbindingen op regionale routes biedt een goed alternatief voor de auto. Deze verbinden de steden en kernen met elkaar. Echter, de meeste gebruikers wonen niet direct aan de fietsroute. De verbinding (feeder) tussen de vertreklocatie en de snelle fietsroute en tussen de snelle fietsroute en de bestemming, zijn daarom ook belangrijk. Andere verbindingen die behoren tot de first and last mile zijn de routes naar treinstations en belangrijke bushaltes. Met aandacht voor de first and last mile bieden we de inwoners, werknemers en recreanten de mogelijkheid om zich frequenter en op langere afstanden te verplaatsen per fiets.

Actie 4.3: Waarborgen dat het gemeentelijk netwerk (feeders) aansluit op het regionale fietsnetwerk, zodat de first and last mile meer wordt gefietst.

4.4 Fietsvoorzieningen

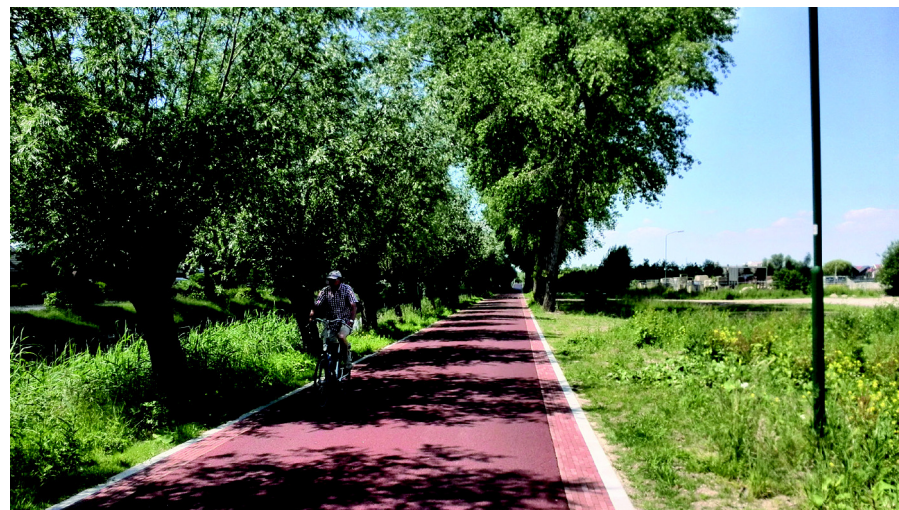
In Rivierenland is de first and last mile langer en daarmee belangrijker dan in stedelijk gebied. Het versterken van de OV knopen als wisselpunt van modaliteit met Park&Bike mogelijkheden, goede fietsenstallingen/kluizen en voldoende deelfietsen, faciliteert de overstap naar fiets. Het faciliteren van de fiets biedt mogelijkheden voor grote werkgevers (zoals het Waterschap) of bedrijventerreinen (waaronder Medel of Hondsgemet) om beter ontsloten te worden.

Actie 4.4: Waarborgen dat er voldoende faciliteiten zijn voor fietsers.

4.5 Koppeling met andere opgaven

Deze opgave heeft koppeling met:

- Verbeteren (inter)nationale verbindingen: Snelfietsroute Zaltbommel - 's-Hertogenbosch is een korte-termijnmaatregel in het MIRT-onderzoek A2.
- Robuust hoofdwegennet met leefbare kernen: Meekoppelkansen bij het oplossen van knelpunten op het wegennet met het aanliggende fietspad.
- Schone mobiliteit: Gedragscampagnes (duurzaam, gezond) komen tot stand door middel van werkgeversaanpak en de mobiliteitsmakelaar.
- Slimme mobiliteit: Goede fietsverbindingen van/naar de mobiliteitswisselpunten en belangrijke bestemmingen zorgen voor meer fiets-trein-verplaatsingen.



Figuur 6: Snelfietsroute



Uitvoering





Projecten Fiets

- 1. Snelfietsroute Culemborg - Houten
- 2. Snelfietsroute Geldermalsen - Tiel - Kesteren
- 3. Fietsverbinding Geldermalsen - Tiel parallel aan het spoor
- 4. Fietsverbinding Zaltbommel - Culemborg, via Waardenburg en Geldermalsen
- 5. Snelfietsroute Zaltbommel - Den Bosch
- 6. Snelfietsroute Kerkdriel - Den Bosch
- 7. Recreatieve route over de dijk langs de Waal



5. Sterk en verbindend openbaar vervoer

Voor de leefbaarheid is het belangrijk dat alle inwoners, voorzieningen, werk en school in Rivierenland goed kunnen bereiken. Dagelijks reist een belangrijk deel van de forenzen, studenten en scholieren met het openbaar vervoer naar bestemmingen binnen en buiten Rivierenland. Naast de spoorverbindingen (zie opgave 3) zijn voor de reizigers in de regio de busverbindingen door het Land van Maas en Waal, de Bommelerwaard en richting Ede en Wageningen het belangrijkste. Een sterk en verbindend openbaar vervoer is nodig om de reiziger zo optimaal mogelijk te laten reizen.

5.1 Nieuwe OV-concessie 2025

De huidige concessieverlening van het openbaar vervoer loopt in 2025 af. Momenteel is de regio Rivierenland samen met de regio Achterhoek één concessie, waarbij de concessieverlener de provincie Gelderland is. Wetende dat de concessie over aantal jaar afloopt, zet de provincie de eerste stappen om na te denken over de nieuwe concessie. De nieuwe aanbesteding is samen met regio Arnhem-Nijmegen.

De Nota van Uitgangspunten van de nieuwe OV-concessies maakt een aantal bepalende keuzes. Er is aandacht voor de veranderende vervoersbehoeften en kwaliteitseisen van de reizigers, maar ook voor de toekomstvastheid van openbaar vervoer. De nieuwe concessie biedt ruimte voor nieuwe vervoersvormen en mobiliteitsdiensten. Ondanks dat de regio niet de concessieverlener is, vinden wij de nieuwe concessie erg belangrijk, omdat we weten wat er binnen de regio speelt.

Wij waken voor opheffing van bestaande vervoervoorzieningen terwijl nog onvoldoende betrouwbare en laagdrempelige alternatieven beschikbaar zijn. Het is belangrijk dat voorzieningen, in de zin van verbindingen, blijven. De voorzieningen kunnen in een andere vorm terugkomen, daarbij staan wat ons betreft betrouwbaarheid, structureelheid, flexibiliteit, betaalbaarheid en gebruikersgemak voorop.

Actie 5.1: Werkatelier organiseren om samen met de provincie te komen tot uitgangspunten voor de aanbesteding OV-concessie 2025.

5.2 Flexibilisering van het openbaar vervoer

Het openbaar vervoer zit in transitie. We hebben oog voor flexibilisering en denken en praten mee met de provincie als één regio. Voor het ontsluitende vervoer, op plekken waar de lijnbus verdwijnt, zet de provincie in op vraagafhankelijke en flexibele oplossingen. Dat kan van alles zijn: carpoolen via een meerijdd app, gebruik maken van een vrijwillige vervoersdienst, een rit met regiotaxi boeken of een deelfiets gebruiken. Dit vervoer maakt net als nu geen deel uit van de OV-concessies. Dit is 'Andere Mobiliteit'.

Andere Mobiliteit bestaat enerzijds uit publieke vervoerdiensten, zoals: door de overheid georganiseerd regiotaxi- en doelgroepenvervoer. Anderzijds bestaat het uit particuliere vervoerdiensten zonder regie en subsidie van de overheid, zoals: deeltaxi's, deelfietsen, deelauto's, carpoolen en vrijwilligersvervoer.

Slimme vernieuwingen op het gebied van flexnetten, uitbreiding van aanvullende regiovervoer Versis en de borging van vaste OV-lijnen moeten het gat in de toenemende mobiliteitsbehoefte en de flexibilisering ervan gaan vullen. Dit doen we door mee te werken aan initiatieven en pilots om te leren van de praktijk. Door te monitoren en te evalueren onderzoeken we of we een dergelijke pilot kunnen uitrollen in de regio. Pilots die momenteel al lopen zijn de Nachtvinder, Vervoerstuin Appeltern in West Maas en Waal, Automobiel in Tiel en Bicycle verkeerstuin in Culemborg.

Bij de pilots is de vindbaarheid voor gebruikers belangrijk. Alle vervoermogelijkheden moet in één oogopslag inzichtelijk zijn voor iedereen en gebruikers moeten deze diensten laagdrempelig kunnen "afroepen", bijvoorbeeld door de doorontwikkeling van een MaaS-app (zie opgave slimme mobiliteit).

Actie 5.2: Meewerken aan initiatieven en pilots die zich richten op vraag gestuurd en flexibel openbaar vervoer en deze monitoren en evalueren en eventueel verder uitrollen in de regio.



5.3 Verkenning HOV 's-Hertogenbosch - Druten - Nijmegen

Een belangrijke busverbinding voor de regio is buslijn 165 's-Hertogenbosch - Druten. De buslijn heeft door de vele reizigers potentie om op te waarden tot HOV. Ook buslijn 85 tussen Druten - Nijmegen is een belangrijke en veelgebruikte buslijn. Er is ook een reizigersstroom, die van beide lijnen gebruik maakt en overstapt in Druten. We willen graag met andere partijen zoals regio Arnhem-Nijmegen, provincie Gelderland en de vervoerder een verkenning starten naar een mogelijke HOV-lijn tussen 's-Hertogenbosch - Druten - Nijmegen om het openbaar vervoer in onze regio verder te versterken en deze overstap te optimaliseren en in de toekomst voorkomen.

Actie 5.3: Meedenken in de verkenning naar HOV-lijn 's-Hertogenbosch - Druten - Nijmegen.

5.4 Verknopen van regio Rivierenland - regio FoodValley

Vanuit strategisch en economisch perspectief is het interessant om de regio Rivierenland beter te verbinden met de regio FoodValley, dit ook vanuit de verschillende raakvlakken met elkaars corebusiness (fruitteelt en logistiek Rivierenland en agrofood FoodValley). Ook de RSV benoemt deze relatie, hierbij in het achterhoofd hebbende de problematiek rondom de Rijnbrug.

Momenteel is er een busverbinding tussen deze regio's. Dit heeft te maken met PHS Eindhoven - Amsterdam waardoor de verbinding tussen Geldermalsen - Arnhem is verslechterd door een overstap van 23 minuten in Tiel. De busverbinding wordt momenteel goed gebruikt en draagt bij aan een vermindering van het huidige fileknelpunt op de Rijnbrug. We willen dan ook graag weten wat de potentie is van een structurele (H)OV-verbinding tussen regio Rivierenland en regio FoodValley in combinatie met ontlastings van de Rijnbrug.

Actie 5.4: Met regio FoodValley en provincie Gelderland de verknoping onderzoeken van beide regio's met HOV o.a. ter ontlastings van Rijnbrug.

5.5 Verbindingen met andere regio's en provincies

Naast de regio FoodValley en stadsregio Arnhem-Nijmegen kent de regio ook belangrijke verbindingen met andere regio's en provincies. Zo zijn Gorichem, Utrecht en provincie Noord-Brabant belangrijke bestemmingen door onze strategische ligging. We lobbyen naar de desbetreffende regio of provincie voor goede verbindingen met onze regio. Hiermee hebben onze inwoners de mogelijkheid tot een duurzame vervoerswijze naar andere regio's

Actie 5.5: Lobby naar andere regio's en provincies voor goede OV-verbindingen.

5.6 Koppeling met andere opgaven

Deze opgave heeft koppeling met:

- Kwalitatieve spoorverbindingen voor bereikbaarheid van banen: Het goed op elkaar aansluiten van de bussen en de treinen voor optimalisatie van openbaar vervoer.
- Toekomst en bestendig fietsnetwerk: Belangrijkste OV-knooppunten en haltes ontsluiten met goede fietsinfrastructuur, zodat inwoners, werknemers en recreanten van vervoersmodaliteit kunnen wisselen. Daarbij zijn ook fietsenstallingen bij de knooppunten en haltes wenselijk om de fiets te parkeren.
- Slimme mobiliteit: Faciliteren een MaaS-app en in mobiliteitswisselpunten waar aandacht is voor OV-knooppunten en -haltes.



Uitvoering



Het bereikbaar houden van de regio voor alle doelgroepen op een betrouwbare en structurele wijze.



5.1: Werkatelier organiseren om samen met de provincie te komen tot uitgangspunten voor de aanbesteding OV-concessie 2025.

5.2: Meewerken aan initiatieven en pilots en deze monitoren en evalueren en eventueel verder uitrollen in de regio.

5.3: Meedenken in de verkenning naar HOV-lijn 's-Hertogenbosch - Druten - Nijmegen.

5.4: Met regio FoodValley en provincie Gelderland de verknoping onderzoeken van beide regio's met HOV o.a. ter ontlasting van Rijnbrug.

5.5: Lobby naar andere regio's en provincies voor goede OV-verbindingen.



Initiëren van onderzoeken en gesprek aangaan met partners als één regio.

Bestuurlijk trekker: gemeente West Maas en Waal

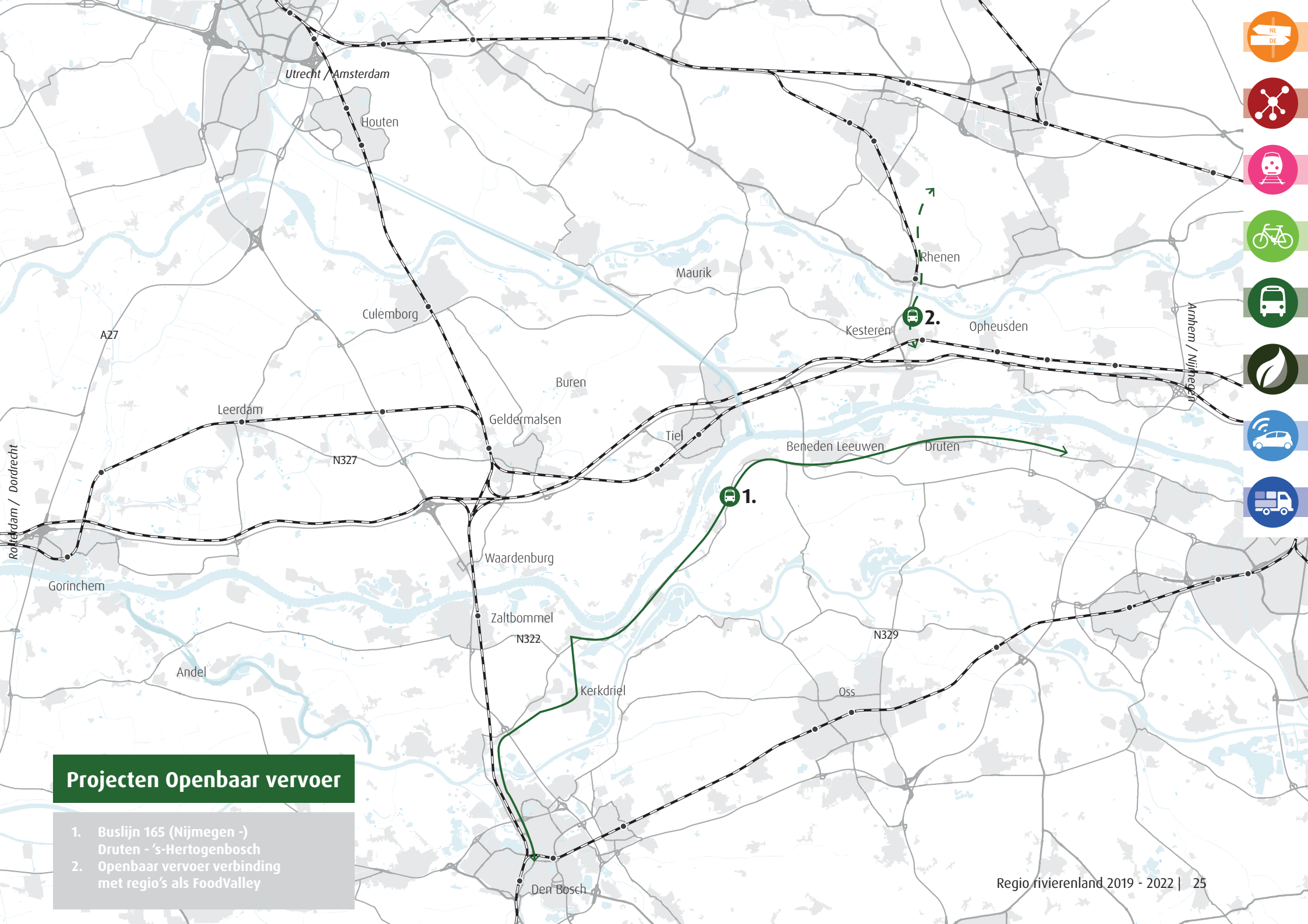


Provincies Gelderland, Noord-Brabant, Utrecht en Zuid-Holland, regio's FoodValley en Arnhem-Nijmegen, vervoerders en marktpartijen



- Een werkatelier met provincie Gelderland om uitgangspunten vast te stellen voor OV-concessie.
- Afspraken over de verknoping van regio overschrijdend openbaar vervoer met (H)OV verbindingen.





Projecten Openbaar vervoer

1. Buslijn 165 (Nijmegen - Druten - 's-Hertogenbosch)
2. Openbaar vervoer verbinding met regio's als FoodValley



6. Overstap naar schone mobiliteit

De aanpak zet in op twee sporen: emissieloos vervoer en gedragsbeïnvloeding. Bij het stimuleren van emissieloos vervoer volgen we landelijke en regionale ontwikkelingen. De regionale samenwerking zorgt voor een schakelfunctie tussen de markt en overheid.

Het tweede spoor, gedragsbeïnvloeding, zet de reiziger centraal. De regionale mobiliteitsmakelaar initieert werkgeversaanpak om duurzame mobiliteit te stimuleren. Gebruik van fiets en OV als woon-werkverkeer worden gestimuleerd. Zodoende leveren deze duurzame modaliteiten een bijdrage aan de vermindering van de filedruk op de goederencorridor en daarmee een betere bereikbaarheid van de regio.

6.1 Stimuleren door kennis binnenhalen en kennis delen

De ontwikkelingen rondom schone energie gaan snel, we zitten in een transitie naar alternatieve energiebronnen. De regio staat open voor nieuwe initiatieven vanuit de markt om samen te werken aan schone mobiliteit, bijvoorbeeld elektrische deellauto's. We streven naar een schakelfunctie tussen markt en overheid. Om te zorgen dat we een schakelfunctie creëren willen we kennis binnen halen. We laten ons samen met collega's van andere disciplines informeren en we kijken hoe we kunnen faciliteren.

Een voorbeeld van de kracht van samenwerken is laadinfrastructuur voor elektrische auto's. In samenwerking met de provincie Gelderland en provincie Overijssel is het mogelijk om op regionaal niveau laadpalen aan te besteden. Een dilemma die bij de laadinfrastructuur speelt is het plaatsen van de palen in de openbare ruimte. Welke rol neem je als lokale overheid hierin?

Beleid ten aanzien van schone mobiliteit zoals mogelijke alternatieve brandstoffen (bijv. elektriciteit, waterstof en LNG) en de rol die wij als lokale overheden kunnen spelen in de distributie daarvan (zoals laadpalen) delen we onderling. Het doel daarvan is kennisdelen en het beleid op elkaar afstemmen.

Actie 6.1: Kennis binnen halen over energietransitie samen met collega's van andere disciplines en marktpartijen, door het organiseren van een werkatelier.

6.2 Gedragsbeïnvloeding met werkgeversaanpak

In de regio is veel werkgelegenheid en worden steeds meer bedrijven aangetrokken. Dagelijks is er veel woon-werkverkeer, deze verplaatsingen moeten op een zo duurzaam mogelijke wijze plaatsvinden. Met behulp van een mobiliteitsmakelaar willen we werkgevers en werknemers gericht informeren en actief stimuleren om duurzame mobiliteitskeuzes te maken. Door middel van de werkgeversaanpak worden werkgevers bijvoorbeeld geïnformeerd over vergoedingen van woon-werkverkeer, die duurzame keuzes waaronder het fietsgebruik stimuleren. Als overheid kunnen we hierin een voorbeeldfunctie innemen.

Momenteel is er nog geen mobiliteitsmakelaar actief in de regio. De eerste stap is om te kijken naar de mogelijkheden. Hierbij leren we van regio's als Arnhem-Nijmegen, CleanTech regio of de gemeenschappen van het Brabants mobiliteitsnetwerk (MIRT A2), die al ervaring hebben met een mobiliteitsmakelaar. Deze ervaring nemen we mee bij het opstellen van een profiel, waarin we beschrijven waar wij als regio behoefte aan hebben en welke rol de makelaar moet aannemen. Daarna stellen we een mobiliteitsmakelaar aan. Dit doen we samen met de provincie Gelderland.

Actie 6.2: Verkennen van de mogelijkheden van een mobiliteitsmakelaar en leren van praktijkervaringen van andere regio's. Vervolgens aanstellen van een mobiliteitsmakelaar om gedragsverandering in gang te zetten.

6.4 Koppeling met andere opgaven

Deze opgave heeft koppeling met:

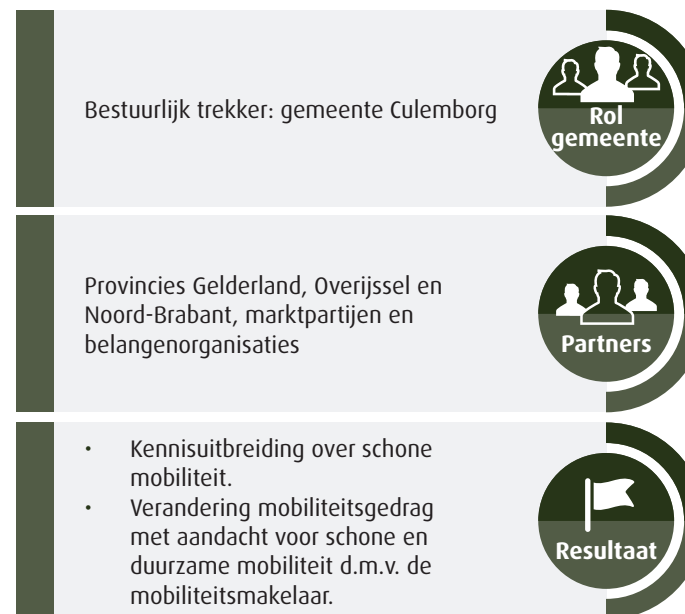
- Verbeteren (inter)nationale verbindingen: Binnen het MIRT A2 is één van de oplossingsrichtingen het continueren en uitbouwen van het Brabantse mobiliteitsnetwerk. De Bommelerwaard en Geldermalsen zijn aangewezen als een communitie (samenwerkingsverbanden voor duurzame mobiliteitsoplossingen). Dat biedt koppelkansen met de mobiliteitsmakelaar in de hele regio.
- Toekomstbestendig en veilig fietsnetwerk: Een vlot en veilig fietsnetwerk met snelfietsroutes, dat fietsgebruik stimuleert door middel van campagnes.
- Sterk en verbindend openbaar vervoer: Kwalitatief openbaar vervoer om als alternatief in te zetten en als een duurzamere vervoerswijze.
- Slimme mobiliteit: Bij duurzamere en innovatieve mobiliteit zijn vaak koppelkansen met slimme mobiliteit, denk aan data en informatievoorzieningen.



Figuur 7: Elektrisch oplaadpunt.



Uitvoering







7. Inspelen op nieuwe trends: slimme mobiliteit

Ontwikkelingen gaan snel en data en C-ITS (Connected Intelligente Transport Systemen³) spelen een steeds belangrijkere rol in mobiliteitssystemen. Dit biedt kansen voor de regio.

Slimme mobiliteit speelt in op de versnelde technologische ontwikkelingen (techniek, data, diensten), waarmee het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden is (bijvoorbeeld autogebruik verminderen, spitsmijden, flexibele werktijden), met als doel de beschikbare infrastructuur slimmer te benutten.

7.1 Mobiliteitsdiensten

Er is steeds meer data beschikbaar, waardoor het ook makkelijker is om mobiliteitsdiensten op te starten. Hierbij investeren mensen niet zo zeer in transportmiddelen, maar koopt de reiziger mobiliteit in. Met als doel het autogebruik te verminderen en meer gebruik te maken van duurzame alternatieven.

Slimme mobiliteit is ook onderdeel van de A2 korte termijn maatregelen: spitsmijden en Mobility as a Service (MaaS). Spitsmijden richt zich op het mobiliteitsgedrag en kan gekoppeld worden aan de mobiliteitsmakelaar.

MaaS is een mobiliteitsdienst waarbij de reiziger gemakkelijk toegang krijgt tot alle mobiliteitsopties (auto/trein/bus/deelsystemen). Hierdoor ontstaat er een aantrekkelijk vervoersalternatief naast de eigen auto. De mobiliteitsopties worden vraag gestuurd in plaats van aanbod gestuurd benaderd. MaaS is een landelijk in ontwikkeling, we gaan dit niet zelf onderzoeken, maar liften mee en leren van de ontwikkelingen om ons heen.

Actie 7.1: Aansluiten bij ontwikkelingen rondom Mobility as a Service (MaaS)

³Auto's, vrachtwagens, openbaar vervoer, fietsen en hulpdiensten communiceren met elkaar en met verkeerslichten en andere bakens en sensoren, waardoor bijvoorbeeld weggebruikers real time adviezen krijgen over rijtaken, zoals snelheid, rijstrookkeuze, in- en uitvoegen, werkzaamheden en gevaren, en verkeersstromen en individuele weggebruikers goed op elkaar af te stemmen zijn.

7.2 Technische mogelijkheden benutten

Zoals ook in de werkagenda Slimme Mobiliteit van de provincie Gelderland is opgenomen, krijgen steeds meer weggebruikers via hun navigatiesysteem of geïntegreerd in het dashboard van auto of fiets naast navigatie ook rijtaakondersteuning. Denk daarbij bijvoorbeeld aan realtime, individuele snelheids- en rijstrookadviezen en waarschuwingen voor gevaarlijke situaties zoals een naderende ambulance, werkzaamheden of plotseling remmend verkeer.

Deze C-ITS diensten zorgen ervoor dat weggebruikers 'verder kunnen kijken dan hun voorruit' en beter kunnen anticiperen op de situatie onderweg. Denk bij 'weggebruiker' niet alleen aan de automobilist, maar ook aan diensten voor: fietsers, de logistieke sector, openbaar vervoer en nood- en hulpdienstvoertuigen.

Een voorbeelden hiervan is slimme signalering om de verkeersveiligheid en daarmee de doorstroming op de A15 te verbeteren. Een ander voorbeeld zijn intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's). Met iVRI's zijn de verkeersstromen beter te begeleiden, zodat de doorstroming op het onderliggend wegennet verbeterd en bijvoorbeeld modaliteiten zoals fiets en vrachtverkeer tijd, brandstof en CO2 besparen bij verkeerslichten.

Actie 7.2: Samen met provincie Gelderland technologische ontwikkelingen benutten, zoals rijtaakondersteuning en iVRI's, door het organiseren van een werkatelier.



7.3 Mobiliteitswisselpunten

Met behulp van techniek en data is het gemakkelijker om je te verplaatsen met verschillende modaliteiten (multimodale bereikbaarheid). Hiervoor moeten de verschillende systemen op elkaar aansluiten, maar ook van voldoende kwaliteit zijn. Door het fietsnetwerk, de werklocaties en OV-knooppunten op elkaar aan te sluiten bieden we inwoners, werknemers en recreanten de mogelijkheid om eenvoudiger van vervoersmodaliteit te wisselen. Ook functioneren de stations als 'poort naar achterland' waarbij we aantrekkelijk en bereikbaar zijn voor de recreatieve bezoekers.

Onze eerste aandacht gaat uit naar het opwaarderen van de voorzieningen en omgeving van de stations, die als mobiliteitswisselpunten dienen voor de A2 (Zaltbommel en Geldermalsen) en Tiel en Culemborg vanwege de strategische ligging in de regio. Dit pakken we op samen met partners en marktpartijen. De wisselpunten krijgen voldoende OV-fietsen, wacht- en verblijfvoorzieningen, P+R en flexibele werk- en vergaderlocaties op de stations. De stations hebben goede aansluitingen met fietsroutes (feeders).

Actie 7.3: Onderzoek naar de potentie van de stations als mobiliteitswisselpunten en de behoefte naar de verschillende faciliteiten en voorzieningen. Vervolgens lobby voor opwaardering van de stations tot mobiliteitswisselpunten.

7.4 Spitsmijden agriverkeer

Agrarische verkeer en fietsende scholieren rijden nu in de ochtendspits veelal gecombineerd over ventwegen/parallelwegen. Dit gecombineerd gebruik is voor beide groepen niet optimaal. Voor fietsende scholieren kan het veiliger en het agrarische verkeer wil kunnen doorrijden. De vraag is daarom: kunnen we stimuleren dat het agrarisch verkeer in de ochtend fietsspits de ventwegen/parallelwegen gaat mijden?

Actie 7.4: Onderzoeken of we kunnen stimuleren dat het agrarisch verkeer in de ochtendfietsspits de ventwegen/parallelwegen gaat mijden.

7.5 Koppeling met andere opgaven

De mobiliteitswisselpunten werken enkel als er een goede aansluiting is met het fietsnetwerk, spoor- en busverbindingen. Er zijn daarom raakvlakken met de opgaven:

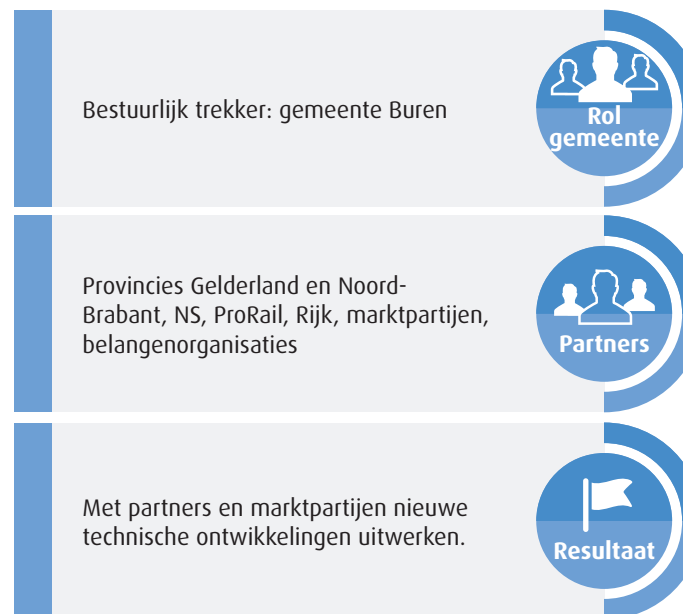
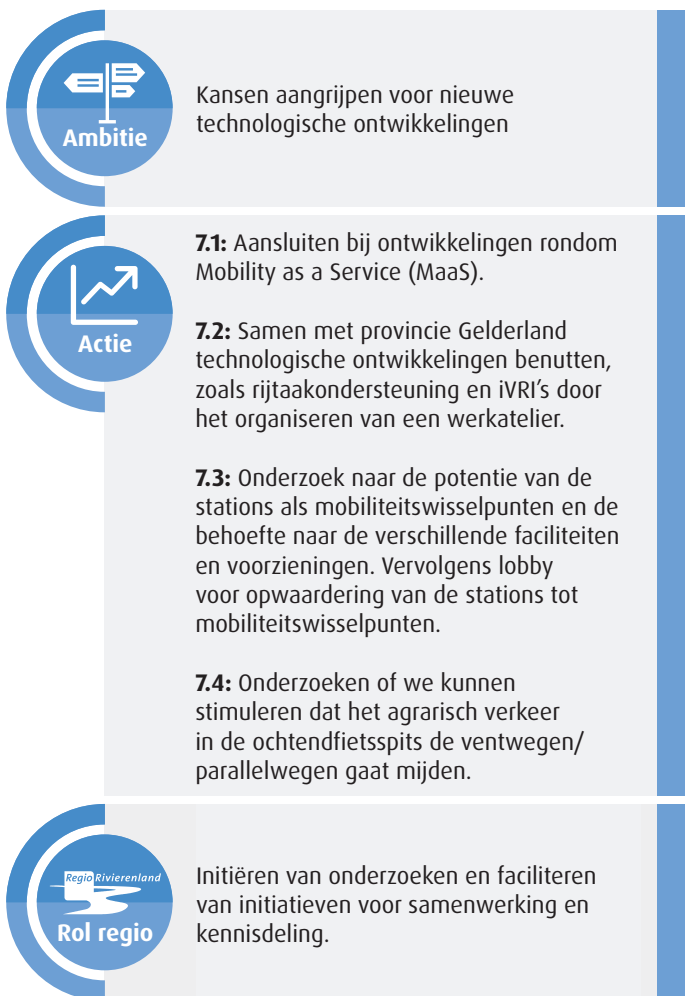
- kwalitatieve spoorverbindingen voor bereikbaarheid van banen;
- toekomstbestendig en veilig fietsnetwerk;
- sterk en verbinden openbaar vervoer.

IVRI's kunnen prioriteit geven aan vrachtverkeer om zo logistieke stromen te sturen. Dit raakt aan de opgaven: 'Slimme, innovatieve logistiek' en 'Robuust hoofdwegennet en leefbare kernen'.

Tevens sluiten de mobiliteitsdiensten aan bij verbeteren (inter)nationale verbindingen, om de druk op de hoofdwegen te verminderen. Binnen het MIRT A2 wordt het 'toekomstbeeld OV-knoopen' onderzocht.



Uitvoering





Projecten mobiliteitswisselpunten

 mobiliteitswisselpunt



8. Slimme, innovatieve logistiek

Bij slimme, innovatieve logistiek ligt een grote opgave om de (regionale) concurrentiepositie te versterken. Om een nog belangrijkere logistieke hotspot van Nederland te worden, zet de regio in op innovatieve concepten en centra om logistiek slimmer, sneller en schoner te maken met aandacht voor technologische ontwikkelingen en duurzaamheid. Tevens levert slimme logistiek een bijdrage aan een gezondere en prettigere leefomgeving, denk aan slimme bevoorrading van stadskernen (stadsdistributie). Met vrachtverkeer over slimme (vaar)routes verstoort het vrachtverkeer de leefomgeving zo min mogelijk.

8.1 Logistieke corridor verbeteren

Samen met de sector economie en logistiek kijken we naar het verbeteren van de logistieke corridor om Logistieke Hotspot nummer 4 van het land te blijven. Om de A15 te ontlasten, streven wij naar beter benutten van spoor- en waterwegen voor logistiekvervoer.

Truckspotting is het verbeteren van de doorstroming van verkeer op knellocaties, door in overleg met vervoerders de vrachtwagenbewegingen te beïnvloeden. Hierbij ligt de nadruk op spitsmijden en het verminderen van vertraagde ritten. Dit project is vanuit het programma Beter Benutten Vervolg opgezet. Op de A15 en A2 is 21% vrachtverkeer, dat is meer dan het landelijke gemiddelde van 14% (bron: provincie Gelderland, 2018, Goed op weg met Truckspotting). Als logistieke regio genereren ook wij zelf veel logistieke stromen. Samen met bedrijven, die regelmatig in de spits rijden, willen we kijken of we het logistiek proces kunnen verbeteren. Denk aan slimmere bevoorrading, planning, personeelsinzet, samenwerking, het bundelen van vrachten en het rijden op andere tijden of met een ander vervoermiddel.

Actie 8.1: Inzetten van een logistieke makelaar voor verbetering van logistieke stromen, een verkenning naar out-of-the-box vervoersstromen.

8.2 Pakketbezorging en stadsdistributie

Rivierenland is een diffuus gebied met veel kernen en steden. Steden en kernen ervaren overlast door de vele pakket- en koeriersdiensten op het onderliggende wegennet en in de bebouwde kom.

In steden zoeken we naar slimme bevoorrading van winkels en bedrijven. Denk bijvoorbeeld aan ladingbundeling van verladende bedrijven (New Ways Gelderland) of het verzamelen van stadsdistributie om vervolgens met kleinere en schonere wagens de vracht rond te brengen in het centrum. Aan een slimme bevoorrading in de steden kunnen lokale overheden ook bijdragen door een betere afstemming van de bevoorradingsvensters in onze binnensteden.

In kernen hebben de vele verkeersbewegingen effect op de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de kern. Om dit te verminderen onderzoeken we de mogelijkheid pakketten te bundelen aan de randen van de grotere kern. Dit wordt meegenomen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij kijken we naar andere steden en regio's om lessen te trekken.

Actie 8.2: Samen met provincie Gelderland (New Ways Gelderland) uitwerken van logistieke hubs voor stadsdistributie.

8.3 Water

In de Regio Rivierenland liggen de rivieren Rijn, Linge, Waal en Maas. Dit heeft voordelen, omdat er hierdoor veel mogelijkheden zijn voor vervoer over water: waterwegen. Anderzijds heeft het ook nadelen: weinig verbindingen over het water en veel dijken en sluizen.

Op dit moment worden de voordelen vooral benut door regiogrens overschrijdend goederenvervoer: slimme en innovatieve logistiek. Maar ook bij een deel van de andere opgaven is de functie en de kracht van het water in onze regio van belang als onderdeel van het vervoerssysteem.

Goederen- en personenvervoer over water zijn belangrijk voor onze regio. We willen daarom verkennen hoe we het water hiervoor beter kunnen benutten. Daarbij denken we aan het behouden en uitbreiding van veerdiensten voor bijvoorbeeld het openbaar personenvervoer en vanuit toerisme het verbinden van stations en stadscentrums met achterland.

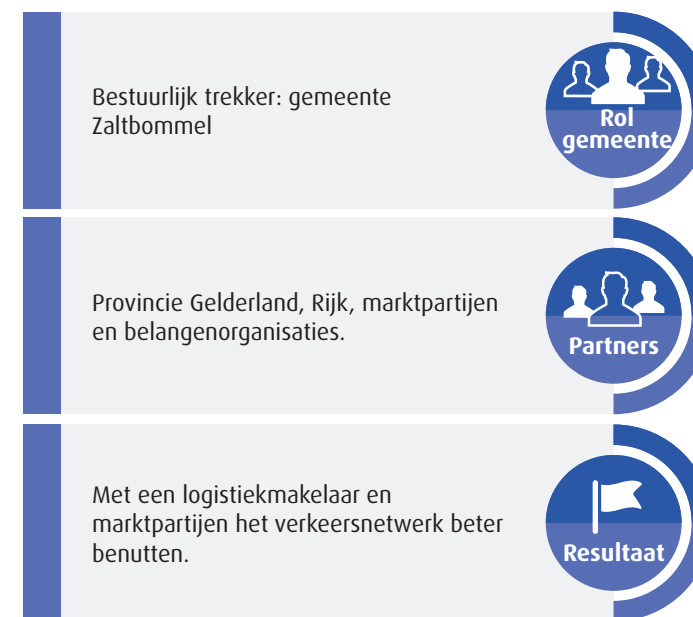
Actie 8.3: Verkennen van een betere benutting van het water voor personen- en goederenvervoer.

Uitvoering



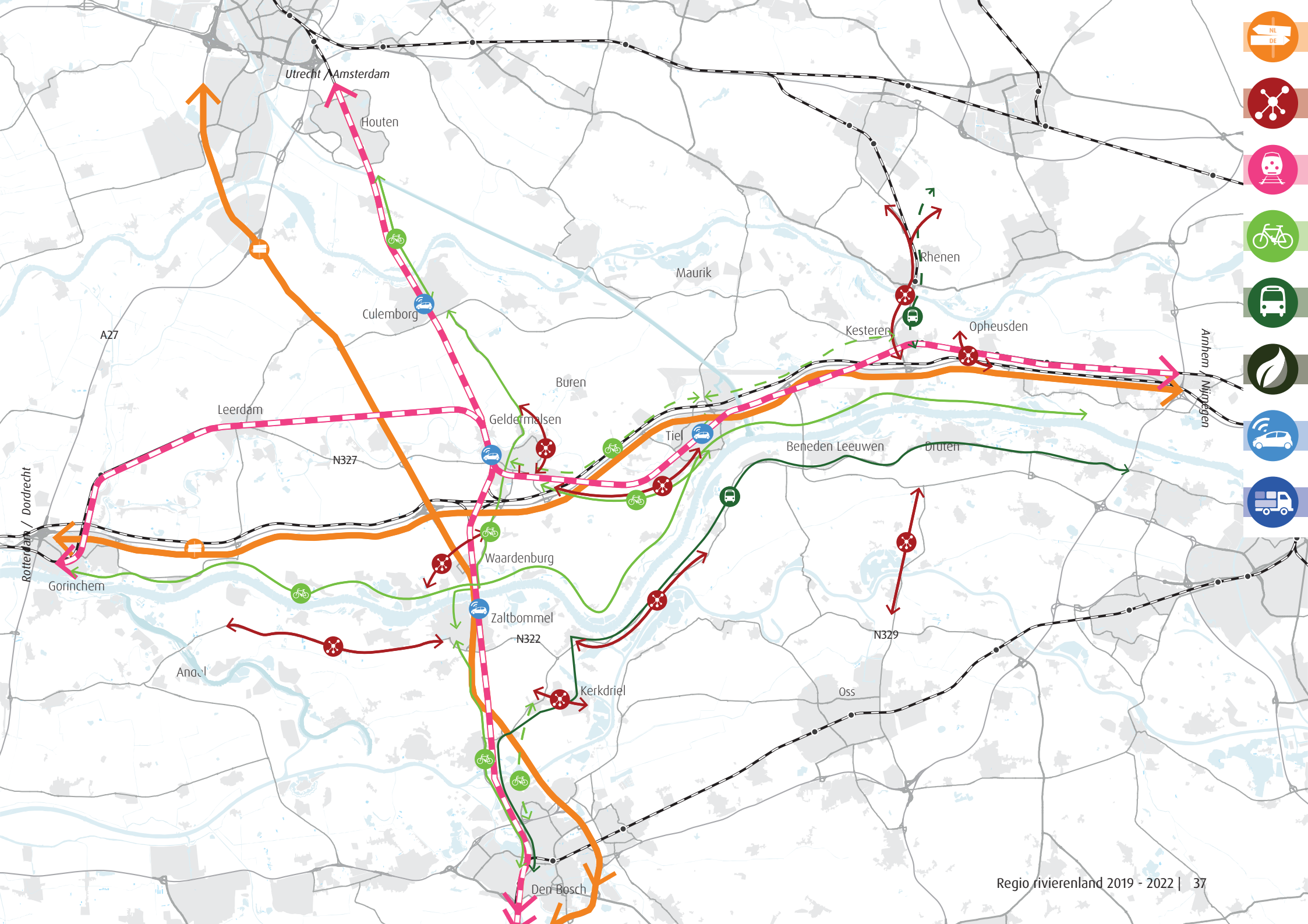
8.4 Koppeling met andere opgaven

Koppeling met de opgave (inter)nationale verbindingen en een robuust netwerk om de doorstroming op de A2 en A15 en onderliggende wegen te verbeteren.



9. Alle acties in beeld

 Ambitie	 Actie	 Resultaat
 Gezamenlijk als één regio de doorstroming en veiligheid op de (inter)nationale verbindingen verbeteren.	1.1 A2: als regio meedoen in het proces rondom de ontwikkelingen van de A2: • Deelnemen aan het programmteam A2. • Deelnemen aan de projectgroep die zich richt op de verkenning. • Uitrollen korte en (middel)lange termijn maatregelen. 1.2 A15: Als één partner opereren bij verdere onderzoeken en verkenningen voor de A15 Het toetsen van oplossingsrichtingen voor de korte termijn. • Lobby en aandacht voor de toenemende capaciteitsproblematiek op de langere termijn. • Het onderzoeken van de problemen en verkennen van oplossingsrichtingen gezien de infrastructurele maatregelen en verkenningen op omliggende trajecten: A2, A50, A15 en N322.	→ A2: Met de betrokken partijen bestuurlijke afspraken over de uitvoering van maatregelen voor de verbetering van de doorstroming op de A2. → A15: Met de betrokken partijen, waaronder het Rijk, bestuurlijke afspraken over de verbetering van de verkeersveiligheid (korte termijn) en doorstroming (lang termijn).
 Goed functionerend wegennet met leefbare kernen	2.1: Herijken van de regionale wegenvisie om knelpunten en oplossingsrichtingen in beeld te krijgen. Om vervolgens afspraken te maken met o.a. de provincie Gelderland om knelpunten op te lossen. 2.2: Rijnbrug: Lobby voor een definitief besluit over een nieuwe brug op de bestaande pijlers en uitvoering van het besluit. In samenwerking met partners werken aan lange termijnverkenning 'slimme mobiliteit'.	→ Vaststellen wegenvisie regio Rivierenland. → Afspraken met de provincie Gelderland over uitvoering van de wegenvisie. → Overeenkomst over oplossing Rijnbrug
 Versterken van onze spoorverbindingen	3.1: Voor de korte termijn lobby voor behouden van dienstregeling Tiel-Arnhem 3.2: Verkenning naar optimaliseren spoorverbinding Geldermalsen – Arnhem ('Spoor 2.0') met de provincie Gelderland. 3.3: Met de relevante partners de mogelijkheden voor koppeling van Betuwelijn en Merwedelingelijn onderzoeken 3.4: Lobby voor verhoging frequentie van sprinters tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch	→ Afspraken met andere partijen over verbetering van de spoorverbindingen in onze regio.
 Een volledig fietsnetwerk voor utilitair en recreatief fietsverkeer om het fietsgebruik te stimuleren.	4.1: Goed en veilig fietsnetwerk: • Opstellen van regionaal fietsnetwerk en fietsambitie, met gebruik van bestaande stukken. • Afspraken maken met provincie Gelderland om het regionale fietsnetwerk compleet te maken. • Het programma MIRT A2 werkt de snelle fietsverbinding Zaltbommel - 's-Hertogenbosch momenteel al uit. 4.2: Gericht acties en campagnes uitzetten door de mobiliteitsmakelaar (zie opgave 'slimme mobiliteit') 4.3: Waarborgen dat het gemeentelijk netwerk (feeders) aansluit op het regionale fietsnetwerk, zodat de first and last mile meer wordt gefietst. 4.4: Waarborgen dat er voldoende faciliteiten zijn voor fietsers	→ Vaststellen regionale fietsambitie met regionaal fietsnetwerk en afspraken met de provincie Gelderland over uitvoering. → Gedragscampagnes om fietsgebruik te stimuleren. → Afspraken met gemeenten over aansluiting gemeentelijk en regionaal fietsnetwerk.
 Het bereikbaar houden van de regio voor alle doelgroepen op een betrouwbare en structurele wijze.	5.1: Werkatelier organiseren om samen met de provincie te komen tot uitgangspunten voor de aanbesteding OV-concessie 2025. 5.2: Meewerken aan initiatieven en pilots en deze monitoren en evalueren en eventueel verder uitrollen in de regio. 5.3: Meedenken in de verkenning naar HOV-lijn 's-Hertogenbosch - Druten - Nijmegen. 5.4: Met regio FoodValley en provincie Gelderland de verknoping onderzoeken van beide regio's met HOV o.a. ter ontlasting van Rijnbrug. 5.5: Lobby naar andere regio's en provincies voor goede OV-verbindingen.	→ Een werkatelier met provincie Gelderland om uitgangspunten vast te stellen voor OV-concessie. → Afspraken over de verknoping van regio overschrijdend openbaar vervoer.
 Samen met werkgevers, werknemers en inwoners werken aan schone mobiliteit	6.1: Kennis binnen halen over energietransitie samen met collega's van andere disciplines en marktpartijen, door het organiseren van een werkatelier. 6.2: Verkennen van de mogelijkheden van een mobiliteitsmakelaar en leren van praktijkervaringen van andere regio's. Vervolgens aanstellen van een mobiliteitsmakelaar.	→ Kennisuitbreiding over schone mobiliteit. → Verandering mobiliteitsgedrag met aandacht voor schone en duurzame mobiliteit d.m.v. de mobiliteitsmakelaar.
 Kansen aangrijpen voor nieuwe technologische ontwikkelingen	7.1: Aansluiten bij ontwikkelingen rondom Mobility as a Service (MaaS) 7.2: Samen met provincie Gelderland technologische ontwikkelingen benutten, zoals rijtaakondersteuning en iVRI's 7.3: Onderzoek naar de potentie van de stations als mobiliteitswisselpunten en de behoefte naar de verschillende faciliteiten en voorzieningen. Vervolgens lobby voor opwaardering van de stations tot mobiliteitswisselpunten. 7.4: Onderzoeken of we kunnen stimuleren dat het agrarisch verkeer in de ochtendfietsspits de ventwegen/parallelwegen gaat mijden.	→ Met partners en marktpartijen nieuwe technische ontwikkelingen uitwerken.
 Bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid verbeteren via de transportsector.	8.1: Verkennen van de mogelijkheden van een logistiekmakelaar. Vervolgens aanstellen van een logistiekmakelaar. Een verkenning naar out-of-the-box vervoersstromen 8.2: Samen met provincie Gelderland (New Ways Gelderland) uitwerken van logistieke hubs voor stadsdistributie. 8.3: Verkennen van betere benutting van het water voor personen- en goederenvervoer	→ Met een logistiekmakelaar en marktpartijen het verkeersnetwerk beter benutten.



10. Samen gaan we dit doen!

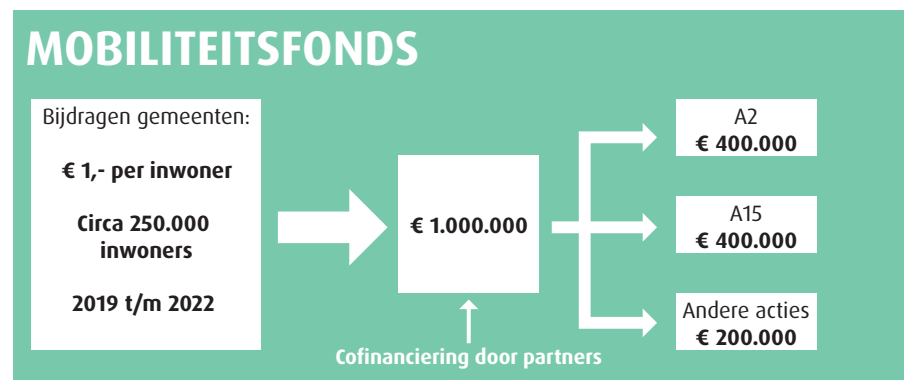
Mobiliteitsfonds

De ambities, acties en resultaten van dit Uitvoeringsplan Mobiliteit zijn samengevat in hoofdstuk 9. Om de acties uit te voeren en daarmee de ambities om te zetten in resultaten zijn financiële middelen nodig. Het Mobiliteitsfonds maakt dit mogelijk.

Het Mobiliteitsfonds vraagt van elke gemeente een jaarlijkse bijdrage van € 1,00 per inwoner per jaar voor de periode 2019-2022. Gemeenten dienen in de voorbereidingen voor de begrotingen van aankomende jaren deze bijdrage mee te nemen. Met circa 250.000 inwoners en een periode van vier jaar komt dus circa € 1.000.000,- beschikbaar om de acties beschreven in dit Uitvoeringsplan uit te voeren en daarmee de regionale bereikbaarheid te verbeteren.

Op hoofdlijnen zijn de volgende bestedingen voorzien van het Mobiliteitsfonds:

- A2: € 400.000,-
- A15: € 400.000,-
- Voor de andere acties: € 200.000,-



Besluitvorming besteding gelden mobiliteitsfonds

De Mobiliteitsagenda en dit Uitvoeringsplan met kostenraming is de basis voor de besteding van de gelden van het Mobiliteitsfonds. De besteding aan de A2 en A15 (tweemaal € 400.000,-) ligt vast. De verdeling van de € 200.000,- over de andere acties is een raming. In het gezamenlijke overleg van de portefeuillehouders wordt bepaald aan welke acties (en met welke prioriteit) de resterende € 200.000,- besteed wordt, binnen de kaders van de Mobiliteitsagenda en dit Uitvoeringsplan. Het Mobiliteitsfonds voorziet niet in realisatie van infrastructuur.

A2: € 400.000,-

Om de doorstroming op de A2 (Deil-Vught) te verbeteren werkt het Rijk samen met provincie Noord-Brabant, provincie Gelderland, gemeente 's-Hertogenbosch en de Regio Rivierenland. De aanpak bestaat onder andere uit een pakket korte termijn maatregelen en een MIRT-verkenning naar de structurele verbreding van de A2 tussen Deil en Vught voor de lange termijn. Doel van de korte termijn maatregelen is om de groei van problemen op de A2 te voorkomen en zo mogelijk verbetering te bereiken. Het gaat om maatregelen voor zowel de auto, fiets en het OV wat de komende jaren gerealiseerd gaat worden. De kosten voor de maatregelen op de korte termijn zijn geraamd op € 46 miljoen. Deze kosten zijn met behulp van verdeelsleutels naar draagkracht verdeeld over de betrokken partijen. De Regio Rivierenland heeft hiervoor een bijdrage toegezegd van in totaal € 400.000 voor de periode 2018 tot en met 2021.

Naar de huidige inzichten wordt deze bijdrage als volgt ingezet:

- Organisatie- en monitoringskosten zullen ruim € 100.000 bedragen. Dit is een bijdrage van de Regio van 12,5% van de totale kosten voor dit onderdeel.
- Voor de quick-win naar het uitwerken van een Gelders mobiliteitsnetwerk op twee locaties in Regio Rivierenland, is een bijdrage van iets minder dan € 100.000 aan onderzoekskosten gevraagd (bijdrage van 4,5%).
- Het overige budget wordt ingezet voor onderzoek naar oplossingsrichtingen op de middellange en lange termijn, waaronder het automatisch rijden voor knooppunt Rivierenland (bijdrage van 17%), snelfietsroute Kerkdriel - 's-Hertogenbosch (bijdrage van 17%) en de verkenning lange termijn weginfrastructuur oplossingen (bijdrage van 12,5%).



A15: € 400.000,-

Naast de A2 is de A15 voor de regio de belangrijke (inter)nationale verbinding waar ook verbeteringen noodzakelijk zijn. Voor de A15 (voor het traject Deil-Ochten) wil de regio dan ook eenzelfde financiële bijdrage leveren als voor de A2. Dat is dus ook een bijdrage van € 400.000,- uit het Mobiliteitsfonds. De regio wil samen optrekken met het Rijk en de provincie Gelderland.

Deze bijdrage wordt als volgt ingezet:

- Het toetsen van oplossingsrichtingen voor de korte termijn, waarbij gedacht wordt aan slimme signalering en wegbeeld onderzoek om de verkeersveiligheid en daarbij de doorstroming te verbeteren.
- Lobby en aandacht voor de toenemende capaciteitsproblematiek op de langere termijn.
- Het onderzoeken van de problemen en verkennen van oplossingsrichtingen gezien de infrastructurele maatregelen en verkenningen op omliggende trajecten: A2, A50, A15 en N322. De A15 wordt hierdoor gebiedsgericht onderzocht in combinatie met het optimaliseren van het onderliggend wegennet.

Voor de andere acties: € 200.000,-

Naast de A2 en de A15 vraagt een robuuste, duurzame en slimme bereikbaarheid van de regio ook om inzet op de zeven andere opgaven. In dit Uitvoeringsplan zijn de ambities, de acties en het resultaten per opgave benoemd (en samengevat in hoofdstuk 9). Voor uitvoering van deze acties is € 200.000,- voorzien in het Mobiliteitsfonds. Overigens leveren de acties die onderdeel zijn van de A2 en de A15 veelal ook een bijdrage aan de acties van de zeven andere opgave. Echter, het Uitvoeringsplan draagt bij aan implementatie van de zeven opgaven in alle gemeenten.

Veel van de acties bestaan uit overleg en lobby op een bepaald onderwerp, met en naar partijen, binnen en buiten de regio. Voor deze acties is geen specifieke bijdrage uit het Mobiliteitsfonds nodig. Aan een aantal acties is wel een specifiek bijdrage te koppelen. Deze zijn hieronder benoemd en hebben een totaalbedrag van circa € 115.000,-. Omdat mobiliteit in ontwikkeling blijft, is de overige € 85.000,- gereserveerd voor nieuwe tussentijdse vragen en acties, voor overige zaken en voor inhuur van extra capaciteit bij de regio.

De acties waarvoor een specifieke bijdrage uit het Mobiliteitsfonds nodig is:

- Het herijken van de regionale wegenrevisie.
- Het opstellen van een regionaal fietsnetwerk en fietsvisie.
- Het organiseren van een regionaal werkatelier openbaar vervoer.
- Het organiseren van een regionaal werkatelier schone mobiliteit.
- Het organiseren van een regionaal werkatelier slimme mobiliteit.
- De inzet van een mobiliteitsmakelaar in de regio.
- De inzet van een logistiekmakelaar in de regio.

Cofinanciering

Zoals beschreven is samenwerking op de bereikbaarheidsopgaven noodzakelijk. De financiële bijdrage van de gemeenten aan het regionale Mobiliteitsfonds is een belangrijke bijdrage hieraan. Echter een fors aantal opgaven in ons Uitvoeringsplan kunnen we niet uitwerken zonder onze partners. Daarom richten we ons op cofinanciering door andere betrokkenen. Voor de provincie Gelderland zijn bijvoorbeeld de volgende acties belangrijk: wegenvisie, fietsvisie en werkateliers openbaar vervoer, schone mobiliteit en slimme mobiliteit. Voor bijvoorbeeld de mobiliteitsmakelaar en de logistiekmakelaar benutten wij de cofinanciering via de bijdrage aan de A2, waarin vergelijkbare acties als korte termijn maatregel zijn opgenomen.

Prioriteit en trekkerschap

Naast beperkte financiële middelen is er ook beperkte ambtelijke capaciteit. De Regio en de gemeentes hebben ambtelijk niet de capaciteit om tegelijk aan alle 8 opgaves te werken. Daarom kiezen we bij uitvoering van de acties voor een verdeling over de tijd. Naast overleg en lobby op alle onderwerpen hebben de A2 en de A15 doorlopend de prioriteit. Voor de andere opgaven geldt dat zij op logische momenten van start dienen te gaan.

Het ontstaan van een logisch moment is afhankelijk van de volgende factoren:

- Een deel van de acties zijn volgtijdelijk. Het is bijvoorbeeld logisch om eerst fietsvisie op te stellen en daarna fietscampagnes te organiseren.
- Aan de andere kant kunnen er meekoppelkansen ontstaan die benut moeten worden. Denk hierbij aan het realiseren van een snelfietspad tussen Zaltbommel en 's-Hertogenbosch, het optimaliseren van het knoop Zaltbommel en de inzet van een mobiliteitsmakelaar, die gelijk duurzame alternatieven kan aanbieden.
- Ook van belang zijn de prioriteiten van de provincie Gelderland, zodat we optimaal op cofinanciering kunnen inspelen.

We bieden inzicht in de logische momenten door jaarlijks een overzicht van de acties op te stellen en voor te leggen aan het PFO. In dit overzicht zijn dan de acties voor dat jaar en een terugkoppeling en/of stand van zaken van de acties van het voorgaande jaar opgenomen. Daarbij is ook een financieel overzicht opgenomen van de middelen in het Mobiliteitsfonds met de jaarlijkse bijdrage en bestedingen.

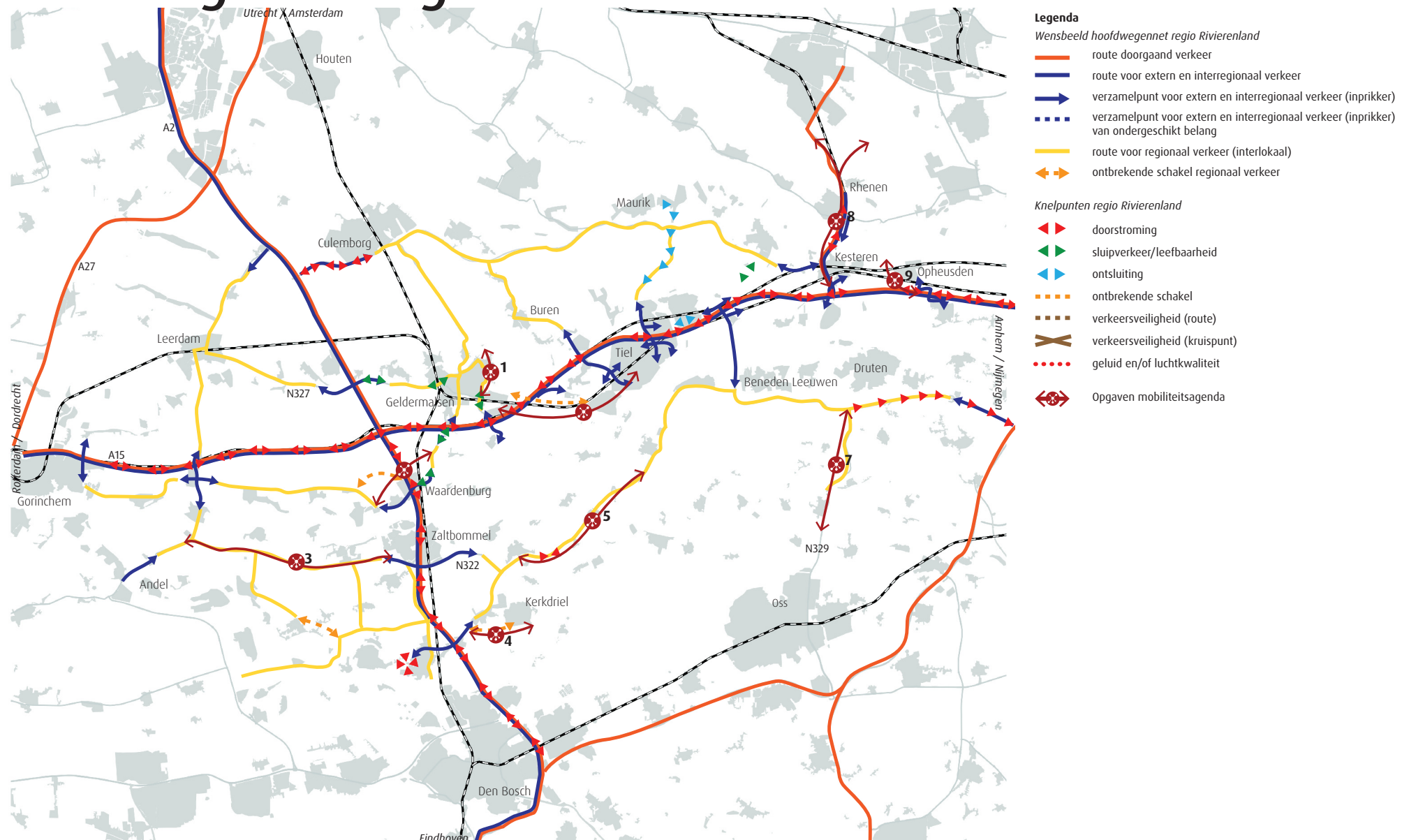
De hier beschreven aanpak vraagt van de Regio minimaal 1 fte per jaar en van de 8 gemeenten een basis inzet van ongeveer 0,1 fte per jaar. Deze 1 fte en 0,1 fte is nodig voor overleg, lobby en de A2 en A15. Daarbovenop komt, afhankelijk van de betrokkenheid bij een bepaalde opgave, extra inzet vanuit de Regio en de gemeentes: tussen de 0 en 0,2 fte per jaar per opgave.

Bijlages

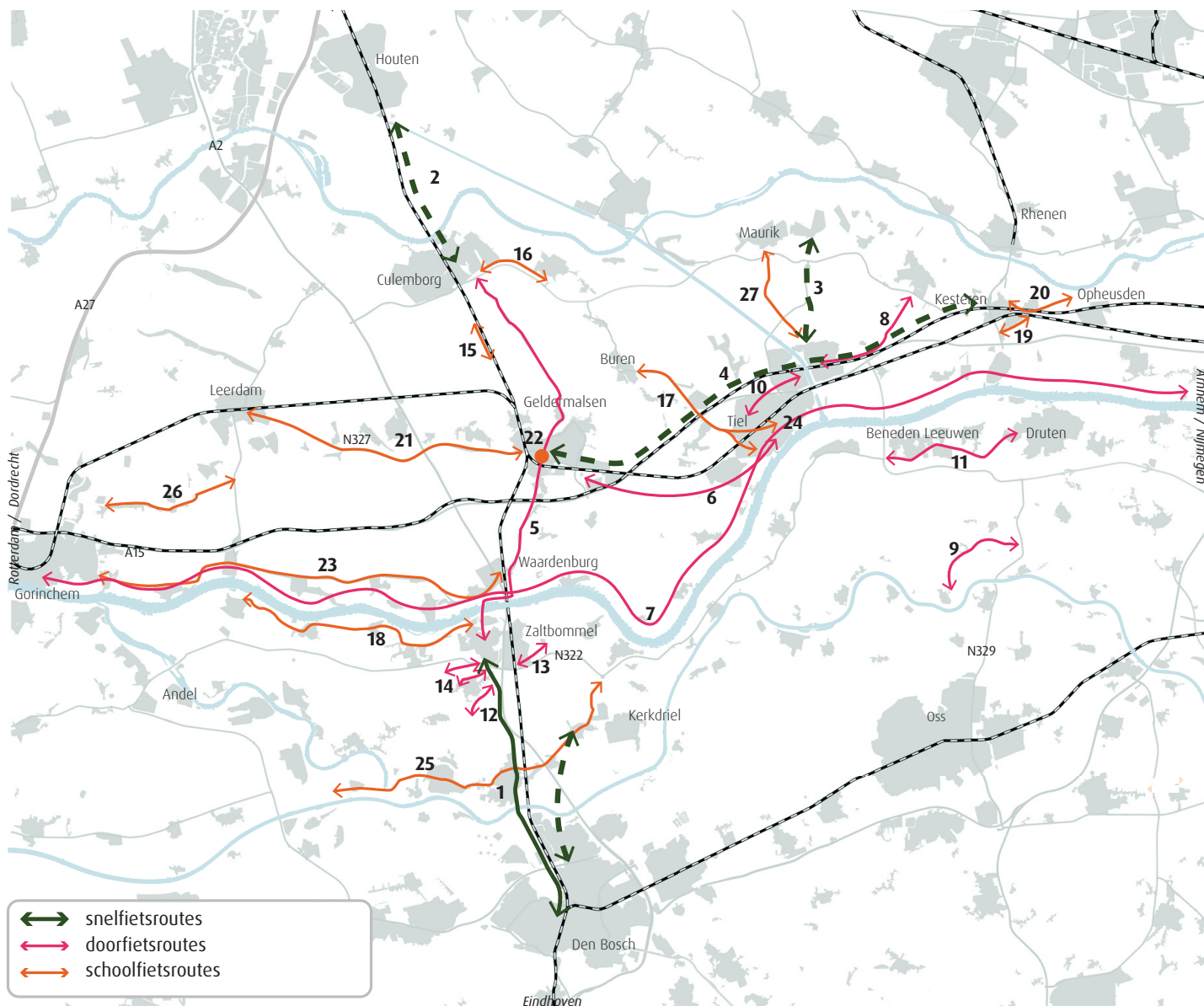


Bijlage 1: Eerste aanzet voor een regionale visiekaart

hoofdwegennet regio Rivierenland



Bijlage 2: Concept maatregelenkaart regionaal fietsnetwerk



Snelfietsroute

1. Zaltbommel-Hedel-Den Bosch
2. Culemborg-Houten
3. Maurik-Ingen-Lienden naar Medel
4. Geldermalsen - Tiel - Kesteren

Doorfietsroute

5. "F2": Zaltbommel-Waardenburg-Geldermalsen-Culemborg
6. Geldermalsen - Tiel Passewaaij - Tiel-centrum
7. Gorinchem-Nijmegen (dijkroute)
8. Lienden - Lingemeer- Echteld- Medel: Fietsbrug Meersteeg
9. Maasbommel-Blauwe Sluis naar N329
10. Passewaaij - Kellen - Medel
11. Van Heemstraweg tussen Boven- en Beneden-Leeuwen
12. Viaductweg, gemeente Zaltbommel
13. Bommelsekade en Van Voordenpark, gemeente Zaltbommel
14. Krangstraat-Middelsteeg, gemeente Zaltbommel

Schoolfietsroute

15. Nieuwe Graafsteeg
16. Beusichem- Culemborg
17. Buren - Tiel
18. Zaltbommel - Brakel
19. Kesteren - Broekdijk
20. Kesteren - Spoorstraat/Tielsestraat
21. Parallelweg N327
22. Ronde Laageinde
23. N830 - Waalbanddijk
24. Buren - Tiel Rauwenhof - binnenstad
25. N831 Bergsche Maasdijk
26. Asperen - Groninchem
27. Maurik - Tiel

