



SCHOOON ONDERWEG

REGIO ARNHEM NIJMEGEN | PROGRAMMAPLAN 2019-2022

SLIM&

regio arnhem
nijmegen

September 2019

INHOUDSOPGAVE

1.	Ambities in de regio Arnhem Nijmegen.....	3
1.1	Uitstekende bereikbaarheid voor een economisch krachtige regio.....	3
1.2	Samen werken aan een duurzame en bereikbare regio.....	4
1.3	Een gezamenlijke uitvoering van maatregelen Slim & Schoon Onderweg.....	4
1.4	Vervolgstappen en besluitvorming.....	5
2.	Waarom een uitvoeringsprogramma Slim & Schoon Onderweg?	6
2.1	Voortzetten van regionale samenwerking op mobiliteit.....	6
2.2	Opschalen van korte termijn acties	7
2.3	Inspelen op trends en ontwikkelingen, kansen en urgentie	8
2.4	Vertalen klimaatakkoord in regionale aanpak	9
3.	Doelstellingen en aanpak.....	12
3.1	Naar 10.000 extra slimme en duurzame reizigers.....	12
3.2	Schone en slimmere bereikbaarheid in de regio	13
3.3	Forse reductie van CO2 in mobiliteit.....	15
3.4	Verbetering van de leefbaarheid op specifieke locaties	15
3.5	Adaptieve aanpak in een programma	17
4.	Activiteiten en maatregelen met uitvoeringskracht	18
4.1	Programma aanpak.....	18
4.2	Gezamenlijke aanpak mobiliteitsgedrag.....	19
4.3	Krachtenbundeling slimme mobiliteit.....	21
4.4	Stimuleren van duurzame mobiliteit	23
5.	Organisatie	25
5.1	Organisatie van het programma S&SO	23
5.2	Samenhang en afstemming met afspraken in Landsdeel Oost.....	23
5.3	Monitoring programma S&SO.....	33
6.	Financiering en Begroting.....	32
6.1	Uitgangspunten.....	32
6.2	Begroting programma 'Slim & Schoon Onderweg' 2019-2020.....	33
6.3	Kostenverdeling.....	36

Bijlagen

1. Projectenboek Slim & Schoon Onderweg 2019-2022 (compact)
2. Detailbegroting/kosten programma S&SO 2019-2022
3. Startpakket regionale maatregelen CO2-reductie mobiliteit AN
4. Projectuitwerkingen S&SO 2019-2022 (werkdokument)
5. Technische berekeningen
6. Berekeningen autonome groei mobiliteit regio Arnhem Nijmegen (analyse GC)

1. AMBITIES IN DE REGIO ARNHEM NIJMEGEN

1.1 Uitstekende bereikbaarheid voor een economisch krachtige regio

Nergens in Nederland komen economische kracht, stedelijke dynamiek en een fantastische leefomgeving zo vanzelfsprekend samen als in de regio Arnhem Nijmegen! De regio Arnhem Nijmegen is een duurzaam, verbonden én een economisch krachtige regio. Arnhem Nijmegen is het grootste stedelijk netwerk en het economische zwaartepunt van Oost-Nederland, met bijna 800.000 inwoners.

De regio Arnhem Nijmegen vormt de motor van de Gelderse economie. Gunstig gelegen aan internationale weg, spoor en waterverbindingen. Wij kennen hoogwaardige kennislocaties, een hoog opgeleide en creatieve bevolking en onderwijs- en kennisinstellingen van wereldformaat. Onze topsectoren van Health, HighTech en Energy leveren een belangrijke bijdrage aan de internationale concurrentiepositie van Nederland. Bovenal kent onze regio een fantastische leefomgeving, inclusief natuur, cultuur en historie. Een unieke combinatie waar we met recht trots op zijn.

De verstedelijkingsopgave is groot. Mede door de geroemde kwaliteit van de leefomgeving gaat onze regio sterk groeien. 40.000 extra woningen zijn nodig tot 2040, onder meer vanwege de toenemende overlap van de regio met de 'daily urban systems' van de Randstad. Dit maakt onze regio tot dé sterkst groeiende regio buiten de Randstad. De verstedelijkingsopgave leidt tot toenemende mobiliteit op een reeds zwaar belast mobiliteitssysteem. Wij gaan daarom voor het duurzaam faciliteren van de ruimtelijke groei door inbreiding en uitbreiding gekoppeld aan bestaande infrastructuur en mobiliteitsknooppunten. Dit past bij de ervaring die de regio heeft opgedaan in het programma van Beter Benutten.

Recente groeicijfers van de mobiliteit in Arnhem Nijmegen geven aan dat een groei verwacht mag worden van 75.000 autoritten in, van en naar de regio Arnhem Nijmegen in de komende 4 jaar (zie bijlage 6). Dit verhoogt de mobiliteitsdruk op het bestaande infranetwerk van de regio, dat nu al sterk onder druk staat. Met een ambitieus programma Slim & Schoon Onderweg spelen we in op deze groei door een absolute reductie in de groei van verwachte autoritten (met name door gedragsveranderingsprojecten/werkgeversaanpak) in combinatie met regionale krachtenbundeling slimme mobiliteit (slimme wegen, databeheer, versnelling iVRI's en MaaS). Ook doen we een stevige impuls voor schone mobiliteit gericht op een regionale bijdrage aan de CO2-doelstellingen mobiliteit uit het klimaatakkoord.

Stimuleren duurzame mobiliteit

We gaan onverminderd door met een aanpak om onze bestaande mobiliteitsnetwerken beter te benutten. We richten ons daarbij specifiek op 'zero emission' mobiliteit (fiets, openbaar vervoer, elektrisch vervoer etc.). Méér schone kilometers in onze dagelijkse verplaatsingen is ons streven. Dit in nauwe samenhang met de versterking van ons leefklimaat in onze steden en kernen, met de Regionale Energie Strategie en de regionale vertaling van de afspraken uit het Klimaatakkoord.

Uitstekende bereikbaarheid van strategisch belang

Bereikbaarheid is een absolute voorwaarde voor het leefklimaat en de economische positie van de regio Arnhem Nijmegen. De regio is duurzaam, verbonden én een economisch krachtige regio. Wij willen inwoners en bedrijven, werknemers en studenten blijvend binden en boeien. Voor een aantrekkelijke vestigingsklimaat is een uitstekende bereikbaarheid van strategisch belang. Snelle, directe en betrouwbare verbindingen vanuit en naar de omliggende stedelijke regio's en Duitsland spelen in op de ruimtelijke opschaling van de kenniseconomie.

1.2 Samen werken aan een duurzame en bereikbare regio

De regio Arnhem Nijmegen is bij uitstek het schaalniveau om de uitdagingen wat betreft duurzame mobiliteit en bereikbaarheid aan te pakken. Wij zien veel kansen om de innovatiekracht van onze regio sterker te benutten op het gebied van smart mobility/verkeersmanagement, duurzame voertuigtechnologie en de doorontwikkeling van onze hoofdstructuur voor spoor (ICE en PHS), fiets en hoogwaardig Openbaar Vervoer. Structurele samenwerking en een gezamenlijke ambitie, visie en agenda vormen hiervoor de basis. In 2018 heeft de regio Arnhem Nijmegen de ambities, doelen en prioriteiten aangegeven in de Bereikbaarheidsaanpak voor de regio Arnhem Nijmegen. Het ambitiedocument Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid voor de regio Arnhem Nijmegen is in 2019 is onder aanvoering van de regionale mobiliteitsregisseur van de regio Arnhem Nijmegen verder geactualiseerd. Het ambitiedocument leidt tot een uitvoeringsprogramma en geeft invulling aan een structurele verbetering van duurzame mobiliteit en bereikbaarheid in de regio op korte termijn (tot 2022) en op de langere termijn (2030 e.v.). Het programma 'Slim & Schoon onderweg' is als een van de 6 werksporen onderdeel van deze regionale aanpak.



Het programma 'Slim & Schoon Onderweg' geeft de regionale invulling van slimme en duurzame mobiliteit. Het is daarbij tevens de opmaat naar de regionale vertaling van het landelijke klimaatakkoord die vanaf het voorjaar 2019 plaatsvindt. Reductie van CO₂ in onze mobiliteit staat daarbij centraal.

De ambities in de regio zijn langjarig. Om de huidige problemen op korte termijn te voorkomen en actuele kansen te benutten is de inzet van slimme en schone mobiliteitsmaatregelen op korte termijn nodig (in vaktermen gedrags- en verkeersmanagement). De maatregelen in het programma 'Slim & Schoon Onderweg' geven op korte termijn resultaten die op straat zichtbaar zijn.

1.3 Een gezamenlijke uitvoering van maatregelen Slim & Schoon Onderweg

De invulling en uitwerking van het programma 'Slim & Schoon Onderweg' bouwt voort op de successen en kansrijke samenwerkingen uit reeds opgebouwde regionale samenwerking. Denk aan de bestaande samenwerking met werkgevers in de regio, de samenwerking op campus Heijendaal met de kennisinstellingen en de samenwerking met logistieke bedrijven.

In het voorjaar van 2018 heeft het bestuurlijk overleg mobiliteit (BOM) de regio opdracht gegeven voor het gezamenlijk opstellen van een nieuw programma voor slimme en schone mobiliteit voor de periode tot en met 2022 (1) en tegelijkertijd een uitgebalanceerd pakket aan no-regret maatregelen uit te werken in de overgangsperiode (2).



Het nieuwe programma (1) is onder leiding van programmamanager Paul Veelenturf door een breed samengesteld programmteam opgesteld. Een mix aan experts en betrokkenen: gemeente Nijmegen, gemeente Arnhem, provincie Gelderland, Ministerie van IenW, RWS-Oost Nederland, VNO-NCW, regio Arnhem Nijmegen. Tegelijkertijd is met de projectleiders van de no-regret maatregelen (2) gewerkt aan maatregelen als vervolg/verankering van Beter Benutten; ook is uitvoerig overleg gevoerd met de projectleiders en de 18 regiogemeenten over het continueren/opschalen van deze maatregelen in 2019-2022.

Aanvullend is in de periode mei-september 2019 met het ministerie van IenW en alle regio's in landsdeel Oost een aantal werksessies gehouden over de vertaling van het klimaatakkoord voor de CO2-reductie wegverkeer in de regionale programma's. Dit is integraal verwerkt in voorliggend programma 'Slim & Schoon Onderweg' (zie bijlage 3).

Dit proces heeft inhoudelijke resultaten opgeleverd waarover draagvlak bestaat bij de geconsulteerde partijen en contactpersonen:

1. Een integraal programmaplan 'Slim & Schoon Onderweg 2019-2022' van en voor de regio Arnhem Nijmegen (voorliggend document);
2. Een projectenboek S&SO 2019-2022 (zie bijlage 1) met een detailbegroting (bijlage 2), werkdocument met detailuitwerkingen (bijlage 4) en technische berekeningen (bijlage 5);
3. Een eerste uitwerking van het klimaatakkoord voor CO2-reductie wegverkeer voor de regio Arnhem Nijmegen (zie bijlage 3).

1.4 Vervolgstappen en besluitvorming

Het voorliggend programmaplan S&SO 2019-2022 is het voorstel van het programmteam S&SO voor de besluitvorming in oktober-november 2019. De volgende besluitvorming is voorzien (zie kader). Na besluitvorming wordt het programmaplan op details aangepast en is het vastgestelde programmaplan het kader voor de uitvoering in de periode 2019-2022.

Detailplanning vervolg	
2 oktober - PFO-mobiliteit regio AN	Bespreking programmaplan/ consequenties gemeenten
11 oktober - BOM	Bespreking programmaplan/ pakketafpraak S&SO
2 okt tot 21 nov - 18 colleges van BenW	Uitvoeringsagenda mobiliteit/ beslispunten S&SO
17 okt - Directeuren Overleg BO-MIRT	Besluit agendering pakketafpraak S&SO
21 nov - BO-MIRT	Besluitvorming pakketafpraak S&SO 2019-2022
Nov t/m dec - subsidie	Subsidieaanvraag S&SO bij provincie Gelderland
Nov t/m dec - bijdragen mobiliteitsfonds AN	Verzoek 18 regiogemeenten bijdragen mobiliteitsfonds
Dec - voorbereiding programma 2020	Plan van aanpak gereed van alle S&SO-uitvoeringsprojecten

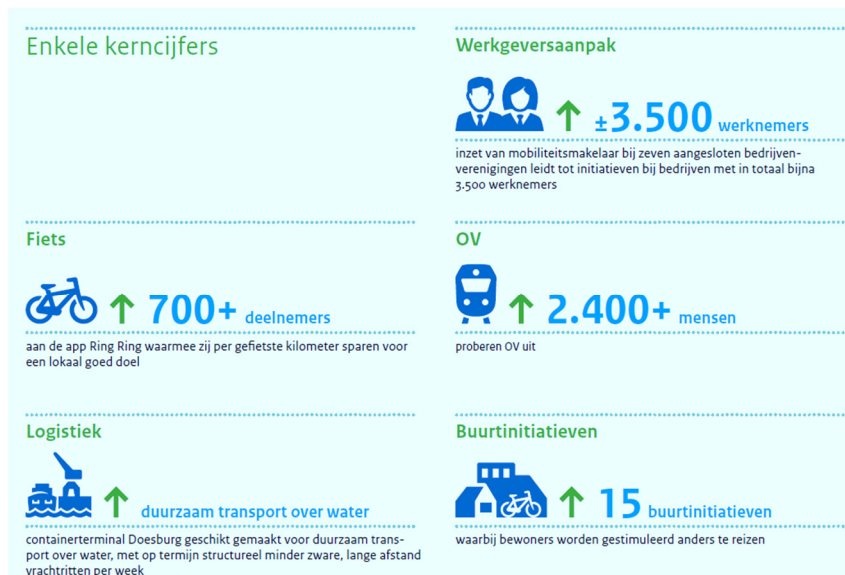
2. WAAROM EEN UITVOERINGSPROGRAMMA SLIM & SCHOON ONDERWEG?

2.1 Voortzetten van regionale samenwerking op mobiliteit

De regio Arnhem Nijmegen kent een lange traditie van samenwerking op het gebied van mobiliteit. Zowel in samenwerking tussen gemeenten, als in samenwerking in regionaal verband ten tijden van het Knooppunt Arnhem Nijmegen en later de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Ook in landelijke programma's zoals Beter Benutten I en Beter Benutten Vervolg (Slim op Weg) zijn succesvolle projecten op het gebied van mobiliteit regionaal uitgewerkt. Het programma Slim op Weg (2014-2017) heeft toonaangevende resultaten opgeleverd in de regio

Arnhem Nijmegen. Met de inzet van een mobiliteitsmakelaar zijn in totaal bijna 3.500 werknemers anders gaan reizen. Succesvolle acties waren de OV-probeeracties als de E-bike probeerweken. Aanvullend heeft fietsstimulering ervoor gezorgd dat automobilisten zijn overgestapt op de fiets. Tegelijkertijd is geïnvesteerd in duurzaam logistiek over het water en zijn diverse buurtinitiatieven gestart om samen met bewoners duurzame mobiliteit te stimuleren.

Het programma Beter Benutten Vervolg is per 1 januari 2018 afgerond. Echter de uitdagingen zijn onverminderd van kracht: betere bereikbaarheid, meer betrouwbare reistijden en meer duurzame mobiliteit. Het programma 'Slim & Schoon Onderweg' bouwt voort op de bestaande samenwerking met werkgevers in de regio, de kennisinstellingen en de vervoerders. Het programma zorgt voor verankering, verbreding en vernieuwing van de bestaande regionale samenwerking op mobiliteit.



Verankeren van de opgebouwde samenwerking, het gedachtegoed en de succesfactoren vanuit 8 jaar regionaal samenwerken aan Beter Benutten



Verbreden van de samenwerking; zowel een bredere publieke als private samenwerking in de regio met meer partners

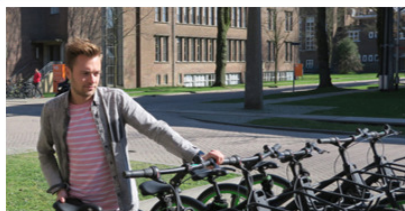


Vernieuwen van de doelstellingen en ambities, zoals het integreren van de regionale opgave op duurzaamheid en energietransitie in samenhang met de afspraken van het klimaatakkoord

2.2 Opschalen van korte termijn acties

Doorzetten van opgebouwde samenwerkingen en opstarten verkenningen

In 2018 zijn de partners in de regio Arnhem Nijmegen gestart met de uitwerking van een uitgebalanceerd pakket aan korte termijn acties. Met deze no-regretmaatregelen is de langdurig opgebouwde samenwerking met partners tijdens de overgangsperiode tussen 2018 en medio 2019 doorgezet. Resultaten zijn geboekt met onder meer de werkgeversaanpak, Last Mile Campus Heijendaal, inzet E-deelfietsen HAN/IPKW, bewonersaanpakken, Europese Mobiliteitsweek en de logistieke makelaars. Tevens zijn strategische verkenningen opgenomen als voorloper van het programma 'Slim & Schoon Onderweg' voor de periode 2019-2022 (zoals Gedragsaanpak A12, Slimme Wegen-S100 Nijmegen, Fietsstimulering, Businesscase groene logistieke hub AN).



E-deelfietsen voor studenten en medewerkers HAN en IPKW

Industriepark Kleefse Waard (IPKW) en De Hogeschool van Arnhem en Nijmegen (HAN) een proef begonnen met elektrische deelfietsen. Medewerkers en studenten kunnen gratis deze e-bikes gebruiken voor ritjes tussen IPKW en de HAN, naar andere locaties in Arnhem of voor woon-werkverkeer. De inzet van e-deelfietsen is ook bedoeld om autoforensen te bewegen over te stappen naar openbaar vervoer, met de e-deelfiets als 'last mile'-oplossing. De proef duurt tot en met 30 juni.



Succesvolle last-mile oplossingen op campus Heyendaal

Oplossingen om ook de laatste kilometer naar de campus Heyendaal goed te kunnen afleggen, hebben de volle aandacht van de projectgroep Duurzaam Bereikbaar Heyendaal. Tijdens de ochtendspits is het nog steeds een drukte van jewelste op het laatste stukje Heyendaalseweg naar de campus. Projectgroep Duurzaam Bereikbaar Heyendaal stelde daarom een lijst op met dertien knelpunten in de laatste mijl naar de universiteit. In het najaar worden oplossingen voor de hindernissen bekendgemaakt.



Betere bereikbaarheid door Anders Reizen op A12

De A12 tussen Arnhem en de Duitse grens is in beide richtingen een filegevoelig traject. Dagelijks staan veel weggebruikers korte of langere tijd in de file. Bovendien starten over enkele jaren de werkzaamheden aan de doortrekking van de A15. Ook staan werkzaamheden aan de A12 IJsselbrug op de planning. Om de regio nu en in de toekomst bereikbaar te houden, werkt het bedrijfsleven samen met de provincie Gelderland, de betrokken gemeenten en Rijkswaterstaat aan maatregelen.

De no regret maatregelen hebben tot diverse successen geleid, zie hiervoor ook www.slimenschoon.nl. Een totaaloverzicht van de resultaten van de 17 maatregelen uit het no regretpakket wordt uitgewerkt in de monitor S&SO (eind 2019 gereed). Daarnaast zijn andere projecten afgestemd op deze no regretmaatregelen zoals bijvoorbeeld de Gedragsmaatregelen renovatie Waalbrug en MaaS-Heijendaal.

Naar structurele gedragseffecten van de kansrijke maatregelen

Een deel van deze no regret maatregelen zijn nu de verkenningfase voorbij. Opschaling en realiseren van grootschalige effecten is nog nodig in de komende jaren. Niet alleen om de kansen te benutten, maar juist ook om te komen tot structurele (gedrags-)effecten. De ervaringen van Campus Heijendaal waarbij de betrokken campuspartijen met elkaar samenwerken willen we uitbouwen naar andere campussen in de regio.

De renovatie van de Waalbrug leert ons dat gerichte gedragsmaatregelen helpen om de bereikbaarheid op peil te houden. De leerpunten uit SLIMspitsen Waalbrug willen we toepassen tijdens andere belangrijke 'compelling events'. Juist om structureel mobiliteitsgedrag te beïnvloeden.



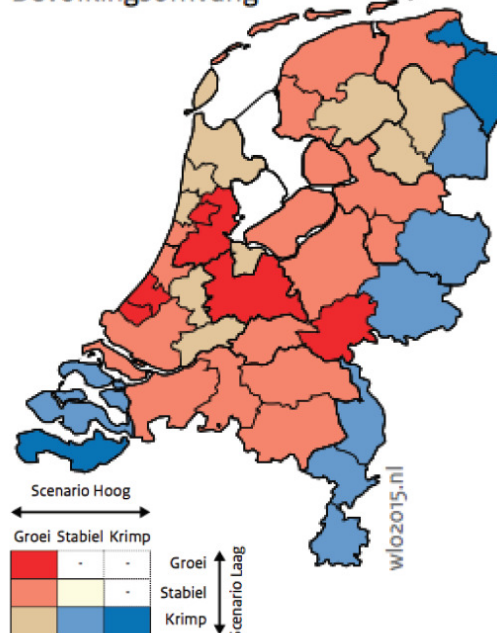
De regio heeft veel ervaring met de werkgeversaanpak. Dankzij de korte termijnmaatregelen heeft de regio Arnhem Nijmegen de contacten met werkgevers kunnen behouden. Ook voor de komende periode zetten wij dit graag door, om met een kopgroep van werkgevers gericht duurzame mobiliteit te promoten. Hier zien wij niet alleen een koppeling met fietsstimulering, maar ook een inzet van de samenwerkende gemeenten zelf. En we nemen nieuwe projecten mee in voorliggend programmaplan zoals E-hubs/deelmobiliteit in woonwijken, zorglogistiek op Campus Heijendaal/regio Arnhem Nijmegen, schone voertuigen inclusief tank/laad-infrastructuur.

2.3 Inspelen op trends en ontwikkelingen, kansen en urgentie

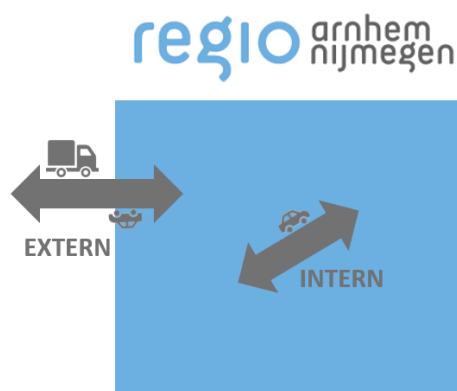
Stevige groei van het aantal stedelingen in de regio zet door

Het continueren en intensiveren van een programma 'Slim & Schoon Onderweg' in de regio Arnhem Nijmegen voor 2019-2022 speelt in op de trends en ontwikkelingen. Deze trends zijn sterk van invloed op de groei en ontwikkeling van de mobiliteit en bereikbaarheid. Ruimtelijk economisch is de regio Arnhem Nijmegen de enige stedelijke regio buiten de Randstad die zowel in het hoge als lage scenario stevig groeit. Uitgaande van de cijfers van het CBS stijgt het aantal inwoners tot 2040 met bijna 10% in Arnhem (nu 158.000 tot 171.000 in 2040) tot bijna 20% in Nijmegen (nu 179.000 tot 209.000 in 2040). Vooral voor jonge en hoger opgeleiden is en blijft de stad populair. De sterkere concentratie van hoger opgeleiden in de stad geeft een verdere stijging van het fietsgebruik en het spoor. Andere delen van de regio zullen te maken krijgen met vergrijzing. Dit leidt tot meer autogebruik, vooral buiten de spits. In de regio Arnhem Nijmegen zien we een groei van de automobilititeit van 4% van 2019 tot einde 2022. Dit betekent 75.000 extra ritten eind 2022 van het gemotoriseerd verkeer ten opzichte van begin 2019.

Bevolkingsomvang



Prognoses bevolkingsontwikkeling 2030



Groei 2019-2022

Intern verkeer	2,8%	37.700 extra ritten
Extern verkeer	6,9%	37.300 extra ritten
Totaal	4,0%	75.000 extra ritten

Groei gemotoriseerd verkeer in 4 jaar tussen begin 2019 en eind 2022 voor de regio Arnhem Nijmegen (bron: Regionaal Verkeersmodel Arnhem Nijmegen)

De grootste groei in het wegverkeer (auto en vracht) zijn de ritten tussen de regio Arnhem Nijmegen en omliggende stedelijke regio's. Grote groeiers zijn de ritten tussen het middengebied van de regio en Zuid Nederland (5.000 extra ritten in 4 jaar), de regio ten zuiden van de Waal en Zuid Nederland en De Liemers en de Achterhoek (beide ruim 2.000 extra ritten in 4 jaar).

Meer bewuste keuzes in onze dagelijkse mobiliteit

Tegelijkertijd gaan maatschappelijke ontwikkelingen snel. Bedrijven investeren in duurzaam vervoer, zowel voor de zakelijke ritten als voor de logistieke afhandeling. Ook inwoners kiezen meer bewust. Vanuit onder meer gezondheidsredenen wint de fiets aan populariteit, zowel naar het werk als voor sociaal recreatieve verplaatsingen. De elektrische fiets is tegenwoordig de huidige standaard, waardoor de fiets voor meer verplaatsingen het vanzelfsprekende vervoermiddel is. De opkomst van deelmobiliteit is voor steeds meer stedelingen een overweging om de (tweede) auto weg te doen (van bezit naar gebruik). Een trend die het mogelijk maakt om elektrisch vervoer voor méér huishoudens binnen handbereik te brengen.

De groei van logistiek versnelt

De regio Arnhem Nijmegen kent sterke logistieke knooppunten door de ligging op de achterlandverbindingen voor weg, water en spoor. Onze



export groeit de komende jaren door, evenals het binnenlandse goederenvervoer. De Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) van het Rijk, verwacht een groei van 30% over de weg, 28% voor de binnenvaart en 88% voor het spoor tot 2040. De groei heeft een forse impact op de bestaande infrastructurele kwaliteit. Vrachtverkeer en personenvervoer gaan elkaar letterlijk meer in de weg zitten. Uit analyse van de capaciteit van het Gelderse hoofdwegenet (Bereikbaarheid Gelderland 2030-2040) blijkt het forse aandeel van vrachtverkeer op sommige wegvakken (19% op de A50, 19% op de A15, 17% op de A73 en 14% op de A12). Met de groei in het goederenvervoer ontstaan op een aantal corridors potentiële knelpunten op de weg, het spoor of de vaarwegen: zoals de achterlandverbinding naar het Ruhrgebied.

Een brede blik op bereikbaarheid van onze economische kerngebieden

Voor het personenvervoer zijn de A12, de A50 en de Pleyroute bekende dagelijkse fileknelpunten. Voor de komende jaren zal – zonder aanvullende maatregelen – de groei van de automobiliteit in de regio toenemen met circa 4% in de periode 2019-2023. De groei op en rondom fileknelpunten ligt zelfs hoger. Er is dus urgentie om op korte termijn extra maatregelen te nemen met structurele effecten. Met een regionaal pakket aan gedragsmaatregelen kunnen we in ieder geval de groei van de autobereikbaarheid opvangen. Hierdoor zullen de files op het regionale wegennet niet toenemen. Echter de focus moet breder zijn dan alleen het beheren en oplossen van de files op de (hoofd)wegen. Veel vertragingen doen zich namelijk voor in het stedelijk gebied. En juist hier wringt de schoen: de opnamecapaciteit van de stedelijke hoofdstructuur is in zicht of reeds bereikt. De fysieke ruimte voor infrastructurele oplossingen is beperkt en bovendien zeer kostbaar. Met verkeers- en mobiliteitsmanagement en duurzame technieken zijn kosteneffectieve oplossingen mogelijk en op korte termijn haalbaar. De bereikbaarheid van de economische kerngebieden in de regio is gebaat bij investeringen in duurzame alternatieven, die tevens positieve effecten hebben op de gezondheid van onze inwoners en de leefbaarheid van onze steden en kernen.

Doorvertaling trends en ontwikkelingen in programma

Innovatie en technologische ontwikkelingen stellen ons in staat om het bestaande mobiliteitsnetwerk slimmer te benutten. Met slimme verkeersregelininstallaties (iVRI's) is onze mobiliteit en logistiek via voorkeursroutes te geleiden. De regio wil daarbij kennis en ervaring van kennispartners zoveel mogelijk bundelen. Data van wegbeheerders gaan we daarom uniform verzamelen. Dit maakt het mogelijk om bestaande infrastructuur betere te benutten, maar op termijn ook om reis- en rijtaakondersteuning te bieden en besparingen voor beheer en onderhoud. Het gecoördineerd en gezamenlijk op orde brengen van diverse verkeersdata geeft een verdere impuls aan de innovatie op het gebied van Smart Mobility. Krachtenbundeling is ook nodig waar het gaat om toepassing van slimme VRI's alsmede voor het opschalen van concepten als Slimme Wegen en Mobility as a Service (MaaS) in de regio. Technologie stelt reizigers steeds gemakkelijker in staat om bewuste keuzes te maken. Het stimuleren van deelmobiliteit is daarom onderdeel van het programma. E-hubs in de stedelijke woonwijken of bij OV-knooppunten stelt reizigers in staat om gebruik te maken van elektrische deelauto's of deelfietsen. Met dit programma sluiten we aan op de ambities en afspraken die gemaakt zijn

tussen rijk, provincies, gemeenten en bedrijfsleven voor de Krachtenbundeling Slimme Mobiliteit.



2.4 Vertalen klimaatakkoord in regionale aanpak

Met het klimaatakkoord krijgt duurzame mobiliteit landelijk aandacht. Zowel landelijk (afspraken klimaat- en energieakkoorden), provinciaal (Gelders Energieakkoord en het Klimaat- en Energieakkoord) als regionaal/ lokaal. Om de duurzaamheidsdoelstellingen te behalen is actie op meerdere fronten nodig. Onze mobiliteit en de aanleg van infrastructuur zijn immers verantwoordelijk voor een derde van de totale CO₂-uitstoot. Een stevige aanpak op duurzame mobiliteit is geworteld in het mobiliteitsbeleid van de regio Arnhem Nijmegen. De regio Arnhem Nijmegen is landelijk koploper op het gebied van hoogwaardige

snelfietsroutes en duurzaam stedelijk openbaar vervoer. Niets voor niets was Nijmegen in 2017 Fietsstad van het Jaar en in 2018 European Green Capital. Onze stevige basis op het gebied van duurzame mobiliteit willen we in het programma 'Slim & Schoon Onderweg' verder uitbreiden.

Slimme en duurzame mobiliteit heeft in de regio de afgelopen jaren een concrete invulling gekregen in het programma Beter Benutten. Daarnaast zet het recente klimaatakkoord en de regionale vertaling daarvan voor Gelderland en de Gelderse regio's expliciet in op een ambitie om CO2-reductie te realiseren met maatregelen in en door mobiliteit (zie bijlage 3). De aanpak van het programma 'Slim & Schoon Onderweg' kent een sterke overlap met de afspraken die zijn gemaakt op de landelijke klimaat tafel Mobiliteit. De Mobiliteitstafel maakt een onderscheid in 4 grote thema's en heeft daarbij diverse clusters van maatregelen afgesproken.

Hoofdstema's	Maatregelen CO2-reductie mobiliteit	Uitwerking in Programma 'SLIM & Schoon Onderweg'
I  Duurzame energiedragers	A) Hernieuwbare energiedragers	 samenhang in programma Alternatieve laad- en tankinfrastructuur
	B) Stimuleren waterstof	 geen uitwerking in programma Nvt
	C) Duurzaam inkopen overheden	 samenhang in programma Gezamenlijke contractvorming samenwerkende gemeenten
II  Stimulering elektrisch (personen)vervoer	D) Normstelling	 samenhang in programma Opstellen regionale mobiliteitsprogramma
	E) Flankerende maatregelen	 samenhang in programma Campagne voor autodelen via E-hubs
	F) Nationale agenda laadinfrastructuur	 sterke samenhang in programma Schone voertuigen inclusief laadinfrastructuur
III  Verduurzaming logistiek	G) Middelgrote zero-emissiezones stadslogistiek	 samenhang in programma Inzet logistieke makelaars en verdere uitwerking duurzame stadslogistiek
	H) Zero-emissie bouwverkeer en mobiele werktuigen	 geen uitwerking in programma Nvt
IV  Verduurzaming personenmobiliteit	I) 8 miljard zakelijke (auto)kilometers minder in 2030 door koplopersbeleid werkgevers	 sterke samenhang in programma Werkgeversaanpak herijken en monitoring
	J) Versnellen en ondersteunen van duurzame personenmobiliteit	 sterke samenhang in programma E-hubs/ autodelen, MaaS (Mobility as a Service)

Het programma 'Slim & Schoon Onderweg' speelt op een aantal van deze maatregelen uit het klimaatakkoord gericht in. Vooral op het thema het **verduurzamen van de personenmobiliteit** kent het programma met maatregelen als stimuleren E-hubs, opschalen pilot MaaS en regionale fietsstimulering een sterke samenhang. Ook het continueren van de werkgeversaanpak met een focus op 10 koplopers van grote werkgevers in de regio is een één op één vertaling van de gewenste afspraken uit het Klimaatakkoord.

De regio Arnhem Nijmegen kent een sterke logistieke positie. Derhalve zijn ook de gewenste afspraken voor het **verduurzamen van de logistiek** van belang. Zowel de inzet van logistieke makelaars als het verder stimuleren van duurzame stadsdistributie (inclusief milieuzones) en duurzame zorglogistiek dragen bij aan de gewenste afspraken om CO2 in mobiliteit te reduceren.

Het **stimuleren van elektrisch vervoer** vindt in de regio plaats via de opstart en uitwerking van 15-20 E-hubs in stedelijke woonwijken en bij OV-knooppunten. Met het doorzetten van de bewonersaanpak, stimuleert de regio via een aanpak met inwoners van specifieke kansrijke woongebieden het stimuleren van elektrisch deelvervoer.

Het thema **duurzame energiedragers** kent vooralsnog een uitwerking in twee activiteiten in het programma S&SO. De 18 gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen hebben besloten om gezamenlijk de inkoop te doen van elektrische voertuigen voor het eigen wagenpark. Daarnaast zet de regio in op een strategie en regionale uitwerking van de nationale laadinfrastructuur-acties.

Een eerste uitwerking van de maatregelen die voor de regionale CO2-reductie in de regio Arnhem Nijmegen relevant zijn is opgenomen in een startpakket (bijlage 3, uitkomst werksessies mei-sept 2019). Onduidelijk is nog of en welke regionale doelstelling voor de regio zal worden aangehouden. Arnhem Nijmegen wil echter zelf een duidelijke koers aanhouden. Als vervolg op eerste ervaringen met CO2-reductie mobiliteit in de CleanTechRegio neemt de regio met de provincie Gelderland/ landsdeel Oost het initiatief om in de eerste helft van 2020 een nulmeting CO2-reductie Arnhem Nijmegen vast te stellen. Daarin wordt ook een eerste doorrekening gemaakt van het startpakket CO2-reductie mobiliteit voor de regio Arnhem Nijmegen (basis 18 gemeenten).

3. DOELSTELLINGEN EN AANPAK

3.1 Naar 10.000 extra slimme en duurzame reizigers

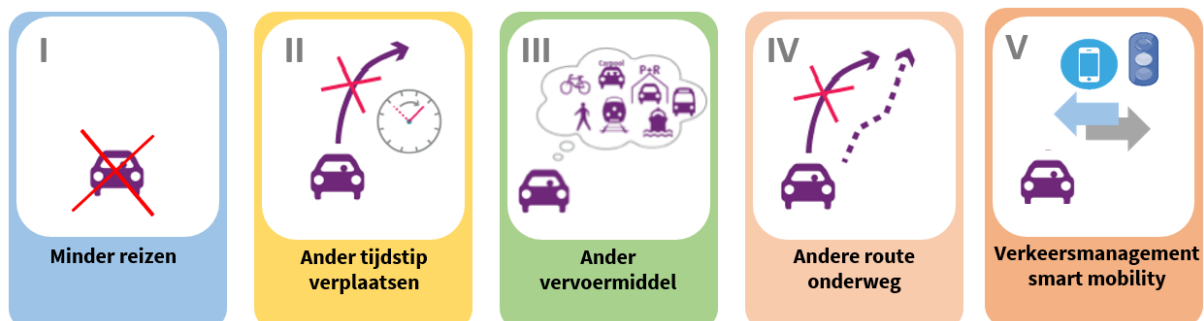
Slim & Schoon Onderweg brengt ons een stap dichterbij een duurzame en beter bereikbare regio. We bieden oplossingen voor een slimmere, gezondere en een meer duurzame reis. Daarmee zorgen we goed voor onszelf, voor de leefomgeving en de bereikbaarheid van onze economische kerngebieden. We helpen forensen, bewoners, bezoekers en logistiek bewust te kiezen. Dit doen we samen met werkgevers, kennisinstellingen, logistieke dienstverleners, overheden en inwoners zelf in de regio Arnhem Nijmegen. Het hoofddoel van het voorliggende programma is om in de periode 2019-2022 een forse stap te maken in het benutten van de kansen voor slimme & duurzame mobiliteit in de regio Arnhem Nijmegen. Structureel ander reisgedrag. We streven naar gedragsverandering van dagelijks minimaal 20.000 extra reizigers (gerealiseerd eind 2022 ten opzichte van 1 januari 2019). Forensen, bewoners, bezoekers en logistiek die in de looptijd van 4 jaar zijn overstapt op slimme en duurzame mobiliteitsalternatieven.



Slimmer: We benutten ons mobiliteitsnetwerk optimaal met inzet van gedragsmaatregelen en slimme verkeerstechnieken. Alleen voor specifieke situaties zetten we in op uitbreiding of zelfs nieuwe aanleg van kleinschalige infrastructuur, met efficiënt ruimtebeslag en een goede kosten-batenanalyse.

Schoner: We werken gezamenlijk maatregelen uit die zorgen voor minder CO2-uitstoot en verbetering van de leefbaarheid. Dit kan door minder te reizen/samen te reizen, ander routes te nemen, bewust te kiezen voor schonere transportmiddelen (fiets, spoor, hoogwaardig OV) en duurzaam autogebruik (autodelen, zero-emissie auto's).

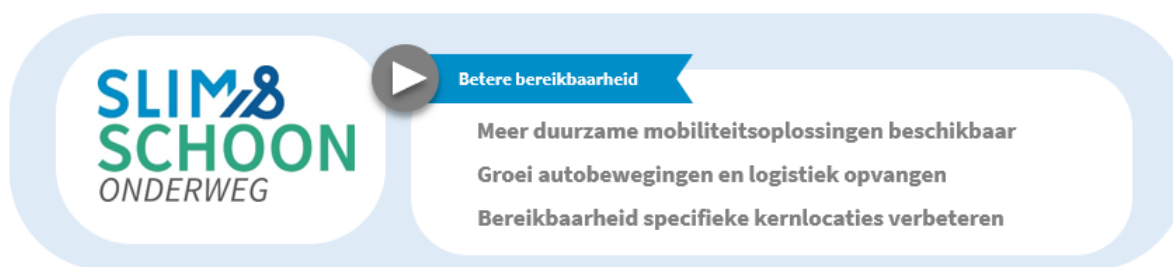
De verbetering meten we eind 2022 ten opzichte van 2019. Eind 2022 is als einddatum gekozen omdat tot dat moment er niet of beperkt effect (extra snelfietsroutes, eerste HOV-corridors) zal zijn van de andere deelprogramma's van de regio Arnhem Nijmegen op straat. Op basis van eerste inschattingen uit de projecten over overstappers auto → fiets/ebike, auto → OV, carpoolen, andere routes/daluren rijden en minder reizen/thuiswerken en schoner reizen komen we uit op gedragsverandering bij 20.000 bestaande en nieuwe weggebruikers. Het gaat dan niet alleen om gedragsverandering gericht op minder reizen/minder autoritten, maar ook anders reizen (andere tijden, andere routes) en schoner reizen (andere voertuigen). Het hoofddoel richt zich dan ook op het totale palet van gedragsbeïnvloeding.



Met dit hoofddoel werkt het programma 'Slim & Schoon Onderweg' aan:

- Schone en slimmere bereikbaarheid in de regio;
- Forse reductie van CO2 in de mobiliteit;
- Verbetering van de leefbaarheid op specifieke locaties.

3.2 Schone en slimmere bereikbaarheid in de regio



Meer duurzame mobiliteitsoplossingen beschikbaar/reizigers aan het woord

De maatregelen in het programma helpen de forensen, inwoners, bezoekers en logistieke dienstverleners om aantrekkelijke duurzame mobiliteitsalternatieven te kiezen. We willen duurzame mobiliteitsalternatieven beschikbaar stellen en toegankelijk maken voor iedereen. Daarbij aantrekkelijk en gemakkelijk in gebruik. Om dit te monitoren en evalueren stellen we voor een 'bereikbaarheidsbarometer' op te stellen. We vragen reizigers over kwaliteit en beschikbaarheid van de mobiliteitsalternatieven (zowel voor reizigers naar het werk als voor reizigers naar de woongebieden). We stellen de vragen aan reizigers via de eigen doelgroepen van ons programma. Daarmee sluit de regio aan bij de recente uitvraag voor landelijk reizigersonderzoek 2019 van IenW.

Groeï van de automobilitèit en logistiek afvangen en doorstroming bevorderen

We streven in 2022 naar reizigers die slimmer (minder autoritten) en daarmee ook duurzamer reizen (schonere ritten). Daarmee zijn we in staat de om een deel van de groei van de automobilitèit inclusief logistiek op te vangen. Maar de groei van de automobilitèit is te groot om te kunnen afvangen met alleen modal shift naar fiets/ebike, OV-gebruik, samenrijden of deelmobilitèit. Ook zullen we een groot deel van de autonome groei moeten opvangen met een betere doorstroming op het bestaande infra-netwerk van de regio. De economische schade moet beperkt blijven en inzet van werkgevers/ logistieke bedrijven/ private partijen in met name economische kerngebieden is nodig om weggebruikers te stimuleren slimmer en duurzamer reisgedrag te vertonen.

Om te monitoren in welke mate we de groei kunnen afvangen/doorstroming kunnen bevorderen met de S&SO-maatregelen hebben we de groei op het netwerk laten uitrekenen. Op basis van het regionale verkeersmodel (RVMK) komt die groei voor de regio Arnhem Nijmegen voor de periode 2019-2022 uit op circa 75.000 extra autoritten/logistieke ritten per dag (bijlage 6). Hiervan zijn circa 37.700 ritten intern verkeer (binnen de regio) en 37.300 ritten extern verkeer (vanuit en naar de regio). In de monitor vergelijken de totale hoeveelheid weggebruikers/reizigers inclusief vrachtverkeer in de regio in 2019 met 2022 op het gehele netwerk van de regio Arnhem Nijmegen, zo mogelijk uitgesplitst naar de beide spitsen. We richten ons daarbij alleen op de interne en externe reizigers (forensen, bezoekers, regionaal verkeer). Doorgaand verkeer is geen deel van de monitoringsopgave.

Op basis van eerste inschattingen uit de 17 geplande projecten voor de periode 2019-2022 realiseren we in de programmaperiode maximaal circa 8.500 minder ritten (zie tabel). Daarmee kunnen we de verwachte groei op het netwerk slechts gedeeltelijk opvangen.

Meer fietsritten	3.975 - 4.275 extra overstappers/fietsritten door gedragsverandering
Meer OV-ritten	420 - 960 extra overstappers auto → OV
Meer samenrijders/carpoolen	1.440 - 2.190 extra samenrijders
Minder logistieke ritten	1.120 minder ritten door bundeling/minder goederenverkeer
MaaS Gelderland	PM-ritten door grootschalige toepassing MaaS
Totaal minder ritten	Maximaal 8.545 minder ritten + PM

Om de subdoelstelling 'groei autobewegingen en logistiek opvangen' te kunnen realiseren, zetten we het programma S&SO de komende jaren in met de volgende ambitie:

- Opvang van de regionale interne en externe groei aan automobilititeit (75.000 ritten) met minimaal 8.500 minder autoritten en een ambitie om dit te verhogen naar 20.000 minder ritten eind 2022. Met het programma S&SO richten we ons met name op de korte, interne ritten (37.700 groei). Deze gedeeltelijke opvang van de groei betekent met name dat de maatregelen binnen Programmalijn 1: 'Gezamenlijke aanpak mobiliteitsgedrag' met hoge prioriteit aangepakt moeten worden;
- Opvang van de resterende groei met name door optimale inzet van doorstromingsmaatregelen en verkeersmanagement met projecten binnen Programmalijn 2: 'Krachtenbundeling slimme mobiliteit';
- Maximale focus voor maatregelen op de grootste knelpuntcorridors, met hoogste prioriteit voor maatregelen op de A12-corridor (zowel in tempo als in omvang). Daarbij zijn gedragsmaatregelen A12 het "voorportaal" om tijdens de realisatie van ViA15 de dan optredende grootschalige hinder met extra maatregelen "Minder Hinder" te kunnen aanpakken;
- In 2020 zullen we – mede gebaseerd op de eerste monitor S&SO – aanvullende maatregelen moeten uitwerken (extra resultaten bij geplande S&SO-projecten, inzet nieuwe S&SO-projecten, acties in andere werksporen regio AN) om de verwachte groei aan automobilititeit te kunnen "opvangen".

Bereikbaarheid specifieke economische kerngebieden verbeteren

Tegelijkertijd willen we met het programma op specifieke knelpunten door een mix van gedrags- en verkeersmanagementmaatregelen de bereikbaarheid verbeteren. We richten ons daarbij op specifieke economische kerngebieden als de campussen in de regio en de A12-corridor. We zetten in om de bereikbaarheid van het meest lastige laatste deel te verbeteren; de last mile.

Op specifieke locaties kijken we naar de ontwikkeling van de bereikbaarheid voor auto, vracht, OV en fiets en vergelijken de reistijden van forensen en bezoekers nu en in 2022 naar de economische kerngebieden, zoals campus Heijendaal, campus CWZ en de A12-corridor (onder andere bedrijventerrein Nieuwgraaf). Hiervoor maken we gebruik van Floating Cardata om de reistijden van het gemotoriseerd verkeer te monitoren en benutten data uit meetlussen en VRI's om de vertragingstijden op kruispunten te evalueren.

Maatregel	Wegvak	Resultaat
Campusaanpak Heijendaal	Heijendaalseweg	Ontwikkeling van reistijden/ snelheden gemotoriseerd verkeer Heijendaalseweg en vertragingstijden kruispunt met Groesbeekseweg
Campusaanpak CWZ/ Noviotech	Weg door Jonkerbos	Ontwikkeling van reistijden/ snelheden gemotoriseerd verkeer Weg door Jonkerbos en vertragingstijden op Jonkerbosplein en kruising met Graafseweg
Campusaanpak HAN/ VHL	Lange Water	Ontwikkeling van reistijden/ snelheden gemotoriseerd verkeer voor Lange Water en vertragingstijden op kruising met IJssellaan en Lange Wal
Gedragsaanpak A12	Rivierweg (aansluiting A12 Westervoort) en Noordsingel (aansluiting A12 Duiven)	Ontwikkeling van reistijden/ snelheden gemotoriseerd verkeer op de Rivierweg en vertragingstijden op kruising met aansluitingen A12
Last Mile Park15	Aansluiting A15/ Griftdijk en Rietgraaf	Ontwikkeling van reistijden/ snelheden gemotoriseerd verkeer vooral logistiek, op de Griftdijk en vertragingstijden op kruising met aansluiting A15

3.3 Forse reductie van CO2 in mobiliteit

**SLIM &
SCHOOON
ONDERWEG**



CO2-reductie

In 2022 heeft het programma minimaal 75Kton CO2 bespaard ten opzichte van 2019

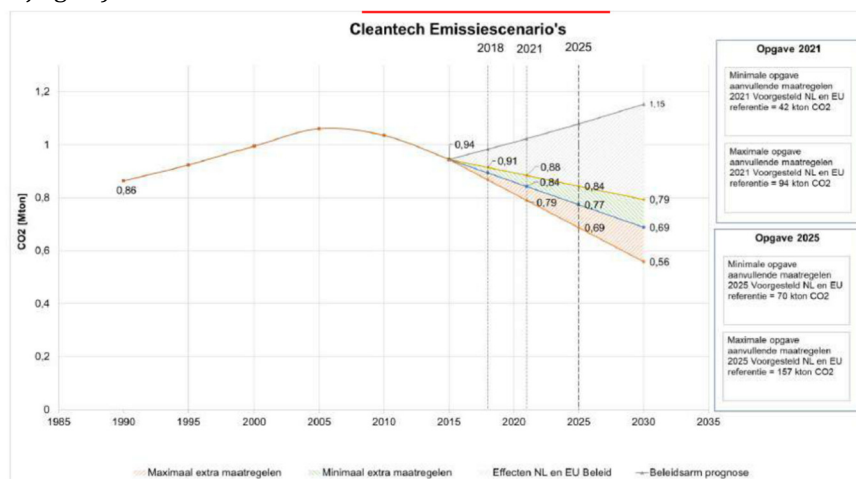
Arnhem Nijmegen zet in op een eigen regionale CO2 opgave

Grootschalige realisatie van ander reisgedrag (modal shift, duurzamer vervoer) is direct te vertalen naar een meetbaar effect van gedragsmaatregelen op de regionale CO2-reductie. Met het programma Slim op Weg (vanuit het eerdere programma Beter Benutten Vervolg) is reeds gestart met maatregelen die CO2-reductie door het wegverkeer opleveren. Met het voorliggend deelprogramma Slim & Schoon Onderweg nemen we minimaal 80 % van de regionale bijdrage voor de regio Arnhem Nijmegen voor aan de CO2-vertaling van het klimaatakkoord voor onze rekening. (inschatting is dat circa.25% via andere maatregelen in de regio AN wordt gerealiseerd zoals zero-emissie bussen, snelfietsroutes, milieuzones, zie bijlage 2 startpakket CO2-reductie mobiliteit regio AN). Hoewel het nog onzeker is in welke mate de maatregelen S&SO een bijdrage kunnen leveren aan de CO2-reductie, is gekozen voor een hoge ambitie en doelstelling voor 2019-2022 als eerste forse stap naar een regionale doelstelling voor 2030. We sluiten als Arnhem Nijmegen aan bij de aanpak zoals die in de CleanTechRegio is ingezet (zie voorbeeld in onderstaand figuur).

Als eerste indicatieve doelstelling is vanuit IenW in 2018 een indicatieve doelstelling voor alle regio's aangehouden van 1 Mton CO2-reductie wegverkeer, met een eerste inschatting van 60 Kton CO2 voor de regio Arnhem Nijmegen. Dit is een relatief lage doelstelling; eerste doorrekeningen voor de CO2-reductie in een vergelijkbare regio als de Clean Tech Regio komen uit op een regionale doelstelling van 42-94 Kton CO2-reductie. Om die reden houden we voorlopig een regionale CO2-reductiedoelstelling aan van 75 Kton te realiseren eind 2022.

Tijdens de uitvoering van het programma en nadere monitoringsystematiek zal moeten blijken in welke mate die ambities wel of niet gehaald worden. Jaarlijkse ijking van dit subdoel is om die reden noodzakelijk maar geen reden om er nu niet mee te starten. In de eerste helft van 2020 hebben we een technische berekening/nulmeting gereed en een eerste inschatting van het effect van de regionale maatregelen (zie bijlage 3).

Spitsritten zijn om te rekenen naar CO2-reductie, dit geldt ook voor modal-shift maatregelen als overstap auto-fiets en auto-OV, voor samenrijden/carpoolen en voor de keuze van schonere voertuigen. Diverse serviceproviders leveren al data en inzicht op wat het CO2-reductie effect van maatregelen is. In hoofdstuk 4 van dit programmaplan en in het S&SO-Projectuitwerkingenboek is per project een kwalitatieve inschatting gegeven van het mogelijke effect op de regionale CO2-reductie mobiliteit (zie bijlage 5).



3.4 Verbetering van de leefbaarheid op specifieke locaties



Meer ruimte voor duurzame mobiliteitsoplossingen

Arnhem en Nijmegen kennen beide levendige en bruisende binnensteden. Aantrekkelijke plekken voor ontmoeting en innovatie. Dit geldt ook voor de campussen in de regio. Een concentratie van bedrijvigheid en kennisinstellingen. Om de levendigheid en aantrekkelijkheid van specifieke gebieden te vergroten is leefbaarheid in relatie tot mobiliteit opgenomen als één van de subdoelen van het programma S&SO. In bepaalde gebieden willen we meer ruimte en kwaliteit bieden voor schone modaliteiten, zonder dat dit de bereikbaarheid aantast. Inzet van slimme technieken zorgt in de stedelijke zones voor betere, veiligere doorstroming; door de keuze van slimme wegen wordt 'doorgaand' autoverkeer beter om de stedelijke zones geleid.

We zetten specifieke gedragsaanpakken in om forensen en inwoners te verleiden vaker de fiets en/of het OV te pakken. In combinatie met verkeersmanagementmaatregelen streven we op specifieke corridors in de stedelijke centra naar een reductie van minimaal 10% van het totale gemotoriseerde verkeer over de gehele dag.

Maatregel	Wegvak	Resultaat
Gedragsmaatregelen renovatie Waalbrug/Slimme Wegen S100	Singels rondom Nijmeegse binnenstad	In combinatie met maatregel slimme wegen verleiden we automobilisten via de S100 te rijden en niet via de Singels/Waalbrug. In combinatie met gedragsmaatregelen (fiets en OV stimuleren) 10% reductie op de singels en Graafseweg
Gedragsaanpak N844 Malden	Rijksweg Malden/ N844	In samenhang met grootschalig onderhoud start de regio een gedragsaanpak op de N844. Door structurele inzet van stimuleringsmaatregelen en verkeersmanagement streven we naar 10% reductie van het gemotoriseerd verkeer op de Rijksweg Malden.
Campusaanpak Heijendaal	Heijendaalseweg Nijmegen	De campusaanpak van Heijendaal zet in op maatregelen om de fietser meer ruimte te geven op de Heijendaalseweg. Het gemotoriseerd verkeer wordt verleid andere routes te gebruiken zoals via de S100 dan wel via de Sint Annastraat.

3.5 Adaptieve aanpak in een programma

Gelet op de geformuleerde ambities en regio specifieke kansen en knelpunten is verkend welke bestaande en nieuwe activiteiten nodig zijn om de huidige mobiliteitsknelpunten op te lossen en kansen te benutten. Voor de ordening van de meerjarige activiteiten is gekozen voor een adaptieve programma-aanpak.

Belangrijkste argumenten hiervoor zijn:

- Er is behoefte en noodzaak aan meer samenhang tussen de activiteiten gericht op duurzame bereikbaarheid & mobiliteit in en van de regio Arnhem Nijmegen; zo blijkt de kennis/ervaring die in het ene project wordt opgedaan direct gekoppeld kan worden aan een ander project (zie Gedragsaanpak A12). Ook voor de stakeholders die betrokken worden is het nodig om vanuit een inhoudelijke, integrale programma-aanpak te werken om versnippering met veel “losse” projecten te voorkomen;
- Een gezamenlijk door de regio gedragen (deel)programma Slim & Schoon ontbreekt. In het programma Beter Benutten 2015-2017 stonden Arnhem en Nijmegen centraal, in het no-regret maatregelenpakket Slim & Schoon 2018-2019 zijn losse initiatieven gebundeld maar niet gericht op een regionaal doel. Met voorliggend programma S&SO 2019-2022 worden regionale ambities/doelen gerealiseerd met samenhangende projecten;
- Er is sprake van een opgave met een specifiek maatschappelijk resultaat(“outcome”): een meer duurzame mobiliteit & bereikbaarheid in de Regio Arnhem in 2025-2030. Het deelprogramma ‘Slim & Schoon Onderweg’ levert hieraan op korte termijn 2019-2022 een concrete bijdrage, met als hoofddoel een “outcome” van 10.000 extra reizigers/weggebruikers die structureel anders reizen;
- De autonome groei aan automobilititeit en logistiek lijkt voor de regio Arnhem Nijmegen fors te worden de komende jaren. Onzeker is in welke mate het huidige infranetwerk deze groei kan opvangen en in welke mate het maatregelenpakket S&SO kan zorgen voor een gedeeltelijke afvang van deze groei door modal shift en/of op andere tijden reizen. Door in samenhang aan een aantal maatregelenknoppen te sturen kan op deze onzekerheden worden ingespeeld met een jaarlijkse monitor als basis. Tegelijkertijd is bij de start van het programma duidelijk dat de maatregelen van de geplande projecten onvoldoende zal zijn om de verwachte groei op te kunnen vangen. Om die reden zal voor 2021 e.v. een plus-pakket S&SO ontwikkeld moeten worden (extra effect door meer resultaten geplande S&SO-projecten, realisatie nieuwe S&SO-projecten, maatregelen in andere werksporen regio Arnhem Nijmegen);
- De activiteiten voor slimme & schone mobiliteit in de regio Arnhem Nijmegen zijn ongelijksoortig van aard en aanpak: onderzoeken, lobby/advisering, uitvoeringsprojecten, pilots, communicatie. Voor de aansturing en uitvoering van deze ongelijksoortige activiteiten leent een programma-aanpak zich goed;
- Uit de ervaringen met de no-regret maatregelen S&SO blijkt dat het niet altijd goed mogelijk is om exact de fasering en kosten in te plannen. Tegelijkertijd is er bij de programmaleiding behoefte om flexibel in te kunnen spelen op ontwikkelingen in de deelprojecten en zelfs nieuwe initiatieven in te kunnen passen. Om die reden is het wenselijk om te werken met een flexibele begroting waarin wel een maximum-budget per jaar aangehouden kan worden, maar wel met speelruimte binnen de jaarbegroting.
- Veel acties moeten worden opgeschaald, de samenhang met de andere werksporen van het programma Duurzame Mobiliteit & Bereikbaarheid AN moet nog nader worden uitgewerkt en de exacte effecten van het programma S&SO moeten nog worden gekwantificeerd. Daarmee is het onvoorspelbaar wat de exacte beleidsresultaten “op straat” zullen zijn van voorliggend programma ‘Slim & Schoon Onderweg’. Om die reden is gekozen voor een “adaptieve” programma-aanpak waarbij snel en gericht bijgestuurd kan worden door aan de verschillende “programmaknoppen” van de S&SO-programmalijnen te draaien. Acties, organisatie/ menskracht en kosten zijn op programmaniveau uitgewerkt (zie bijlage 1 Projectenboek, bijlage 2 Detailbegroting en bijlage 4 Projectuitwerkingen); dit wordt - waar nodig - uitgewerkt in concrete actieplannen/plannen-van-aanpak. Insteek is om dit in de periode september-december 2019 te doen , zodat alle projecten uiterlijk 1-1-2020 zijn gestart vanuit een volledig draaiend programma S&SO.

4. ACTIVITEITEN EN MAATREGELEN MET UITVOERINGSKRACHT

Om te komen tot meer uitvoeringskracht is gekozen voor een samenhangend programma waarbij de activiteiten en maatregelen geordend zijn volgens 3 programmalijnen. Daarnaast wordt de uitvoeringskracht sterk bepaald door de 'governance' van het programma: hoe is de besluitvorming/voortgangsbewaking ingericht, programmasturing en invulling van de projectteams, programma-ondersteuning, monitoring etc.; dit is uitgewerkt in hoofdstuk 5.

4.1 Programma aanpak

- Elke programmalijn is uitgewerkt met verschillende acties/opgaven per programmalijn;
- Dit kunnen concrete uitvoeringsprojecten zijn (opschalen/verankeren acties 2018-medio 2019, nieuwe projecten), pilots (uittesten), kwartiermaken nieuwe projecten/processen, gerichte campagnes, vooronderzoek kansrijkheid maatregel;
- Selectie acties op basis van :
 - urgentie knelpunten (hoofdnetwerk, corridors/inprikkers, last-mile)
 - kansrijke acties (vervolg S&SO 2018-medio 2019, nieuwe kansen)
 - beschikbare trekkers/organisatie en budgetten per actie
 - bijdrage aan subdoelen van het S&SO programma
 - beleidsmatig effect uiterlijk in 2022
- Alle activiteiten zijn globaal uitgewerkt in dit hoofdstuk en in bijlage 1 Projectenboek en bijlage 4 S&SO-projecten meer in detail uitgewerkt;
- De projecten worden uitgewerkt in separate Plannen van Aanpak per activiteit door de diverse trekkers: najaar – eind 2019.

4.2 Gezamenlijke aanpak mobiliteitsgedrag



Programmalijn 1:

SAMEN: Gezamenlijke aanpak mobiliteitsgedrag

(focus op gebieden en doelgroepen)

MAATREGEL/ ACTIVITEIT		Bereikbaarheid	CO2-reductie	Leefbaarheid
1.1	Gedragsaanpak A12	★★★★	★★	
1.2	Werkgeversaanpak herijken	★★★★	★★★★	
1.3	Gedragsmaatregelen renovatie Waalbrug	★★	★	★★★★
1.4	Campusaanpak Arnhem Nijmegen a) Campus Heyendaal b) Campus CWZ/ NovioTech c) Campus HAN/ VHL	★★★★	★★	★★
1.5	Gedragsaanpak N844/ Malden	★★	★	★★★★

ad 1.1 Gedragsaanpak A12

De Gedragsaanpak A12 zet in op één van de belangrijkste knelpunten in de hoofdinfrastructuur van de regio. Vooral tussen Arnhem en de Liemers staan vrijwel dagelijks files, die pas in de loop van de ochtend verdwijnen, om vervolgens in de tegengestelde richting te ontwikkelen. In de komende jaren vinden grote wegwerkzaamheden plaats: project ViA15 én de renovatie van de IJsselbruggen. Met de gedragsaanpak A12 willen we – vooruitlopend op de grote wegwerkzaamheden – komen tot structureel ander reisgedrag van verschillende doelgroepen op deze corridor.

Met een meerjarig maatregelenpakket zetten we in op structurele gedragsverandering bij forenzen van werkgevers, werknemers en scholieren van opleidingsinstituten, recreatief verkeer en logistieke stromen. Met name maatregelen gericht op minder reizen, andere tijden reizen, samenrijden, andere routes (in delen van het gebied) en inzet van ebike voor met name korte-afstandritten.

Van de 120.000 dagelijkse weggebruikers zetten we in op 5% gedragsbeïnvloeding (i.c. 6000 reizigers) en is de inschatting dat we in 4 jaar 1700-2500 structureel minder autoritten kunnen realiseren.

ad 1.2 Werkgeversaanpak herijken

De Werkgeversaanpak zet de opgebouwde samenwerking met werkgevers in de regio door. In het nieuwe programma wil de regio de Werkgeversaanpak herijken. Een aanpak met focus op specifieke gebieden in de regio waar op dit moment nadrukkelijk mobiliteitsknelpunten zijn maar ook kansen op publiek-private samenwerking: A12-corridor (zie 1.1.), Campus Heijendaal (zie 1.4.a), Campus CWZ/Noviotech (zie 1.4.b), Campus HAN e.o./Arnhem (zie 1.4.c), cluster van overheids-werkgevers in Arnhem en overige bedrijvenclusters in de regio.

De werkgeversaanpak zorgt voor een kwart van de bijdrage van het programmadoel. Naast gerichte maatregelenpakketten in de focusgebieden realiseren we met de werkgeversaanpak ook een aantal overkoepelende resultaten:

- Structurele afspraken met werkgevers (Menukaarten) en opbouw van een AN-deelnemersbestand van 5.000-10.000 reizigers die gebruik maken van services en diensten van de werkgeversaanpak ('community-building');
- Een kopgroep van 10 grote werkgevers ("ambassadeurs") in de regio opstarten;
- Realiseren van intrinsieke motivatie bij werkgevers en cofinanciering van werkgevers in de kosten van de werkgeversaanpak;
- Een corridorgerichte benadering waar op dit moment mobiliteitsknelpunten zijn;
- Aan de slag met voorbeeldgedrag van de gemeenten als werkgever in de regio.

ad 1.3 Gedragsmaatregelen renovatie Waalbrug

Aan de Waalbrug bij Nijmegen is voorjaar 2019 gestart met een grootschalige renovatie. Om bereikbaarheidsproblemen in de regio en voor de stad te voorkomen is een gedragscampagne gestart. Een aanvullend flankerend maatregelenpakket is ingezet om de stad en de regio bereikbaar te houden en het alternatieve reisgedrag te bestendigen. Het bestaand project Slim Spitsen Waalbrug levert nu dagelijks 600 spitsmijdingen (circa 3.300 deelnemers). Om restproblemen op te lossen (onder andere Marialaan en Industriplein) is een aanvullende pakket samengesteld. Ambitie van het project is om het beoogde effect van minimaal 800 spitsmijdingen structureel vast te houden ook na de renovatie van de Waalbrug en de S100 optimaal te gebruiken voor blijvende opvang van het autoverkeer door Nijmegen

ad 1.4 Campusaanpak Arnhem Nijmegen

Gelet op de successen van Duurzaam Bereikbaar Heijendaal is in het programma de 'campusaanpak' doorgezet en opgeschaald naar 3 gebieden.

ad 1.4a Campusaanpak Heijendaal

Op Heijendaal zetten we de succesvolle aanpak en samenwerking van de afgelopen jaren door. Dit moet leiden tot een meerjarig programma met investeringen van overheden en campuspartijen:

1. Optimalisatie van de verkeerssituatie: verleggen hoofdinfrastructuur gericht om minder auto/meer OV-fiets-lopen en aanpassen kleinschalige knelpunten);
2. Realiseren lastmile oplossingen in het Campus-gebied : optimalisatie OV, inzet MaaS, wayfinding en ontsluiten parkeerdata, benutten fietsenstallingen met fietsstimulering, kwaliteitsverbetering station Heijendaal;
3. Structurele gedragsmaatregelen: fietsstimulering, samenrijden, OV-probeeracties, aanscherping parkeerbeleid/ reiskostenregeling "fiets en OV-vriendelijk.

In totaliteit gaan we uit dat de drie pakketten leiden tot ruim 1.500 slimmere en schonere ritten.

ad 1.4b Campusaanpak CWZ/Noviotech

De omvang van de reizigersstromen is bij de NovioTech-campus/CWZ veel minder groot dan de stromen van en naar campus Heijendaal. Toch is het aantal werknemers in dit gebied circa 5.000 en zal dit nog toenemen in de komende jaren. Het aantal autoforensen is circa 2.500. De inschatting dat toch minimaal 400-450 forensen dagelijks te verleiden zijn tot structureel ander reisgedrag (minder auto, schoner rijden, thuiswerken, spitsen mijden). Gestart wordt met een verkenning naar mogelijke samenwerking en opstellen van een maatregelenpakket.

1.4c Campusaanpak HAN Arnhem/ Van Hall Larenstein

Gelet op de grote reizigersstromen van en naar de kennisinstellingen in Arnhem zetten we op een campusaanpak voor Arnhem, met als start de mogelijke samenwerking van 4 kennisinstellingen (HAN, Rijn IJssel, Van Hal/Larenstein en Helicon). Eerste analyses zijn al uitgevoerd, gestart wordt met een verkenning en zo mogelijk eerste acties op het gebied van fietsstimulering en/of samenrijden.

ad 1.5 Gedragsaanpak N844/ Malden

De gemeenten Heumen en Nijmegen willen samen met de provincie Gelderland komen tot een extra impuls voor de beter benutten aanpak bij Malden in relatie tot de bereikbaarheidsproblemen N844. Naast fysieke maatregelen als de snelfietsroute Nijmegen-Cuijk en het groot onderhoud op de N844 (Malden-Nijmegen) in 2018 en op de N271 (Molenhoek- A73) willen zij samen komen tot slimme oplossingen om duurzame bereikbaarheid in en om Nijmegen/Heumen te verbeteren. Hierbij zal met name worden ingezet op het verduurzamen van het mobiliteitsgedrag en worden ingespeeld op nieuwe en slimme mobiliteitsaspecten. Het groot onderhoud N844 is vertraagd en wordt uitgevoerd in de tweede helft van 2019. Om die reden is het project opgenomen in het S&SO-programma. Opschaling naar een maatregelenpakket voor Gedragsaanpak Nijmegen-Zuid is een optie voor na 2020.

4.3 Krachtenbundeling slimme mobiliteit



Programmaliijn 2:

SLIM: Krachtenbundeling slimme mobiliteit

(innovatie en technologische ontwikkelingen in mobiliteit)

MAATREGEL/ ACTIVITEIT		Bereikbaarheid	CO2-reductie	Leefbaarheid
2.1	Opschalen Slimme Wegen	★★★		★★★
2.2a	Regiobreed Data op orde			★★★
2.2b	Versnelde vervanging VRI's	★★★	★	★
2.3	Mobility as a Service	★	★★★	

Met deze programmalijn maakt de regio een integrale vertaling van de afspraken die gemaakt zijn in de Krachtenbundeling Smart Mobility door rijk, provincies, G4 en bedrijfsleven.

ad 2.1 Opschalen Slimme Wegen

Onderdeel van het no regretpakket is de maatregel **Slimme Wegen pilot S100**. Op basis van een onderzoek naar maatregelen gericht op de combinatie verkeersmanagement en gedragsbeïnvloeding is een pakket aan uitvoeringsmaatregelen ontwikkeld voor de komende 2 jaar. Met deze maatregelen zorgen we enerzijds voor een beter gebruik/veiligere doorstroming op de S100; anderzijds vangen we met deze maatregelen structureel de extra aanloop naar de S100 door renovatie van de Waalbrug structureel op (ca. 2000 autogebruikers kiezen nu voor de Oversteek in plaats van de Waalbrug).

Een vergelijkbaar maatregelenpakket zetten we in op onderdelen van de randwegen bij Arnhem. We starten met een grondige analyse naar de kansrijkheid van verkeersmanagement met gedragsmaatregelen en waar nodig kleinschalige infrastructurele maatregelen.

ad 2.2 Digitaal de weg op orde

In het BO-MIRT november 2018 is voor alle landsdelen de afspraak gemaakt om een plan van aanpak op te leveren voor de concretisering van versnelde digitalisering en organisatieontwikkeling van operationele mobiliteitsdata bij de wegbeheerders. Op korte termijn is de inzet gericht op het realiseren van organisatorische borging (rollen, taken en verantwoordelijkheden) ten aanzien van de productie en structurele levering van publieke data-items (Data op Orde). Aanvullend daarop is afgesproken om per landseel een afwegingskader te ontwikkelen ten aanzien van de versnelde (vervanging)investering in intelligente VerkeersRegelInstallaties). De provincies Gelderland en Overijssel registreren de uitwerking van bovenstaande afspraken in Landsdeel Oost met een concrete vertaling naar regio's.

ad 2.2a Regiobreed Data op orde

De digitalisering van mobiliteitsdata is niet alleen een technische, maar vooral een organisatieopgave. In 2023 moet de levering van de data items door decentrale overheden structureel minimaal 90 procent op orde zijn. Regio AN zet zich in voor deze doelstelling om tijdig mobiliteitsdata beschikbaar te maken. Data maakt het mogelijk om bestaande infrastructuur beter te benutten en besparingen te realiseren op assets in relatie tot verkeersmanagement. Daarnaast biedt dit mogelijkheden voor reis- en rijtaakondersteuning. De inwinning en ontsluiting van diverse verkeersgerelateerde data is daarom van belang. In het programma vergt dit een gecoördineerde aanpak voor alle wegbeheerders.

Het implementatietraject in de regio AN is met een drietal mijlpalen gemarkeerd:

1. Naar effectieve werkprocessen: bereikt op 1 januari 2021
2. Naar een borging in organisaties: bereikt op 1 juni 2022
3. Naar een betrouwbare ketenpartner: bereikt op eind 2023

We starten met de inzet van een dataregisseur vanaf begin 2020 die met ondersteuning van het Regionaal Verkeers Management Team zorgt voor de eerste stap.

ad 2.2b Versnelde vervanging VRI's

In 2018-2019 zijn ruim 50 nieuwe slimme verkeerslichten in de regio AN gerealiseerd. De aanpak zetten we in het nieuwe programma door. We willen dit regionaal gecoördineerd aanpakken:

Stap 1 : afronding implementatie iVRI's 1^e tranche, gehele keten (eind 2019)

Stap 2a : evaluatie realisatie en meerwaarde iVRI's 1^e tranche in aansluiting evaluatie LMVB (1^e helft 2020)

Stap 2b : parallel aan stap 2.a een gezamenlijk, realistisch voorstel uitwerken voor tranche 2 van de iVRI in regio AN door op basis toepassingen van de use cases (informereren, prioriteren (OV, fiets, hulpdiensten en vrachtverkeer) of door optimaliseren op serie-VRI's-niveau nieuwe iVRI's te implementeren. Met als uitgangspunt vervangen VRI door minimaal technische voorbereiding iVRI ("iVRI-ready") inclusief al ingeplande vervangingen sept 2019-juli 2020.

Stap 3 : Start project realisatie tranche 2 van de iVRI (zowel use-cases als vervanging per 'streng') inclusief nauwe betrokkenheid van de beheerafdelingen van alle wegbeheerders in de regio (vanaf sept 2020-eind 2022) De begeleiding loopt via het bestaande Regionale Verkeers Management Team AN, waarin alle wegbeheerders in de regio zijn betrokken. De ervaring leert dat met de slimme verkeerslichten meer prioriteit gegeven kan worden aan specifieke doelgroepen. Dit biedt zowel voor de bereikbaarheid als de leefbaarheid handvaten. De verkeerslichten zetten we use-cases in om specifieke routes van het verkeer te bevorderen, de doorstroming van het OV te versterken of juist fietsers meer groen geven.

ad 2.3 Mobility as a Service

MaaS is een vervolgstap in de omschakeling van infrastructuur gedreven naar data- en informatie gedreven beleid, waarbij de reiziger meer centraal staat. Dat leidt tot meer gemak en keuze voor gebruikers en mogelijkheden voor slimmere en duurzamere mobiliteitsoplossingen. Deze mobiliteitsoplossingen maken meer differentiatie naar tijd, plaats en vervoersmiddel en efficiënter gebruik van de huidige infrastructuur mogelijk. MaaS past daarmee ook prima in de doelstellingen van het programma Slim & Schoon Onderweg 2019-2022. Hoewel de regio Arnhem Nijmegen niet betrokken is bij de 7 landelijke pilots, is in 2018 wel gestart met een regionale pilot MaaS op de campus Heijendaal. Na een eerste evaluatie is in 2019 een doorstart gemaakt. Provincie en regio hebben nadrukkelijk de wens en ambitie om te komen tot een samenhangend aanpak van MaaS op regionaal/provinciaal niveau. Daarbij kan veel geleerd worden van de pilot MaaS-Heijendaal en de uitkomsten van de landelijke MaaS-pilots.

PM info provincie/afspraken MaaS uitwerkingen op Landsdeel-Oost.

4.4 Stimuleren van duurzame mobiliteit



Programmaliijn 3: SCHOON: Stimuleren duurzame mobiliteit (in samenhang met regionale afspraken Klimaatakkoord)

MAATREGEL/ ACTIVITEIT		Bereikbaarheid	CO2-reductie	Leefbaarheid
3.1	Logistieke Makelaars	★	★★★★	
3.2	E-hubs/ deelmobiliteit bewoners	★	★★★★	★★★
3.3	Schone voertuigen inclusief laadinfrastructuur		★★	
3.4	Logistieke groene Hub(s)	★	★★★★	★
3.5	Duurzame Last Mile Logistiek	★	★★★★	
3.6	Slimme logistiek 's-Heerenberg-Emmerich			

ad 3.1 Logistieke makelaars

De inzet van logistieke makelaars in de regio Arnhem Nijmegen is in april 2019 gestart als onderdeel van het no regret programma. Halverwege de looptijd evalueren we de resultaten en volgt een advies voor eventueel langjarig vervolg. Tijdens Beter Benutten Vervolg is met het project Truckspotting is er een netwerk aan logistieke bedrijven ontstaan. Het resultaat was toen ruim 180 spitsmijdingen per dag.

Succes ontstaat door een structurele aanpak. Daarom willen we de aanpak van het direct benaderen van bedrijven voortzetten en met meer bedrijven kijken naar de mogelijkheden om slimmer met logistiek om te gaan. Zowel om ritten te bundelen, spitsritten te voorkomen en schoner transport te stimuleren. We verwachten vooral effect op het gebied van CO2-reductie. We schatten in dat de aanpak logistiek makelaar 500-1000 schonere ritten in de regio kan opleveren. Specifieke aandacht richten we op Last Mile Park 15 waarvoor een specifiek budget beschikbaar is voor realisatie van slimmere en duurzame logistieke ritten (MIRT-afpraak 2018).

ad 3.2 E-hubs/ deelmobiliteit bewoners

De inzet van **E-hubs** in de woonwijken van de regio maakt elektrische (deel)mobiliteit voor iedereen bereikbaar. Een drie jaar durende programma met realisatie van ca. 25 ehubs in woonwijken moet aantonen dat het aanbieden van elektrische deelfietsen, deelbakfietsen en deelauto's commercieel haalbaar is. Het programma wil de E-hubs in diverse kansrijke plekken gefaseerd uitbouwen. In eerste instantie in de stedelijke woonwijken van Arnhem en Nijmegen (13 Ehubs) met aanvulling in de andere regiogemeenten (11 EHubs). In het vervolg zijn er ook mogelijkheden voor Ehubs bij OV-knooppunten zoals Druten en Zevenaar/ Elten.

ad 3.3 Schone voertuigen inclusief tank-/laadinfrastructuur

Met dit project bundelen we een aantal maatregelen waarmee we in de regio zorgen voor meer schone voertuigen inclusief de bijbehorende tank- en laadinfrastructuur. Een samenhangend PvA is in voorbereiding. Het project start met als focus een vertaling van Nationale Afspraken voor de Laadinfrastructuur (NAL) naar een regiospecifiek pakket aan maatregelen.

Daarnaast zijn afspraken gemaakt voor de gezamenlijke inkoop van schone, elektrische wagenpark door de 18 regiogemeenten.

Daarnaast start in 2020 een actie gericht op de introductie van 80 waterstofauto's in met name Arnhem. Deze actie wordt afgestemd met 1.2. werkgeversaanpak

ad 3.4 Logistieke Groen Hub(s)

Met dit project wil de regio komen tot de realisatie van 1 of meer groene logistieke hubs in de regio Arnhem Nijmegen. Uitgangspunt daarbij is dat de overheden zorgen voor de kaders/randvoorwaarden, maar het initiatief met name door de marktpartijen worden gerealiseerd. Kansrijk voorbeeld is de recente groene logistieke hub in de metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Eind 2019 is een verkenning van TNO gereed op welke manier overheden en marktpartijen gezamenlijk 1 of meer groene logistieke hubs kunnen realiseren. Op basis daarvan zullen vervolgstappen en een concreet maatregelenpakket worden uitgewerkt.

Als randvoorwaarde voor de kansrijkheid van dit project zijn Nijmegen en Arnhem ook gestart met de voorbereiding van een Zero Emissiezone Stadslogistiek, die in 2025 operationeel moeten zijn. Invoeren van dergelijke zones zet druk om te komen tot een of meer logistieke groene Hubs.

ad 3.5 Duurzame last mile logistiek

Er loopt al een groot aantal initiatieven in Nederland en in de regio om te komen tot meer duurzame logistiek voor met name de last mile van de binnensteden en economische centra. Recent heeft het Kennis DC een NWO-aanvraag gedaan voor 'Living Lab Sustainable Supply Chain Management in Healthcare'. Deze aanvraag is medio 2019 gehonoreerd. Kern van de aanvraag is het onderzoeken en realiseren van duurzame bevoorrading (zorglogistiek) van de HAN, het Radboudumc en de Radboud Universiteit. In overleg met Kennis DC is dit project opgenomen in het S&SO-programma. Het KennisDC wil de beoogde gunstige effecten niet enkel in het Living Lab Heijendaal laten landen. Deze moeten eveneens hun weerslag vinden in andere gebieden. Opschaling van het Living Lab is dan ook gewenst. Enerzijds opschaling in Heijendaal, anderzijds opschaling naar de regio Arnhem Nijmegen en de provincie Gelderland.

ad 3.6 Slimme logistiek 's-Heerenberg-Emmerich

De relatie tussen bedrijventerrein DocksNID (gemeente Montferland) en de haven van Emmerich is groot. De voornaamste reden dat bedrijven zich vestigen op DocksNID is de nabijheid van de haven van Emmerich. Bijna 40% van alle containers die de haven van Emmerich overslaat zijn afkomstig/bestemd van/voor 's-Heerenberg en Doetinchem. Door de aanleg van een korte verbindingsweg wordt de route vanuit 's-Heerenberg naar de haven van Emmerich sterk verkort met 5 kilometer (van 12,5 km naar 7,5 km). Dit levert een enorme winst op in zowel bereikbaarheid, betrouwbaarheid en CO₂-uitstoot. Tegelijkertijd is het de ambitie de nieuwe verbindingsweg geschikt te maken voor langere voertuigen (LZV's) waardoor weer een grotere CO₂-winst te behalen is. Samenwerkende partijen zijn positief over het potentieel dat deze route biedt.

In 2019 is als no-regretmaatregel een verkenning afgerond waarin een groot aantal maatregelen uitgewerkt:

- Opzetten structureel overleg van verschillende overheden (Montferland trekker), haven Emmerich, en logistieke stakeholders;
- Aanvragen van ontheffingen voor het rijden met LZV's in Duitsland (overleg Ned-Duitsland) en permanente toestelling LZV's naar 's-Heerenberg zonder tijdsbeperking (Montferland-provincie Gelderland);
- Realiseren van doorstromings- en verkeersveiligheidsmaatregelen t.b.v. het LZV-netwerk ;
- Voorbereiding en aanleg verbinding DocksNLD en A3 Emmerich-Ost/Netterden.

Met name de laatste 2 maatregelen zijn relevant om uit te werken binnen het programma S&SO, met name gelet op het positieve effect op minder logistieke ritten en afname CO₂-uitstoot in dit deel van de regio AN.

5. ORGANISATIE

5.1 Organisatie van het programma S&SO

Opdrachtgever voor het opstellen van een programma 'Slim & Schoon Onderweg' is het Bestuurlijk Overleg Mobiliteit (BOM) voor de regio Arnhem Nijmegen. Daarbij is nadrukkelijk het voortouw gelegd bij de regio i.c. de programmamanager Slim & Schoon. Na een forse vertraging is in het BOM van september 2018 besloten tot een aangescherpte opdracht, waarbij het programmamanagement is neergelegd bij de gemeente Nijmegen.

Door een breed samengesteld programmateam (Nijmegen-trekker, Arnhem, regio Arnhem Nijmegen, provincie Gelderland, RWS-Oost, Ministerie IenW, VNO-NCW, externe ondersteuning Goudappel Coffeng) is de opdracht van het BOM ingevuld met een intensief voorbereidingsproces. Voorliggend uitvoeringsprogramma (Plan + Projecten) zijn hiervan het resultaat. Ook is door het programmateam S&SO een integraal voorstel uitgewerkt voor de fasering en financiering van het programma S&SO in 2019-2020 in de vorm van een pakketvoorstel voor het BO-MIRT van november 2019 (zie bijlage2).

Voor de besluitvorming over het nieuwe programma 'Slim & Schoon Onderweg' 2019-2022 en de voortgangsbewaking hiervan is en blijft het BOM verantwoordelijke opdrachtgever om een aantal redenen:

- Het BOM is het bestuurlijk platform waarin alle overheden (IenW, RWS-Oost Nederland, provincie Gelderland, 18 regiogemeenten) en relevante private partijen (VNO-NCW, NS, ProRail, Hermes) vertegenwoordigd zijn gericht op gezamenlijke besluitvorming voor mobiliteit in de regio Arnhem Nijmegen. Motto blijft: **Samen Leren & Investeren in Mobiliteit** in de regio Arnhem Nijmegen;
- Vanuit en door het BOM wordt de financiële besluitvorming voorbereid waarmee de diverse achterbannen hun bijdragen regelen maar ook de jaarlijkse afspraken tussen rijk-regio op de MIRT-tafel worden afgekaart;
- Het programma 'Slim & Schoon Onderweg' is een deelprogramma binnen het totale programma Duurzame & Bereikbare Mobiliteit Arnhem Nijmegen. Het BOM neemt besluiten over de samenhang en jaarlijkse beleidsprioriteiten in de diverse onderdelen van het totale programma;
- Tenslotte zal het landsdeel Oost respectievelijk de regio Arnhem Nijmegen een belangrijke rol krijgen in de afspraken die voorbereid worden voor de regionale vertaling van het klimaatakkoord in maatregelen CO2-reductie door verkeer. Dit past binnen de opdracht om te komen tot een regionaal programma Slim & Schoon Onderweg 2019-2022. Eerste besluitvorming tussen rijk en regio's over de regionale vertaling van het klimaatakkoord is gepland voor het BO-MIRT najaar 2019 en zal ook daarna vervolgbesluitvorming vragen op regionaal niveau.

Om die reden wordt de formele besluitvorming over voorliggend programma voorgelegd aan het BOM (juni-oktober 2019) om te komen tot beleidsmatige en financiële afspraken tussen de diverse BOM-partijen. Het BOM kan tevens gebruikt worden voor de bestuurlijke voorbereiding van het MIRT-overleg op dit punt. In het BOM van juli is aan het programmateam S&SO gevraagd om te komen tot een pakketvoorstel voor de integrale uitvoering van het programma S&SO, met een financieringsvoorstel voor de periode najaar 2019-eind 2020. Dit is uitgewerkt in bijlage 2.

Voor de dagelijkse begeleiding en aansturing van het programma Slim & Schoon Onderweg kan het huidige Directeuren-Overleg – gemandateerd door het BOM – functioneren. De verbindingsschakel naar de uitvoeringsorganisatie is de programmamanager Slim & Schoon Onderweg. Die is als opdrachtnemer van het BOM belast met de verdere opbouw van de programma-organisatie S&SO, inzet van de projectleiders (geleverd door diverse partijen in de regio) en ondersteuning door een programmateam en kernteam (met name voor programma-ondersteunende werkzaamheden).

Tegelijkertijd is er na afloop van het succesvolle programma Beter Benutten door rijk en regio afgesproken dat het voortouw bij het opstellen en uitvoering van een programma 'Slim & Schoon Onderweg' sterker in de regio komt te liggen.

Bij de voorbereiding van het programma is dit als volgt ingevuld:

- Gerichte inbreng vanuit de gemeenten Arnhem en Nijmegen als kerngemeenten in het programmateam;
- Consultatie van alle 18 gemeenten over het concept-programma en mogelijke inbreng van gemeenten in de uitvoeringsorganisatie en concrete projecten 2019-2022;
- Vroegtijdige informatie en betrokkenheid van alle wethouders in het bestuurlijk PFO-mobiliteit van de regio Arnhem Nijmegen;
- Expliciete besluitvorming in het PFO-mobiliteit over de inzet van menskracht, aansturing en cofinanciering van het programma vanaf najaar 2019-eind 2022;
- Financiering van kosten projectleiders en programmakosten S&SO zoveel mogelijk door de regiopartijen, inclusief een deel van de uitvoeringskosten. Rijk en provincie wordt gevraagd om een pakketafpraak te financieren met 1 bijdrage die via de provincie gestort wordt in het regionale Mobiliteitsfonds Arnhem Nijmegen.

Vanaf medio 2019 zal de organisatie van het programma 'Slim & Schoon Onderweg' sterk verankerd worden met de governance voor het integrale programma Duurzame Mobiliteit & Bereikbaarheid van de regio Arnhem Nijmegen. Voorlopig is een pragmatische verbinding gelegd door instelling van een kleine klankbordgroep Slim & Schoon Onderweg onder leiding van de wethouders Overbetuwe en Druten ('ambassadeurs S&SO' namens het Portfeuillehouders Overleg Mobiliteit AN).

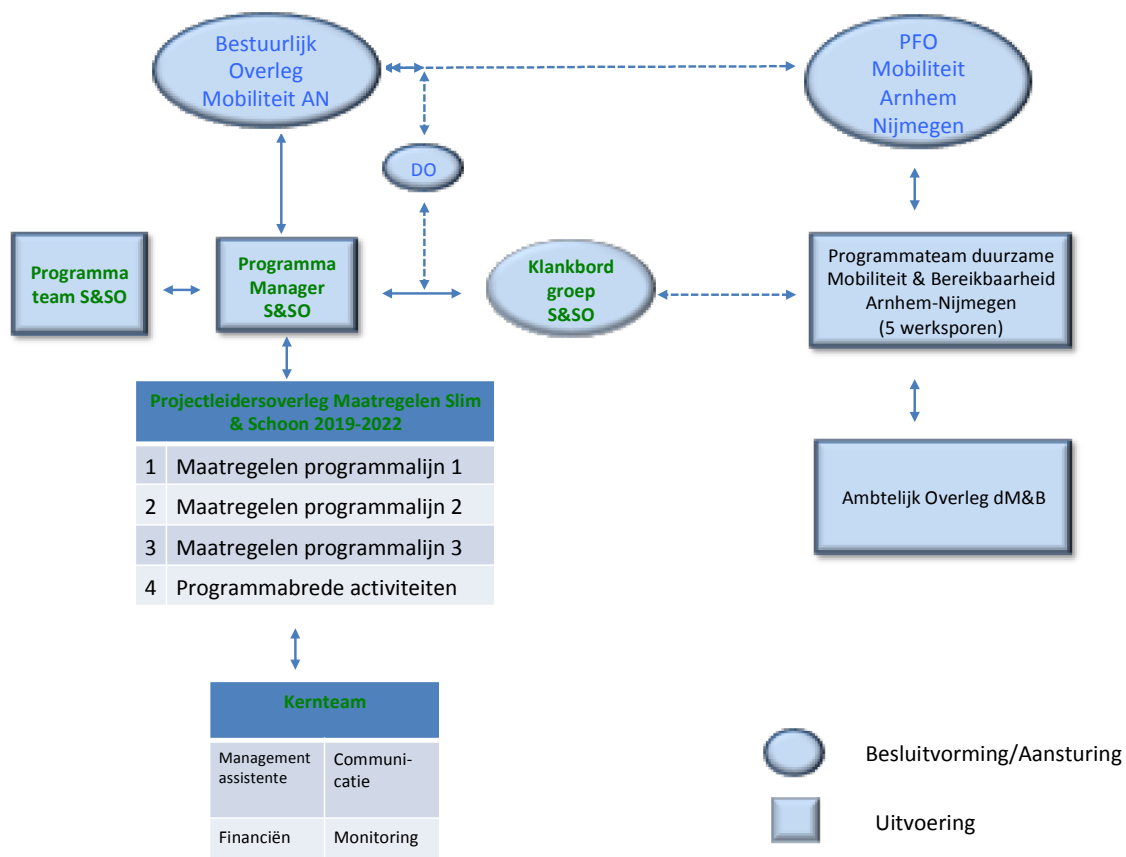
Hoofdtaken van deze klankbordgroep zijn:

- Aansturing van het programma Slim & Schoon Onderweg binnen de kaders die in het BOM en PFO-Mobiliteit zijn afgesproken;
- Kwaliteits- en voortgangsbewaking van het programma op basis van tussenresultaten maar ook de inzet van menskracht door de regionale partijen conform afspraken in het projectenboek;
- Opstellen van monitor- en voortgangsrapportages als terugkoppeling naar PFO-mobiliteit en BOM (1-2 per jaar).

In de klankbordgroep zijn naast de 2 'ambassadeur-wethouders' verder vertegenwoordigd: programmamanager S&SO, gebiedsregisseur Duurzame Mobiliteit & Bereikbaarheid AN, secretaris PFO-Mobiliteit

De programmamanager S&SO zorgt voor de voorbereiding en uitvoering van afspraken gemaakt in de klankbordgroep. Frequentie: 4-6 x per jaar. Voor de uitvoering van alle projecten en programma-ondersteunende activiteiten (monitoring, communicatie, management-ondersteuning, financiële governance) richt de programmamanager een slagvaardige uitvoeringsorganisatie in.

Een voorstel voor de organisatie van het programma Slim & Schoon Onderweg AN vanaf september 2019 is aangegeven in onderstaande figuur. Besluiten over de governance van de regio Arnhem Nijmegen kunnen van invloed zijn op deze organisatie.



Voor de inzet van projectleiders wordt per project een Plan van Aanpak uitgewerkt waarin o.a. de capaciteit en kwaliteiten van de projectleiders zijn aangegeven. Een eerste voorstel is uitgewerkt in het projectenboek S&SO, bijlagen 1 en 4. De projectleiders worden geleverd/ingehuurd door de betrokken partijen in de regio Arnhem Nijmegen om daarmee de uitvoeringskracht in de regio te versterken. Onderstaande tabellen geven het overzicht.



Programmalijn 1:

SAMEN: Gezamenlijke aanpak mobiliteitsgedrag (focus op gebieden en doelgroepen)

MAATREGEL/ ACTIVITEIT	PROJECTTREKKER	BETROKKEN PARTIJEN
1.1 Gedragsaanpak A12	RWS-ON	Zevenaar, Westervoort, Rheden, Arnhem, Lingewaard, Overbetuwe, Doesburg, Montferland
1.2 Werkgeversaankpak herijken	VNO-NCW	Alle 18 gemeenten (als werkgever)
1.3 Gedragsmaatregelen renovatie Waalbrug	Nijmegen	RWS-ON, Gelderland, Berg en Dal, Lingewaard, Overbetuwe
1.4 Campusaanpak Arnhem Nijmegen a) Campusaanpak Heyendaal b) Campusaanpak CWZ/ NovioTech c) Campusaanpak HAN/ VHL	Aanpak per campus: a) Projectteam Duurzaam Bereikbaar Heyendaal b) Nijmegen/ NovioTech c) HAN/ Arnhem	
1.5 Gedragsaanpak N844/ Malden	Heumen/ Nijmegen	Mook en Middelaar, Berg en Dal



Programmalijn 2:

SLIM: Krachtenbundeling slimme mobiliteit (innovatie en technologische ontwikkelingen in mobiliteit)

MAATREGEL/ ACTIVITEIT	PROJECTTREKKER	BETROKKEN PARTIJEN
2.1 Opschalen Slimme Wegen	Nijmegen, Arnhem	
2.2a Regiobreed Data op orde	Gelderland	RVMT Arnhem Nijmegen
2.2b Versnelde vervanging VRI's	RVMT Arnhem Nijmegen	Alle 18 gemeenten (inbreng in Regieteam)
2.3 Mobility as a Service	Gelderland	



Programmalijn 3:

SCHOON: Stimuleren duurzame mobiliteit (in samenhang met regionale afspraken Klimaatakkoord)

MAATREGEL/ ACTIVITEIT	PROJECTTREKKER	BETROKKEN PARTIJEN
3.1 Logistieke Makelaars	Gelderland	regio AN, ministerie I&W
3.2 E-hubs/ deelmobiliteit bewoners	Nijmegen, Arnhem	Druten, Overbetuwe, Zevenaar
3.3 Schone voertuigen inclusief laadinfrastructuur	Regionaal Team Duurzaamheid Arnhem Nijmegen	Overige regiogemeenten
3.4 Logistieke groene Hub(s)	Nijmegen	Overige regiogemeenten
3.5 Duurzame Last Mile Logistiek	HAN	Regiogemeenten, Gelderland
3.6 Slimme logistiek 's-Heerenberg-Emmerich	Montferland	Gelderland

Voor de afstemming tussen de diverse projecten vindt 6-wekelijks een projectleidersoverleg plaats waarin naast informatie-uitwisseling ook afspraken worden gemaakt over opleveren van (tussen)resultaten en afstemming tussen de projecten S&SO. Eind 2019 wordt in overleg met de projectleiders gekeken of gericht overleg/kennisdeling voor projectclusters efficiënter werkt (bijv. clusters gedragsaanpak corridors of samenhangende projecten logistiek). Een klein kernteam zorgt voor de ondersteunende activiteiten van het programma. Leden van het kernteam worden zoveel mogelijk ook ingezet voor andere programma-onderdelen van het regionale programma Duurzame Mobiliteit & Bereikbaarheid AN.

5.2 Samenhang en afstemming met afspraken in Landsdeel Oost

Voor de uitvoering van het programma Slim & Schoon Onderweg Arnhem Nijmegen 2019-2020 is een zorgvuldige afstemming en wisselwerking nodig met afspraken en acties die worden gemaakt over slimme en duurzame mobiliteit op het schaalniveau van Landsdeel Oost. Met name naar aanleiding van de regionale vertaling van het klimaatakkoord is in 2019 een groot aantal afspraken gemaakt voor duurzame mobiliteit in Landsdeel Oost respectievelijk de 8 uitvoeringsregio's in Overijssel en Gelderland (zie bijlage 2, startpakket Landsdeel Oost). Maar daarnaast zijn er ook landelijke discussies en afspraken voor Landsdeel Oost op het gebied van Krachtenbundeling Smart Mobility, Data op Orde, Laadinfrastructuur en Mobility as a Service. In de regio Arnhem Nijmegen wordt de uitvoering van deze afspraken Landsdeel Oost grotendeels gerealiseerd in de programmalijnen van Slim & Schoon Onderweg respectievelijk de uitvoeringsprojecten die hiervoor zijn geprogrammeerd. Aanvullend worden er afstemmings- en ondersteuningsafspraken gemaakt op Landsdeel Oost.

Regionale uitvoering blijft centraal in de aanpak van Arnhem Nijmegen

Na het opheffen van de Stadsregio Arnhem Nijmegen en afronding van het regionale programma Beter Benutten is in de regio Arnhem Nijmegen intensief gewerkt aan continuering en herijking van regionale programma's gericht op Duurzame & Bereikbare Mobiliteit AN. Daarvoor is een integraal ambitiedocument en uitvoeringsagenda opgesteld, inclusief een integrale uitvoeringsorganisatie in de regio; daarbinnen vult Slim & Schoon Onderweg een van de SLIM-werksporen in.

Voor de afspraken gemaakt op het schaalniveau van landsdeel Oost is van belang dat de "voeding" van de afspraken op Landsdeel Oost wordt opgebouwd vanuit opgaven en ervaringen in de uitvoeringsregio Arnhem Nijmegen; omgekeerd voeren wij de afspraken gemaakt op landsdeel Oost grotendeels uit binnen de afgelopen jaren opgebouwde regio-organisatie met continuering van de succesvolle samenwerking in de regio Arnhem Nijmegen (18 gemeenten), provincie Gelderland, rijk (IenW, RWS-Oost), private partijen (werkgevers, vervoerders) en kennisinstellingen (HAN, Radboud).

Werkgeversaanpak

Een van de centrale projecten binnen S&SO is de werkgeversaanpak (project 1.2.) Deze aanpak is voor 2019-2022 herijkt en gefocused op die economische kerngebieden waar de grootste problemen/kansen zijn (waaronder de Duurzame Gedragsaanpak A12), maar ook waar "energie" is om publiek-privaat tot structurele, meerjarige samenwerking te komen. Zonder werkgeversaanpak worden de doelen van S&SO niet gehaald. Deze prioriteit van de regio sluit goed aan bij de behoefte bij provincie en rijk om een werkgeversaanpak in Oost-Nederland hoge prioriteit te geven bij de regionale vertaling van het klimaatakkoord maar ook om te komen tot betere afstemming tussen de diverse werkgeversaanpakken en delen van kennis/ervaringen.

Door de regio Arnhem Nijmegen wordt deze afstemming concreet vorm gegeven door de volgende specifieke acties:

- Afstemming werkgeversaanpakken in regio Arnhem Nijmegen, regio Twente, regio Cleantech regio en evt. andere regio's door intensief overleg tussen de diverse mobiliteitsmakelaars met een coördinerende rol bij VNO-NCW Midden. Deze afstemming is al gestart. Maar ook de landelijke afstemming tussen de verschillende regionale werkgeversbenaderingen vindt in een steeds structurele vorm plaats;
- Voeding vanuit de regio Arnhem Nijmegen van het landelijk overleg werkgeversaanpakken om concrete kennis en praktijkervaring te ontsluiten voor alle regio's in Nederland;
- Het organiseren van Mobiliteitstaels met Rijkswaterstaat, Provincie Gelderland, Regio Arnhem Nijmegen, VNO-NCW Midden en de belangrijkste regionale bedrijvenverenigingen voor kennisdeling en mobilisatie van werkgevers in het verlengde van aankomende wegwerkzaamheden;
- In overleg met rijk zoeken en organiseren van 10 koploper-werkgevers in de regio AN die bijdragen aan landelijke afspraken met de werkgevers. Een vergelijkbare actie hebben we al eerder gedaan door de inzet van Campus Heijendaal als landelijke fietsambassadeur.

Krachtenbundeling Smart Mobility-Data op Orde

Een van de speerpunten in de Krachtenbundeling Smart Mobility is het organiseren dat de diverse datastromen op orde komen. Door de provincies Gelderland en Overijssel is op basis van MIRT-afspraken 2018 een PvA “Data op orde” uitgewerkt voor Landsdeel Oost. De realisatie van deze afspraken pakt de regio Arnhem Nijmegen actief op; dit is uitgewerkt in het S&SO-project 2.2.a Regiobreed Data op Orde. In dit project wordt de aanpak voor Landsdeel Oost concreet en specifiek uitgevoerd in en door de regio Arnhem Nijmegen. Resultaten uit dit project worden uiteraard ingebracht in de voortgangsoverleggen over de afspraken in Landsdeel Oost.

Krachtenbundeling Smart Mobility-Versnelde vervanging VRI's

De afgelopen jaren is op initiatief van IenW veel prioriteit gegeven aan versnelde vervanging VRI's. Alle activiteiten rondom Talking Traffic, waarin wegbeheerders afspraken maken over uniformering, gezamenlijk aanbesteden van diensten maar ook ambities bij het realiseren van iVRI's/user-cases, zijn hierbij de “motor”. De regio Arnhem Nijmegen sluit aan bij deze ambities en heeft hiervoor binnen het programma Slim & Schoon Onderweg een aparte project 2.2.b. Versnelde herinvestering VRI's geprogrammeerd. Daarvoor wordt het Regionale Verkeers Management Team ingezet voor “het aanjagen” van dit project. Resultaten uit de regio worden ingebracht in de landelijke overlegtafels.

Schone voertuigen/regionale laadinfrastructuur

In het kader van het klimaatakkoord (voortouw IenW) en Gelders Energie Akkoord (voortouw provincie Gelderland) zijn de afgelopen jaren al veel initiatieven genomen voor de grootschalige introductie van schone voertuigen (elektrisch, waterstof) en noodzakelijke laad-/tankinfrastructuur. Zo is er in de provincie Gelderland al een regionale aanbesteding gerealiseerd voor het verdichten van het laadpalen-netwerk voor personenvervoer. Op landelijk schaalniveau zijn afspraken gemaakt en in uitvoering binnen de kaders van de NaL.

Dit thema heeft bij de samenwerking Landsdeel-Oost hoge prioriteit gekregen en diverse afspraken zijn gemaakt in het kader van een startpakket voor Landsdeel-Oost (zie bijlage 2). In het programma S&SO geven we dit thema invulling binnen het project 3.3. Schone Voertuigen/Regionale laadinfra, met in 2020 als focus:

- Realisatie van regionale laadinfrastrategie en uitvoering acties AN;
- Promoten van H2-voertuigen (actie loopt al via provincie Gelderland/Arnhem) via de werkgeversaanpak in de regio AN;
- Inkoop van schoon wagenpark door de 18 regiogemeenten (actie loopt via programma duurzaamheid van de regio, monitoring van effect nemen we mee in de monitor van Slim & Schoon Onderweg.

Mobility as a Service – Gelderland breed

Op rijksniveau is gestart met 7 pilots om invulling te geven aan idee-ontwikkeling en praktijkervaringen voor het nieuwe concept Mobility as a Service. In de regio Arnhem Nijmegen is binnen het project 1.4.a. Duurzaam Bereikbaar Heijendaal in 2018-2019 een eigen, bescheiden pilot gestart voor MaaS-Heijendaal, inclusief een kennis- en gebruikersplatform. Die pilot trekken we door binnen Duurzaam Bereikbaar Heijendaal.

Provincie Gelderland neemt het initiatief om gevoed vanuit de ervaringen bij de 7 pilots en MaaS-Heijendaal een aanpak te ontwikkelen voor MaaS-Gelderland, specifiek uitgewerkt voor de regio Arnhem Nijmegen. Dit is vastgelegd in de afspraken op Landsdeel-Oost en in het programma S&SO opgenomen als apart project 2.3. MaaS-Gelderland breed.

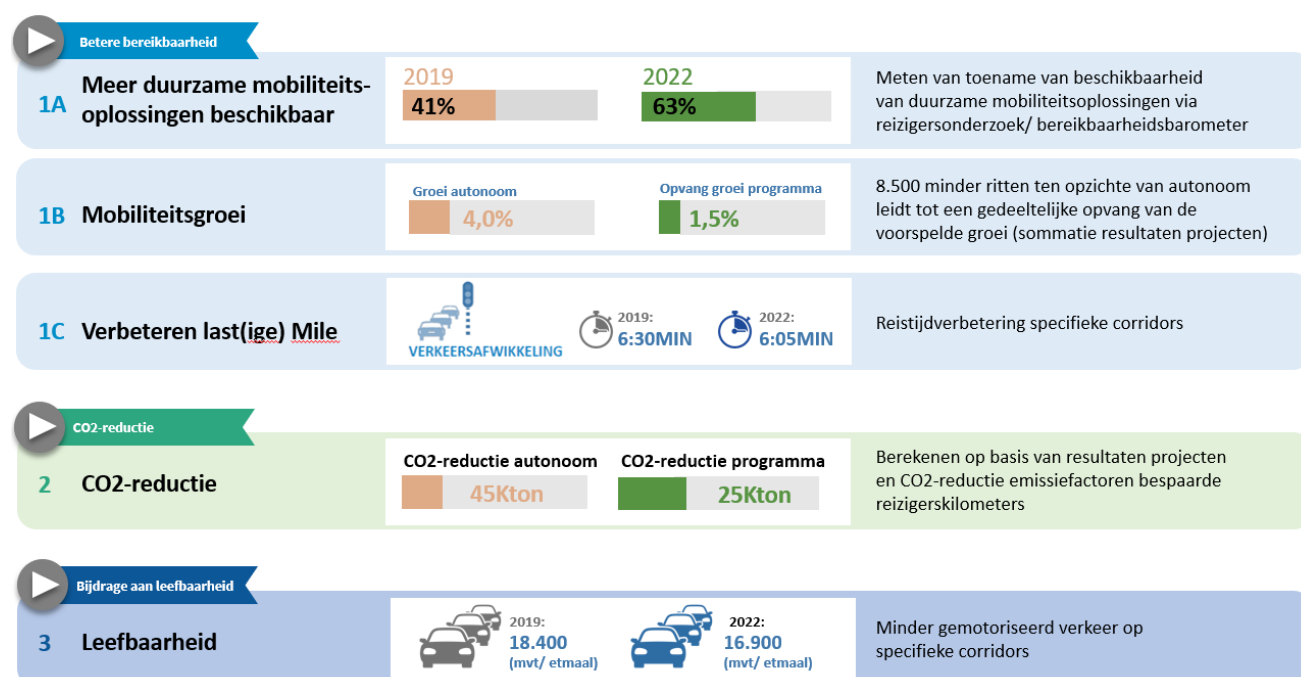
Monitoring resultaten S&SO

Om de voortgang in de acties en beoogde resultaten goed te kunnen monitoren zijn door het programmteam een aantal specifieke doelen en indicatoren benoemd (zie hoofdstuk 3). Bij de start van het nieuwe programma zal een operationeel monitorsysteem worden uitgewerkt en begonnen worden met de nadere uitwerking van de indicatoren, nulmeting (begin 2019) en resultaten over 2019. Een van de afspraken in Landsdeel-oost is dat er gezamenlijk een berekeningsmethodiek wordt ontwikkeld en gehanteerd voor het berekenen van de nulmeting CO2-uitstoot op regionaal niveau en de mogelijke effecten van de maatregelenpakketten op regionaal niveau.

5.3 Monitoring programma S&SO

Voor het programma Slim & Schoon Onderweg is een aantal doelen opgesteld (zie hoofdstuk 3) en zijn eerste indicatoren benoemd. Een uitgewerkt monitorsysteem voor het programma is nog niet uitgewerkt maar wordt begin 2020 opgezet. Voor de opzet van de monitor houden we de volgende stappen aan :

1. Input : welke acties zijn uitgevoerd/in gang gezet?
2. Output : wat heeft de actie concreet opgeleverd bijv. rapport of x-aantal deelnemers aan actie
3. Outcome : welke bijdrage heeft de actie geleverd aan realisatie van de programmadoelen S&S (zie voorzet indicatoren in onderstaande tabel)
4. Proces : welke organisatorische/samenwerkingsresultaten zijn geboekt



6. FINANCIERING EN BEGROTING

6.1 Uitgangspunten

Voor de financiering van de kosten van het programma 'Slim & Schoon Onderweg' is gestart met een ruwe begroting om de kosten zo goed mogelijk in beeld te brengen. Op basis van afspraken in het BOM van juli 2019 is de begroting verfijnd door het programmteam tot een doorkijk 2019-2022 met een harde vertaling van de begroting/co-financiering voor de periode najaar 2019-eind 2020 (pakketafpraak BO-MIRT). Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het programma S&SO bouwt voort op de no-regret maatregelen Samen Slim & Schoon 2018. In het BOM is afgesproken dat deze maatregelen worden uitgevoerd tot uiterlijk 1 juli 2019 en dat tot die periode budget beschikbaar is. Vanaf najaar 2019 zijn nieuwe budgetten nodig en geraamd om financieel met het nieuwe programma van start te kunnen gaan;
- Voor een beperkt aantal projecten is voldoende budget beschikbaar om tot eind 2019 de beoogde maatregelen te kunnen uitvoeren. Hiervoor is in de begroting alleen budget geraamd voor de periode 2020-2022;
- Op basis van de ervaringen met soortgelijke projecten in Beter Benutten Vervolg (2015-2017) en de no-regret maatregelen Samen Slim & Schoon 2018-medio 2019 is voor een groot aantal projecten een vrij nauwkeurige begroting te maken. Voor andere maatregelen zijn de begrotingen indicatief aangezien er geen vergelijkingscijfers zijn uit voorgaande jaren;
- Er is gewerkt met een zogenaamde "adaptieve begroting". De benodigde budgetten voor medio 2019-eind 2020 zijn zo goed mogelijk ingeschat en begroot. De budgetten voor 2021-2022 zijn indicatief en vooral bedoeld om de financiële ambitie vast te leggen en met de financiers te komen tot een meerjarige, totale financiële ambitie van het gehele programma S&SO 2019-2022;
- De begroting is vooral gebaseerd op een realistische fasering/tempo waarin de beoogde maatregelen uitgevoerd kunnen worden. Naast voldoende bemensing is de doorlooptijd van de beoogde maatregelen de belangrijkste factor om per maatregel een realistische planning en bijbehorende begroting op te stellen.

De begroting S&SO 2019-2020 is opgebouwd vanuit het principe: voortouw bij de regio, cofinanciering resterende middelen door provincie en rijk. Dit betekent het volgende:

- De kosten voor de projectleiders van de diverse projecten zijn zoveel mogelijk belegd bij gemeenten/regiopartijen; die kosten zijn indicatief begroot en worden gefinancierd door de regio;
- De overall-programmakosten voor het uitvoeren en begeleiden van het programma (i.c. kernteam en werkbudget) worden gefinancierd door de regio, in principe uit het regionale mobiliteitsfonds Arnhem Nijmegen;
- De uitvoeringskosten van de 17 S&SO projecten worden waar mogelijk gefinancierd uit budgetten van de regio Arnhem Nijmegen (gemeentelijke begrotingen, subsidies e.d., bijdragen uit Investeringsagenda Arnhem Nijmegen). De benodigde overige financiering wordt als cofinanciering bij provincie en regio aangevraagd (afpraak BO-MIRT november 2019);
- Rijk, provincie en regio willen toewerken met financieringsbijdragen uit mobiliteitsfondsen van rijk, provincie en regio. Voor de financiering van S&SO 2019-2020 zijn deze fondsen op rijks- en provinciaal niveau nog niet operationeel. In de regio is wel een aanzet voor een regionaal Mobiliteitsfonds Arnhem Nijmegen gemaakt. Voorstel is dan ook om de financiële bijdragen van rijk en provincie zoveel mogelijk bij de provincie te bundelen en via 1 subsidiebeschikking beschikbaar te stellen aan de regio Arnhem Nijmegen;
- Voor eenduidige aansturing van de middelen en verantwoording achteraf door de programmamanager is het beschikbaar hebben van alle middelen op 1 plaats (i.c. het Mobiliteitsfonds Arnhem Nijmegen) wenselijk. Voorstel is dat op basis van de afspraken in het BO-MIRT de bijdragen van provincie en rijk conform de afgesproken verdeelsleutel worden gestort in het regionale Mobiliteitsfonds (via 1 loket bij de provincie Gelderland);

- Om vanuit de financiers inzicht en sturingsmogelijkheden te houden op het beschikbaar stellen van middelen aan de afzonderlijke projecten kunnen nadere afspraken worden gemaakt (direct beschikbaar stellen, beschikbaar stellen na akkoord programmamanager, beschikbaar stellen op basis van nader voorstel aan BOM/Directeurenoverleg).

6.2 Begroting programma 'Slim & Schoon Onderweg' 2019-2020

Op basis van de genoemde uitgangspunten is een programmabegroting opgesteld, in overleg met de beoogde projectleiders, en de leden van het programmateam. Conform afspraak in het BOM is een onderscheid gemaakt in een harde begroting voor 2019-2020 (voor financieringsafpraak BO-MIRT nov 2019) en een doorkijk voor de periode 2021-2022. In onderstaande tabellen is de begroting samengevat; zie verder details in bijlage 2.

	Gezamenlijke aanpak mobiliteitsgedrag							
	subtotaal 1	Gedragsaanpak A12	Werkgeversaanpak herijken	Gedragmaatregelen renovatie Waalbrug	Campasaanpak Heyendaal	Campasaanpak CWZ- Noviotech	Campasaanpak HAN-VHL	Gedragsaanpak NS44/ Malden
HARD								
2019-2020	2.005.500	1.000.000	500.000	0	305.500	50.000	150.000	0
<i>doorkijk 2021</i>	2.589.000	1.500.000	579.000	0	310.000	100.000	100.000	0
<i>doorkijk 2022</i>	1.535.000	1.000.000	0	0	135.000	200.000	200.000	0
totaal	6.129.500	3.500.000	1.079.000	0	750.500	350.000	450.000	0

	Krachtenbundeling slimme mobiliteit				
	subtotaal 2	Slimme Wegen	Regio breed Data op orde	Versnelde vervanging VRI's	Mobility as a Service
HARD					
2019-2020	1.050.000	600.000	100.000	300.000	50.000
<i>doorkijk 2021</i>	700.000	300.000	250.000	50.000	100.000
<i>doorkijk 2022</i>	350.000	300.000	0	50.000	0
totaal	2.100.000	1.200.000	350.000	400.000	150.000

	Stimuleren duurzame mobiliteit						
	subtotaal 3	Logistieke makelaars	E-hubs/ deelmobiliteit bewoners	Schone voertuigen inclusief laadinfrastructuur	Logistieke Hub(s)	Duurzame last mile problematiek	Slimme logistiek 's- Heerenberg-Emmerich
HARD							
2019-2020	1.725.000	185.000	540.000	100.000	100.000	700.000	100.000
<i>doorkijk 2021</i>	1.340.000	425.000	165.000	0	0	750.000	0
<i>doorkijk 2022</i>	1.175.000	425.000	0	0	0	750.000	0
totaal	4.240.000	1.035.000	705.000	100.000	100.000	2.200.000	100.000

Dit leidt tot het volgende overzicht over de programma-jaren:

PM laatste versie nog invoegen

Toelichting

De totale projectkosten bedragen voor 3,5 jaar in totaal naar schatting € 12,5 mln. Een taakstellende meerjarenbegroting van totaal € 15 mln voor het gehele programma (projectkosten, personeelskosten, ondersteunende programmakosten) is voor de financiële ambitie van het programma realistisch. Dit bedrag is ook vergelijkbaar met andere uitvoeringsprogramma's gericht op slimme & duurzame mobiliteit waarin gedragsbeïnvloeding centraal staat.

De kosten voor programmalijn 1. Gezamenlijk aanpak mobiliteitsgedrag (raming ca. € 6,13 mln. totaal) zijn grof maar betrouwbaar ingeschat. Een groot deel van deze maatregelen liep reeds in 2018-2019 en voorstel is om deze te continueren/op te schalen vanaf medio 2019.

De kosten voor programmalijn 2. Krachtenbundeling Slimme Mobiliteit zijn indicatief begroot (grove raming € 2,10 mln. totaal). Veel zal afhangen van de uitkomsten van de analyses die nu worden uitgevoerd voor Data op Orde (MIRT-afspraken Landsdeel Oost), fase 2 Talking Traffic, opschalen van MaaS en gedragsmaatregelen voor Slimme Wegen. Het geraamde budget kan beschouwd worden als een minimum begroting.

In programmalijn 3. is een groot aantal maatregelen opgenomen die het resultaat zijn van de regionale vertaling van het klimaatakkoord-onderdeel CO2-reductie wegverkeer. Met name de maatregelen m.b.t. schone voertuigen/tank- en laadinfrastructuur zijn nog niet scherp begroot; dit wordt met name bepaald in afspraken over de regionale vertaling van het klimaatakkoord en de financiële ambities/speelruimte van de regio Arnhem Nijmegen zelf. Het geraamde budget (totaal circa € 4,24 mln) is dan ook nog indicatief (zowel qua omvang als van fasering).

Voor de begroting 2019-2020 zijn de volgende keuzes gemaakt:

- Voor de inzet van projectleiders is het uitgangspunt dat de personele inzet zoveel mogelijk door de regionale partijen zelf wordt geleverd. Waar nodig wordt specialistische kennis ingehuurd en begroot onder uitvoeringskosten (o.a. mobiliteitsmakelaar werkgeversaanpak en logistieke makelaars). De inzet van alle regionale projectleiders bedraagt minimaal 3 fte./jaar. Uitgaande van een regulier normbedrag van € 100.000,- per fte komt dit neer op ca. € 0,9 mln. over de gehele programmaperiode. Voor 2019-2020 is een bedrag van € 300.000,- aangehouden. In deze personele begroting is de inzet van leden van projectgroepen niet meebegroot; uitgangspunt is dat deze menskracht 'om niet' wordt geleverd vanuit de bestaande moederorganisaties;
- Er zijn specifieke programmakosten buiten de 17 S&SO projecten om het programma te kunnen realiseren met uitvoeringskosten. Dit zijn met name kosten voor de inzet van het kernteam S&SO. De kosten van het kernteam zijn vooralsnog als volgt begroot :
 - Programmamanagement : € 100.000,-
 - Communicatie : € 100.000,- menskracht + middelen
 - Monitoring/data : € 50.000,-
 - Managementondersteuning : € 50.000,-Totaal € 300.000,- per jaar, voor 2019 is € 300.000 begroot voor S&SO.

- Projecten met een sterk lokaal karakter en projecten die nog in een verkennende fase zitten worden in 2019 zoveel mogelijk door de regio en de provincie betaald in 2019;
- Voor 2019-2020 is een gedetailleerde begroting uitgewerkt (bijlage 2) met een inschatting van de kosten per project en een voorstel voor een verdeelsleutel tussen regio, provincie en rijk. De begroting is door het programmteam voorbereid en vastgesteld. Over de financiële verdeelsleutel van de begroting 2019-2020 zal in het BO-MIRT een afspraak worden gemaakt (november 2019), met zonodig een aanpassing in december 2019 om tot een sluitende programmabegroting 2020 te komen (begin 2020).

6.3 Kostenverdeling

Voor de verdeling van de kosten van het programma Slim & Schoon Onderweg zal in het PFO-Mobiliteit, BOM en MIRT-overleg in de periode juni-november een aantal besluiten genomen worden. Uitgangspunt is het BOM-besluit (juli 2019) om te komen tot een samenhangend voorstel voor het gehele programma S&SO met een 'harde' begroting/financieringsvoorstel 2019-2020 en een doorkijk voor de periode 2021-2022.

Voor de kostenverdeling zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de kosten voor personeel worden in principe door de regio Arnhem Nijmegen zelf gefinancierd;
- de overkoepelende kosten voor het programma worden zoveel mogelijk gefinancierd door de regio (uit regionaal mobiliteitsfonds) met waar mogelijk cofinanciering door provincie en rijk;
- de hoofdfinanciering van de uitvoeringskosten van projecten S&SO wordt voor 2019-2020 gedekt door een financieringsafspraken (BO-MIRT nov 2019) tussen rijk, provincie en regio AN voor het programma Slim&Schoon Onderweg. De financiële vertaling van de afspraken in het BO-MIRT betekent dat rijk en provincie gezamenlijk een bedrag beschikbaar stellen voor het programma S&SO 2019-2020 . Dit wordt gestort in het Mobiliteitsfonds Arnhem Nijmegen en is – samen met de financiële bijdragen uit de regio zelf - het programmabudget voor de gebiedsregisseur AN respectievelijk gemandateerd aan de programmamanager S&SO.

Bijlagen

1. Projectenboek Slim & Schoon Onderweg 2019-2022 (compact)
2. Detailbegroting/kosten programma S&SO 2019-2022
3. Startpakket regionale maatregelen CO2-reductie mobiliteit AN
4. Projectuitwerkingen S&SO 2019-2022 (werkdokument)
5. Technische berekeningen
6. Berekeningen autonome groei mobiliteit regio Arnhem Nijmegen (analyse GC)