

SAMENWERKEN AAN HOOGWAARDIGE OV-CORRIDORS

*Actieplan voor de Regio
Arnhem Nijmegen 2019-2022*




provincie
Gelderland

regio arnhem
nijmegen

GEMEENTE
Arnhem

GEMEENTE Berg en Dal

GEMEENTE BEUNINGEN

gemeente
doesburg

Gemeente Druten

Gemeente Duiven

gemeente
Heumen

gemeente
lingewaard

Meerstad

Gemeente Mook en Middelaar

Nijmegen

gemeente Overbetuwe

Gemeente Renkum

gemeente Rheden

GEMEENTE ROZENDAAL

gemeente
Westervoort

Gemeente Wijchen

GEMEENTE ZEVENAAR

Titel rapport	Samenwerken aan Hoogwaardige OV-Corridors Actieplan voor de Regio Arnhem Nijmegen 2019-2022
Kenmerk	002738.06112018.R1.02
Datum publicatie	februari 2018
Door	Ina van der Veen (projectmanager Uitvoeren Werken, provincie Gelderland) Alex Mulders (adviseur mobiliteit, Goudappel Coffeng)
In samenwerking met	Kernteam HOV-corridors Arnhem Nijmegen: Jan Harmsen (project-/programmaleider Mobiliteit, provincie Gelderland) Erik Mes (concessiemanager Openbaar Vervoer Regio Arnhem Nijmegen, provincie Gelderland) Alexander Uil (bestuursadviseur Mobiliteit, gemeente Arnhem) Janet Doorduyn (beleidsmedewerker Ruimtelijke Ontwikkeling, gemeente Nijmegen) Aangevuld met: Johan Leferink (regiocoördinator Mobiliteit Arnhem Nijmegen, Gelderland) Suzanne Hesseling (secretaris PFO Mobiliteit, regio Arnhem Nijmegen)
Layout en kaartmateriaal	Leon Rook (grafisch en ruimtelijk ontwerper, Goudappel Coffeng)
Fotomateriaal	Rutger Hollander (fotograaf, Rutger Hollander fotografie)
Status	Eindversie



inhoudsopgave

1.	Naar een regionaal actieplan HOV-corridors	4
1.1	De stedelijke bereikbaarheid staat onder druk	4
	Inzet op duurzame mobiliteit prioriteit	
1.2	Doorontwikkeling HOV voor een duurzaam verbonden regio	5
1.3	Een gezamenlijke voorbereiding en uitvoering naar maatregelen	6
1.4	Doorkijk naar besluitvorming	7
2.	Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de regio Arnhem Nijmegen	8
2.1	Wat is Hoogwaardig openbaar vervoer?	8
2.2	HOV-corridors in de regio Arnhem Nijmegen	8
2.3	Eerste ervaringen HOV	10
3.	Investeringen op corridorniveau	12
3.1	Verkenning van HOV-corridors in breed perspectief	12
3.2	Investeringsvoorstellen als vertrekpunt	13
	Doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer	
	Kwaliteitsimpuls OV-knooppunten en verbeteren haltes	
	Optimaliseren routes en dienstregeling	
4.	Samenwerking en investeringen	18
4.1	Opstarten van een gezamenlijke projectorganisatie	18
	Sturende rol gemeenten	
	Kernteam en stuurgroep als opdrachtgevers	
4.2		19
4.3	No-regret maatregelen en verkenningen in 2019	20
	Het uitvoeren van de verkenningen	
	Uitvoeren van verkenningen	
	Verbeteren van haltevoorzieningen	
	Bijlage 1	22
	Bestedingsplan 2019 HOV	22

1.

Naar een regionaal actieplan HOV-corridors

1.1 De stedelijke bereikbaarheid staat onder druk

De stedelijke regio Arnhem Nijmegen is een belangrijke economische motor van de provincie Gelderland. De regio kent hoogwaardige onderwijs- en kennisinstellingen, innovatieve bedrijvigheid en een hoopopgeleide en creatieve bevolking. Voor een stevige concurrentiepositie zijn optimale verbindingen tussen de woon-, werk- en kennislocaties essentieel.

Dit is een forse uitdaging! Immers Gelderland en in het bijzonder de regio Arnhem Nijmegen kampt met toenemende problemen in de bereikbaarheid. De filedruk is de afgelopen jaren fors gestegen. Met een aantrekkende economie en werkgelegenheid en de groei in het aantal inwoners neemt de filedruk verder toe. Het Centraal Planbureau (2015) voorspelt dat de stedelijke bevolking van Arnhem en Nijmegen de komende 10 jaar tussen de 5% en 10% groeit. In combinatie met de mobiliteitsgroei leidt dit in toenemende mate tot problemen in de bereikbaarheid, vooral in en rondom de steden.

Inzet op duurzame mobiliteit prioriteit

Tegelijkertijd is het bewustzijn om duurzame mobiliteit te stimuleren gemeengoed geworden. Dit is hard nodig omdat onze dagelijkse mobiliteit, inclusief de aanleg van infrastructuur, verantwoordelijk is voor een derde van de totale CO₂-uitstoot. Om de klimaatdoelen te behalen en de leefbaarheid in onze steden en kernen te verbeteren is een versnelling op de inzet van duurzame mobiliteit.

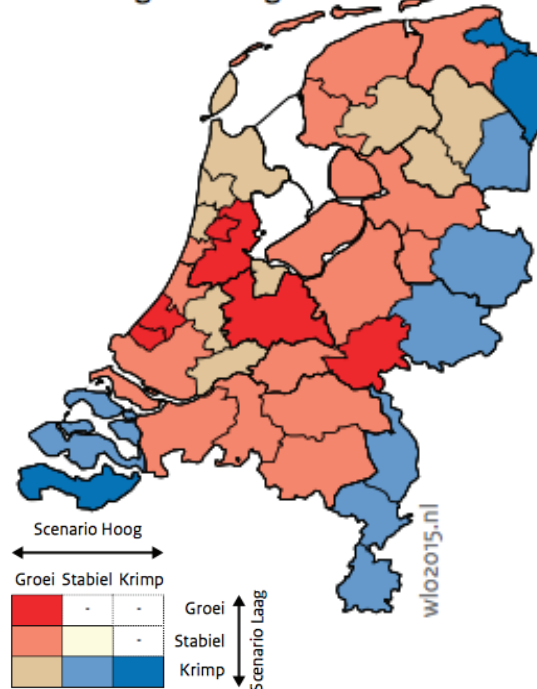


Filedruk Gelderland explosief gestegen

NIJMEGEN - Het aantal files in Gelderland is dit jaar extreem toegenomen. De filezwaarte, zoals de ANWB de drukte op wegen noemt, is in deze provincie met 40 procent gestegen ten opzichte van de eerste negen maanden vorig jaar. Landelijk ligt die stijging gemiddeld op 20 procent.

De Gelderlander, 05 oktober 2018

Bevolkingsomvang



Prognoses bevolkingsontwikkeling 2030

Uit de analyses van het Centraal Planbureau (2015) blijkt de regio Arnhem Nijmegen de enige regio buiten de Randstad te zijn die zowel in een hoog als in een laag groeiscenario een groeiend aantal inwoners kent.

Bron: wlo2015.nl

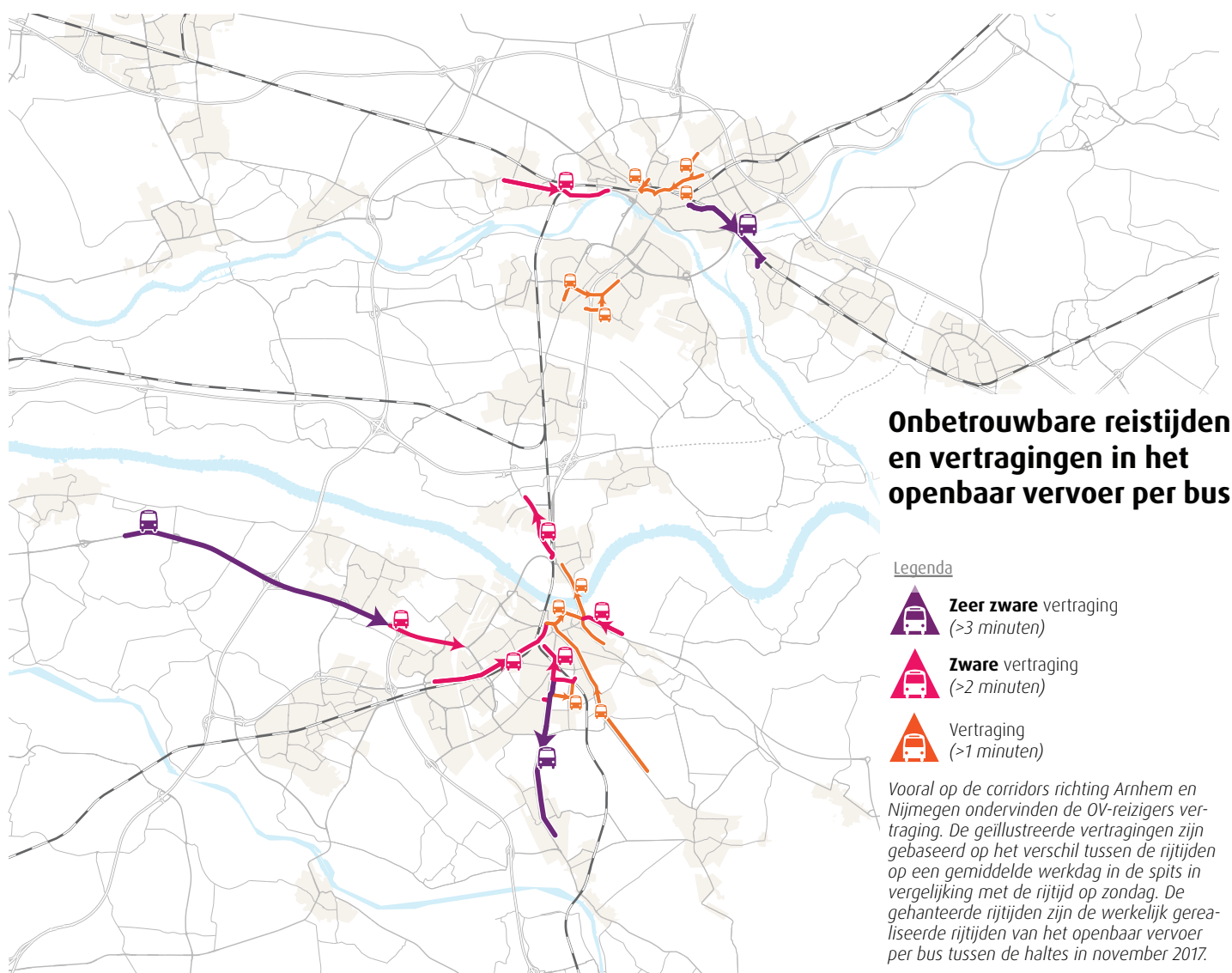
1.2 Doorontwikkeling HOV voor een duurzaam verbonden regio

Om de uitdaging van een duurzaam verbonden stedelijke regio op te pakken, werkt Gelderland samen met de gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen aan de doorontwikkeling van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Snelle, schone en betrouwbare verbindingen tussen de woon-, werk- en kennislocaties in de stad en de regio.

Dit regionaal Actieplan HOV-corridors, als uitwerking van de OV-visie van Gelderland (2016), zet in op gerichte maatregelen om het openbaar vervoer te verbeteren. Een forse kwaliteitsimpuls nog voor de start van de nieuwe concessie per 2023.

Het regionaal Actieplan is opgesteld in samenhang met het toekomstbeeld stedelijk OV van Arnhem en Nijmegen (2018). Gezamenlijk zijn analyses uitgevoerd naar de vertragingen van het openbaar vervoer. Uit analyses van de rijtijden blijkt dat openbaar vervoer op dit moment op diverse plekken opentocht onder vindt. Vooral op de corridors in de stad en richting Arnhem en Nijmegen kennen de OV-reizigers onbetrouwbare reistijden en structureel vertraging.

Om de snelheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer op de HOV-corridors te verbeteren zijn investeringen op korte termijn nodig. Maatregelen zoals de aanleg van vrijliggende infrastructuur voor het openbaar vervoer, de aanpassing van verkeerslichten en het optimaliseren van routes. Tevens is behoefte aan toekomstbestendige haltevoorzieningen om de aantrekkelijkheid en het gemak voor de reizigers te vergroten. De maatregelen dragen bij aan het versterken van de stedelijke bereikbaarheid, op korte termijn en in de toekomst.



1.3 Een gezamenlijke voorbereiding en uitvoering naar maatregelen

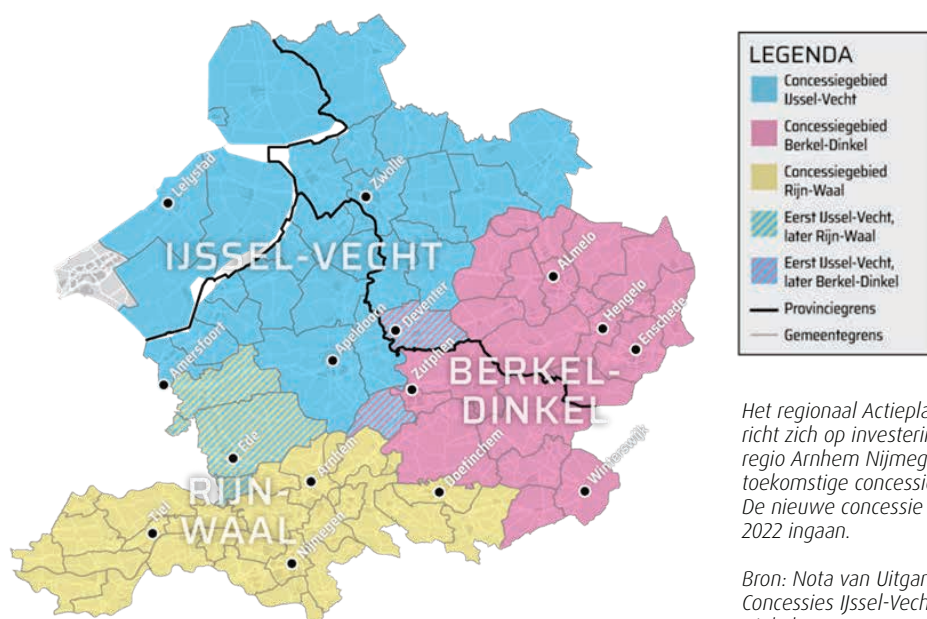
De provincie Gelderland werkt aan een duurzaam, verbonden en economische krachtige regio. Hoogwaardige OV-corridors dragen bij aan een welvarend, sociaal en schoon Gelderland. In de uitwerking naar maatregelen vraagt het Actieplan een afweging van verschillende belangen en waarden. De gemeenten in de regio Arnhem en Nijmegen en provincie trekken daarom in dit regionaal Actieplan HOV-corridors gezamenlijk op. De betrokken partijen hebben allen een belangrijke rol in succesvol openbaar vervoer. De gemeenten onder andere vanuit hun rol als beheerder van de openbare ruimte en van de weg. Ook de provincie is wegbeheerder en heeft daarbij ook een rol als concessieverlener.

Een belangrijk ijkpunt voor het Actieplan is de start van de nieuwe concessie van het openbaar vervoer. De regio Arnhem Nijmegen valt per december 2022 onder het grotere concessiegebied Rijn-Waal. De inzet is om nog voor de start van de nieuwe concessie verbeteringen door te voeren.

Daarvoor willen we de volgende zaken doen:

- Het gezamenlijk doen van verkenningen in 2019 naar kansrijke HOV-corridors;
- De effecten en consequenties voor het openbaar vervoer corridorgewijs in beeld brengen. Inclusief de gevolgen voor het onderliggend openbaar vervoer en de financiële gevolgen voor de exploitatie van het openbaar vervoer;
- Het prioriteren van kansrijke investeringen en het gezamenlijk voorbereiden van de uitvoering daarvan;
- Concrete no-regret maatregelen in 2019 direct uitvoeren om de kwaliteit voor de OV-reizigers op de HOV-corridors te verbeteren.

Om de ambities met elkaar waar te maken willen de betrokken partijen per 2019 starten met een regionale projectorganisatie HOV-corridors. Een team met specialisten van de betrokken partners die slagvaardig aan de slag gaat met de voorbereiding en de uitvoering van kansrijke maatregelen.



Het regionaal Actieplan HOV-corridors richt zich op investeringen binnen de regio Arnhem Nijmegen gelegen in het toekomstige concessiegebied Rijn-Waal. De nieuwe concessie zal per december 2022 ingaan.

Bron: Nota van Uitgangspunten, Concessies IJssel-Vecht Rijn-Waal Berkel-Dinkel, 2018

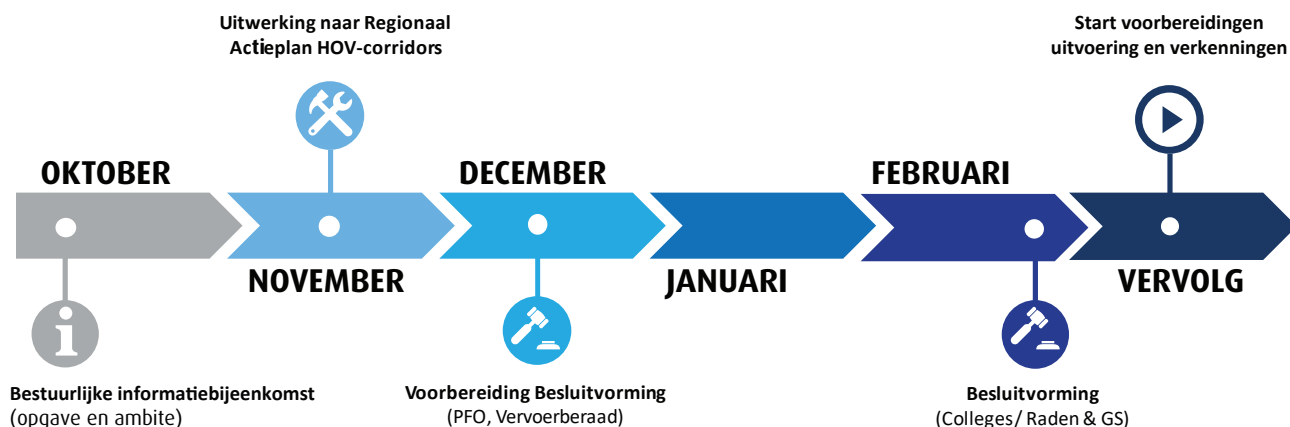
1.4 Doorkijk naar besluitvorming

De opgave en ambitie van het regionaal Actieplan HOV-corridors is 8 oktober 2018 voorgelegd aan de regionale partners in een bestuurlijke informatiebijeenkomst. In oktober en november is met de regionale partners gewerkt aan de verdere uitwerking van het Actieplan.

Voordat besluitvorming plaatsvindt, wordt het regionaal Actieplan eerst bestuurlijk voorgelegd. Dit gebeurt in regionaal verband in het PFO-mobiliteit van de regio Arnhem Nijmegen (12 december 2018) en aansluitend in het Vervoerberaad van de regio Arnhem Nijmegen (17 december 2018). Ambtelijke afstemming vindt voorafgaand hieraan plaats. De uiteindelijke besluitvorming vindt plaats in de diverse colleges en/ of raden van de regiogemeenten en in GS van de provincie Gelderland. Dit zal naar verwachting in januari/ februari 2019 zijn.

We werken daarbij toe naar de volgende besluiten:

1. Instemmen met de gezamenlijke ambitie en uitwerking om het openbaar vervoer op de HOV-corridors in de regio Arnhem Nijmegen te verbeteren;
2. Instemmen met het opstarten van een gezamenlijke projectorganisatie per 2019, die de maatregelen onder haar regie voorbereid en uitvoert;
3. Instemmen met een aanpak waarbij de effecten op reizigers, onderliggend openbaar vervoer en exploitatie per HOV-corridor in beeld worden gebracht;
4. Instemmen met de uitvoering van de no-regret maatregelen in 2019.



2.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de regio Arnhem Nijmegen

2.1 Wat is Hoogwaardig openbaar vervoer?

Onze ambitie is dat ons hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) voldoet aan hoge kwaliteitseisen. Het gaat dan om openbaar vervoer met:

- Een storingsvrije afwikkeling; dus een vlotte verbinding zonder oponthoud;
- Gestrekte routes met waar nodig eigen vrijliggende infrastructuur;
- Een hoge frequentie, bij voorkeur van minimaal 4x per uur in de regio en 6x per uur in de stad in de spits en overdag;
- Herkenbare en goed bereikbare halte- en knooppuntvoorzieningen;
- Een hoog niveau van (dynamische) reizigersinformatie;
- Beschikbaarheid van goede en voldoende stallingsvoorzieningen voor de fiets.



Het hoogwaardig openbaar vervoer per bus staat niet op zichzelf, maar maakt onderdeel uit van een bestaand netwerk van openbaar vervoer. De OV-visie van Gelderland maakt het onderscheid in Vastnet, Stadsnet en Flexnet. HOV-bus valt samen met het spoor en de overige sterke buslijnen in de categorie van het Vastnet. In onderlinge samenhang vormen zij de ruggengraat van het openbaar vervoernetwerk in de regio.

2.2 HOV-corridors in de regio Arnhem Nijmegen

HOV-bus zorgt voor snelle en frequente verbindingen tussen de stedelijke knooppunten. Sterke openbaar vervoer relaties worden gebundeld op corridors. De hoogwaardige OV-corridors verbinden:

- I. Kernen in de regio met de steden;
- II. Woongebieden met binnensteden en stations;
- III. Economische kerngebieden met hoofdstations;
- IV. P+R met binnensteden en hoofdstations.

Dit regionaal Actieplan zet in op de doorontwikkeling van de kwaliteit van het openbaar vervoer op de hoogwaardige OV-corridors. We willen daarbij toegroeien naar een toekomstbestendig HOV-netwerk.

De hoogwaardige OV-corridors zijn:

1. Arnhem-Huissen-Bemmel-Nijmegen
2. Velp-Arnhem-Elst-Nijmegen
3. Arnhem-Oosterbeek-Renkum-Wageningen-Ede
4. Arnhem-Apeldoorn
5. Arnhem-Westervoort-Duiven-Zevenaar
6. Groesbeek-Nijmegen-Beuningen
7. Nijmegen-Kleve-Emmerich
8. Nijmegen-Beuningen-Druten
9. Nijmegen-Mook-Gennep
10. Nijmegen-Wijchen-Grave
11. Trolley netwerk van Arnhem e.o.
12. Heyendaalshuttle van Nijmegen

Op diverse hoogwaardige OV-corridors rijden meerdere buslijnen samen. De geschetste corridors zijn een uitwerking van de ambitie van de OV-visie van de provincie Gelderland (2016) en van de Gebiedsopgave Arnhem-Nijmegen (2017). In samenhang met het toekomstbeeld stedelijk OV van Arnhem en Nijmegen (2018) vormt het regionaal Actieplan een uitwerking.

Netwerk openbaar vervoer Regio Arnhem Nijmegen

Vastnet
(regionaal spoor & HOV - bus)

Stadsnet
(reguliere stadslijnen en streeklijnen, scholierenlijnen en buurtbus)

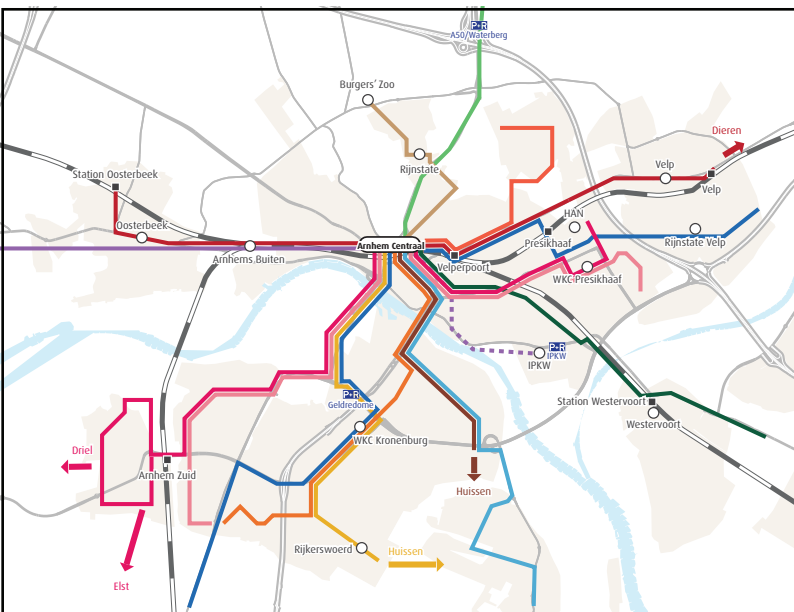
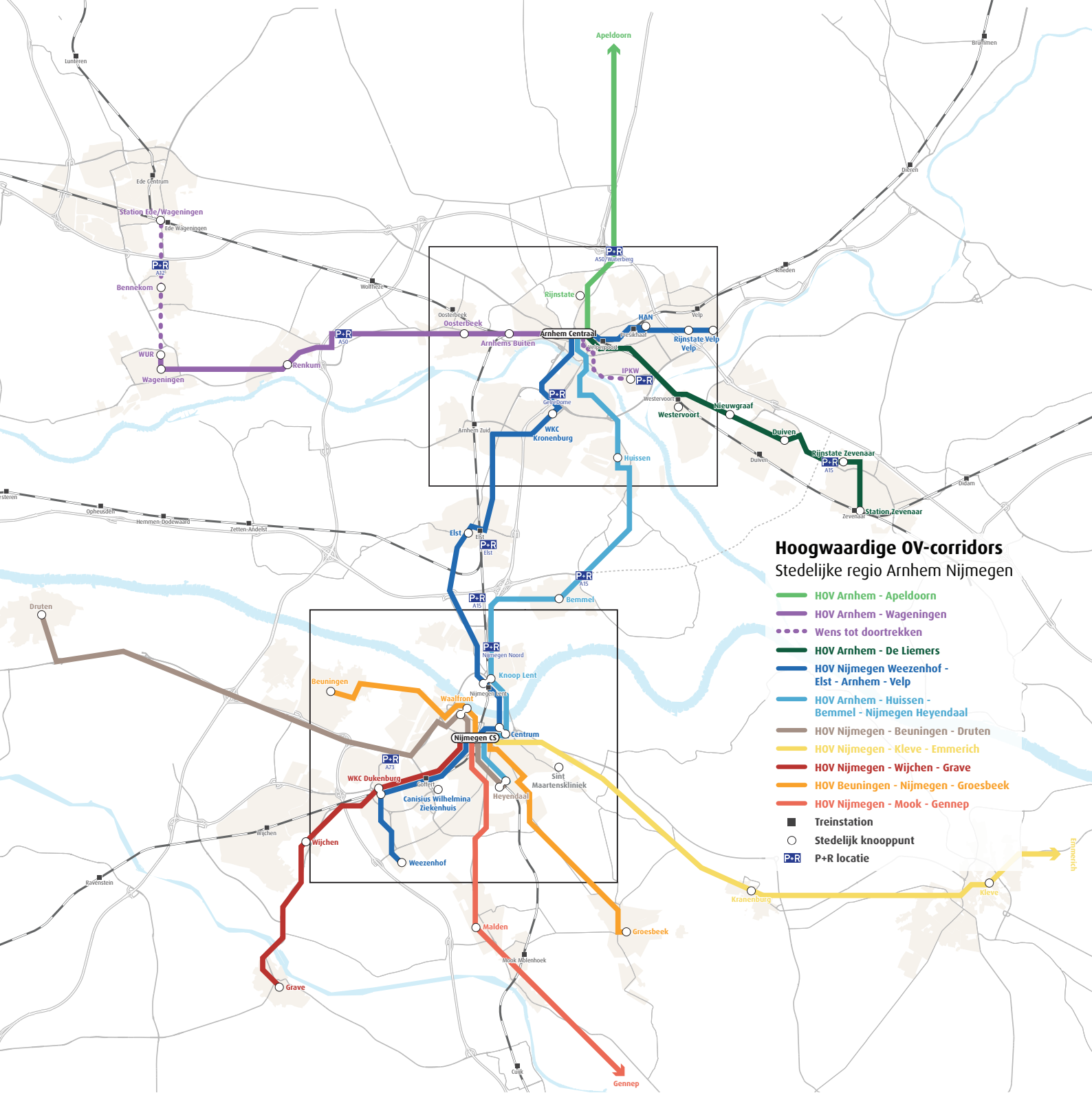
Flexnet
(vraagafhankelijk/ maatwerk)



Het Vastnet heeft een verbindende functie voor de OV-reizigers. Dit zijn het spoor, HOV-bus en de sterke overige buslijnen.

Het Stadsnet heeft vooral een ontsluitende functie voor de OV-reizigers.

Het Flexnet vormt de aanvulling op het reguliere openbaar vervoer en kent een vraagafhankelijke invulling.



2.3 Eerste ervaringen HOV

De afgelopen jaren heeft de regio Arnhem Nijmegen ervaring opgedaan in de ontwikkeling van hoogwaardige OV-corridors en maatregelen om het openbaar vervoer corridorgewijs te verbeteren.

Als concurrerend alternatief voor de automobilist in de regio is hoogwaardig openbaar vervoer geïntroduceerd tussen de beide steden Arnhem en Nijmegen. Zowel de lijn 300 (Nijmegen Heyendaal-Bemmel-Huissen-Arnhem Centraal) als lijn 331 (Nijmegen Weezenhof – Elst – Arnhem Centraal – Velp Zuid) zijn succesvolle voorbeelden van hoogwaardig openbaar vervoer. De beide busverbindingen kennen op drukke trajecten eigen vrijliggende infrastructuur en doen bewust minder haltes aan. Reizigers waarderen de kwaliteit. Over een langere periode is het aantal reizigers op beide HOV-corridors fors gestegen. Ook in 2017 realiseren de snelle verbindingen een doorgroei, zoals blijkt uit de evaluatie van de vervoerder Breng/ Connexxion.

Op de verbinding tussen Arnhem en Wageningen is de afgelopen jaren ook fors geïnvesteerd in de kwaliteit van het openbaar vervoer. Niet alleen is de dienstregeling van de lijn 352 verbeterd door in de spits iedere 10 minuten een bus te laten rijden. In samenwerking met de gemeenten is tevens geïnvesteerd in doorstromingsmaatregelen voor de bus en betere haltevoorzieningen. Ook deze corridor kent een verdere groei van het aantal OV-reizigers, in 2017 een reizigersgroei van 14%.

brengnieuws

Periodieke uitgave voor samenwerkingspartners in de provincie Gelderland.



Het gebruik van Breng blijft stijgen

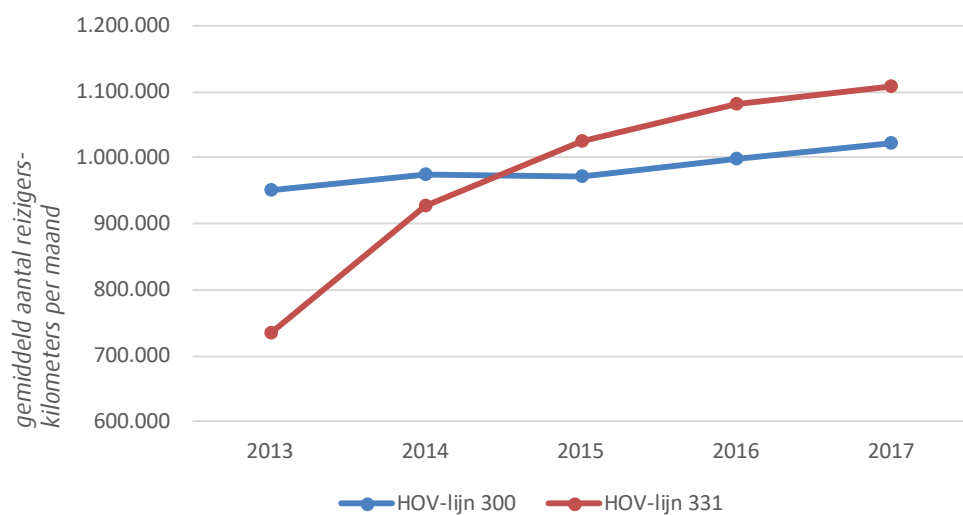
In de regio Arnhem-Nijmegen is het gebruik van de Breng bussen in 2017 met 3% gestegen. Snelle verbindende lijnen doen het goed, zoals lijn 300, die de plaatsen Bemmel, Huissen, Ressen en Lent met Arnhem en Nijmegen verbindt. Ook lijn 331 stijgt in het gebied Oosterhout en Elst.

editie 2018, Breng Nieuws





Gebruik HOV-lijnen



Gegevens vanuit OV-Chipkaart
(bewerkt Goudappel Coffeng)

3.

Investerings op corridorniveau

3.1 Verkenning van HOV-corridors in breed perspectief

Het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer op de geschetste hoogwaardige OV-corridors staat in het Actieplan centraal. Om toe te groeien naar de gestelde ambitie zijn investeringen per corridor nodig.

Deze investeringen hebben positieve gevolgen voor de bereikbaarheid, de economische aantrekkelijkheid, duurzaamheid, de reizigerstevredenheid en de reizigersgroei. Om daadwerkelijk tot gedragen maatregelen te komen is het nodig om de consequenties van de opgave en ambitie in breed perspectief te verkennen.

Per hoogwaardige OV-corridor levert dit diverse vragen op:

- Welke verkorting van reistijd en/ of verbetering van de betrouwbaarheid is te behalen?
- Wat zijn de economische gevolgen voor de stedelijke knooppunten langs de corridor?
- Welke reizigerseffecten zijn te verwachten? Welke reizigersgroepen profiteren en welke niet?
- Wat betekent dit voor het aantal inwoners binnen een bepaalde afstand van een halte?
- Wat zijn de effecten op het reguliere ontsluitende vervoer en eventuele effecten op het vraagafhankelijke vervoer?
- Is een hogere frequentie, bijvoorbeeld op HOV-niveau, de komende jaren te verwachten?
- Wat zijn de consequenties voor de exploitatie en de exploitatiekosten?

Inzicht in bovenstaande effecten en consequenties per corridor is nodig om een afgewogen besluit te nemen over investeringen in doorstroming, knooppunten en optimalisatie van routes en dienstregeling. Hiervoor bekijken we het openbaar vervoer in breed perspectief. We starten in 2019 met een verkenning naar de effecten van HOV op reizigers en exploitatie per corridor.



3.2 Investeringsvoorstellen als vertrekpunt

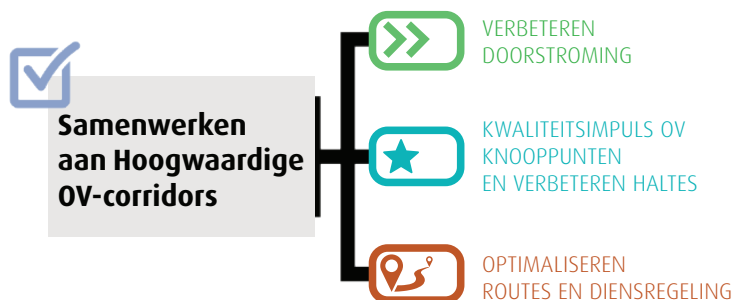
Als voorwerk zijn kansrijke investeringen per HOV-corridor reeds in beeld gebracht. Drie werkgroepen hebben hiervoor input verzameld:

1. Werkgroep Stadsnetten, waarbij in breed perspectief is gekeken naar het toekomstbeeld openbaar vervoer in de steden Arnhem en Nijmegen;
2. Werkgroep Rijnlijn, waarbij scenario's voor een toekomstige lijnvoering tussen Arnhem en Wageningen zijn onderzocht;
3. Werkgroep HOV, waarbij in vier werksessies gezamenlijk met de gemeenten de opgaven en kansen per HOV-corridor zijn verkend.



Als resultaat van de drie werkgroepen is een overzicht aan maatregelen om het openbaar vervoer op de HOV-corridors te verbeteren gemaakt. De maatregelen kennen een sterke onderlinge samenhang en zijn grofweg onder te verdelen in drie hoofdtypen:

- Doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer;
- Kwaliteitsimpuls OV-knooppunten en verbeteren haltes;
- Optimaliseren routes en dienstregeling.



Doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer

Doorstromingsmaatregelen zijn nodig om het openbaar vervoer vlot en betrouwbaar langs de file te leiden. Op diverse locaties in de regio zijn hiervoor maatregelen aangeduid. Zie hiervoor ook het kaartbeeld op de volgende pagina. Genoemde maatregel is het verbeteren van de doorstroming voor het openbaar vervoer op de Oude Zevenaarseweg in Arnhem (2). Op deze HOV-corridor richting De Liemers staat het openbaar vervoer dagelijks in de wachtrij voor de verkeerslichten. Tevens is een aantal locaties aangewezen waar een nadere verkenning nodig is om een adequate oplossing uit te werken. Denk hierbij aan doorstromingsmaatregelen op de Graafseweg in Nijmegen (10) en de Maas en Waalweg tussen Druten en Nijmegen (3).

Kwaliteitsimpuls OV-knooppunten en verbeteren haltes

Onderdeel van de no-regret maatregelen is het verbeteren van diverse haltes in 2019. Gerichte investeringen, zodat de haltes ook in de toekomst aantrekkelijk zijn. Denk daarbij niet alleen aan voldoende fietsstallingen, maar ook aan voorzieningen om de elektrische fiets veilig te stallen en op te laden. Op andere locaties gaat het om het vergemakkelijken van de overstap van de auto (Kiss & Ride of P+R). Hiervoor is Gelderland reeds gestart met het inventariseren van de kwaliteit van de haltes langs de HOV-corridors.

Tegelijkertijd is door de regio ook een aantal OV-knooppunten benoemd die een kwaliteitsimpuls nodig hebben. De genoemde knooppunten zijn op de volgende pagina in kaart geïllustreerd. Enkele voorbeelden zijn:

- het verbeteren van de haltes voor het HOV op de singels in Nijmegen in samenhang met de route die het HOV in Nijmegen gaat rijden over de singels (23);
- het verbeteren van het OV-knooppunt van Druten, als belangrijke overstaplocatie tussen de HOV-corridor Nijmegen en 's-Hertogenbosch (15);
- het bieden van een kwaliteitsimpuls van het OV-knooppunt winkelcentrum Kronenburg in Arnhem (21).



Optimaliseren routes en dienstregeling

Om op corridorniveau het openbaar vervoer te verbeteren is het optimaliseren van routes een belangrijke oplossingsrichting. Het strekken van routes biedt de reiziger kortere reistijden en een hogere betrouwbaarheid. Genoemde investeringen zijn:

- de optimalisatie van HOV-bus in de Liemers (Westervoort-Duiven-Zevenaar) in relatie tot de toekomstige aansluiting A15 (Duiven/ Zevenaar) en de ontwikkeling van een P+R (14);
- het optimaliseren van de route van HOV-lijn 331 door Dukenburg in samenhang met de bestaande ontsluitende lijnen (34).
- het optimaliseren van het openbaar vervoer tussen Arnhem en Wageningen (Rijnlijn) met doortrekking naar de campus van de Wageningen Universiteit (WUR) en station Ede-Wageningen (4);

Het optimaliseren van de routes gebeurt in samenhang met het onderliggend regulier openbaar vervoer. Een corridorgewijze aanpak is hiervoor nodig, waardoor ook optimalisaties in de dienstregeling mogelijk zijn. Doordat openbaar vervoer meer gebundeld wordt, is bijvoorbeeld een consequente frequentie om de 10 minuten mogelijk.

Op de volgende pagina is de voorselectie aan maatregelen in kaart gebracht.





VERBETEREN DOORSTROMING

1	Apeldoornseweg	Doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer
2	Oude Zevenaarseweg	Herinrichting Oude Zevenaarseweg in combinatie met vrije infrastructuur OV
3	Maas en Waalweg	Corridorstudie naar doorstromingsmaatregelen OV
4	Utrechtseweg	Doorstromingsmaatregelen OV-corridor
5	Cronjestraat-Cremerstraat	Kleine reconstructie voor betere doorstroming OV
6	Velperweg-Ir van Muijlwijkstraat-Jansbinnensingel	Corridorstudie naar verbeteren doorstroming OV
7	Rozendaalseweg-Raapopseweg	Corridorstudie naar verbeteren doorstroming OV
8	Metamorfoseallee-Hollandweg	Aanpassingen kruispunt voor doorstroming OV
9	Burgemeester Matsersingel	Doorstromingsmaatregelen OV-corridor
10	Graafseweg	Corridorstudie naar doorstromingsmaatregelen OV icm herinrichtingsopgave
11	Ubergseweg - Keizer Traianusplein	Doorstromingsmaatregel openbaar vervoer
12	Rijksweg Malden	Corridorstudie naar verbeteren doorstroming OV



KWALITEITSIMPULS OV KNOOPPUNTEN EN VERBETEREN HALTES

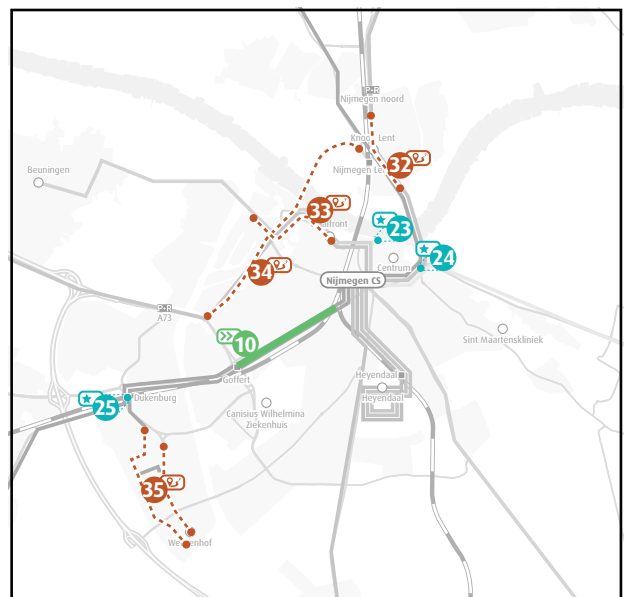
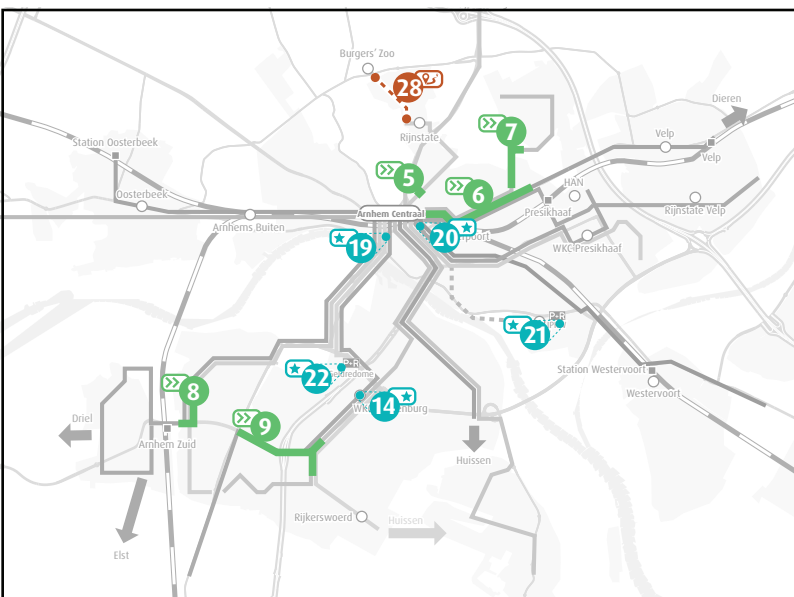
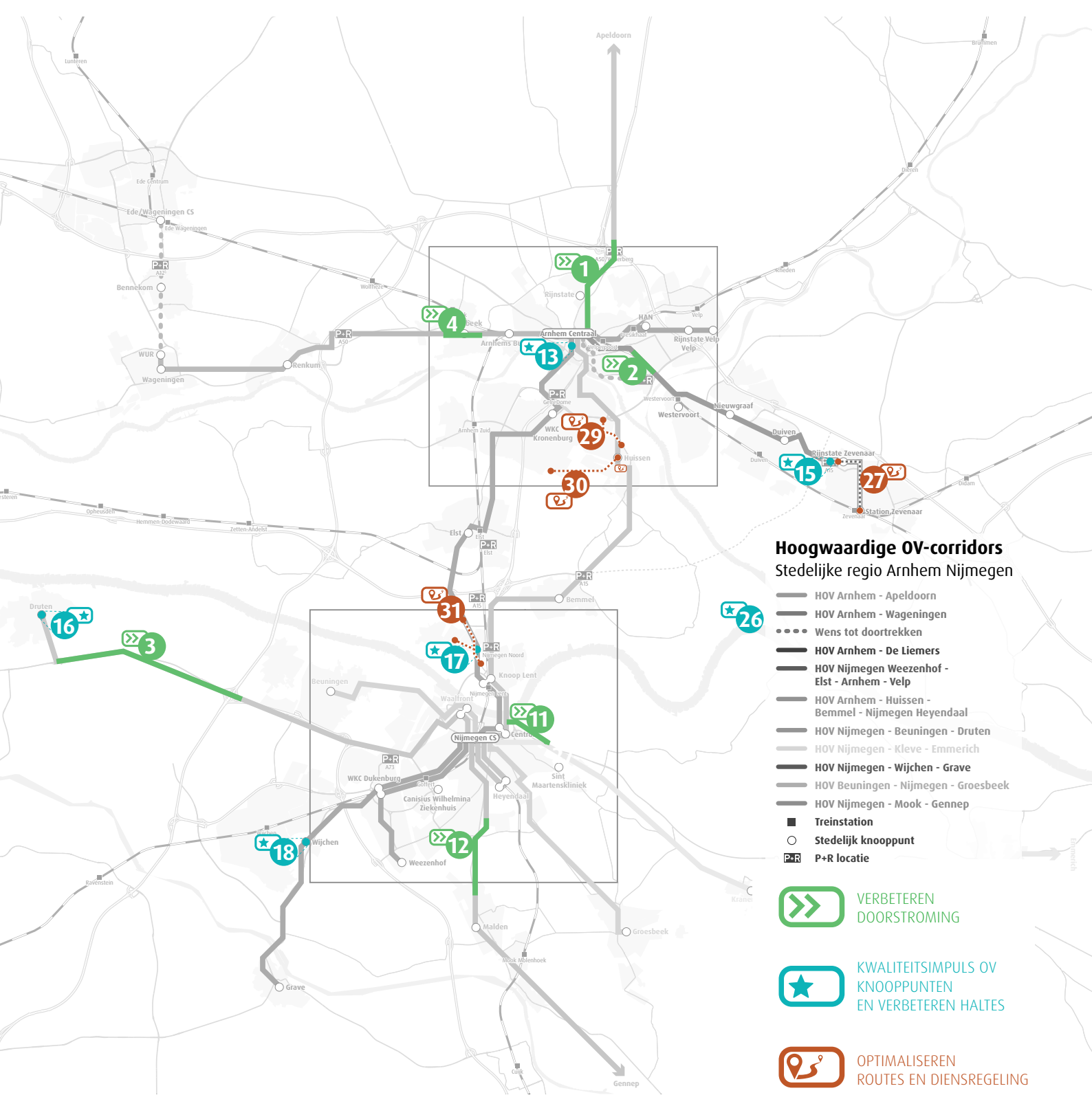
13	Rijnstraat	Halteverbetering
14	OV-Knooppunt WKC Kronenburg	Kwaliteitsimpuls OV-knooppunt
15	P+R A15/ Zevenaar	Toekomstige P+R locatie in relatie met de via A15
16	OV-knooppunt Druten	Kwaliteitsimpuls OV-knooppunt
17	Ovatonde/ P+R Nijmegen-Noord	Kwaliteitsimpuls P+R Nijmegen-Noord
18	Wijchen Zuid en Nederasselt	Kwaliteitsimpuls haltevoorzieningen
19	Willemsplein	Verbeteren inrichting en indeling OV-knooppunt
20	Velperplein	Verbeteren inrichting en indeling OV Knooppunt
21	IPKW/ Westervoortsedijk	IPKW verbinden met HOV inclusief P+R
22	P+R Gelredome	Optimalisatie P+R locatie
23	Plein 44	Aanpassing haltes Plein 44
24	Singels Nijmegen	Kwaliteitsimpuls haltes op de singels nav andere routes bussen binnenstad
25	Dukenburg	Kwaliteitsimpuls OV-Knooppunt Dukenburg
26	Verbeteren haltevoorzieningen	Upgraden HOV-haltes n.a.v. halte-inventarisatie



OPTIMALISEREN ROUTES EN DIENSTREGELING

27	Route HOV door Zevenaar	Studie naar routeoptimalisatie lijnvoering openbaar vervoer in Zevenaar
28	Schelmseweg	Routeoptimalisatie lijn 3 in samenhang met lijn 8
29	Keizerstraat/ Het Duifje	Studie naar doortrekken lijn 3 naar Huissen
30	Marga Klompélaan/ Rijkerswoerd	Studie naar doortrekken lijn 7 naar Huissen
31	Griftdijk en Fruitlaan	Routeoptimalisatie en OV-voorzieningen Griftdijk (lijn 14 en 331)
32	Knoop Lent	Routeoptimalisatie rondom Knoop Lent icm verkeerslichtenregeling
33	Waalfront	Routeoptimalisatie Lijn 5 en lijn 85 in combinatie met gebiedsopgave Waalfront
34	De Oversteek	Vervoerwaardestudie naar kansrijkheid verbinding Nijmegen Noord <-> Nijmegen Goffert
35	Dukenburg	Routeoptimalisatie inclusief verkenning doorsteek Meijhorst <-> Aldenhof

Deze bovenstaande selectie aan investeringsvoorstellen vanuit de regio vormt het vertrekpunt voor de uitvoering van de verkenningen vanaf 2019.



4.

Samenwerking en investeringen

4.1 Opstarten van een gezamenlijke projectorganisatie

Welke investeringen we per HOV-corridor daadwerkelijk gaan uitvoeren en op welk termijn, willen we in 2019 gaan verkennen. Tegelijkertijd streven we ernaar om in 2019 diverse no-regretmaatregelen uit te voeren. Om de benodigde werkzaamheden efficiënt en in samenhang uit te voeren willen we een gezamenlijke projectorganisatie opstarten. In de regio Arnhem Nijmegen is bij de uitvoering van maatregelen bij de bestaande HOV-corridors (bestaande HOV-lijnen 300 en 331) veel ervaring opgedaan met deze werkwijze.

De ambitie is een slagvaardige projectorganisatie in 2019 in te richten en op te starten, op basis van voldoende kwaliteit en tijd. Een partnership tussen de gemeenten en de provincie met een mix aan competenties vanuit de betrokken partijen. We benutten hiervoor de kennis en ervaring bij de samenwerkende partijen waar het gaat om onder andere projectleiders, OV-experts, verkeerskundig ontwerpers en experts kostenraming.

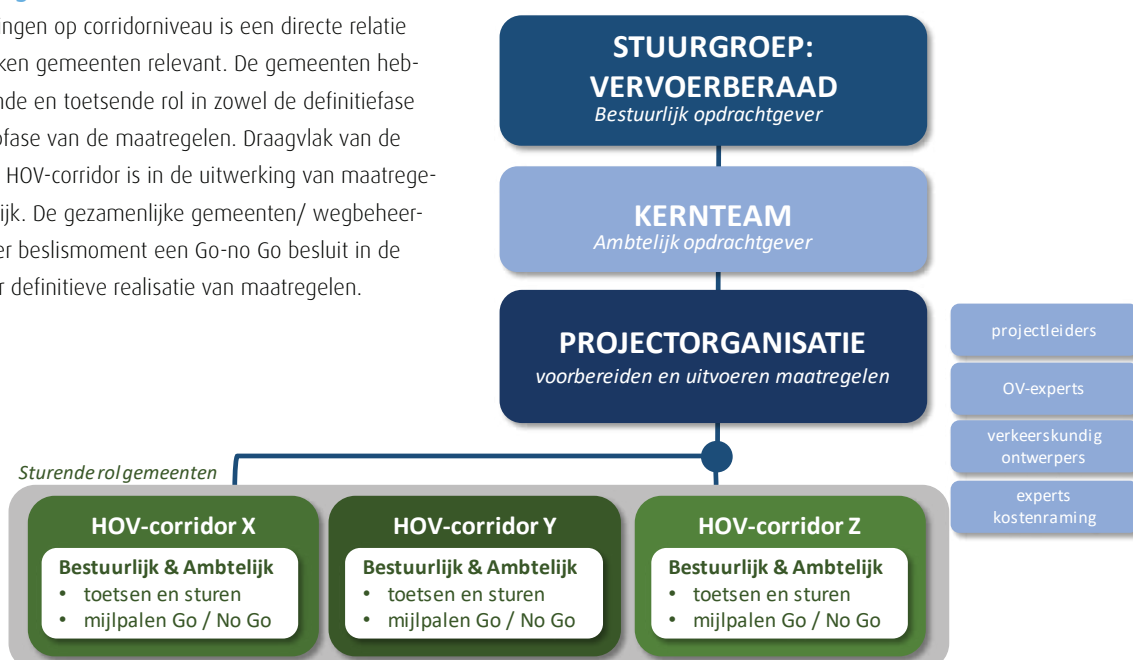
Sturende rol gemeenten

Bij de investeringen op corridorniveau is een directe relatie met de betrokken gemeenten relevant. De gemeenten hebben een sturende en toetsende rol in zowel de definitiefase als de ontwerpfase van de maatregelen. Draagvlak van de partners op de HOV-corridor is in de uitwerking van maatregelen onontbeerlijk. De gezamenlijke gemeenten/ wegbeheerders nemen per beslismoment een Go-no Go besluit in de voortgang naar definitieve realisatie van maatregelen.

Kernteam en stuurgroep als opdrachtgevers

Om de opgebouwde kennis, ervaring en energie te benutten bouwen we voort op de bestaande kerngroep die dit regionaal Actieplan heeft opgesteld. In dit kernteam zitten experts vanuit Gelderland en vanuit de gemeenten Arnhem en Nijmegen. Onder hun regie wordt de projectorganisatie ingericht en opgestart. Tevens zorgt het kernteam voor het voorbereiden van de verkenningen per corridor.

Voor de bestuurlijke aansturing van het geheel richten we geen nieuwe bestuurlijke overlegstructuur in. Het voorstel is aan te sluiten bij bestaande organisatiestructuren. Het Vervoerberaad in de regio Arnhem Nijmegen benutten we daarbij als bestuurlijke stuurgroep. In dit reguliere bestuurlijke overleg tussen de provincie Gelderland en de gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen bespreken we de voortgang en dilemma's. Het Vervoerberaad komt 2 á 3 keer per jaar bij elkaar.

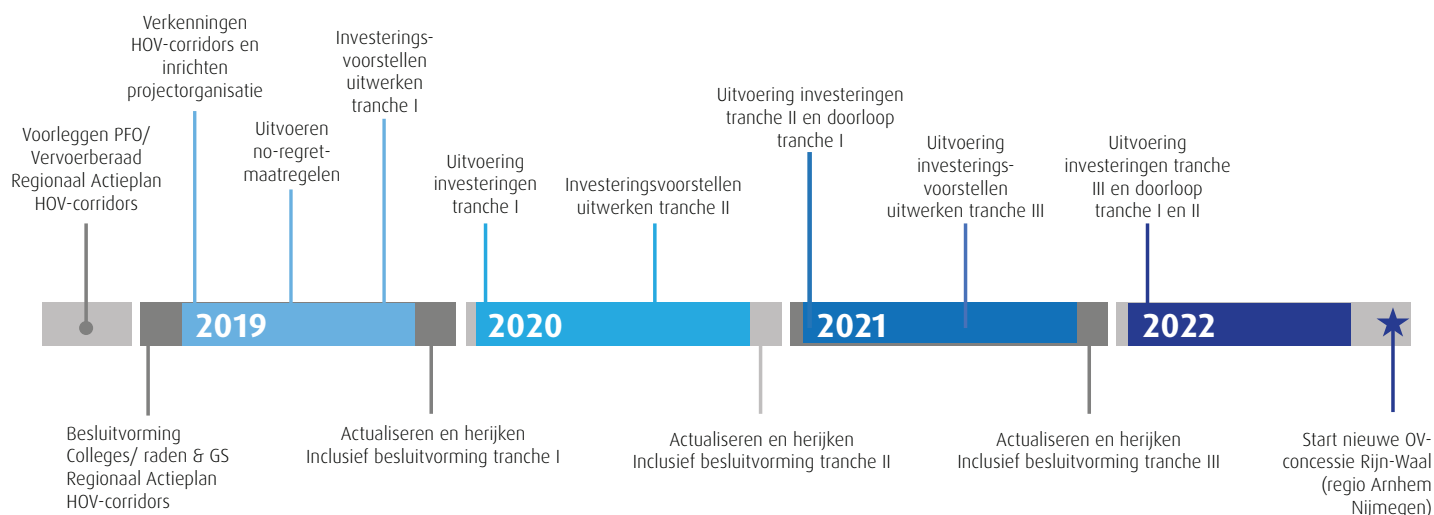


4.2 Investerings en prioritering

Om de ambities waar te maken is naast capaciteit ook inzet van financiën nodig. De exacte financiële inzet is nu nog niet te ramen. Voor de periode 2020 tot en met 2023 is de inschatting dat jaarlijks een investeringsbudget nodig is van van 4 tot 8 miljoen euro.

De verkenningen leiden per medio 2019 tot meer zicht op kansrijke investeringen per HOV-corridor, mede afhankelijk van de consequenties en effecten op reizigers en exploitatie. Dan is ook een meer scherpe kostenraming op te stellen. Op basis van de kansrijkheid en prioritering doet de projectorganisatie jaarlijks een bijstelling van de benodigde investeringsbudgetten. Tot en met de start van de nieuwe concessie zal de projectorganisatie jaarlijks investeringsvoorstellen uitwerken. Deze voorstellen worden na toetsing en besluitvorming van de betrokken gemeenten/ wegbeheerders verder tot uitvoering gebracht door de projectorganisatie.

De ervaring leert dat het tot uitvoering brengen van maatregelen een lange doorlooptijd kent. Daarom is het noodzakelijk om ook een financiële doorkijk te geven tot 2030, inclusief eventuele reserveringen in onder andere het MIAM (Meerjaren Investeringsagenda Mobiliteit), Investeringsagenda Arnhem en Nijmegen en mogelijk andere financieringsbronnen. In de jaarlijkse actualisatie en herijking van het regionaal Actieplan HOV-corridors wordt dit meegenomen.



4.3 No-regret maatregelen en verkenningen in 2019

Om in 2019 met de uitvoering van de no-regret maatregelen te starten is het voorstel om 3,8 miljoen euro budget vrij te maken.

We investeren in:

- Het uitvoeren van verkenningen (per HOV-corridor);
- Het uitvoeren van infrastructuurmaatregelen;
- Het verbeteren van haltevoorzieningen.

Voor de financiële dekking van de kosten is een subsidieregeling in de maak. In het begin van het tweede kwartaal van 2019 is meer duidelijk over de voorwaarden van de subsidieregeling. Voor 2019 is een bestedingsplan opgesteld, dit is bijgevoegd in bijlage 1.

Uitvoeren van verkenningen

Om per 2020 te starten met de eerste investeringstranche HOV-corridors, werkt het kernteam aan het begeleiden van de benodigde verkenningen. Inzicht in de effecten en consequenties zijn nodig om uiteindelijk een afgewogen besluit te nemen over eventuele investeringen in doorstroming, knooppunten of optimalisatie van routes en dienstregeling.

Het doel is dan ook om in 2019 te starten met een verkenning per corridor naar de effecten van HOV op reizigers en exploitatie. In het no-regretpakket is hiervoor € 775.000,- vrijgemaakt.

Uitvoeren van infrastructuurmaatregelen

De infrastructuurmaatregelen bestaan uit doorstromingsmaatregelen op de Oude Zevenaarseweg in Arnhem en het optimaliseren van het bestaande kruispunt van de Jacob Cremerstraat met de Apeldoornseweg. Beide maatregelen zijn gekoppeld aan geplande herinrichtingswerkzaamheden. Tevens willen we in 2019 investeringen doen in het optimaliseren van de Rijnlijn (Arnhem-Renkum-Wageningen). In totaal is voor het uitvoeren van deze infrastructuurmaatregelen 2,4 miljoen euro geraamd.

Verbeteren van haltevoorzieningen

De verbetering van de haltevoorzieningen hangt samen met de inventarisatie die op dit moment loopt. In 2019 wordt op basis van de inventarisatie een eerste tranche aan verbeteringen van HOV-haltes doorgevoerd. Hiervoor is een budget van € 600.000,- beschikbaar.

NO-REGRET MAATREGELEN 2019 HOV-CORRIDORS

1	Uitvoeren van verkenningen	Aanpak per HOV-corridor of groepen van HOV-corridors	€ 775.000,-
2	Uitvoeren van infrastructuurmaatregelen	Optimalisatie Oude Zevenaarseweg Arnhem	€ 1.500.000,-
		Optimalisatie kruising Apeldoornseweg/ Cremerstraat Arnhem	€ 500.000,-
		Optimalisatie Rijnlijn (VRI's, infrastructuur, haltevoorzieningen)	€ 400.000,-
3	Verbeteren van haltevoorzieningen	Rondom binnenstad Nijmegen	€ 400.000,-
		Nijmegen Noord	€ 200.000,-
			€ 3.775.000,-



Lin 6 2 min
Lin 15 10 min

G

Lin 331 7 min
Lin 2 8 min

Lin 4 4 min
Lin 38 7 min

Lin 11 10 min
Lin 2 6 min

11 Nijmegen 15 via Nijmegen
via Nijmegen

MAN

breng

3301

Deze bus rijdt op groen gas

DE MEESTE
1.50



Bijlage 1: Bestedingsplan 2019 HOV

	Lijn	Maatregel	Door	Begroot
Uitvoeren van verkenningen		Aanpak per HOV-corridor of groepen van HOV-corridors	Provincie	€ 775.000,-
		Onderzoek aandrijftechnieken		
Uitvoeren van infrastructurele maatregelen	60	Aanleg busbaan Oude Zevenaarseweg	Gemeente Arnhem	€ 1.500.000,-
	91/ 321/ Stadsnet 3	Optimalisatie kruising Apeldoornseweg/ Cremerstraat	Gemeente Arnhem	€ 500.000,-
	352	Rijnlijn: diverse aanpassingen. VRI's en haltevoorzieningen	Provincie	€ 400.000,-
Verbeteren van haltevoorzieningen	58/ 300/ 331	Uitbreiden halte Nassausingel Herinrichten halte Burchtstraat Verwijderen halte Hunnerpark Realiseren halte Traianusplein Afstelling van VRI's Halte Terwindtstraat opheffen ten gunste van een busbaan	Gemeente Nijmegen	€ 400.000,-
	331	Halte Oude Groenestraat opwaarderen Halte Terracottastraat/ Aquilasstraat opwaarderen Halte Stationsstraat aanpassen	Gemeente Nijmegen	€ 200.000,-
	12/86/89/ 165	Aanleg busknooppunt Druten	Gemeente Druten	P.M.



Samenwerken aan Hoogwaardige OV-Corridors



Samenwerken aan een krachtig en duurzaam verbonden regio Arnhem Nijmegen

