

RAADSINFORMATIEBRIEF – Nr. 2019-141

Aan de leden van de gemeenteraad

Datum 17 december 2019
Zaaknummer Z/19/347255 /INT/19/935310
Onderwerp Ambitiedocument Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid regio Arnhem Nijmegen
Portefeuillehouder C. Koers

Contactpersoon Gijs Nederstigt
E-mail G.Nederstigt@zevenaar.nl
Telefoon 0316 595 274

Geachte leden van de gemeenteraad,

Inleiding

In 2017 zijn de portefeuillehouders Mobiliteit van de regio Arnhem-Nijmegen gestart om de regionale ambities, doelen en prioriteiten te bepalen voor de regio. Dit is eind 2017 vastgelegd in de zogenaamde Bereikbaarheidsaanpak, inclusief bijbehorende opgaven die van regionaal belang zijn op het gebied van bereikbaarheid.

De afgelopen 2 jaar is deze Bereikbaarheidsaanpak, inclusief 8 bijbehorende opgaven, verder uitgewerkt en geactualiseerd. Dit heeft geresulteerd in een programma met een aantal nieuwe regionale documenten:

- Ambitiedocument Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid (visie);
- Uitwerkingen van het Ambitiedocument in 6 Position papers: Robuust wegennet, Betrouwbaar spoor, (H)OV voor iedereen, Aantrekkelijk fietsnetwerk, Verkeersveilige omgeving en Schoon Onderweg;
- Een eerste aanzet voor een Samenwerkingsagenda (uitvoeringsagenda) met externe partijen (zoals o.a. de provincie Gelderland, het Rijk, ProRail, NS, Rijkswaterstaat) met daarbij een voorstel voor een benodigd regionaal mobiliteitsbudget voor 2020.

Op 2 oktober 2019 hebben de portefeuillehouders Mobiliteit van alle 18 gemeenten van de regio Arnhem-Nijmegen tijdens het PFO Mobiliteit ingestemd met deze documenten. Op 17 december 2019 is het college akkoord gegaan met het Ambitiedocument Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid van de regio Arnhem-Nijmegen, de bijbehorende 6 werksporen. In deze raadsinformatienota wordt u hier nader over geïnformeerd.

Kernboodschap

Voor de stedelijke regio Arnhem Nijmegen is bereikbaarheid een absolute voorwaarde voor het leefklimaat en de economische positie. Omdat de huidige bereikbaarheidsproblemen niet op te lossen zijn binnen onze gemeentegrenzen, is er door alle 18 regio gemeenten ingestemd met het Ambitiedocument Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid en de bijhorende position papers van de 6 werksporen. Hiermee is de eerste stap gezet in het versterkingsproces voor een toekomstige regionale samenwerking.

Context

- ☒ Actueel maatschappelijk onderwerp/probleem
- ☐ Coalitieafspraken
- ☐ Motie/amendement/toezegging
- ☐ Anders, namelijk

Inhoudelijke boodschap

Bereikbaarheid is een absolute voorwaarde voor het leefklimaat en de economische positie van de regio Arnhem-Nijmegen. Zonder ingrijpen zal de stedelijke bereikbaarheid in de regio Arnhem-Nijmegen de komende jaren fors onder druk komen te staan. Arnhem en Nijmegen staan in de top 10 van meest filegevoelige steden van Nederland. Door de diverse rivierkruisingen in de regio is het mobiliteitsnetwerk beperkt robuust. Kleine ongevallen op de hoofdwegen hebben vaak grote consequenties. Daarnaast zorgt als het verkeer voor negatieve effecten op de CO₂-uitstoot en het leefklimaat in de steden en de kernen.

Bereikbaarheidsproblemen zijn niet op te lossen binnen de gemeentegrenzen. De stedelijke regio Arnhem-Nijmegen is bij uitstek het schaalniveau om de uitdagingen wat betreft bereikbaarheid, betrouwbare reistijden en duurzame mobiliteit aan te pakken. Structurele samenwerking en een gezamenlijke ambitie, visie en een uitvoeringsagenda zijn hiervoor nodig.

In het Ambitiedocument Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid en bijbehorende position papers van de 6 werksporen zijn de ambitie en visie van de regio Arnhem-Nijmegen opgenomen. Hieronder wordt kort ingegaan op de diverse bijlagen.

De regio Arnhem-Nijmegen vormt de motor van de Gelderse economie. Gunstig gelegen aan internationale weg-, spoor- en waterverbindingen. 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. Dit maakt onze regio tot de sterkst groeiende regio buiten de Randstad. De verstedelijkingsopgave leidt tot toenemende mobiliteit op een reeds zwaar belast mobiliteitssysteem. Dat betekent dat de regio:

- Onverminderd doorgaat met de aanpak om onze bestaande mobiliteitsnetwerken beter te benutten;
- Zich specifiek richt op 'zero emission' mobiliteit (fiets, openbaar vervoer, elektrisch vervoer etc.). Meer schone kilometers in onze dagelijkse verplaatsingen is het streven.

Het programma kent 6 werksporen waarin de ambitie concreter wordt uitgewerkt. Voor elk werkspoor is een position paper opgesteld. Naast de aanpak van regionale knelpunten (zoals de aanpak fileproblematiek en gedragsaanpak A12, aanpak knooppunt Bankhoef A50, de uitbreiding van snelfietsroutes in de regio) zijn ook Zevenaarse ambities, opgaven en projecten opgenomen in deze



werksporen. Enkele voorbeelden zijn: de verbreding van de A12 en de doortrekking van de A15, de aanpak van de optimalisatie van HOV lijn 60, het verbeteren van het fietspadennetwerk en de regionale aanpak verkeerseducatie en gedragscampagnes.

Consequenties (w.o. financiële)

Naast een ambitiedocument, werksporen en een samenwerkingsagenda is capaciteitsinzet en cofinanciering vanuit de verschillende gemeenten essentieel. Voor de uitvoering van het programma Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid is voor 2020 éénmalig een bedrag nodig van € 1.016.937,-. Per gemeente wordt een bijdrage gevraagd van € 1,30 per inwoner. Voor de gemeente Zevenaar betekent dit concreet een financiële bijdrage van € 56.559.

In de kadernota 2018-2022 is een investeringskrediet 'coördinatie en regie infrastructuur' opgenomen. Binnen dit investeringskrediet is een bedrag beschikbaar voor deze investering in duurzame mobiliteit en bereikbaarheid. In het eerste kwartaal van 2020 zal de raad een voorstel worden gedaan voor de begeleiding van de infrastructurele projecten in 2020 het geraamde investeringskrediet beschikbaar te stellen. Daarmee komt ook het benodigde bedrag voor het regionaal mobiliteitsfonds beschikbaar.

Zoals aangegeven in het ambitiedocument en de verschillende position papers heeft het Programma Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid een looptijd van meerdere jaren en kent korte-, middellange- en lange termijnopgaven en projecten. De financiering is vooralsnog voor 1 jaar voorgelegd aan de gemeenten. Dit heeft alles te maken met het versterkingsproces regionale samenwerking in de regio Arnhem-Nijmegen. Dit versterkingsproces zal eerst meer duidelijkheid moeten geven over de toekomstige regionale samenwerking. Het vervolg van het Programma Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid en bijbehorende financiering hangt van deze discussie af.

Communicatie en vervolgproces

Communicatie naar buiten

De regio Arnhem-Nijmegen beschikt over een website waarop gecommuniceerd wordt over het programma Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid. Op deze website is ook een korte film te bekijken over dit programma via <https://www.regioan.nl/thema-s/mobiliteit>

Vervolgproces

De portefeuillehouders Mobiliteit hebben de wens om naast het ambitiedocument en de werksporen ook een samenwerkingsagenda (uitvoeringsprogramma) te maken. Hierin worden ook de projecten van de partners/stakeholders in onze regio meegenomen (Rijkswaterstaat, Provincie Gelderland, ProRail/NS, vervoerders, etc.).

In het voorjaar 2020 komt de definitieve Samenwerkingsagenda voor 2020 beschikbaar. Met de gemeentelijke bijdragen aan het regionaal mobiliteitsfonds kan vervolgens direct gestart worden met de uitvoering van de projecten uit deze samenwerkingsagenda. In een volgende raadsinformatienota zullen we u hierover informeren.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Zevenaar,



Michel Tromp
secretaris



Lucien van Rielwijk
burgemeester

Bijlagen

1. 935333 Ambitiedocument Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen;
2. 935319 Position paper Robuust wegennet;
3. 935328 Position paper (H)OV voor iedereen;
4. 935330 Position paper Betrouwbaar Spoor;
5. 935335 Position paper Aantrekkelijk Fietsnetwerk;
6. 935329 Position paper School onderweg;
7. 935331 Position paper Verkeersveilige omgeving.



ROBUUST WEGENNETWERK

REGIO ARNHEM NIJMEGEN

|

POSITION PAPER

SLIM&

regio arnhem
nijmegen

POSITION PAPER HOOFDWEGEN - REGIO ARNHEM NIJMEGEN

“Een gezamenlijke wegaanpak is urgent en noodzakelijk”

Het hoofdwegennet in de regio Arnhem Nijmegen is kwetsbaar. De bereikbaarheid (+ leefbaarheid en veiligheid) van de regio Arnhem Nijmegen staat steeds meer onder druk: een gezamenlijke wegaanpak is urgent en noodzakelijk!

In deze position paper hoofdwegen regio Arnhem Nijmegen richten wij ons op de prioriteit: Robuust hoofdwegennetwerk

Het hoofdwegennet in de regio Arnhem Nijmegen is kwetsbaar. De bereikbaarheid van de regio Arnhem Nijmegen staat steeds meer onder druk, een gezamenlijke wegaanpak is urgent en noodzakelijk! Robuuste oplossingen juist op het hoofdwegennetwerk zijn nodig om de leefbaarheid in de steden en kernen te behouden. Bij congestie ontstaan in de regio diverse ongewenste sluiproutes die de leefbaarheid onder druk zetten. De doortrekking en gedeeltelijke verbreding van de A15 en de verbreding van de A12 (project ViA15) pakken grote knelpunten in het hoofdwegennetwerk aan. Het project ViA15 zorgt voor een oplossing van de dagelijkse problemen op de Pleyroute en de A12 op de corridor tussen Arnhem en de Achterhoek. Regionaal bestaat nog wel zorg over de verkeersdoorstroming op de A50 rondom knooppunt Bankhoef. Aanpak hiervan is voor de samenwerkende gemeenten topprioriteit. Op regionale schaal kent zowel de bereikbaarheid van de A325, de N322, de zuidflank van Nijmegen als de oostkant van Arnhem onze zorg.

REGIONALE AANPAK HOOFDWEGEN

1. Aanpak A50-Bankhoef (Ewijk-knooppunt Bankhoef-Paalgraven) = middenlange termijn

De verkeersproblemen op de A50-corridor Nijmegen-Eindhoven nemen steeds verder toe. Het MIRT-onderzoek dat onlangs is gestart, moet de oorzaken van de problemen achterhalen en mogelijke oplossingen in kaart brengen. De A50 tussen Nijmegen en Eindhoven is van groot belang voor het economisch functioneren van de regio's Arnhem/Nijmegen en Oost-Brabant. De rol van de A50 als corridor in het sterk toenemende goederenvervoer, dat vooral een oost-west relatie heeft, is groot en groeiende. Op delen van de corridor, vanaf A1, A12, A15 en A2, gebruikt vrachtverkeer de A50 op weg naar het achterland. De A50 is daardoor mede een verbindende schakel tussen Randstad en achterland. De capaciteit van de A50 staat onder druk. De problematiek manifesteert zich vooral op het vervolg wegvak tussen knooppunten Ewijk en knooppunten Paalgraven (Oss/'s-Hertogenbosch). Het doel van dit MIRT-onderzoek is om in beeld te krijgen wat de gevolgen zijn van het potentieel verkeersknelpunt op de A50 voor de economische groei, de arbeidsmarkt (voor hoog en middelbaar opgeleiden) en de ontwikkeling van de Topsectoren Health & Life Sciences. Op basis van het MIRT-onderzoek zal in 2019 een besluit worden genomen of maatregelen nodig zijn. De regio gaat een verkenning starten naar de snelfietsroute tussen Wijchen en Oss. Wij willen dat dit in samenhang wordt gebracht met de MIRT-aanpak.

WAT WILLEN WIJ

- Een voortvarende MIRT-aanpak met gerichte maatregelen die bijdragen aan de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in de regio.
- De regio wil aandacht voor de snelfietsroute Wijchen-Oss. De regio pleit voor een verkenning in 2020 in samenhang met de MIRT-verkenning.

2. Betere doorstroming Oostflank stedelijk netwerk Arnhem (Liemers) = korte termijn

Rondom de A12 vanuit de Liemes en de Achterhoek richting Arnhem is er bijna elke dag filevorming. ‘s-Morgens richting het westen en ‘s-middags richting het oosten. Elk jaar kost dit 10-15 miljoen (excl. incidenten). 1300 incidenten veroorzaken nog eens extra files. De wegdelen zitten volledig aan haar capaciteit met daarbij o.a. als kenmerk: Veel lange afstandsverkeer en een zeer hoog percentage vrachtverkeer. De komende periode zijn er grote fysieke maatregelen gepland (VIA15 en aanpak IJsselbruggen). De bereikbaarheid van de regio is in het geding. In het programma Slim&Schoon Onderweg en de ‘gedragsaanpak A12 Stimuleren Anders Reizen’ proberen we het ergste leed te verminderen, maar er is meer nodig. In de Liemers wonen & werken ruim 100.000 mensen. De regio maakt zich hard om versneld een totale bereikbaarheidsaanpak als pilot/proefproject op te starten en een ieder uit te dagen met ons mee te denken over mogelijke scenario’s en maatregelen. Een ‘out of the box-aanpak’ is hierbij wenselijk, waarbij de regio graag de mogelijkheden willen uitwerken die met name het langeafstandsverkeer kunnen scheiden van het lokale/regionale verkeer. Het dynamisch benutten van het bestaande netwerk moet worden versterkt (medegebruik busbanen, flexibele rijbaanindelingen & snelheden). Ook wil de regio gaan voor uitbreiding van permanente en tijdelijke P&R (met de daarbij behorende feedering) en wil het innovatieve ideeën als pilot realiseren en de effecten monitoren.

WAT WILLEN WIJ

- De regio wil een ‘out of the box- totale bereikbaarheidsaanpak’, waarbij de publieke en private partners de handen ineenslaan;
- De regio daagt wegbeheerders uit om het gebruik van het bestaande wegennet dynamischer in te richten;
- De regio wil afspraken met het bedrijfsleven en onderwijssector om actief de verschillende mogelijkheden voor flexibele begintijden te implementeren;
- De regio wil tijdsafhankelijke toegang/beperking gebruik hoofdwegennet onderzoeken en sluit fysieke maatregelen niet uit;
- de regio wil gaan voor uitbreiding van permanente en tijdelijke P&R (met de daarbij behorende feedering) en wil het innovatieve ideeën als pilot realiseren en de effecten monitoren.

3. Doortrekken A15 (uitbouw A12 Duiven – Oud-Dijk en A15 Ressen - Valburg) = middenlange termijn

De aanbesteding van het project ViA15 is in juni 2018 gestart. De gunning is voorzien voor begin 2020. Planning is dat de realisatie start in de loop van 2020 en de openstelling plaatsvindt in de periode 2022-2024. De regio ondersteunt de gemaakte afspraken, maar vragen wel aandacht voor de gevolgen voor het onderliggend wegennet.

De regio ondersteunt de gebiedsopgave Gelderse Corridor. Wij willen niet alleen dat er een nieuwe railterminal Gelderland (RTG) wordt gerealiseerd, maar wij willen ook zorgen voor een verbetering van de kwaliteit van het omringende gebied. Samen met betrokken partners zijn wij bezig om een duurzame (en verkeerskundige) oplossing voor de lange termijn te verkennen. Vanuit het project ViA15 is toegezegd een mogelijke bijbestelling (voor een nieuw viaduct afslag 38) op te nemen in het DBFM-contract en de nog te sluiten bestuursovereenkomst tussen RWS en beide gemeenten (in hun hoedanigheid als wegbeheerder). Dit biedt enkel de mogelijkheid werkzaamheden gecombineerd uit te laten voeren door de aannemer, maar betekent niet dat de maatregelen ook gefinancierd worden uit het budget van ViA15. Daarover moeten aparte afspraken worden gemaakt. In het BO MIRT Goederenvervoercorridors op 21 november 2018 is afgesproken dat Rijk en Regio (provincie en gemeenten) samen de kosten dragen van de aanpassing van het viaduct Elst onder voorwaarde dat de plannen voor de doorontwikkeling van het logistiek knooppunt Nijmegen de noodzaak onderbouwen. Daarnaast treffen de partners de noodzakelijke voorbereidingen voor de “meekoppelkansen” om de aanpassing van het viaduct Elst mee te nemen in de aanbesteding ViA15.

De Noord-zuid verbinding en ontsluiting op de A15 is nog onvoldoende uitgewerkt. Vanuit economisch perspectief en vanuit leefbaarheidspectief is een toekomstbestendige, robuuste en veilige aansluiting tussen A15 en het onderliggend wegennet essentieel. Voor de regio of gemeenten die grenzen aan de nieuwe A15 is dit wenselijk om wonen en werken op een goede manier te kunnen combineren. Zonder maatregelen is een terugslag op de A15 / onderliggend wegennet te verwachten. De regio vindt het belangrijk dat de geplande tol van de A15 afgaat.

WAT WILLEN WIJ

- De regio wil een voortvarende realisatie van de doortrekking/reconstructie A15/A12;
- De regio wil geen tol op de geplande A15;
- De regio wil een kwalitatief goede ontsluiting van afslag 38 en daarmee de doorstroming van het regionale verkeer (auto, fiets en OV) verbeteren;
- De regio wil een verbetering van de kwaliteit van het gebied rondom het RTG;
- De regio wil een uitwerking van de ‘spin off’ van de A15 (welke kansen / bedreigingen zijn er?).

4. Robuuste A325/N325 = middenlange termijn

De belangrijkste provinciale route van Gelderland ligt tussen knooppunt Ressen en Velperbroek. Hij omvat de A325 – Nijmegenplein – Pleyroute. De A325 (inclusief de civiele kunstwerken) voldoet niet aan de moderne inrichtingseisen en is constructief gezien aan het einde van zijn levensduur. Het gebruik van het gebied rond de A325 is sinds de aanleg van deze weg (40er jaren vorige eeuw) gewijzigd van agrarisch naar verstedelijkt gebied waarin Park Lingezegen is gerealiseerd. Een dergelijke verandering stelt andere eisen aan infrastructuur. Uit onderzoek is gebleken dat, ondanks de doortrekking van de A15, de verkeersafwikkeling van het Nijmegenplein op termijn een steeds groter probleem zal worden en afwikkeling richting Arnhem centrum en de aansluiting op de A12 aan hun grens zitten. Daarom willen wij samen met de provincie Gelderland gaan voor een integrale verkenning naar de hele route tussen Ressen en Velperbroek. Daarbij is het belangrijk om een goed beeld te hebben van de regionale ontwikkelingen en problematiek (ontsluiting Huissen, afwikkeling van het Nijmegenplein, implementatie park Lingezegen, Dorpensingel, Velperbroek etc), zodat kan worden gezocht naar een toekomstvaste oplossing.

Wij willen samen met de provincie komen tot een regionale versie die daarop aansluit en inzoomt. Deze integrale regionale doorkijk op de ruimtelijke ontwikkeling op de (middel)lange termijn maakt het mogelijk om bijvoorbeeld inzicht te krijgen in de toekomstige behoefte aan mobiliteit in het gebied en in welke modaliteiten we moeten investeren om dat te faciliteren. Voor het verschil tussen beschikbare capaciteit en de toekomstige behoefte aan mobiliteit moeten oplossingen worden gevonden. De regio wil hierbij de plannen rondom Park Lingezegen en de doortrekking van de Dorpensingel nadrukkelijk meenemen. Vragen die daarbij aan de orde komen zijn bijvoorbeeld op welke modaliteiten wil de regio inzetten, of is uitbreiding van een modaliteit wel mogelijk. Dat kan uiteindelijk worden vertaald naar een mobiliteitsagenda A325/N325, compleet met werkprogramma, prioritering, geschatte kosten ed.

WAT WILLEN WIJ

- De regio wil een actieve bijdrage leveren aan de provinciale verkenning;
- De regio wil een robuuste A325/N325 en optimale doorstroming van het Nijmegenplein;
- De regio wil een goede inpassing van het Velperbroek, park Lingezegen, ontsluiting Huissen en de Dorpensingel op de A325/N325.

5. Betere doorstroming zuidvleugel stedelijk netwerk Nijmegen = korte termijn

Een aantal belangrijke regionale wegen functioneren in samenhang met overige verbindingen de zuidflank van de regio Arnhem Nijmegen. In het gebied hebben we te maken met de bereikbaarheidsopgave van de economische kerngebieden Nijmegen Heyendaal en Nijmegen Centrum. Er zijn verschillende problemen:

- Een matige doorstroming van het verkeer op de N844 tussen Malden en Nijmegen;
- Verkeersveiligheid op de A73;
- Een overbezetting van de spitsstreinen tussen Boxmeer en Nijmegen Heyendaal;
- Doorstromingsproblemen op de N844 (Malden-Nijmegen) en de N322 (Druten-Nijmegen);
- Sluipverkeer;
- Routes landbouwverkeer;
- Daarnaast zijn de verschillende gemeentelijke inprikkers als Hatertseweg en Graafseweg waar de doorstroming, de veiligheid en de leefbaarheid in het geding is.

In wisselend verband zijn in de zuid - zuidwestflank van de regio oplossingsrichtingen verkend en besproken. De oplossingsrichtingen (soms beleidswensen en soms beleidsvoornemens) variëren op schaalniveau - van lokaal tot regionaal en hebben maar sporadisch geleid tot gerichte maatregelen (Duurzaam bereikbaar Heijendaal incl. slim roosteren, de snelfietsroute Nijmegen-Malden-Mook-Cuijk, het station Molenhoek en onlangs de gemaakte bestuurlijke afspraken over de elektrificatie van de Maaslijn). De regio maakt zich zorgen voor de toenemende druk op het bestaande wegennet en wil analoog aan de in punt 2 beschreven aanpak voor een betere doorstroming Oostflank stedelijk netwerk Arnhem (Liemers) een vergelijkbaar proces voor de zuidvleugel stedelijk netwerk Nijmegen.

WAT WILLEN WIJ

- De regio wil een 'out of the box- totale bereikbaarheidsaanpak', waarbij de publieke en private partners de handen ineenslaan;
- De regio daagt wegbeheerders uit om het gebruik van het bestaande wegennet dynamischer in te richten;
- De regio wil afspraken met het bedrijfsleven en onderwijssector om actief de verschillende mogelijkheden voor flexibele begintijden te implementeren;
- De regio wil tijdsafhankelijke toegang/beperking gebruik hoofdwegennet onderzoeken en sluit fysieke maatregelen niet uit;
- de regio wil gaan voor uitbreiding van permanente en tijdelijke P&R (met de daarbij behorende feedering) en wil het innovatieve ideeën als pilot realiseren en de effecten monitoren.
- Fysieke maatregelen op de N322 Druten-Nijmegen en een gerichte aanpak op de N844 Malden-Nijmegen.



(H)OV VOOR IEDEREEN

REGIO ARNHEM NIJMEGEN

| POSITION PAPER

SLIM 

Conceptversie september

regio arnhem
nijmegen

POSITION PAPER OPENBAAR VERVOER - REGIO ARNHEM NIJMEGEN

“Openbaar vervoer voor iedereen!”

In deze position paper openbaar vervoer (bus) regio Arnhem Nijmegen richten wij ons op de prioriteit: “(Hoogwaardig) openbaar vervoer voor iedereen!”.

Het wegennet in de regio Arnhem Nijmegen is kwetsbaar. De bereikbaarheid van de regio Arnhem Nijmegen staat steeds meer onder druk. Robuuste oplossingen juist op het hoofdwegennetwerk zijn nodig om de leefbaarheid in de steden en kernen te behouden. Bij congestie ontstaan in de regio niet alleen diverse ongewenste sluiproutes die de leefbaarheid onder druk zetten, maar komt ook de dienstregeling openbaar vervoer in toenemende mate onder druk te staan op routes waar geen vrije OV-infra beschikbaar is. Ook zijn er komende jaren flinke uitdagingen om robuuste (H)OV-corridors en stadsnetten te realiseren en in stand te houden, waarbij het voor iedereen mogelijk is gebruik te maken van openbaar vervoer. Daarbij dient de overstap van auto (K+R en P+R) makkelijker te worden. Initiatieven zullen wij ondersteunen. Vanuit keten- en deelmobiliteit gezien dient aan de onderkant van het OV gekeken te worden naar koppelkansen met een regionaal vraaggericht product.

Het openbaar vervoer draagt in hoge mate bij aan de ontwikkeling van de regio, maar wij maken ons zorgen over:

1. de nieuwe aanbesteding OV concessie Rijn/Waal;
2. het uitblijven van de zekerheid over een vraaggericht product per 1 januari 2020 voor de hele regio (nu beperkt ingevuld met de pilot Breng Flex);
3. de kwaliteit van het (H)OV van en naar de stad en de hiervoor benodigde investeringen (inclusief de benodigde exploitatiemiddelen), die nodig zijn voor een goed en duurzaam Openbaar Vervoer inclusief het juiste voorzieningenniveau op de (H)OV knooppunten en andere haltes.
4. het tempo van het verduurzamen van het OV en de wens van de regio om gebruik te maken van de bestaande laad(trolley)infrastructuur in Arnhem en regio.

AANBESTEDING OV CONCESSIE RIJN/WAAL

De aanbesteding van het openbaar vervoer wordt uitgevoerd door de provincie Gelderland, die van het doelgroepenvervoer door de gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen, samenwerkend in het DRAN (Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen). De huidige OV-concessie voor de regio Arnhem Nijmegen loopt tot 2023 en is met de trolleybussen op groene stroom en bussen op groen gas nog altijd de schoonste van Nederland. Het groen gas wordt regionaal geproduceerd.

De concessie is daarmee klimaatneutraal, maar nog niet zonder uitstoot. Provincie Gelderland heeft in 2016 een bestuursakkoord getekend, waarin staat dat het regionaal busvervoer in 2030 volledig emissievrij moet zijn. Uiterlijk in 2025 zijn alle nieuw instromende bussen emissievrij. In de Nota van Uitgangspunten heeft de provincie benoemd dat vanaf de start van de concessie het stadsvervoer behoort tot de categorieën A en B zero emissie. Als regio ondersteunen wij deze ambitie uiteraard. De regio heeft de ambitie dat de nieuwe OV-concessie per 2023 geheel emissievrij is. Om deze ambitie mogelijk te maken, zal voor de aanbesteding van de nieuwe OV-concessie per 2023, onderzocht moeten worden wat de mogelijkheden, de gevolgen en randvoorwaarden zijn.

WAT WILLEN WIJ?

- De regio wil betrouwbaar en duurzaam (hoogwaardig) openbaar vervoer voor iedereen;
- De regio wil z.s.m. inzicht in de gevolgen voor de gemeenten en wil meedenken bij het bepalen van de oplossingsrichtingen m.b.t. de ambitie van de provincie Gelderland om voor volledig emissievrij busvervoer te gaan;
- De regio wil inzetten op goede, snelle, schone (duurzame) en betrouwbare verbindingen tussen de woon-, werk- en kennislocaties in de stad en in de regio verbetert de bereikbaarheid en heeft wensen om duurzame innovatie in het regionale OV versneld te implementeren;
- De regio wil zo snel als mogelijk emissievrij busvervoer. Indien mogelijk al per 2023;
- De Regio Arnhem Nijmegen wil een actieve rol in het aanbestedingstraject & aanbestedingsteam. De regio wil betrokken worden bij een transparante aanbesteding van de OV-concessie Rijn/Waal. Niet alleen bij het opstellen van het programma van eisen waarbij rekening gehouden wordt met de wensen/eisen van de regio AN maar ook bij de beoordeling van de inschrijvingen. De nieuwe concessie Rijn/Waal dient bij te dragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in de regio Arnhem Nijmegen;
- De regio wil dat de bestaande trolleyinfrastructuur in de nieuwe concessie ingezet wordt als laadinfrastructuur voor bussen met IMC-techniek.

Wij werken al enige tijd samen om onze regio economisch sterker, aantrekkelijker, duurzamer en bereikbaarder te maken. Het zou jammer zijn als het huidige sterke en duurzame openbaar vervoer in onze regio de komende jaren bedreigd wordt.

DOORONTWIKKELING OV-VANGNET

De afgelopen jaren heeft de regio samen met de provincie invulling gegeven aan begrippen als regiotaxi, BrengFlex en andere vraagafhankelijke systemen. Gezamenlijk hebben we ontwikkelingen gefaciliteerd, gericht op een goede voorbereiding van de volgende concessie.

De gemeenten krijgen van de inwoners regelmatig vragen over de verschraving van de 'onderkant van het OV'. Vragen over het opheffen van lijnen, de uitgebreide vakantiedienstregeling, de slechte bereikbaarheid van de wijken en dorpen in de regio in de avonden. Het provinciale besluit om te stoppen met Breng Flex is genomen, zonder met de regio afspraken te maken over een alternatieve invulling. Dit brengt ons verder af van de oplossing van dit probleem. Een dergelijk besluit heeft veel raakvlakken met aanpalende beleidsvelden zoals het stimuleren van ketenmobiliteit, realisatie van toegankelijke halten, P&R, MaaS. Ook zien wij een sterke relatie met ons huidige doelgroepenvervoer. Onze Vervoersorganisatie Regio Arnhem Nijmegen verzorgt het regionale doelgroepenvervoer. Door samenwerking kan een kwalitatief hoogwaardig en efficiënt vervoersysteem geboden worden. In de vervoersorganisatie sturen en beheersen de gemeenten samen de uitvoering en ondersteunende processen hiervoor.

Als regio zien wij voldoende (door-)ontwikkelpotentieel om een vraag gestuurd product (nu Breng Flex) tot een succes te maken (efficiënter, goedkoper en regiodekking). Wij betreuren het besluit van de provincie om met Breng Flex te stoppen, voordat er een volwaardig alternatief is. Zowel een goed functionerend (H)OV-netwerk als een goed onderliggend netwerk zijn noodzakelijk om onze inwoners in de regio goed van dienst te zijn en te werken aan de bereikbaarheid in de regio.

WAT WILLEN WIJ?

- Het huidige Breng Flex is een aanvulling op het openbaar vervoer in de steden, terwijl een dergelijk systeem vooral ook ingezet zou moeten worden in de meer landelijke gebieden en daar waar buslijnen slecht bezet zijn of zijn verdwenen. Wij gaan voor een kwalitatief goed product dat over de hele regio kan worden uitgerold.
- De regio wil graag met de provincie meedenken over alternatieve mogelijkheden in relatie tot andere mobiliteit en regiotaxi. Een dergelijk systeem kan bijvoorbeeld als tussenvorm tussen doelgroepen-taxi's en regulier OV een nuttige en efficiënte bijdrage leveren en daarmee gemeenten (en provincie) de mogelijkheid geven te besparen.
- De regio wil met de provincie samenwerken. Voor de Regio Arnhem Nijmegen is openbaar vervoer een belangrijke economische en sociale waarde. Het doel is om naast een goed functionerend (H)OV-netwerk ook onze inwoners in buitenwijken en dorpen in staat te stellen van een vorm van openbaar vervoer gebruik te maken. We streven ernaar om het OV-vangnet en het doelgroepenvervoer zodanig door te ontwikkelen dat systemen elkaar aanvullen en de vormen van vraagafhankelijk vervoer op elkaar afgestemd zijn.

HOV ACTIEPLAN

In samenwerking met de regio AN heeft de provincie Gelderland het Actieplan HOV-bus vastgesteld. Daarin is voorzien om in de regio en in de steden een netwerk te realiseren van duurzaam Hoogwaardig Openbaar (bus)Vervoer (HOV-corridors). Doel van dit netwerk is om de steden en de regio bereikbaar te houden en daarmee economisch aantrekkelijker. Door in te zetten op goede, snelle, schone (duurzame) en betrouwbare verbindingen tussen de woon-, werk- en kennislocaties in de stad en in de regio verbetert de bereikbaarheid. Wij staan volledig achter het actieplan maar zijn van mening dat voor de uitwerking en het ambitieniveau van de HOV-corridors extra investeringen noodzakelijk zijn. Enerzijds is er budget nodig voor eenmalige investeringen en anderzijds is extra exploitatiebudget nodig voor uitvoering van het OV-beleid. Extra exploitatiebudget is nodig als wij met elkaar de ambitie uitspreken dat de HOV-lijnen frequenter gaan rijden. Dit mag niet ten koste gaan van ondersteunende OV-lijnen naar de kernen in de regio en naar de dorpen en wijken. De regio groeit fors. Een meegroeiend exploitatiebudget is dan ook nodig om onze ambities te kunnen waarmaken.

WAT WILLEN WIJ?

- De regio wil een robuust duurzaam (H)OV netwerk met een betrouwbare dienstregeling, waarvoor voor de uitvoering voldoende exploitatiebudget is vrijgemaakt;
- De regio wil met de provincie samenwerken met betrekking tot het uitvoeren van het OV-beleid waarbij op voorhand duidelijk is dat er extra exploitatiebudget nodig is en dat er tevens extra budget voor de eenmalige investeringen benodigd is om de ambities waar te maken;
- De regio wil goede haltevoorzieningen realiseren, passend bij het karakter en beeld van de diverse corridors;

Samen met de provincie willen wij gaan voor de realisatie van een goed (H)OV-netwerk, voor het behoud van de duurzame kwaliteit van het huidige OV en een meer vraaggericht en regionaal OV. Alleen door samenwerking zijn wij in staat om de provinciale en regionale ambities en opgaven waar te maken.



BETROUWBAAR SPOOR

REGIO ARNHEM NIJMEGEN

|

POSITION PAPER

SLIM&

regio arnhem
nijmegen

POSITION PAPER SPOOR REGIO ARNHEN NIJMEGEN

Het spoornetwerk in de regio Arnhem Nijmegen is de draaischijf van Oost-Nederland. De bereikbaarheid van de regio Arnhem Nijmegen staat steeds meer onder druk, een gezamenlijke spooraanpak is urgent en noodzakelijk!

Het spoornetwerk in de regio Arnhem Nijmegen is de draaischijf van Oost-Nederland. Of ze nu oost-west of noord-zuid lopen, ze zijn van strategisch belang! Om de grensregio's beter met elkaar te verbinden en de economische ontwikkeling van deze regio's te ondersteunen zullen IC-netwerken in Nederland gekoppeld worden aan IC-stations over de grens met aansluitingen op de ICE en HSL-netwerken. De internationale OV strategie (toekomstbeeld OV2040, zie figuur 1) bevindt zich op het niveau van het verbinden van de grensregio's en het snel en duurzaam verbinden van Nederland met de belangrijkste economische kerngebieden van onze omliggende landen. De regio Arnhem Nijmegen ondersteunt deze uitgangspunten.



Figuur 1: Uitgangspunten Rijk - contouren toekomstbeeld OV 2040

In deze position paper spoor richten wij ons op de prioriteiten:

Een regionale kwaliteitsimpuls van het spoor en de bijbehorende knooppunten + het verbeteren van de internationale verbindingen.

Onze prioriteiten zijn:

1. Aanpassingen station Nijmegen = korte termijn
2. Realisatie ongelijkvloerse spoorknoep Oost/Arnhem Oost = lange termijn
3. Kwaliteitsverbetering Maaslijn = korte en middellange termijn
4. Kwaliteitsverbetering IJssellijn = lange termijn
5. Realisatie Knoep Nijmegen – Railterminal Gelderland (RTG) = korte termijn
6. Uitvoering van het programma Hoogfrequent Spoor (PHS) = middellange termijn
7. ICE Amsterdam-Frankfurt/Berlijn: sneller vaker en betrouwbaarder = korte / middellange / lange termijn

1. Aanpassingen station Nijmegen = korte termijn

Nijmegen is een belangrijk knooppunt van het landelijke spoorvervoer. Nijmegen is qua reizigersaantallen het tiende station van Nederland en is het tweede station buiten de Randstad. Steeds meer reizigers maken gebruik van station Nijmegen. En die groei zet in de toekomst door. Daarom onderzoekt de gemeente i.s.m. ProRail, NS, de Provincie Gelderland en andere partners, welke aanpassingen aan het spoor en station nodig zijn. Zodat er straks meer treinen kunnen rijden, en ook sneller. Met voor de reiziger: minder wacht- én reistijd. Doel is om het stationsgebied verder te ontwikkelen tot een comfortabel, overzichtelijk en handig OV knooppunt in het nationale spoornetwerk. Op dit moment is het station niet berekend op groei en bovendien niet het comfortabele station wat bij je mag verwachten. Nijmegen transformeert het Waalfront van 33 ha bedrijfsterrein naar een woon/werkgebied (Nijmegen-west) met in totaal ca. 2.000 woningen. Deze grote stadswijk ligt naast het station en de ontwikkeling van beide gebieden hangt nauw samen. Vraagstukken als bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid en zelfs sociale samenhang vragen om een integrale blik. De belangen van nationale mobiliteitsknooppunten, lokale stadsvernieuwing en complexe, integrale samenwerking en participatie komen hier in optima forma samen.

Station Nijmegen moet geschikt gemaakt te worden voor meer en langere treinen in het kader van het programma hoogfrequent spoor (PHS). Hiervoor worden de komende jaren investeringen gedaan zoals perronverlenging en aanpassing emplacement. Daarnaast zal een nieuwe westelijke stationsingang aan de westzijde worden gerealiseerd. Een zeer wenselijke ontwikkeling gezien de woningbouwontwikkeling in Nijmegen-west. Realisatie is voorzien voor 2025-2026. Overeengekomen is dat er een gezamenlijk plan wordt neergelegd voor aanpassingen van het station aan de centrumzijde, omdat daar de problemen rond afwikkeling reizigers, fietsstalling, busplein, stationshal en voorplein te groot zijn voor de dagelijkse 80.000 reizigers. Medio 2019 zal dit plan met kostenraming aan de betrokken partijen worden voorgelegd. Partijen hebben ambitie uitgesproken dat het hier moet gaan om een toekomstvaste aanpak en geen cosmetische verbouwing. Het gaat o.a. om

- Centrale voetgangers-as (verbrede perrontunnel met commerciële functies)
- Aanpassen stationshal
- Ondergrondse fietsenstalling centrumzijde
- In ere herstellen cultuurhistorische gevel
- Herinrichting en vergroening Stationsplein
- Toekomstvast, duurzaam busplein (comfortabele transfer)
- Looproutes centrum

De gebiedsontwikkeling rond het Stationsplein bestaat o.a. uit de herontwikkeling van het Metterswane gebouw. Er komen ca. 300 appartementen, een supermarkt, horeca en 4.000m² kantoren. Daarnaast komt een hotel met 110 kamers.

WAT WILLEN WIJ:

- Realisatie van het gebiedsontwikkelingsproject Nijmegen station (met spooraanpassingen, nieuwe westelijke doorgang en duurzame herinrichting centrumzijde).

2. Realisatie ongelijkvloerse spoorknoop Oost/Arnhem Oost = lange termijn

Op het baanvak tussen station Arnhem Centraal en Velperbroek aansluiting komen 2 spoorlijnen bij elkaar op een gelijkvloerse kruising: dit punt heet Arnhem Oost/ Spoorknoop Oost. De treinen vanuit Deventer/Zwolle kruisen hier met de treinen richting Zevenaar/Winterswijk en met de internationale treinen naar Duitsland (ICE en de Regional Express Arnhem-Düsseldorf).

Deze gelijkvloerse kruising veroorzaakt op termijn vertragingen in de dienstregeling omdat treinen op elkaar moeten wachten en onbetrouwbaarheid van regionale treinen. De komende jaren neemt de druk op station Arnhem CS en knoop Arnhem Oost naar verwachting alleen nog maar verder toe door allerlei ontwikkelingen op het spoor, zoals o.a. aangegeven in het Toekomstbeeld OV 2040 en ten gevolge van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en de ontwikkeling van de RegioExpress (Doetinchem-Arnhem) bovenop de bestaande kwartierdienst. Door (mogelijke) toekomstige ontwikkelingen op het spoor rondom Arnhem, de toenemende verstedelijkingsdruk, het stimuleren van (inter)nationaal spoorvervoer (ook om het korte afstand vliegverkeer te ontmoedigen) is het erg wenselijk om de robuustheid van het spoor te versterken door de realisatie van een ongelijkvloerse kruising Arnhem Oost/spoorknoop oost.

WAT WILLEN WIJ:

- Het tijdig realiseren van een ongelijkvloerse kruising Arnhem Oost/spoorknoop Oost.

3. Kwaliteitsverbetering Maaslijn = korte en middellange termijn

In het project Maaslijn wordt gewerkt aan de realisatie van elektrificatie en versnellingsmaatregelen. In januari 2018 hebben de provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland een samenwerkingsovereenkomst gesloten. De provincie Limburg voert namens de overheden de regie over het project en is de opdrachtgever van ProRail. Voorafgaand aan het BO MIRT hebben Rijk en Regio, mede op initiatief van de provincie Limburg, een overleg gehad over het project Verbeteren Maaslijn. Rijk en regio zijn in goed overleg over de lopende opgave van de verduurzaming/elektrificatie van de Maaslijn. In 2018 bleek dat er vertraging gaat optreden in het project. Voor de realisatie wordt nu uitgegaan van een planning met een bandbreedte van december 2023 – december 2024. Deze vertraging leidt tot nieuwe ramingen van de kosten. De verwachte kostenraming past niet meer binnen het afgesproken taakstellend budget. Inmiddels is duidelijk geworden dat er extra financiële middelen door de partners zijn vrijgemaakt. De regio Arnhem Nijmegen maakt zich echter nog wel zorgen over de realisatie. De partners binnen Heijendaal zijn voortvarend met duurzame mobiliteit aan de gang (slim roosteren). Voorbeeldproject voor heel Nederland, maar de elektrificatie-perikelen overschaduwden dit succes.

Het station Nijmegen Heyendaal is de ontsluiting voor de campus Heyendaal en de omliggende wijken. Het station groeit nog steeds sterk, inmiddels zijn er per werkdag ruim 8.000 in- en uitstappers per trein en 7.500 per bus. Hiermee is het qua reizigersaantallen het derde station in de regio Arnhem – Nijmegen. De campus Heyendaal ligt binnenstedelijk en is met 17.000 medewerkers de grootste werklocatie van Gelderland. De regio wil aanpassingen aan het station, zodat de huidige transferproblemen worden opgelost en er een grote kwaliteitsimpuls kan worden gegeven aan de bereikbaarheid van het gebied. In de voorgestelde plannen zullen reizigers worden gespreid over verschillende nieuwe toegangen, waardoor doorstroming en veiligheid verbeteren. Vervoersstromen – fietsen, lopen, bus en auto – worden gescheiden. Ook de treindienst op de Maaslijn profiteert van het verbeterde station Heyendaal, doordat het in- en uitstappen sneller gaat. Tot slot wordt de kwaliteit van het station beter passend bij de reizigersaantallen en omgeving (Campus Heyendaal). De gemeente Nijmegen en de provincie Gelderland hebben reeds financiële middelen gereserveerd. Cofinanciering vanuit Prorail/Ministerie is wenselijk. De elektrificatie van de Maaslijn en de aanpak van het station Heyendaal zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

WAT WILLEN WIJ:

- Maximale inzet van de betrokken partners om de elektrificatie van de spoorlijn uit te voeren.
- Dat het Rijk een rol spelen gaat spelen om te zorgen dat de vertraging op de Maaslijn wordt omgedraaid.
- Dat de huidige transferproblemen van station Heyendaal snel worden opgelost.

4. Kwaliteitsverbetering IJssellijn = lange termijn

De brug bij Ravenstein is 1 van de knelpunten m.b.t. de Kwaliteitsverbetering IJssellijn en dus niet als een op zichzelf staand project. De brug hoort bij meerdere mogelijke verbeteringen op deze belangrijkste intercity buiten de Randstad die allemaal hetzelfde doel hebben.

Zo weten we dat het enkelspoor naar Zwolle kwetsbaar blijft en dat de spoorkruising bij Arnhem-Oost ook heel bepalend is voor de kwaliteit van de treindienst op de IJssellijn. Bij eventuele investeringen zullen we daarom nooit alleen naar de brug bij Ravenstein kijken, maar ook naar andere verbeteringen. Samen met de provincies Noord Brabant en Gelderland hebben we de resultaten van het onderzoek aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd met de vraag dit op te nemen in het Toekomstbeeld OV 2040. In het MIRT is afgesproken dat ProRail in samenwerking met de vervoerders de NMCA knelpunten op de IJssellijn gaan analyseren, en daarbij mogelijke (infrastructurele) maatregelen in kaart te brengen om de potentiële vervoerknelpunten op te lossen en de dienstregeling op de IJssellijn te verbeteren.

WAT WILLEN WIJ:

- Verkenning naar het verbreden spoorbrug Ravenstein (enkelspoor naar dubbelspoor) in samenhang met verbeteringen op de gehele IJssellijn.

5. Realisatie Knoop Nijmegen – Railterminal Gelderland (RTG) = korte termijn

De regionale betekenis van het Knooppunt Nijmegen, Railterminal Gelderland (RTG) is groot. In het MIRT is afgesproken:

- Te investeren om trimodaliteit voor de overslag van goederen in knooppunt Nijmegen te realiseren. De meerwaarde is in het MIRT-onderzoek goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost onderbouwd en door rijk en regio erkend.
- In aanvulling op eerdere afspraken over het stimuleren van het goederenvervoer over het spoor, is afgesproken dat Rijk en regio (provincie) de investeringskosten van de spooraansluiting van de toekomstige Railterminal Gelderland aan de Betuweroute, voor hun rekening nemen. De totale kosten van de spooraansluiting bedragen € 24 miljoen inclusief BTW. Deze afspraak geeft invulling aan een van de onderdelen uit het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer (meer mogelijkheden voor intermodaal vervoer) waarover de Tweede Kamer op 19 juni 2018 is geïnformeerd.
- Provincie Gelderland is daarnaast bereid de kosten voor de ontsluiting van het terrein en de inpassing van de Railterminal Gelderland voor haar rekening te nemen.

De regio Arnhem Nijmegen wil een goede inpassing van de spooraansluiting en wil meewerken aan een optimaal gebruik hiervan.

WAT WILLEN WIJ:

- Een goede inpassing van de RTG-spooraansluiting en meewerken aan een optimaal gebruik hiervan.

6. Uitvoering van het programma Hoogfrequent Spoor (PHS) = middellange termijn

Het ministerie van I&W en de NS hebben uitgesproken dat het tweede traject voor de invoering van PHS de SUN-corridor is (Schiphol – Utrecht- Arnhem/Nijmegen). Voor het eindplaatje van PHS moeten de infra-projecten bij station Driebergen-Zeist (2020), station Ede-Wageningen (2022?) en uiteindelijk ook station Nijmegen (2024-2026) worden gerealiseerd. Daarnaast is voor de veiligheid en robuustheid van deze corridor ook een ongelijkvloerse kruising bij Wolfheze en het aanpassen van het station Nijmegen van groot belang. Vooruitlopend op de definitieve invoering van PHS op deze corridor, gaat de NS vanaf 2022 twee extra Intercity's laten rijden tussen Arnhem en Utrecht. Daarnaast is er in een Bestuurlijk Overleg SUN corridor van 1 november jl. (met alle betrokken bestuurders langs deze spoorcorridor) afgesproken dat de keuze voor het vervoermodel vanaf 2028 bestaat uit 6 Intercity's en 4 sprinters. Drukke op het spoortracé Arnhem-Nijmegen en drukte bij de knoop Arnhem zijn aanleiding om voor de toekomst te zoeken naar mogelijke invulling voor de treinverbinding Tiel-Arnhem.

WAT WILLEN WIJ:

- Het kunnen blijven alterneren qua eindbestemming (Schiphol danwel Amsterdam Centraal). Dit is een belangrijke wens vanuit de regio: de regio wil een directe verbinding blijven houden met Amsterdam CS.
- Voortvarende aandacht voor de aanleg van het extra perron, meer opstelruimte voor treinen en snellere wissels op station Nijmegen.
- Snelle realisatie van de ongelijkvloerse kruising bij Wolfheze.
- Een studie naar het toekomstbeeld van de spoorlijn Tiel-Arnhem. De resultaten moeten in de loop van 2019 worden gedeeld.

7. ICE Amsterdam-Frankfurt/Berlijn: sneller vaker en betrouwbaarder = korte / middellange / lange termijn

De ICE tussen Amsterdam en Frankfurt is een onmisbare schakel voor het personenvervoer tussen Nederland en Duitsland. En de treinverbinding heeft volop potentie: voor meer reizigers in de regio Arnhem-Nijmegen, nationaal én internationaal. Dan zijn wel investeringen nodig, zodat de ICE Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Frankfurt sneller, vaker én betrouwbaarder gaat rijden. De regio is content met de kaders van het toekomstbeeld OV2040. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT van afgelopen november heeft de minister aangegeven de ambitie van de regio (provincie en regio Arnhem Nijmegen) te delen van een hogere frequentie van deze verbinding. De minister wil samen met de regio in beeld brengen wat de mogelijkheden zijn om deze ambitie te realiseren. Het kabinet heeft aangegeven dat zij in de periode 2021-2023 1-3 extra treinen wil laten rijden via Arnhem naar Berlijn. De staatssecretaris heeft op verzoek van de kamer toegezegd met een breed onderzoek te komen over de routing Amsterdam-Berlijn.

WAT WILLEN WIJ:

- Nu nog rijdt de ICE Amsterdam- Arnhem – Düsseldorf - Frankfurt slechts acht maal per dag. We willen de frequentie verhogen naar één keer per uur. We verwachten dat daardoor jaarlijks 290.000 internationale reizigers extra met de trein gaan reizen.
- Verhoging van de snelheid naar 160 km/u. Dit is op korte termijn haalbaar. Dit levert een reistijdwinst op van minimaal 6 minuten tussen Amsterdam en Arnhem; en van 12 minuten op het gehele traject Amsterdam-Frankfurt.
- In het voorjaar van 2019 duidelijkheid over de gemaakte MIRT afspraken (mogelijkheden voor hogere frequentie)
- Bij de routing Amsterdam – Berlijn de verschillende varianten (ook via Arnhem) gelijkwaardig onderzoeken.
- De regio wil graag dit proces mede faciliteren en wil hier ook een initiërende en coördinerende rol in spelen.





AANTREKKELIJK FIETSNETWERK

REGIO ARNHEM NIJMEGEN



POSITION PAPER

SLIM

regio arnhem
nijmegen

Opdrachtgever(s)	Kopgroep Fiets Regio Arnhem Nijmegen
Titel rapport	Ambitiedocument: Samenwerkingsagenda Fiets
Kenmerk	02938.20190128.N1.02
Datum publicatie	Januari 2019
Kopgroep Regio Arnhem Nijmegen	Martijn te Lintelo - Arnhem Guido Coumans - Arnhem Peter Rutten - Heumen Gerben Siebenga - Nijmegen Klaas Jan Gräfe - Nijmegen Vincent Dinnissen - Overbetuwe Eddy Beekman - Rheden
Team Goudappel Coffeng	Alex Mulders Leon Rook Daphne van den Hurk

Inhoudsopgave

1 REGIO ARNHEM NIJMEGEN: THE FREEDOM OF CYCLING!	1
1.1 Fietsen geeft het ultieme vrijheidsgevoel	
1.2 Een stevige ambitie op fiets is bittere noodzaak	
1.3 Prioriteit aan duurzame mobiliteit voor een gezonde regio	
2 SAMEN NAAR EEN WERKAGENDA FIETS VOOR DE KOMENDE 5 TOT 10 JAAR	5
2.1 Méér korte ritten met de fiets – méér prioriteit aan duurzame mobiliteit	
2.2 Een toekomstbestendig en veilig fietsnetwerk	
2.3 Brede aanpak fietsstimulering	
2.4 Samen naar een Werkagenda Fiets	
3 EEN TOEKOMSTBESTENDIG EN VEILIG FIETSNETWERK	9
3.1 Fietsruggengraat van de stedelijke regio: Snelfietsroutes	
3.2 Aantakkingen verbeteren: Feeders en ketenmobiliteit	
3.3 Vlot en comfortabel doorfietsen: Doorfietsroutes	
3.4 De basis op orde: Basisnetwerk fiets	
4 BREDE AANPAK FIETSSTIMULERING	19
4.1 Fietsstimulering werkt!	
4.2 Vitaliteit en gezondheid: méér werknemers op de fiets	
4.3 Jong geleerd is oud gedaan	
4.4 Meer kansen voor ketenmobiliteit	
4.5 Structurele inzet van fietscampagnes	
4.6 Samenwerken aan fietsstimulering in een fietscoalitie	

Regio Arnhem Nijmegen: *The freedom of cycling*

1.1 Fietsen geeft het ultieme vrijheidsgevoel

De fiets geeft vrijheid van mobiliteit: je kunt gaan en staan waar je wilt en wanneer je maar wilt. De stedelijke regio Arnhem Nijmegen heeft de juiste omvang, dichtheid en schaal zodat je met de fiets overal kunt komen. Veilig, aantrekkelijk en snel. Niet voor niets was het thema van het internationale fietscongres Velo-City van 2017 in Arnhem Nijmegen 'The freedom of cycling'.

De stedelijke regio Arnhem Nijmegen heeft een koplopersrol binnen Gelderland en Nederland. In de laatste 10 jaar is samen met partners een hoogwaardig netwerk van bijna 100 km snelfietsroutes ontwikkeld. Daar zijn we ontzettend trots op. Aangelegd om de bereikbaarheid van de regio te borgen en forenzen een écht alternatief te bieden, met de fiets, de e-bike of de speedpedelec. Die koplopersrol willen we vasthouden en verder uitbouwen. Met de verdere groei van de automobilititeit en de toenemende aandacht voor duurzame, leefbare en gezonde steden is een nieuwe stap voorwaarts nodig. Het fietsnetwerk in de regio is niet af, continue aandacht en inzet is nodig om (méér) mensen duurzaam op de fiets te krijgen en de stedelijke bereikbaarheid van de regio op peil te houden. Een stevige ambitie op de fiets is bittere noodzaak!

Met voorliggende samenwerkingsagenda fiets wil de stedelijke regio Arnhem Nijmegen het gedachtegoed, energie en gevoel van Velo-city doorzetten. Niet alleen met mooie woorden, maar ook door ze om te zetten in daden. Een dynamische samenwerkingsagenda die dient als Legacy van Velo-city. Zodat we de voorname rol van fiets in onze regio verder uitbouwen, stedelijke bereikbaarheid borgen en duurzame mobiliteit stimuleren.





1.2 Een stevige ambitie op fiets is bittere noodzaak

Zonder ingrijpen komt de stedelijke bereikbaarheid de komende jaren fors onder druk te staan. Deze waarschuwing horen we regelmatig, zoals in dagblad Trouw in december 2016. Het verkeer in de steden dreigt vast te lopen. Het beeld dat de files op de snelwegen staan verdient bijstelling. Veel vertragingen -ongeveer 50%- doet zich namelijk voor in het stedelijk gebied. En juist hier wringt de schoen: de opnamecapaciteit van de stedelijke hoofdinfrastructuur is in zicht of reeds bereikt.

Cijfers van TomTom over de filedruk geven aan dat zowel Arnhem als Nijmegen in de top 10 van meest filegevoelige steden van Nederland staan. Met een aantrekkende economie, de groei in de werkgelegenheid en in het aantal inwoners in de regio Arnhem Nijmegen stijgt het aantal verkeersbewegingen verder. De alarmerende voorspelling van het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) luidt dat in 2020 circa 40% meer congestie plaatsvindt dan in 2015. Dat zal voornamelijk in het stedelijk gebied zijn.

1.3 Prioriteit aan duurzame mobiliteit voor een gezonde regio

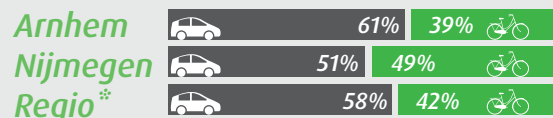
De regio Arnhem Nijmegen is de economische motor van Gelderland. De bereikbaarheid van de Gelderse stedelijke regio is gebaat bij een forse inzet op duurzame mobiliteit. Bijvoorbeeld door mensen te verleiden die dagelijks met de auto rijden om met de fiets of e-bike te gaan. Dit is ook nodig om de klimaatdoelstellingen te halen en de luchtkwaliteit te verbeteren. Onze dagelijkse mobiliteit moet schoner. Op dit moment zorgt mobiliteit voor een kwart van onze totale CO2-uitstoot.

Een stevige ambitie voor de fiets in onze stedelijke regio is -een deel van- de oplossing. De fiets biedt uitkomst voor het bereikbaar houden van onze steden en regio. De regio Arnhem Nijmegen telt 780.000 inwoners die in een compacte stedelijke agglomeratie samenwonen. Door de stedelijke dichtheid met veel gebruikers is het rendement op fietsinvesteringen hoog. Verplaatsingen met de fiets zijn schoon, gezond en voor iedereen bereikbaar! Het is de inzet van de stedelijke regio Arnhem Nijmegen dat onze inwoners, werknemers/ forenzen en bezoekers korte ritten (tot 10 km) vooral duurzaam doen: met de fiets! Dit biedt daarmee ruimte voor het economische verkeer waar de fiets geen alternatief is. Er is nog een wereld te winnen blijkt uit een analyse van de korte ritten in de steden en in onze regio.

Fietsafstanden (indicatief)



Veel korte ritten gaan nog per auto (Auto vs Fiets):



Bron: Ovin data 2010-2016

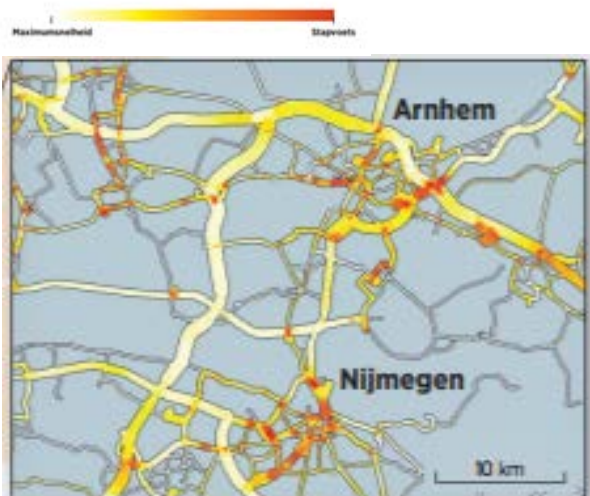
* exclusief de steden Arnhem en Nijmegen

Verkeer in steden dreigt vast te lopen

2021 Steden slibben dicht. De komende vijf jaar verdubbelt de chaos. Te lang lag de focus op het oplossen van files op hoofdwegen.

VERKEERSINFARCT Wegen, kruispunten en rotondes in steden dreigen tijdens de spits nog verder dicht te slibben. Met alleen nieuwe infrastructuur kan dit probleem niet worden opgelost.

In 2021 staat het verkeer in de steden vast in de ochtendspits
Prognose van de gemiddelde snelheid in kilometer per uur.



©TROUW TVD | BRON: CROW MOBILITEITSSCAN

Bron: <https://www.crow.nl/getattachment/Over-Crow/Nieuws/Verkeersinfarct-bedreigt-steden/Artikel-Trouw-v1-00.pdf.aspx>

2

Samen naar een Werkagenda Fiets voor de komende 5 a 10 jaar

2.1 Méér korte ritten met de fiets – méér prioriteit aan duurzame mobiliteit

Het ambitiedocument: 'Samenwerkingsagenda Fiets' geeft invulling aan onze regionale ambitie zoals gesteld in de regionale Bereikbaarheidsaanpak van 2017. Het is een uitwerking van het streven te komen tot een toekomstbestendig en veilig fietsnetwerk. Hoogwaardige fietsinfrastructuur is een voorwaarde voor meer fietsgebruik. Het is daarnaast een vervolg en herijking van de bestaande fietsvisie voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen uit 2010.

Om de ambities waar te maken doet de regio een uitnodiging om samen met partners de komende 10 jaar te werken aan een Werkagenda Fiets. De regio wil investeren in slimme verbeteringen en toevoegingen aan het bestaande fietsnetwerk, waarmee we meer korte autoritten vervangen

door fiets en e-bike. Over 5 jaar zijn op bestaande snelfietsroutes verbeteringen doorgevoerd die de veiligheid van de fietser (e-bikes en speedpedelecs) bevorderen. De reeds geplande snelfietsroutes zijn over 5 jaar gereed en in de regio is gestart met realisatie van nieuwe kansrijke routes. Duurzame mobiliteit willen we bevorderen door ketenmobiliteit verder te stimuleren. Betere mogelijkheden voor het gebruik van de fiets in het voor- en/of natransport, zodat de overstap tussen fiets en trein logischer en gemakkelijker wordt. En we willen samen met partners komen tot kansrijke fietsstimuleringsmaatregelen. Fietsen is nog niet voor iedereen vanzelfsprekend. Ook structurele fietscampagnes, educatie en gerichte benadering van specifieke doelgroepen zijn van belang om onze doelstelling van méér korte ritten met de fiets en méér prioriteit voor duurzame mobiliteit te behalen.

AMBITIES

MÉÉR KORTE RITTEN MET DE FIETS!

In 2025 is de fiets en e-bike het meest gekozen vervoermiddel in onze regio voor ritten korter dan 10 kilometer.

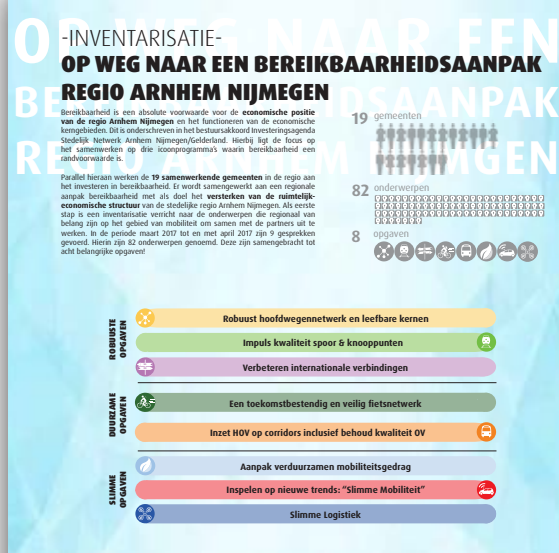
MÉÉR PRIORITEIT VOOR DUURZAME MOBILITEIT

De regio zet in op minder CO2-uitstoot door mobiliteit. Daarvoor bouwt de regio ondermeer voort om het gemak van de fiets in de mobiliteitsketen verder te verbeteren, zoals het optimaliseren van de overstap fiets-ov en auto-fiets.



Fietsvisie Stadsregio Arnhem Nijmegen (2010)

- Innovatief beleidskader voor fietsstimulering op regionale schaal
- Focus op doorlopende snelfietsroutes voor forenzen om automobilisten te verleiden vaker de fiets te nemen
- Visie op netwerkniveau inclusief programma
- Resultaatgericht en daadkrachtig
- In programmering gaat aandacht uit naar de fietsruggengraat en is in primaire fietsroutes geïnvesteerd. In totaal zijn 14 routes uitgewerkt.
- Het stimuleren van ketenmobiliteit door fietsvoorzieningen op en nabij OV-knopen te verbeteren



Bereikbaarheidsaanpak Regio Arnhem Nijmegen (2017)

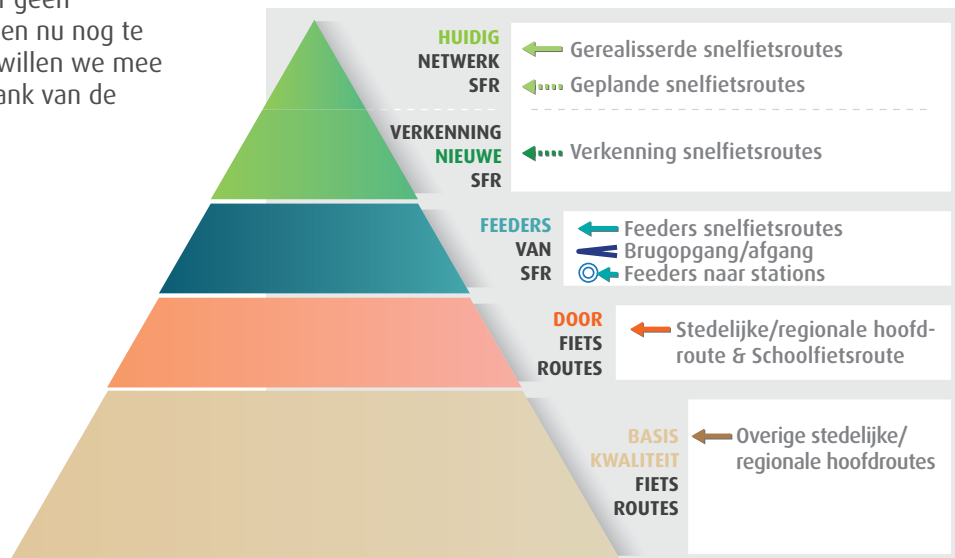
- Het netwerk van snelfietsroutes met een hoog kwaliteitsniveau afronden heeft prioriteit.
- Aanvullende aandacht voor het maken van goede aantakkingen op snelfietsroutes door slimme feeders en onderliggend fietsnetwerk binnen de regionale stedelijke agglomeratie
- Het versterken van de verbondenheid tussen regio en de steden en omliggende stedelijke regio's
- Streven naar een toekomstbestendig en veilig fietsnetwerk; denk aan de verdere opkomst van e-bikes en speedpedelecs, de toenemende drukte en snelheidsverschillen op het fietspad

2.2 Een toekomstbestendig en veilig fietsnetwerk

De stedelijke regio Arnhem Nijmegen wil de komende jaren verder investeren in de fiets en e-bike. Daarvoor komen we tot een werkagenda die het kader biedt voor maatregelen en prioriteiten. Voor de hoofdinfrastructuur fiets hebben we hiervoor het perspectief van de fietspiramide ontwikkeld. De fietspiramide geeft weer welke typen fietsinfrastructuur we zien en hoe belangrijk deze zijn voor het verbeteren van de regionale mobiliteit en stedelijke bereikbaarheid. Hoe hoger in de piramide; hoe zwaarder het belang voor het vinden van betere mobiliteitsoplossingen. De top van de piramide bestaat uit snelfietsroutes en feeders. Feeders zijn belangrijke toeleidende routes (voedingslijnen) naar snelfietsroutes en OV-knopen.

Het netwerk van snelfietsroutes is nog niet af. De regio kent een netwerk van ruim 90 kilometer aan snelfietsroutes. Aan bestaande routes zijn verbeteringen noodzakelijk door toenemend gebruik en nieuwe inzichten. Bovendien zijn nog kansrijke relaties in de stedelijke regio waarvoor geen snelfietsroute voorhanden is; en mensen nu nog te gemakkelijk in de auto stappen. Daar willen we mee aan de slag. Bijvoorbeeld in de Westflank van de regio zien we deze opgave.

Het verbeteren van feeders is een regiobreed vraagstuk. Zowel rond Arnhem en Nijmegen als verspreid in de regio moet het makkelijker worden om naar een snelfietsroute te fietsen; of naar een OV-knooppunt zoals een druk intercitystation. Om ketenmobiliteit te stimuleren is het van belang dat de overstap comfortabel en gemakkelijk is. Hiervoor willen we van de overstap tussen fiets en openbaar vervoer optimaliseren. Met de ligging aan rivieren kent de regio Arnhem Nijmegen veel markante bruggen. Een speciale vorm van feeding heeft te maken met de toegankelijkheid van de bruggen voor fietsers. De bruggen vallen veelal samen met de tracés van de snelfietsroutes. De op- en afgang van bruggen moeten beter, het moet makkelijker worden het hoogteverschil te overbruggen, rijdend op de fiets of e-bike. Naast voorzieningen die de ruggengraat van het fietsnetwerk versterken is aandacht nodig voor doorfietsroutes tussen kernen en binnen steden. Ook veilige schoolfietsroutes vallen hieronder. Het grootste deel van het totale netwerk vormt het basisnetwerk.



2.3 Brede aanpak fietsstimulering

In de regio Arnhem Nijmegen hebben we de afgelopen jaren veel ervaring opgedaan met een brede aanpak van fiets. We hebben geleerd dat het stimuleren van méér fiets verder gaat dan alleen een aantrekkelijk fietsnetwerk. Het gaat er ook om mensen te wijzen op de snelfietsroutes, die ze zelf moeten ontdekken. De fiets is nog niet voor iedereen vanzelfsprekend. Structurele fietscampagnes, educatie en gerichte benadering van specifieke doelgroepen is van belang om onze doelstelling te behalen. De Regio Arnhem Nijmegen gaat graag in gesprek om aansluiting te zoeken met kansrijke fietsstimuleringsmaatregelen, voor méér korte ritten met de fiets en méér prioriteit voor duurzame mobiliteit.

2.4 Samen naar een Werkagenda Fiets

Bij een regionale fietsambitie 2.0 hoort dat de regio samen met haar partners afspraken maakt waar investeringen in de fiets in te zetten. Nadrukkelijk met het bedrijfsleven, dat ook de waarde van goed functionerende snelfietsroutes inziet. Draagvlak, potentieel gebruik en effecten op bereikbaarheid en duurzaamheid zijn daarin het criterium om gezamenlijk tot uitvoering te komen. In 2019 willen we vanuit deze ambitie samen uitwerken tot concrete afspraken in een Werkagenda Fiets, zowel in investeringen in het fietsnetwerk als in fietsstimulering.

Voor de korte termijn (2019-2023) voorziet de regio Arnhem Nijmegen een impuls van 20 tot 25 miljoen euro in de hoofdfietsinfrastructuur. We zien een uitgebalanceerde aanpak voor het fietsnetwerk voor ons. Maatregelen die op korte termijn uit te werken zijn en direct tot resultaten leiden. Tegelijkertijd willen we succesvolle ervaringen van fietsstimulering doorzetten en meer werk maken van ketenmobiliteit. Om dit alles mogelijk te maken zet de regio in op extra mankracht en expertise. We maken onze ambities versneld waar met een actieteam fiets. Onze ambities zijn te vertalen in een totaalpakket aan fietsinvesteringen. In samenhang geven zij een forse impuls aan méér fiets op de korte ritten en méér prioriteit aan duurzame mobiliteit.

INVESTERINGSOPGAVE FIETS	
Snelfietsroutes: uitvoeringsbudget geplande routes	2,5 mio
Snelfietsroutes: noodzakelijke verbeteringen	3,6 mio
Snelfietsroutes: verkenningen naar kansrijke nieuwe routes	0,2 mio
Feeders en ketenmobiliteit: feeders naar snelfietsroutes	5,5 mio
Feeders en ketenmobiliteit: feeders naar OV-knoppunten	4,0 mio
Feeders en ketenmobiliteit: op- en afgangbruggen	2,0 mio
Doorfietsroutes	6,0 mio
Fietsstimulering via structurele fietscampagnes	0,8 mio
Gerichte benadering doelgroepen	1,8 mio
Ketengerichte aanpak fiets	2,5 mio
Actieteam fiets	0,5 mio
Totaal	29,4 mio

Een toekomstbestendig en veilig fietsnetwerk

3.1 Fietsruggengraat van de stedelijke regio: Snelfietsroutes

De stedelijke regio Arnhem Nijmegen staat nationaal en internationaal bekend vanwege het netwerk van snelfietsroutes. Aantrekkelijke en comfortabele non-stop routes om automobilisten te verleiden de fiets te nemen. Snelfietsroutes moeten beschikbaar zijn voor e-bikes en speedpedelecs. Sinds 2008 is er zo'n 90 km aan snelfietsroutes gerealiseerd.

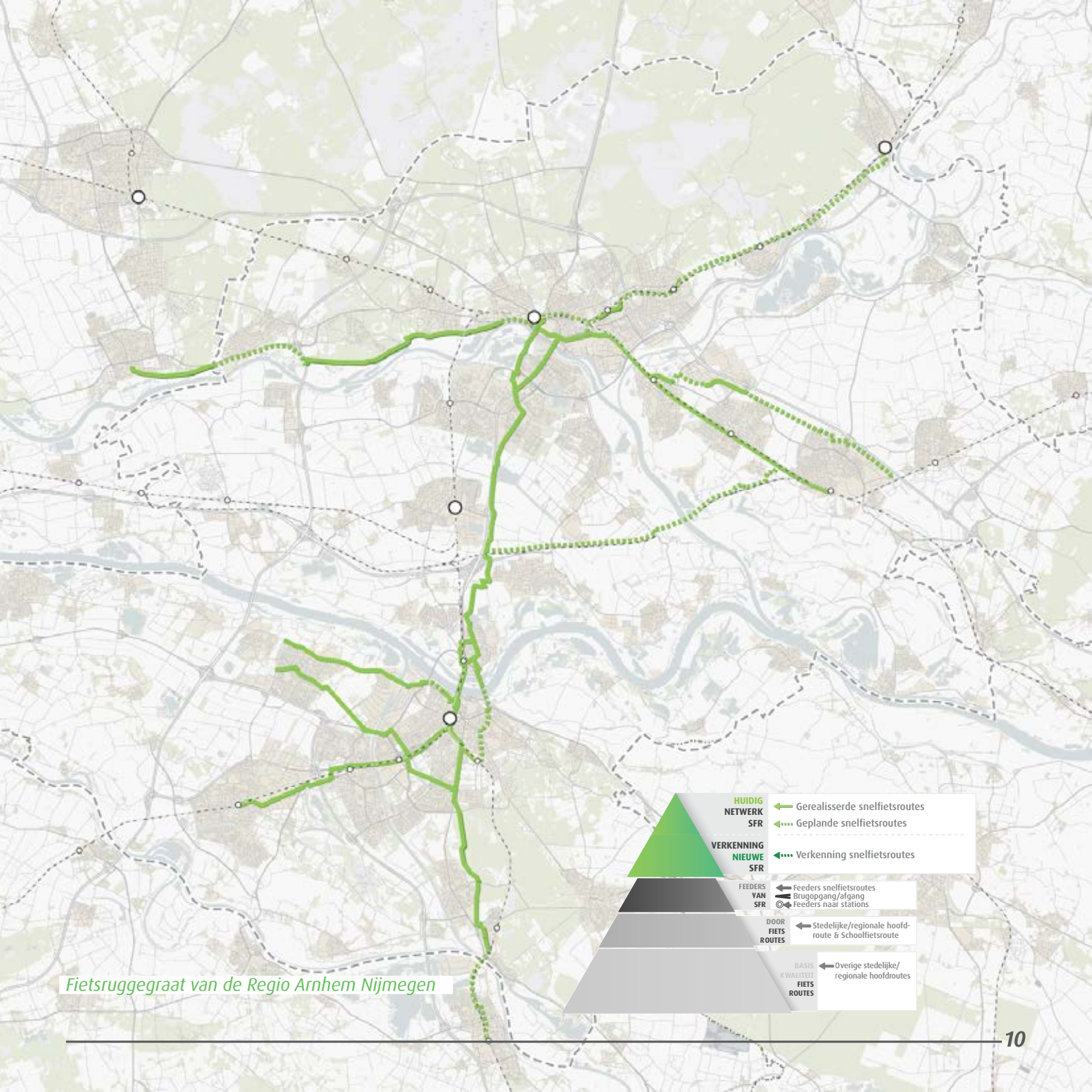
- De route tussen Nijmegen en Wijchen, de eerste gerealiseerde route in de regio!
- Het RijnWaalpad: de iconische snelfietsroute tussen Arnhem en Nijmegen
- De snelfietsroute De Liemers die Zevenaar, Duiven, Westervoort en Arnhem verbindt.
- Het Batavierenpad, de hoogwaardige fietsroute die Beuningen met zowel de Nijmeegse Binnenstad als met campus Heyendaal verbindt, de belangrijkste werkgelegenheidslocatie binnen Gelderland

De komende jaren werkt de regio aan nog eens bijna 50 km snelfietsroutes. Afrondingen van snelfietsroutes als het Nederrijnpad (verbinding Wageningen-Renkum-Oosterbeek-Arnhem), het MaasWaalpad (verbinding Nijmegen, Malden, Mook, Cuijk), de F12 (verbinding tussen de werklocaties in de Liemers langs de A12) en de snelfietsroute Arnhem-Dieren zijn gepland.

In de regio is brede commitment om deze snelfietsroutes af te ronden. De financiële dekking is nog niet overal geregeld. In de 'Samenwerkingagenda Fiets' willen we hiervoor een financiële reservering opnemen.

Aantal kilometers snelfietsroutes

Gereed	92 km
Gepland	52 km



Fietsruggegraat van de Regio Arnhem Nijmegen

Noodzakelijke verbeteringen fietsruggegraat

Om forenzen te verleiden meer te fietsen is een veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk onontbeerlijk. Kwaliteit staat centraal! Snelfietsroutes maken de fiets in de stedelijke omgeving sneller en concurrerend met de auto.

We hanteren hiervoor kwaliteitseisen:

 GLAD/ROOD ASFALT	Aantrekkelijk en comfortabele verbindingen uitgevoerd in glad rood asfalt
 BREEDTE PROFIEL	Snelfietsroutes met voldoende breedte over het gehele tracé zodat fietsers elkaar veilig kunnen inhalen
 VOORRANG	Zo min mogelijk stopkansen voor de snelle fietser, dus waar mogelijk op kruispunten de snelfietsroutes in de voorrang
 DIRECTE ROUTE	Directe routes zonder veel barrières en omrijbewegingen

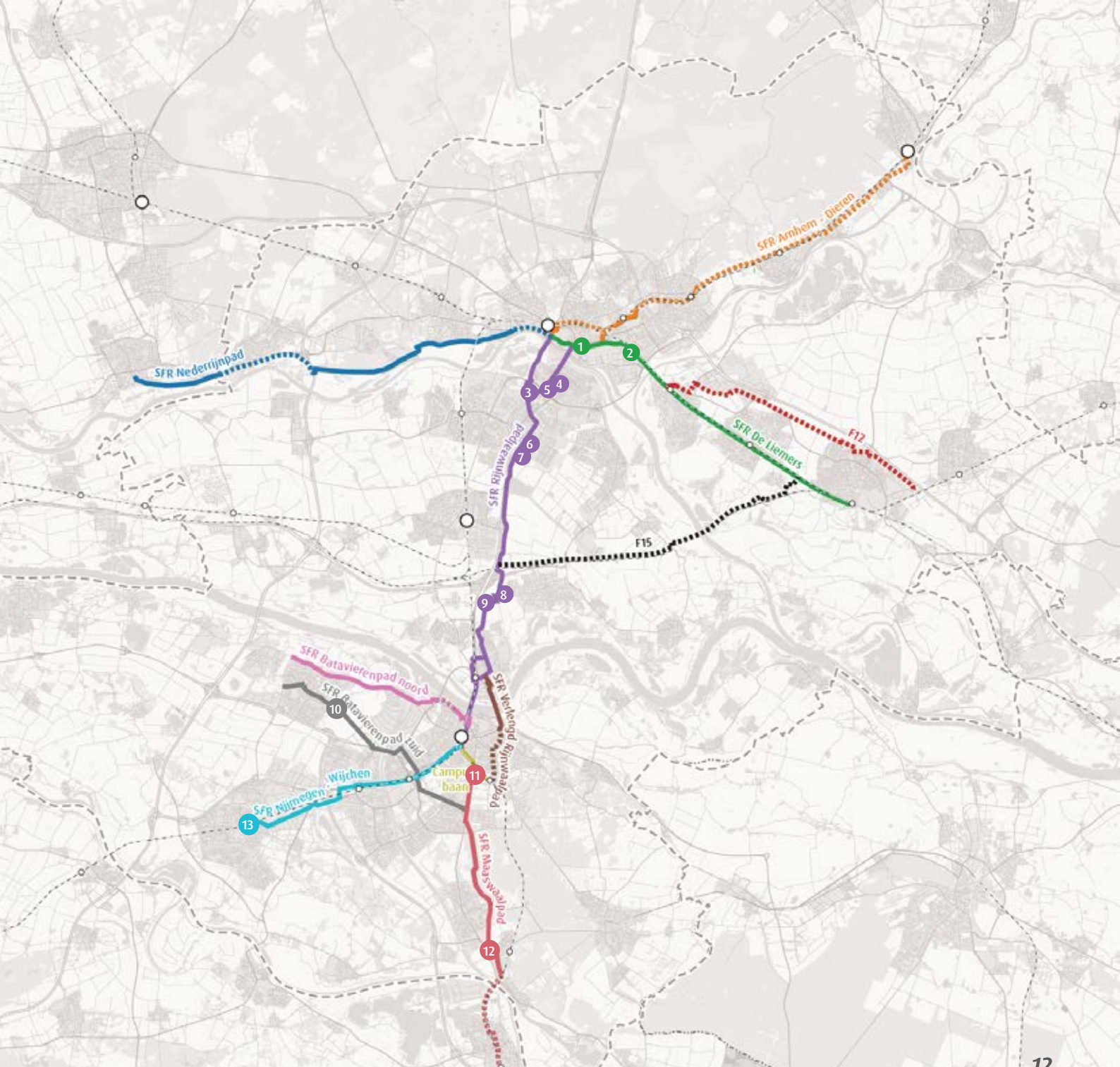
Op de huidige snelfietsroutes zien we steeds meer fietsers, maar ook steeds meer verschillende typen fietsers en fietsen. Dit leidt tot meer snelheidsverschillen en soms ook tot ergernis. De verkeersveiligheid voor de fietser komt op sommige plekken in het gedrang. Verkeersongevallencijfers laten een stijging zien van ongevallen met de fiets. Een trend die we willen en moeten ombuigen.

Als we met de huidige kennis en ervaring naar onze snelfietsroutes kijken, zijn we weliswaar trots op het bereikte resultaat, maar zien we tegelijkertijd dat verbeteringen noodzakelijk zijn. Het gaat om (urgente) problemen waar de genoemde kwaliteitscriteria niet zijn ingelost.

Het schema hieronder geeft een goede indruk van de opgave, met 13 prioritaire knelpunten. Routes of kruispunten die vanuit fietscomfort of verkeersveiligheid aanpassing nodig hebben! Voor de aanpak hiervan nemen we in onze Samenwerkingsagenda Fiets budget op om de knelpunten adequaat en op korte termijn op te lossen.

Daarnaast zijn wij alert op nieuwe ontwikkelingen die de kwaliteitseisen van snelfietsroutes veranderen, zoals bouwlocaties en oplossingen bij nieuwe wegen, zoals bijvoorbeeld het RijnWaalpad in combinatie met de Dorpensingel-Oost.

	 GLAD/ROOD ASFALT	 BREEDTE PROFIEL	 VOORRANG	 DIRECTE ROUTE
1. Eusebiusbuitensingel	✗	✗	✗	✓
2. Oude Zevenaarseweg	✗	✗	✓	✗
3. Huissensedijk	✗	✗	✗	✓
4. Dotterlaan	✗	✓	✗	✓
5. Kruising Nijmeegseplein	✗	✓	✗	✓
6. Oversteek Marga Klompélaan	✓	✗	✗	✓
7. Kruisstraat	✓	✗	✓	✓
8. Ressensestraat	✓	✗	✗	✗
9. Kruising Dorpensingel-Oost	✓	✓	✗	✓
10. Lagunesingel	✓	✓	✗	✓
11. Kruising Sint Annastraat	✓	✗	✗	✗
12. Kruising Middelweg - Ringbaan	✗	✗	✗	✓
13. Stationslaan	✗	✓	✗	✓



Kansrijke nieuwe snelfietsroutes

De stedelijke regio Arnhem Nijmegen groeit de komende jaren verder. Meer inwoners, meer werknemers en meer bezoekers. De verdere ontwikkeling van de stedelijke regio en het toenemende fietsgebruik geeft behoefte aan een uitbreiding van het bestaande en geplande snelfietsroutenetwerk.

Met een doorkijk van de komende 10 jaar zien we hiertoe 4 kansrijke snelfietsroutes die we nader willen verkennen op potentie en draagvlak.

- De Westflank van de regio
- Om de Noord tussen Oosterbeek-Arnhem-Westervoort
- Arnhem-Huissen-P+R A15
- Oss-Wijchen

De Westflank van de regio is sterk groeiend. Hier liggen van noord naar zuid de Vinex-locaties van de regio. Met de aantrekkende economie komen deze versneld in ontwikkeling. Ook de gebiedsopgave van Knoop 38 (gebied rondom de aansluiting 38 van de A15) zorgt de komende jaren voor een sterke potentie. De Westflank krijgt te maken met verdere ruimtelijke verdichting. Een zware hoofdstructuur voor de fiets verbindt de stedelijke uitbreidingen. Een fietsverbinding ontbreekt op dit moment geheel, in relatie tot de A50 en de Rijnbruggen bij Arnhem. Hier is een concurrerende fietsverbinding kansrijk.

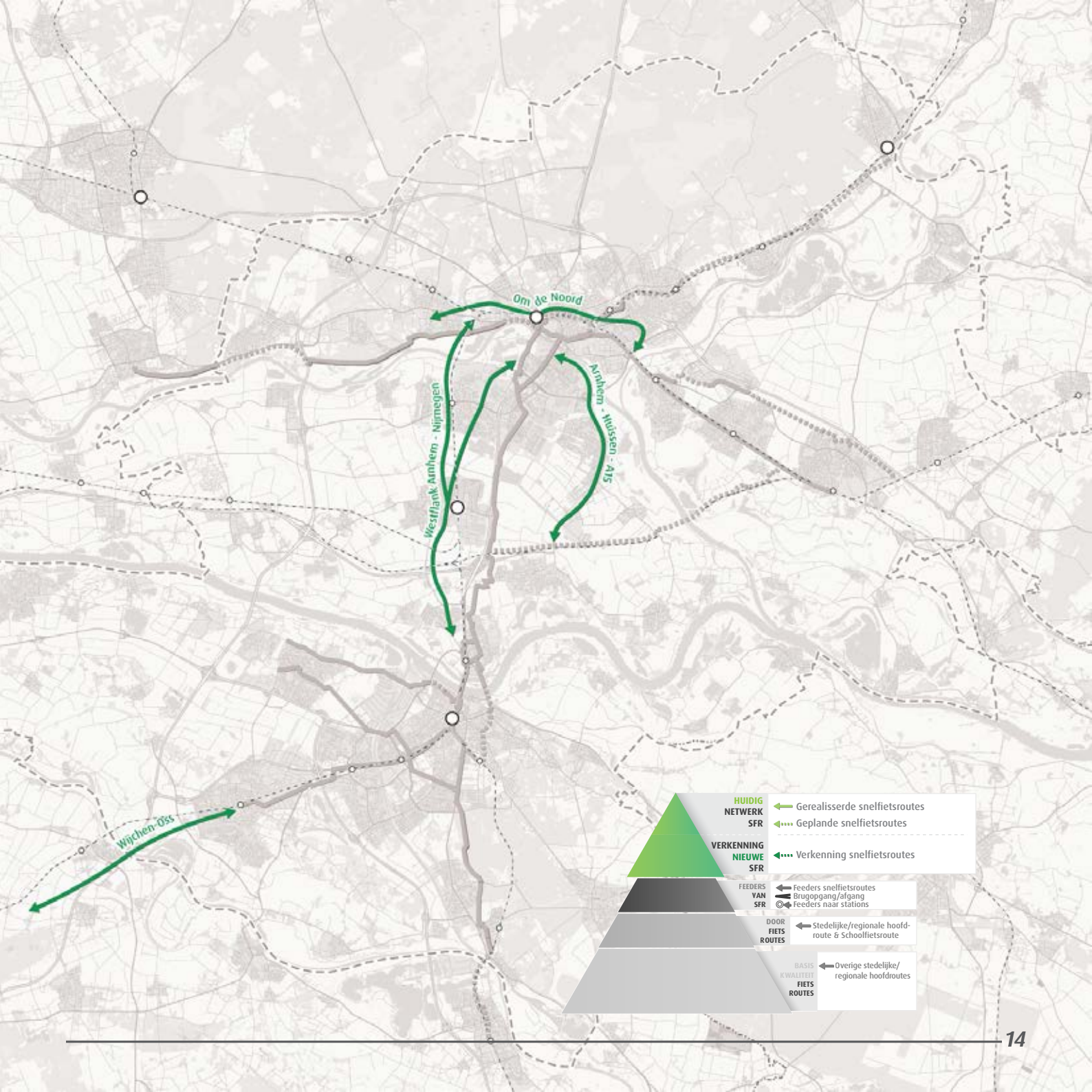
‘Om de Noord’ is een kansrijke oost-westrelatie tussen Oosterbeek-Arnhem Centraal-Arnhem Presikhaaf-Westervoort. Een route die een snelle en directe verbinding maakt voor de fiets, sterk concurrerend ten opzichte van de auto, en dwars door de stedelijke omgeving loopt, grotendeels over bestaande verbindingen.

Arnhem en Huissen kennen sterke onderlinge relaties. Een goede aantrekkelijke fietsstructuur ontbreekt hier nog. Met de doortrekking van de A15 ontstaat bij de aansluiting Huissen/ Bemmelen een gebiedsopgave. Met een verbeterende P+R-voorziening ontstaat hier een nieuw overstappunt als startpunt voor een nieuwe snelfietsroute.

In de verbinding naar Brabant ziet de regio kansen de bestaande snelfietsroute Nijmegen-Wijchen te verlengen naar Oss. Deze potentiële route biedt een alternatief voor de automobilisten die dagelijkse kampen met files op de A50, met name rondom knooppunt Bankhoeve.

Aantal kilometers snelfietsroutes

Gereed	92 km
Gepland	52 km
Nieuw	56 km



3.2 Aantakkingen verbeteren: Feeders en ketenmobiliteit

In de Bereikbaarheidsaanpak van de regio is de ambitie al verwoord: de inzet verschuift meer en meer naar het maken van kwalitatief goede aansluitingen op de regionale ruggegraat en naar OV knooppunten. De stedelijke regio Arnhem Nijmegen hanteert hiervoor de term: 'feeders'.

De feeders vormen de aantakkingen tussen woon- en werkgebieden enerzijds en de fietsruggegraat en stationslocaties anderzijds. Juist goede aantakkingen naar én de snelfietsroutes én de stationslocaties geven een stevige impuls aan méér duurzame mobiliteit. De belangrijkste feeders zijn ingetekend op het kaartbeeld hiernaast.

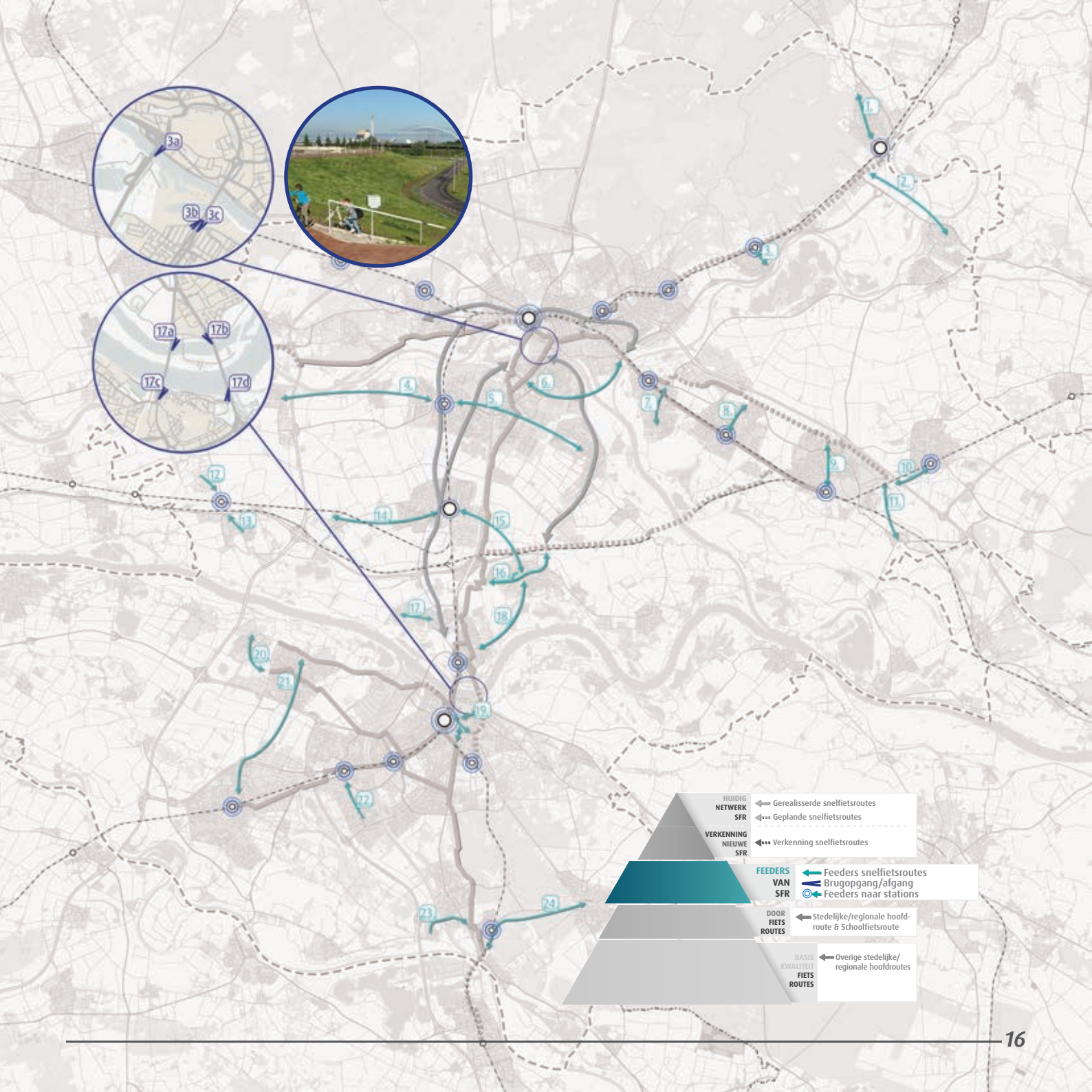
Aantakkingen op de snelfietsroutes verbeteren

Met een gerichte aanpak op de feeders streeft de regio naar de intensivering van het hoofdfietsnetwerk. De feeders vormen herkenbare toeleidende verbindingen vanuit het stedelijke gebied naar de bestaande en geplande snelfietsroutes.

De op -en afgangen naar de bestaande bruggen vormen letterlijk een functie van feeder. Het hoogteverschil tussen de bruisende binnensteden onder de brug aan de rivier en de snelfietsroutes op de brug boven wordt nu overbrugd met trappen, wat verre van fietsvriendelijk is of soms zelfs onhaalbaar voor fietsers. Het realiseren van befietsbare hellingen geeft een forse impuls aan de bereikbaarheid van de binnensteden van zowel Arnhem als Nijmegen.

De onstuimige groei van de 'treinfietser' faciliteren

De fiets is hét vervoermiddel naar de diverse stationslocaties in onze stedelijke regio. Bijna de helft van alle treinreizigers komt met de fiets! Zowel Arnhem Centraal als Nijmegen CS hebben 38.000 tot 42.000 in- en uitstappers per dag. Dit levert dagelijks een stroom van ruim 15.000 fietsers op naar beide stations. De 'treinfietser' is de snelst groeiende modaliteit van de afgelopen jaren. En deze groei zet door. Dit vergt goede en snelle verbindingen tussen woon- en werkgebieden en de stations, met een speciale rol voor meer natransport per fiets. In bijgaand kaartbeeld is een eerste aanzet gedaan de belangrijkste feeders te illustreren.



HUIDIG NETWERK SFR
← Gerealiseerde snelfietsroutes
← Geplande snelfietsroutes

VERKENNING NIEUWE SFR
← Verkenning snelfietsroutes

FEEDERS VAN SFR
← Feeders snelfietsroutes
← Brugopgang/afgang
← Feeders naar stations

DOOR FIETS ROUTES
← Stedelijke/regionale hoofd-
route & Schoolfietsroute

BASIS KWALITEIT FIETS ROUTES
← Overige stedelijke/
regionale hoofdroutes

3.3 Vlot en comfortabel doorfietsen: Doorfietsroutes

Het hoofdfietsnetwerk van snelfietsroutes en feeders vullen we aan met doorfietsroutes. Doorfietsroutes zijn belangrijke hoofdroutes voor de fietser in de steden en tussen kernen in de regio.

Waar valt de winst te halen? In de steden wordt al veel gefietst maar het kan nog duidelijk toenemen. Daarvoor zijn meer en betere doorfietsroutes nodig. Niet alleen als woon-werkroute of naar school, maar ook naar intensieve locaties zoals de binnensteden.

Ook zijn stevige fietsverbindingen nodig die de kernen in de regio met elkaar verbinden. Vlot en comfortabel doorfietsen staat centraal.

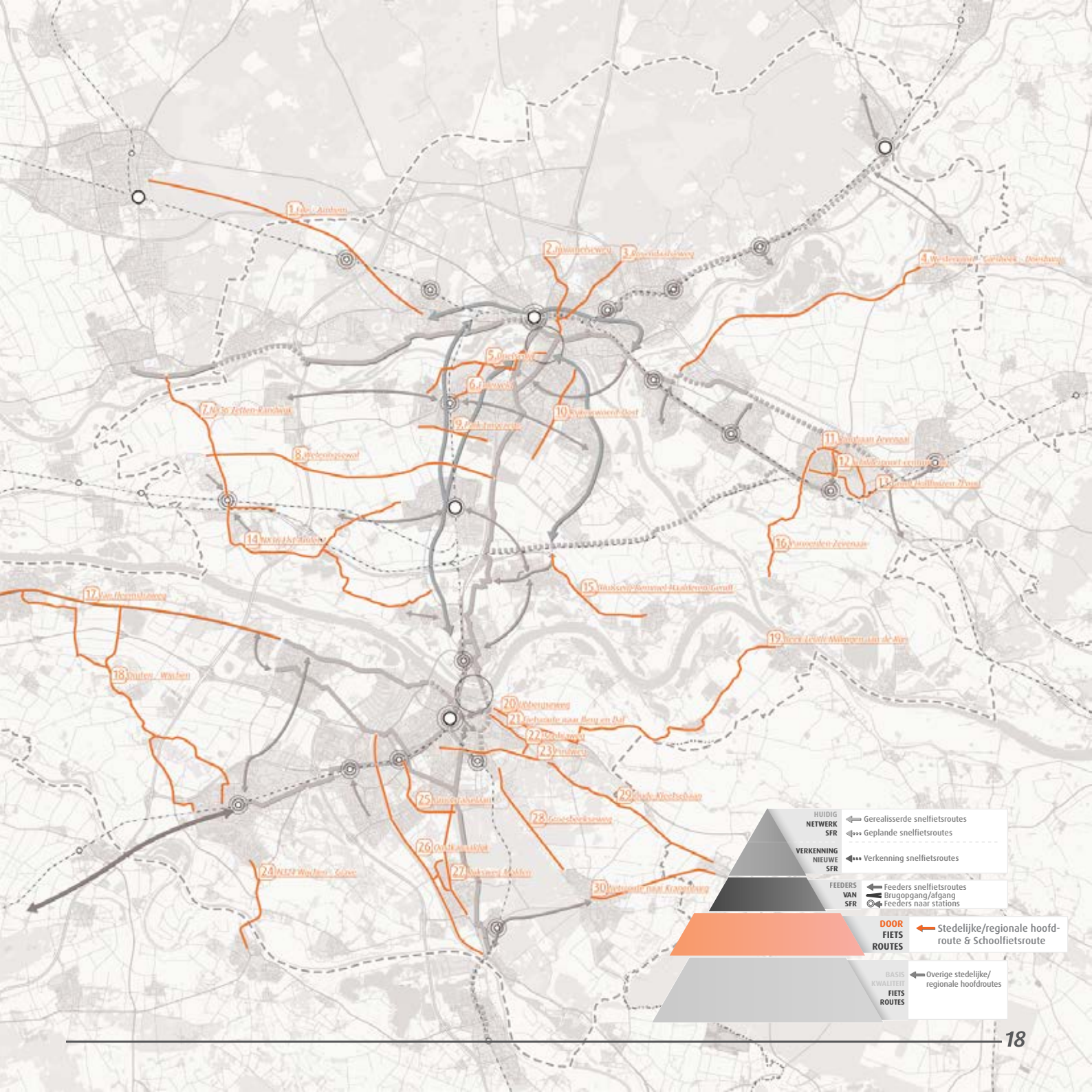
Het kaartbeeld hiernaast geeft de eerste aanzet van doorfietsroutes in de regio die niet voldoen aan de kwaliteit van vlot en comfortabel doorfietsen. In tegenstelling tot de snelfietsroutekaarten geeft het niet het gehele netwerk weer. De geselecteerde verbindingen zijn soms nog uitgerust met klinkerbestrating of tegels. Rood en gladasfalt aanbrengen biedt voor deze routes een kwaliteitsimpuls. Daarnaast kent een aantal routes knelpunten als het gaat om verkeersveiligheid. Sommige fietsroutes zijn belangrijke schoolroutes. Dit zijn routes met veel schoolgaande jeugd; een kwetsbare doelgroep in het verkeer.

Sommige doorfietsroutes vallen samen met de provinciale wegen in de regio. Goede gestrekte verbindingen tussen kernen in de regio, waar vaak meer ruimte voor de fiets nodig is. De breedte van het fietspad is in een aantal gevallen niet meer toereikend bij het huidige gebruik. De regio wil deze routes graag aanpakken.

In overleg met de partners werkt de regio een verdere prioritering uit om de benodigde kwaliteitsverbeteringen uit te werken.

3.4 De basis op orde: Basisnetwerk fiets

Het basisnetwerk is het grootste deel van het totale fietsnetwerk, ook wel onderliggend netwerk genoemd. Dit zijn de lokale fietsroutes tussen wijken en buurten in de stad, fietsverbindingen tussen de kernen in de regio en het buitengebied en het recreatief toeristisch netwerk. De basis dient op orde te zijn. Veelal vallen deze routes onder beheer van de gemeenten. Voor het meer regionale recreatieve netwerk bestaat een meer gedeelde verantwoordelijkheid.



4

Brede aanpak fietsstimulering

4.1 Fietsstimulering werkt!

Veel inwoners, werknemers en bezoekers van de stedelijke regio Arnhem Nijmegen gebruiken de fiets als dagelijks vervoermiddel. Maar dit is nog niet voor iedereen vanzelfsprekend; een inzet op het stimuleren van fiets blijft nodig om onze ambities te behalen. Succesvolle maatregelen en toonaangevende campagnes van de afgelopen jaren in fietsstimulering zetten wij door.

- We hebben geleerd hoe we enthousiasme vanuit de buurt kunnen verbinden aan duurzame mobiliteit. Ruim 700 bewoners uit diverse wijken in Nijmegen en Heumen hebben met een speciale fietsapp gefietst. Meer fietskilometers in plaats van korte autoritten en tegelijkertijd sparen voor een lokaal doel.
- We hebben geleerd hoe we gewoontegedrag van forenzen kunnen doorbreken. Een bekende eigenschap van gewoontegedrag is dat geen of weinig informatie meer wordt ingewonnen, zodat men nieuwe ontwikkelingen of betere alternatieven over het hoofd ziet. Met probeeracties laten we forenzen het fietsen naar het werk ervaren. De Bike to Work-stimuleringsweken bieden medewerkers de kans een tijdlang e-bikes uit te proberen. Het achterliggende doel is dat de werknemers enthousiast worden en zelf met een kortingsregeling tot aankoop en structureel gebruik van een e-bike overgaan.

Speerpunt voor onze vervolgaanpak is meer mensen te verleiden om voor de korte ritten de auto te laten staan. In samenhang hiermee willen we duurzame mobiliteit bevorderen door fiets of fiets in combinatie met het openbaar vervoer te stimuleren. Wij willen daarvoor de komende periode samen met de partners een gezamenlijke aanpak van fietsstimulering voortzetten. We willen toewerken naar een Werkagenda waarbij we inzetten op:

- Meer werknemers op de fiets;
- Meer jongeren, ouderen en nieuwe Nederlanders op de fiets;
- Meer kansen voor ketenmobiliteit;
- Structurele fietscampagnes.





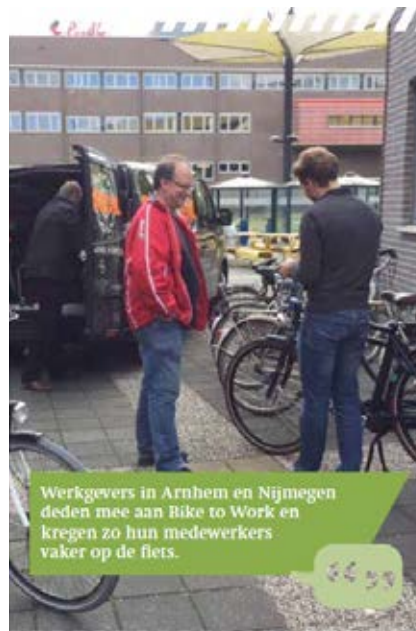
Eerste 20 Heijendaal e-bike probeerfietsers Slim & Schoon Onderweg

4.2 Vitaliteit en gezondheid: méér werknemers op de fiets

Een belangrijke doelgroep is en blijft de forens. Immers ruim 60% van de forenzen woont binnen fietsafstand van het werk. Het is evident dat hier kansen liggen om met de toenemende files het fietsgebruik verder te laten groeien. In het samenwerkingsprogramma tussen Rijk, regio en het bedrijfsleven - Beter Benutten Vervolg is hier al volop op ingezet. Het programma heeft toonaangevende resultaten opgeleverd, blijkt uit de evaluatie (november, 2018). Landelijk is de reistijd in de drukste gebieden met 13% verbeterd ten opzichte van een situatie zonder programma. Het grootste effect komt door forenzen die de overstap van auto naar de fiets maken. Een derde van het resultaat komt doordat werknemers structureel vaker voor de fiets kiezen. Landelijk 60.000 meer fietsritten die gezamenlijk zorgen voor 30.000 dagelijkse spitsmijdingen. Dergelijke resultaten vragen om een vervolg.



Samen met de mobiliteitsmakelaar vanuit VNO NCW bouwen wij in de regio Arnhem Nijmegen dan ook voort op de successen van het programma Beter Benutten Vervolg. De mobiliteitsmakelaar adviseert werkgevers en werknemers over slim werken en slim reizen. Een gerichte aanpak met focus op vitaliteit en gezondheid van medewerkers. Doordat ook werkgevers profiteren van kostenbesparingen in mobiliteit, minder ziekteverzuim en maatschappelijk verantwoord ondernemen, snijdt het mes aan twee kanten. Minder forenzen in de file en meer op de fiets. Dit sluit ook aan bij de fietsambitie van het Rijk. Zij zetten in op nog eens 200.000 forenzen uit de file op de fiets of op de fiets in combinatie met OV. Ambities die wij in de regio graag met het Rijk omzetten in concrete resultaten!



4.3 Jong geleerd is oud gedaan

De regio wil succesvolle fietsstimuleringsmaatregelen gaan opschalen. We kijken daarbij in het bijzonder naar toonaangevende voorbeelden en lessen uit andere stedelijke regio's, maar ook naar onze 'early adaptors' op onze eigen snelfietsroutes. Wat waren voor hen belangrijke drijfveren om de fiets of e-bike te pakken? Op basis hiervan kunnen we gerichtere doelgroepen benaderen die we nu nog niet bereiken. We sluiten daarbij aan bij de ambitie van 'Heel Gelderland fietst' om jong en oud en nieuwe Nederlanders die niet zijn opgegroeid met de fiets, ook te kunnen ervaren dat fietsen een gemakkelijk en snel alternatief is.

We zien dat onze jeugd niet meer vanzelfsprekend een fiets heeft of leert fietsen. We willen samen met partners een aanpak uitwerken waarbij we streven dat alle kinderen op de basisschool over een fiets beschikken en veilig leren fietsen. Jong geleerd is immers oud gedaan! Dit vraagt om een aanpak in samenhang met verkeersveiligheid rondom scholen. Een combinatie van verkeersgedrag van ouders, verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes. Samen met het onderwijsveld en ROV Gelderland willen we werk maken van verkeersveiligheid en meer fietsen van en naar school.



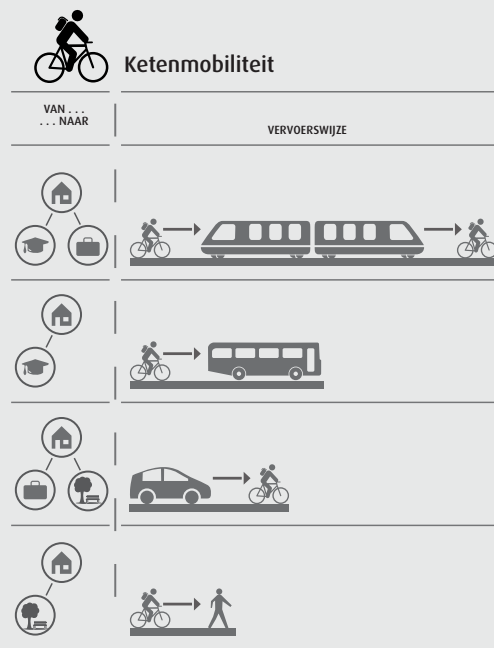
4.4 Meer kansen voor ketenmobiliteit

De fiets is een belangrijk vervoermiddel als voor- en natransport naar andere vervoerwijze. Vooral de fiets en de trein zijn in hoge mate aanvullend, zowel in het voortransport als in het natransport. Ook in het openbaar vervoer per bus is de stijgende trend van meer fietsgebruik zichtbaar. Vooral richting haltes van hoogwaardig openbaar vervoer speelt de fiets in de keten een belangrijke rol. Investerings in goede fietsstallingen zijn nodig om de (elektrische) fiets veilig te stallen.

Een interessante nieuwe keten is de overstap van auto op fiets. De leenfietsen op de P+R van Nijmegen Noord is een tastbaar resultaat van deze overstapmogelijkheid in de regio. Een belangrijke vraag hierbij is wat is nodig om de autoforens en andere autogebruikers over te halen te kiezen voor de overstap auto-fiets in de last mile?

De meest evidente keten is fiets-voetganger. Hierbij speelt de problematiek van voldoende, goede en veilig stallingen. Op druk bezochte locaties, zoals onze bruisende binnensteden, blijft het een uitdaging om voldoende gratis en bewaakte stallingruimte te bieden. De toegenomen hoeveelheid bijzondere formaat fietsen zoals elektrische fietsen, speed-pedelec en bakfietsen speelt hierin ook een rol. Tegelijkertijd speelt het vraagstuk van beheer en onderhoud, denk aan de hinderlijk gestalde fietsen in de openbare ruimte en de weesfietsen. Meer en betere stallingen is soms de oplossing, maar ook innovatieve toepassingen die voor betere benutting en vindbaarheid van beschikbare plekken zorgen helpt, maar ook handhaving op foutparkeren. Wij streven naar een ketengerichte aanpak van het fietsparkeren, dat tegelijkertijd zorgdraagt voor diefstalpreventie. We verkennen begin 2019 wat we daarbij regionaal in

samenhang kunnen oppakken en inbrengen voor de Werkagenda Fiets. Naast goede stallingen is ketenmobiliteit ook gebaat bij de leenfiets, vooral in het natransport. Met de opkomst van de OV-fiets is het lenen van een tweewieler ondertussen gemeengoed in onze dagelijkse mobiliteit. Maar ook andere deelfietsen verschijnen in ons straatbeeld. De regio Arnhem Nijmegen sluit aan bij onderzoeken van de provincie Gelderland hoe we de deelfietsen kunnen bijdragen aan meer fietsgebruik, waarbij tegelijkertijd niet talloze aanbieders van leenfietsen ontstaan met bijbehorende problematiek in onze openbare ruimte.



4.5 Structurele inzet van fietscampagnes

De regio heeft de afgelopen jaren veel ervaring opgedaan met fietsstimulering bij opening van nieuwe routes. Deze aanpak willen we borgen in ons fietsbeleid. Een feestelijke opening met betrokkenheid van basisscholen, naamgevingswedstrijden, of juist gerichte gedragscampagnes rondom de opening van nieuwe fietsroutes. Wij nemen bij realisatie van nieuwe fietsprojecten structureel een gedragscampagne op.

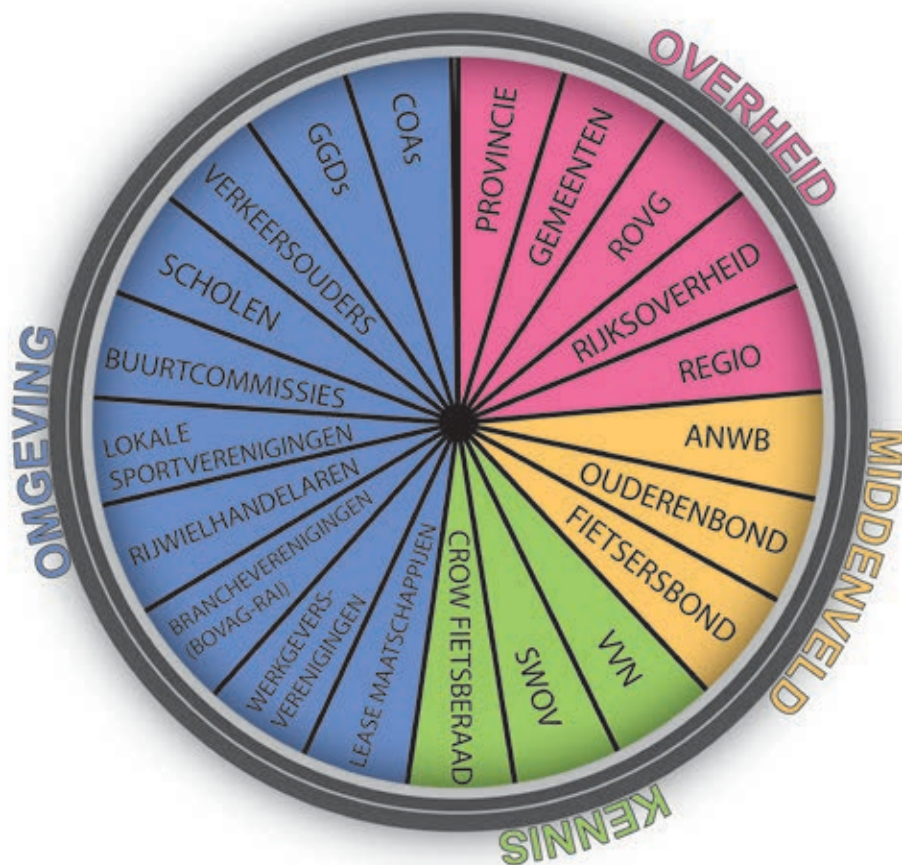
Tegelijkertijd willen we als regio nagaan of we ook fietscampagnes breder kunnen inzetten. We denken daarbij aan speciale fietsambassadeurs of juist een fietsburgemeester voor de regio. Bij bijzondere evenementen kan een dergelijk boegbeeld de fiets verder onder de aandacht brengen.



4.6 Samenwerken aan fietsstimulering in een fietscoalitie

Het stimuleren van het fietsgebruik gaat om meer dan alleen een hoge kwaliteit van het fietsnetwerk. Gerichte benadering van specifieke doelgroepen, educatie en structurele fietscampagne is van belang om de doelstelling van 'méér korte ritten met de fiets en méér fiets in de keten' te behalen. De Regio Arnhem Nijmegen gaat graag met diverse partijen in gesprek om aansluiting te zoeken bij kansrijke fietsstimuleringsmaatregelen zodat in 2025 de fiets en e-bike het meest gekozen vervoermiddel in onze regio voor ritten korter dan 10 kilometer is.

Dit vergt een brede fietscoalitie om letterlijk het fietswiel in beweging te houden. Niet alleen de publieke partners in de regio hebben hierbij een rol, ook is het nodig het maatschappelijke middenveld te betrekken, zoals de fietsersbond en de ouderenbond. Daarnaast bieden kennisinstellingen handreikingen over succesvolle campagnes en maatregelen. Relevante ervaringen die we graag willen opschalen in de regio Arnhem Nijmegen. In het bereiken van de doelgroep is samenwerking met de omgeving van belang. Of het nu gaat om de onderwijssector (basisscholen en middelbare scholen), de werkgevers of juist op de sportverenigingen. Samenwerking met deze partijen is onontbeerlijk om het fietsgebruik verder te stimuleren. In de uitwerking van de Werkagenda Fiets brengen wij de fietscoalitie in kaart en werken we samen toe naar succesvolle fietsstimulering.







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 klimaatpakkoord 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

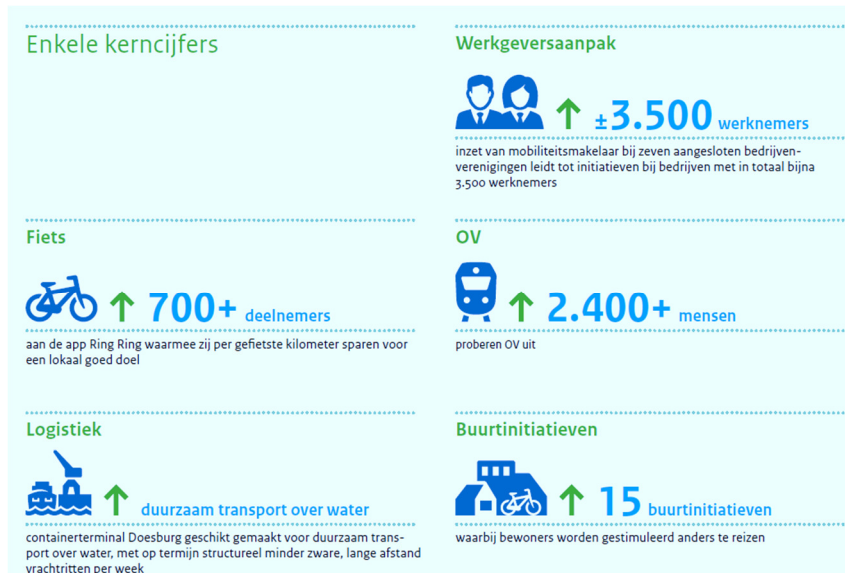
2. WAAROM EEN UITVOERINGSPROGRAMMA SLIM & SCHOON ONDERWEG?

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 overgangperiode 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.



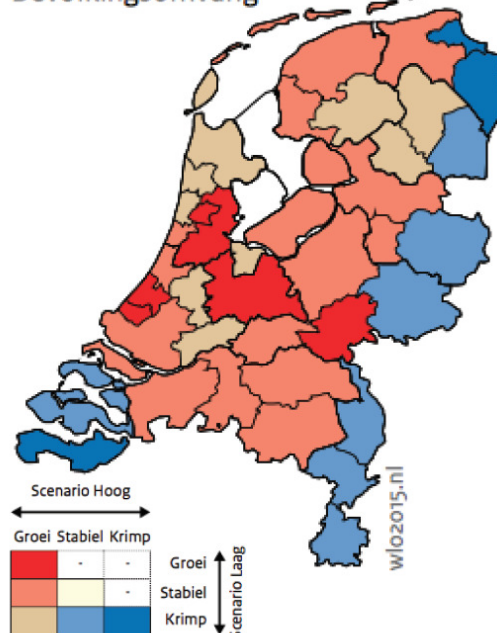
De regio heeft veel ervaring met de werkgeversaanpak. Dankzij de korte termijnmaatregelen heeft de regio Arnhem Nijmegen de contacten met werkgevers kunnen behouden. Ook voor de komende periode zetten wij dit graag door, om met een kopgroep van werkgevers gericht duurzame mobiliteit te promoten. Hier 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

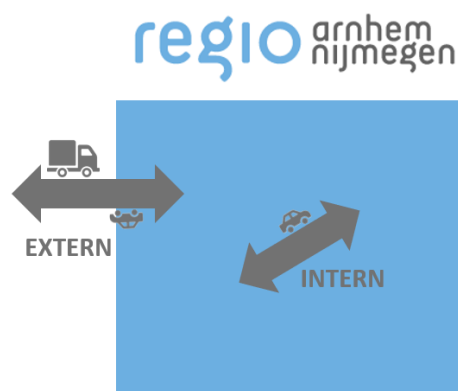
Stevige groei van het aantal stedelingen in de regio zet door

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 verkeersregelinstanties (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.



Uitwerking E-hubs (van klein tot groot)

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

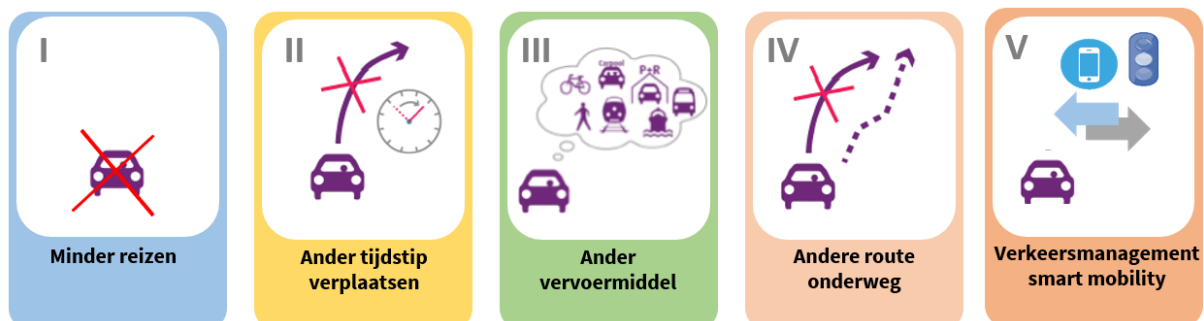
Slim & Schoon Onderweg brengt ons een stap dichterbij een duurzame en beter bereikbare regio. We bieden oplossingen voor een slimmere, gezondere en een meer duurzame reis. Daarmee zorgen we goed voor onszelf, voor de leefomgeving en de bereikbaarheid van onze economische kerngebieden. We helpen forensen, 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).

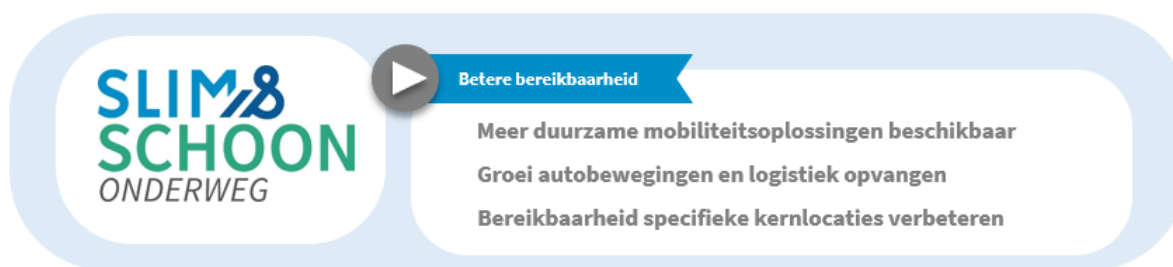
De verbetering meten we eind 2022 ten opzichte van 2019. Eind 2022 is als einddatum gekozen omdat tot dat moment er niet of beperkt effect (extra snelfietsroutes, eerste HOV-corridors) zal zijn van de andere deelprogramma's van de regio Arnhem Nijmegen op straat. Op basis van eerste inschattingen uit 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 automobilititeit 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 automobilititeit inclusief logistiek op te vangen. Maar de groei van de automobilititeit is te groot om te kunnen afvangen met alleen modal shift naar fiets/ebike, OV-gebruik, samenrijden of deelmobilititeit. 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

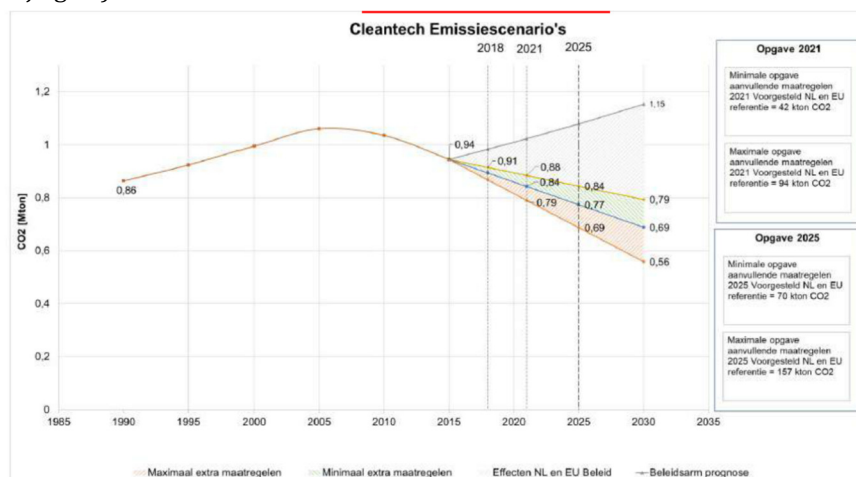
Arnhem Nijmegen zet in op een eigen regionale CO2 opgave

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



**Bijdrage aan leefbaarheid**

Op specifieke corridors in de regio reduceren we het gemotoriseerd verkeer met 10% en bieden meer ruimte voor duurzame mobiliteitsoplossingen

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



Programmalijn 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 programmteam (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 programmteam 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 programmteam 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 programmteam 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).

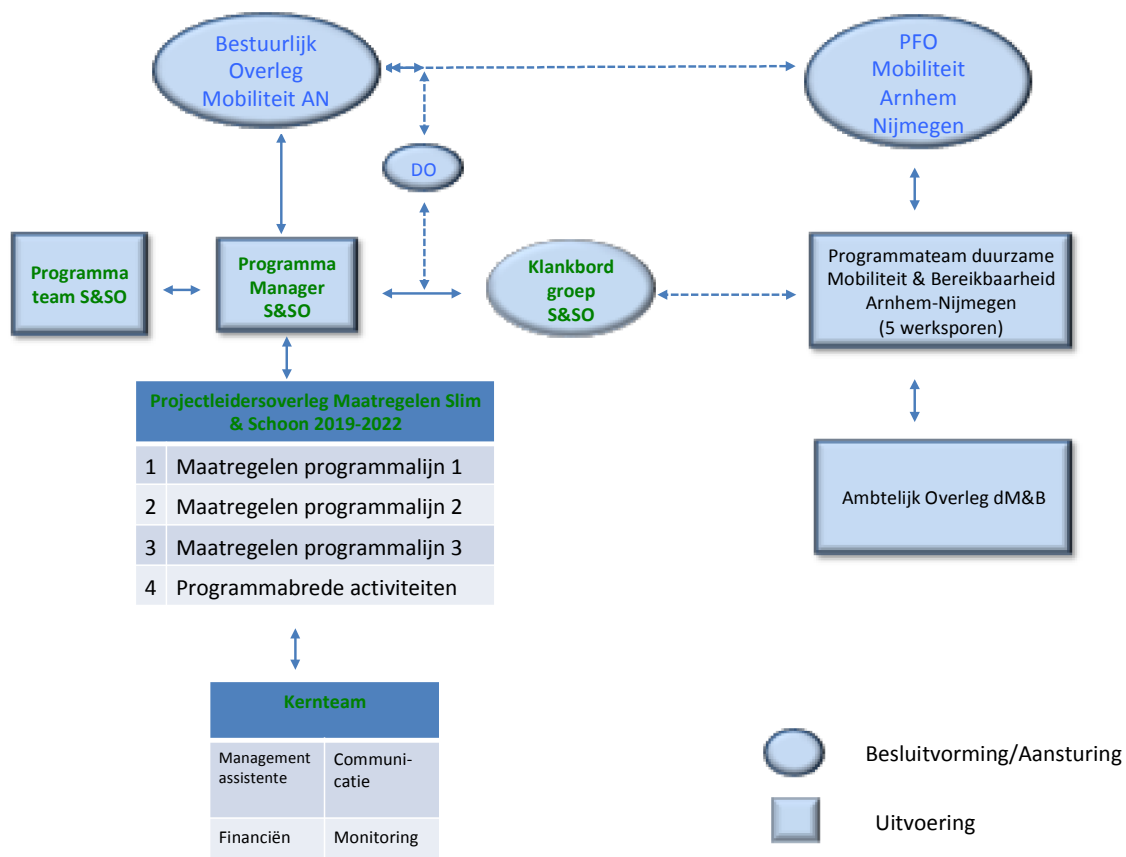
Hoofdtaken van deze klankbordgroep zijn:

- 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 laadinfrastructuur 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.

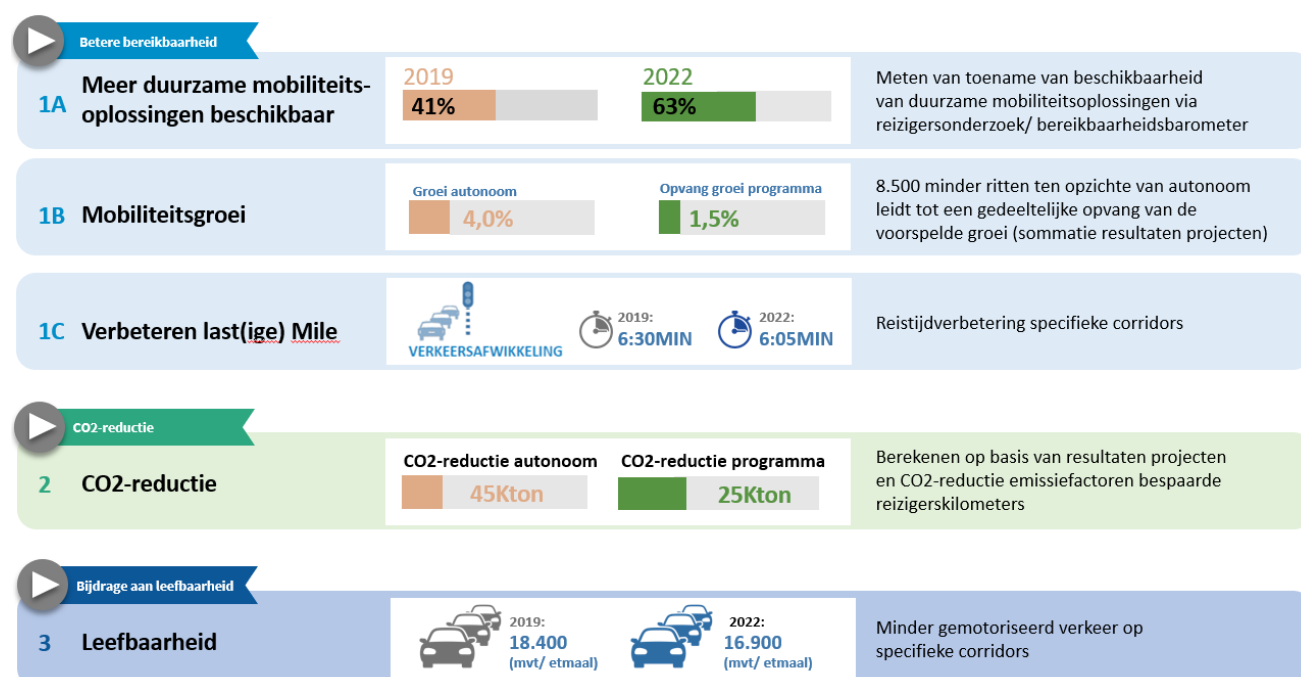
Monitoring resultaten S&SO

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 programmateam 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 financieringsafpraak (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)



VERKEERSVEILIGE OMGEVING

REGIO ARNHEM NIJMEGEN

|

POSITION PAPER

SLIM&

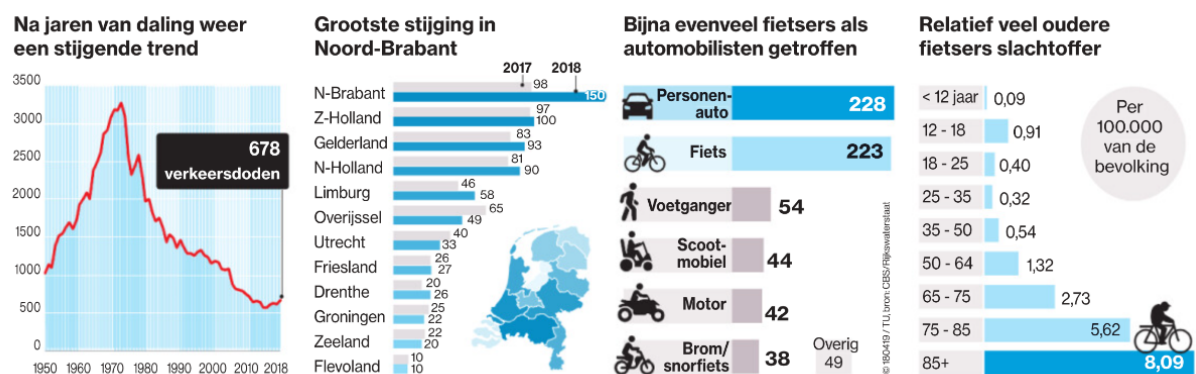
regio arnhem
nijmegen

POSITION PAPER VERKEERSVEILIGHEID - REGIO ARNHEM NIJMEGEN

“Iedereen elke dag weer veilig thuis!”

Inleiding

De verkeersveiligheid in Nederland heeft een nieuwe impuls nodig. De daling van het aantal verkeersdoden stagneert, terwijl het aantal verkeersgewonden toeneemt. Het aantal verkeersslachtoffers stijgt, ook in onze regio (Zie figuur 1: Bron de Gelderlander 18-04-2019). Dit veroorzaakt veel persoonlijk leed voor de slachtoffers maar ook voor hun naaste omgeving.



Figuur 1: Het aantal verkeersslachtoffers in Nederland

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 5 december 2018 een Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 aan de Kamer aangeboden. Het Ministerie zet zwaar in door alle wegbeheerders bij de uitwerking te betrekken. Op 14 februari 2019 is door de koepels van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen het Startakkoord voor het SPV 2030 getekend. Hoofddijn van het plan: Alles uit de kast om verkeersveiligheid te verbeteren, risico-gestuurd en uitgewerkt op regionaal niveau.

Wij zijn een duurzaam, verbonden én een economisch krachtige regio. Wij gaan voor een gezonde, veilige, schone en welvarende regio. Het regionale netwerk in de regio Arnhem Nijmegen is de draaischijf van Oost-Nederland. Of ze nu oost-west of noord-zuid lopen, ze zijn van strategisch belang! Zonder ingrijpen zal de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio Arnhem Nijmegen de komende jaren fors onder druk komen te staan. De regio Arnhem Nijmegen wil dat het mobiliteitssysteem in, rondom en tussen de steden een goede, duurzame en veilige bereikbaarheid biedt, modaliteiten onderling zijn verknoot en worden benut op hun specifieke kwaliteiten. De interactie tussen het stedelijke en het regionale mobiliteitssysteem draagt bij aan een duurzaam veilige leefomgeving en een gezonde leefstijl. Verkeersveiligheid is voor de regio Arnhem Nijmegen een belangrijk thema.

Strategisch plan verkeersveiligheid

De gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen hebben ieder hun eigen verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van haar (verkeersveiligheids)beleid. In deze position paper hebben wij de aanbevelingen gescreend op gebied van voorlichting en educatie en waar wij als wegbeheerders invloed hebben bij het nemen van concrete maatregelen en interventies (o.a. fysieke maatregelen). Met het SPV is een eerste stap gezet. Het is aan de regio om dit verder uit te werken. Samen met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland heeft een aantal gemeenten uit de regio het voortouw genomen om het SPV 2030 te vertalen naar regionale speerpunten voor de periode 2019-2022. De regio kan een stimulerende en ondersteunende rol spelen. Onze ambitie betekent dat wij de handen ineenslaan om een zo groot mogelijk effect op de verkeersveiligheid te bereiken. Wij zullen ook de uitvoering samen met het ROV Oost-Nederland oppakken en sluiten daarbij aan bij het Meerjarenprogramma 2019-2022 en het jaarprogramma van het ROV Oost Nederland.

Ingezet wordt op de volgende vijf kernelementen:

1. Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid;
2. Meer regionale verbondenheid en samenwerking (efficiency) tussen overheden en maatschappelijke organisaties;
3. Risico-gestuurd beleid door analyse van de grootste risico's;
4. Bevorderen van integraal en uniform verkeersveiligheidsbeleid – ook bij de individuele gemeenten;
5. Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg.

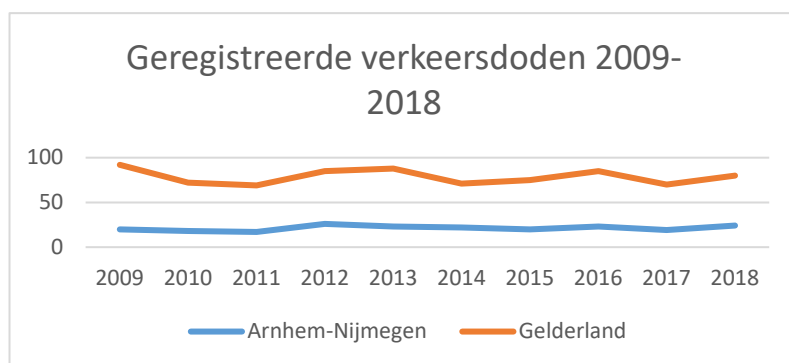
Er is een landelijk expertiseteam ingesteld, bestaande uit mensen van SWOV en CROW. Wij willen samen het expertiseteam de regionale kaders verkeersveiligheid verder uitwerken. Het tweede kwartaal van 2019 is gericht op het in beeld brengen van de behoeften van de gemeenten. Dit betreft:

- gemeenten kennis laten nemen van het SPV;
- instellen in een informatiepunt SPV, vergelijkbaar met het vroegere infopunt Duurzaam Veilig;
- opzetten van een community, website;
- organiseren van regionale bijeenkomsten;
- regionale workshops “SPV in de regio” (roadshow).

De roadshows zijn bedoeld om uitleg te geven over de begrippen (o.a. wat houdt risico-gestuurd werken in, maar ook uit welke bouwstenen bestaat de risico-analyse? Daarnaast is het de bedoeling om de ondersteuningsbehoefte op te halen (waar moet ik beginnen?). In Oost Nederland zullen wij samen met de overige regio's een algemene risicoanalyse maken. Deze kan dan worden gebruikt om in het najaar van 2019, samen met onze partners, een regionaal uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2020-2023 Arnhem Nijmegen op te stellen.

Noodzaak regionaal verkeersveiligheidsbeleid

In de regio Arnhem Nijmegen vallen per jaar ongeveer 20-25 doden en nog eens 800 ernstig gewonden. In onderstaande grafiek is het geregistreerde aantal verkeersdoden in de periode 2009-2018 uitgezet voor zowel de regio Arnhem-Nijmegen als Gelderland.



Figuur 2: Aantal geregistreerde verkeersdoden in de regio Arnhem Nijmegen en Gelderland. Opmerking: de grafiek is gebaseerd op de geregistreerde verkeersdoden. De registratiegraad is doorgaans zo'n 80-90%. De getallen liggen dus lager dan de officiële CBS-cijfers.

Voor beide gebieden zou je kunnen stellen dat het aantal verkeersdoden de laatste 10 jaar redelijk stabiel is. Overigens is dit beeld ook landelijk te zien: volgens cijfers van het CBS zit het landelijk aantal verkeersdoden de laatste jaren zo rond de 650. Wel blijkt landelijk dat het aantal ernstig verkeersgewonden de laatste jaren flink is toegenomen. De inschatting is dat deze stijging zich ook in Gelderland en Arnhem-Nijmegen voordoet. De

oudere fietser is daarbij een belangrijke factor. De slachtoffers vallen voor de helft op wegen met een maximum snelheid van 50km/h en voor 20% op wegen met een maximum snelheid van 80 km/h. Op basis van de cijfers die landelijk beschikbaar zijn en op basis van de registratie door de politie kunnen we de volgende impressie geven: Van de slachtoffers zat 30% in de auto, 25% fietste en 23% zat op een brommer. Bij deze cijfers is geen rekening gehouden met eenzijdige fietsongevallen. Onder de slachtoffers zijn een aantal categorieën oververtegenwoordigd:

- Oudere fietsers
- Onervaren bestuurders:
 - Fietzers 12 – 15 jaar
 - Brom- en snorfietzers 16-17 jaar
 - Automobilisten 18 – 24 jaar

Gegevens over alcoholgebruik zijn onvolledig, geschat wordt dat 5% van de slachtoffers valt bij ongelukken waar alcohol in het spel is.

Qua trend is er dus niet veel verschil tussen Gelderland en Arnhem-Nijmegen. Wel is er een duidelijk verschil wanneer je naar het aantal verkeersdoden gerelateerd aan het inwoneraantal kijkt. Gerekend over de laatste 5 jaar vallen er in Gelderland jaarlijks gemiddeld 3,7 (geregistreerde) verkeersdoden per 100.000 inwoners. Voor Arnhem-Nijmegen ligt dit op 2,8. Een verklaring hiervoor is waarschijnlijk dat Arnhem-Nijmegen in verhouding tot de rest van Gelderland veel bebouwde kom oppervlak heeft. De snelheden liggen hier lager, hetgeen gunstig is voor de ernst van de afloop van het ongeval.

Het verkeer verandert. Het wordt met name in de stad steeds drukker op de fietspaden. Er zijn nieuwe (stillere) voertuigen, zoals de elektrische fiets. Er zit steeds meer techniek in de auto, waar we mee moeten leren omgaan. Er is meer afleiding door social media, en mensen blijven op oudere leeftijd deelnemen aan het verkeer. De veranderende omstandigheden vragen om nieuwe maatregelen. Daarnaast zijn er doelgroepen die om aandacht blijven vragen, zoals jonge onervaren bestuurders en verkeersovertreders. Met het huidige beleid slagen we er niet in te zorgen voor een trendbreuk. Er is hernieuwde, structurele aandacht nodig voor verkeersveiligheid. Iedereen heeft hierin een eigen verantwoordelijkheid: verkeersdeelnemers, overheden (landelijk, regionaal en lokaal), producenten, maatschappelijke partijen en kennisinstellingen. Al deze partijen dragen bij aan het SPV en zullen, ieder op hun eigen manier, zorgen voor een verkeersveiliger regio. Wij willen verkeersongelukken voorkómen. Als regio Arnhem Nijmegen willen wij een belangrijke bijdrage leveren aan het gezamenlijk voorkómen van ongelukken. Hierbij speelt het uitwerken van de risicoanalyses een belangrijke rol.

Regionale ambitie en opgave

Verkeersveiligheid raakt ons allemaal. We moeten aan de slag! Als iedereen vanuit zijn eigen rol zijn steentje bijdraagt, zorgen we samen voor een veiligere verkeerssituatie in de regio Arnhem Nijmegen. We doen al veel, maar er liggen belangrijke kansen om het meer regionaal te doen. Door van tevoren initiatief te nemen om risico's aan te pakken, in plaats van pas maatregelen treffen als er een ongeluk is gebeurd. Onze aanpak past binnen het landelijk kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Alleen door samen te werken, kunnen wij de veiligheid in het verkeer verbeteren. Onze hoofdpoging is dat iedereen elke dag weer veilig thuiskomt. Dit is het uitgangspunt, waarin we ook onze verdere doelen mee concretiseren. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel.

Regionale uitwerking

Er zijn een negental thema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid. Onze regionale aanpak volgt deze kernelementen uit het SPV. Per thema geven wij in dit document aan wat wij willen. De regionale risicoanalyse en deze position paper zijn leidraad voor de nog op te stellen uitvoeringsagenda. Voor de aanpak in de regio Arnhem Nijmegen 2019 heeft het ROV Oost-Nederland een bedrag van € 411.000,- beschikbaar (excl. Investerings van de gemeenten zelf). Het gaat hierbij om de niet-infrastructurele verkeersveiligheidsactiviteiten.

De regio zal nieuwe ontwikkelingen in het verkeer (denk aan elektrificatie / innovaties) nauw gezet volgen en zo mogelijk daar haar visie en beleid op aanpassen. Handhaving gebeurd via de driehoek. In de loop van 2019 werken wij toe naar een regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid, waarin een brede samenwerking met overige partners (overheden, lobbyclubs, aanbieders etc.) zal worden uitgedragen en waarin de kaders van deze notitie verder worden uitgewerkt. Maatwerkafspraken, regionale differentiatie en de benodigde financiële middelen zullen daar een plek krijgen.

Veilige infrastructuur

Een veilige inrichting van wegen en fietspaden is een voorwaarde voor een veilige afwikkeling van het verkeer. Een veilig ingerichte weg kan ongevallen voorkomen en de letselernst van eventuele ongevallen beperken. Dit sluit aan bij de veiligheidsvisie Duurzaam Veilig. In gevallen waar de huidige Duurzaam Veilige wegeaanpak minder effectief zal zijn, bijvoorbeeld drukke wegen waar de wooncapaciteit belangrijker is dan de verkeerscapaciteit, dient bij de uitwerking ook gekeken worden naar een alternatieve aanpak. Te denken valt aan alternatieve benaderingswijzen zoals Natuurlijk Sturen en Shared Space. Ontwikkelingen zoals de toenemende drukte in stedelijke gebieden en het toenemende fietsgebruik, zorgen voor nieuwe uitdagingen bij het veilig inrichten van infrastructuur. Daarnaast zijn de afgelopen jaren veel wegvarianten ontstaan waarbij de functie en gebruik niet altijd eenduidig zijn ('grijze wegen'). Een risicoanalyse van het wegennet in de regio Arnhem Nijmegen is een eerste stap om risicofactoren in beeld te brengen.

WAT WILLEN WIJ:

- De regio wil graag een risicoanalyse bij groot onderhoud op de belangrijkste regionale verbindingen (Rijk/provinciale en gemeentelijke wegen). Een belangrijke voorwaarde is dat de infrastructuur op orde moet zijn;
- De regio wil dat onze wegen voldoen aan de uitgangspunten van duurzaam veilig (hierbij specifiek rekening houden met de essentiële kenmerken, en daar waar het minder effectief is dient bij de uitwerking gekeken worden naar alternatieve aanpak – denk aan natuurlijk sturen en shared space);
- De regio ondersteunt investeringen die zorgen voor een veilige inpassing van de weg in de omgeving. Hierbij zullen wij een zorgvuldige afweging maken van diverse belangen (berminrichting, landbouwverkeer, verkeersveiligheid versus biodiversiteit, CO2, stikstof etc). Wij zullen monitoren wat het effect is van de genomen maatregelen (bijvoorbeeld het effect van fietsstraten);
- De regio wil graag aandacht voor schoolroutes en haar omgeving en wil graag een uniforme aanpak.

Heterogeniteit en homogeniteit in het verkeer

Met name in stedelijke gebieden is de ruimte beperkt en is het druk op de weg, het fietspad en het voetpad. Deze drukte neemt de komende jaren verder toe, verdere verstedelijking en groeiende mobiliteit zorgen voor meer potentiële ontmoetingen en conflicten tussen weggebruikers. Tegelijkertijd moeten nieuwe vervoerswijzen en bestaande (steeds verder ontwikkelende) vervoerswijzen allemaal van dezelfde verkeersruimte gebruik maken. Om conflicten tussen voertuigen van verschillende massa, snelheid en/of omvang te voorkomen worden de ontwikkelingen gevolgd en wordt waar nodig het toegangsregime voor bepaalde voertuigen aangepast.

WAT WILLEN WIJ:

- De regio wil een eenduidige aanpak v.w.b. toestaan van speedpedelecs en snorfietsen;
- We onderscheiden verschillende typen fietsen en fietsers. Om veilig fietsgebruik te faciliteren zal rekening moeten worden gehouden met de verschillen tussen de vervoersvormen.;
- De regio wil werken aan nieuwe oplossingsrichtingen om het samengaan (of scheiden) van verkeersdeelnemers beter mogelijk te maken;
- Wij sluiten zoveel als mogelijk aan bij landelijke netwerken (tour de force, Platform veilig fietsen). Het bundelen van actuele kennis over o.a. fietsveiligheid wordt daarmee vergroot.

Technologische ontwikkelingen

Informatie en data speelt in toenemende mate een rol in het verkeerssysteem. Weggebruikers zijn nagenoeg continu verbonden met hun omgeving -en geautomatiseerde systemen zorgen ervoor dat voertuigen steeds meer taken van de bestuurder kunnen overnemen. Zo kunnen noodhulpssystemen ongevallen op het laatste moment helpen voorkomen. Ook kunnen rijtaakondersteunende systemen de gebruiker assisteren of adviseren. Dergelijke systemen kunnen het verkeer veiliger maken doordat risicovol gedrag vermeden wordt. Maar de ontwikkelingen brengen ook risico's met zich mee, doordat de systemen met name in de beginfase nog niet perfect zullen werken. Het stimuleren van dergelijke rijtaak ondersteunende systemen vindt met name vanuit het rijk plaats. Vanuit de regio zullen we ons focussen op enkele aspecten hiervan, waaronder de verdere uitrol van slimme verkeerslichten om roodlichtnegatie te voorkomen. De beschikbaarheid van ongevallendata is een belangrijke bron om keuzes te maken. Dit is al jaren een zorgenkindje. De registratie door de politie/verzekeraars en ziekenhuizen is niet optimaal en dient te worden verbeterd. Op dit moment is het bijvoorbeeld onduidelijk wat het aandeel verkeersslachtoffers met e-bikes is

WAT WILLEN WIJ

- De regio zet zich in voor verdere uitrol van slimme verkeerslichten en dat deze mede wordt gekoppeld aan de verkeersveiligheid. Slimme verkeerslichten voorkomen roodlichtnegatie en voor een meer gelijkmatige verkeersafwikkeling;
- De regio wil dat de registratiegraad van ongevallen verbeterd.

Kwetsbare verkeersdeelnemers

Onder kwetsbare verkeersdeelnemers verstaan we verkeersdeelnemers die niet de bescherming van een voertuig om zich heen hebben, zoals voetgangers, fietsers, brom- en snorfietsers. Vanwege de beperkte bescherming heeft deze categorie een groter risico letsel op te lopen bij een verkeersongeval. Daarnaast zijn ouderen door hun (verminderde) fysieke gesteldheid kwetsbaarder dan andere verkeersdeelnemers. De regio wil dat het respect voor elkaar toeneemt door socialer verkeersgedrag. Door het gehaaste verkeersgedrag wordt er onvoldoende rekening gehouden met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers in algemeen zin en ouderen en jonge kinderen in het bijzonder. Aandacht moet uitgaan naar het beter naleven van de verkeersregels zoals meer voorrang verlenen aan voetgangers, meer tijd geven aan voetgangers om oversteekbewegingen af te maken, e.d. Naast infrastructurele aanpassingen zoals het zoveel mogelijk scheiden van voertuig categorieën met een verschillende snelheid en massa, richten we ons op veilig gedrag, waardoor kwetsbare verkeersdeelnemers zich meer bewust zijn van de risico's en kwetsbare verkeersdeelnemers zichzelf beter kunnen beschermen.

WAT WILLEN WIJ

- De regio wil dat kinderen veilig zelf naar school kunnen lopen en fietsen.
- De regio wil samen met het ROV Oost-Nederland jaarlijks een regionaal programma verkeerseducatie en gedragscampagne opstellen, met specifieke aandacht voor:
 - Smartphonegebruik
 - Roodlichtnegatie
 - Verlichting
 - Snelheid
 - Drugs- en drankgebruik
- De regio wil maximale samenwerking tussen de gemeenten v.w.b. het gebruik van de methoden en middelen. Hierbij zal de regio nadere afspraken maken over een brede beschikbaarheid van o.a. campagne uitingen.
- De regio wil rondom zorginstellingen aandacht voor goede inrichting (trottoirs, routes naar voorzieningen)

- Ouderen blijven langer deelnemer van het verkeer (auto en fiets). Veelal gaat het hierbij om sociaal recreatief verkeer. De regio wil dat deze groep zo lang mogelijk veilig en zelfstandig aan het verkeer kan deelnemen en zal met name dit via communicatie nader invullen.
- De regio wil stimuleren dat elke school een verkeersveiligheidsplan maakt/heeft, waar in ieder geval aandacht wordt geschonken aan:
 - Schoolroutes en -omgeving
 - Halen & brengen
 - Educatie

Onervaren deelnemers

Kinderen, jongeren en nieuwe bestuurders vallen onder de onervaren verkeersdeelnemers. Deze groep loopt een groter risico dan ervaren bestuurders doordat ze soms nog onvoldoende bekwaam zijn, risico's minder goed kunnen inschatten, het voertuig of omgeving nog onvoldoende kennen of soms het risico bewust opzoeken. Voor scholen zijn verschillende educatiepakketten beschikbaar om basis- en middelbare scholieren wegwijs te maken in het verkeer. Aanvullend hechten we belang aan het theoretisch en praktisch verkeersexamen. We willen de deelname hieraan binnen de regio behouden. Het aanbieden van een rijvaardigheidstraining door verzekeraars, aanvullend op het rijexamen, vergroot het risicobewustzijn onder beginnende bestuurders. Naast specifieke aandacht voor kwetsbare groepen zullen wij andere doelgroepen, als daar aanleiding voor is, eveneens oppakken.

WAT WILLEN WIJ

- De regio wil dat alle lagere scholen in de regio minimaal 1 x per 2 jaar deelnemen aan een praktisch verkeersexamen;
- Met betrekking tot beginnende autobestuurders wil de regio in samenwerking met de verzekeraars afspraken maken over korting, indien de beginnende bestuurder een aanvullende rijvaardigheidstraining heeft gevolgd;
- De regio wil stimuleren dat nieuwe Nederlanders verkeersveilig fietsen.

Rijden onder invloed

Dat alcohol- en drugsgebruik de kans op een ongeval vergroten is algemeen bekend. Door landelijke campagnes, handhaving en een veranderde sociale norm is het alcoholgebruik in het verkeer de afgelopen decennia flink gedaald. Toch gebeuren er nog steeds dodelijke ongevallen als gevolg van alcohol of drugsgebruik. Om hier aandacht aan te besteden zetten we in op gedragscampagnes. Waar mogelijk sluiten we aan bij landelijke campagnes. Daarnaast zullen bij evenementen alcoholmeters worden verspreid onder de doelgroepen.

WAT WILLEN WIJ

- De regio wil maximaal inzetten op rijden zonder invloed. Met name gericht op lcohol, drugs en medicijnen. Dit wil zij in samenwerking met het ROV via gedragscampagnes oppakken.
- De regio wil meewerken aan ontwikkelingen die het testen van bestuurders onder invloed van drugs beter mogelijk te maken;
- De regio wil investeren in het verspreiden van alcoholmeters onder doelgroepen.

Snelheid in het verkeer

Het verband tussen snelheid en het risico op een ongeval of de ernst van de afloop daarvan, is uitgebreid wetenschappelijk aangetoond. Om snelheden veilig te faciliteren gelden er per snelheidslimiet inrichtingseisen. Wat bij snelheid meespeelt is dat verkeersdeelnemers zich niet altijd bewust zijn van de snelheid die ze rijden en het gevaar dat dit veroorzaakt. Het komt ook voor dat de veilige snelheid lager is dan de maximumsnelheid. Bijvoorbeeld door slecht weer, drukte of door onduidelijkheid in het ontwerp van de weg. Om risico's te

bepersen zetten we in op een eenduidige inrichting (zie ook het thema veilige infrastructuur), het sturen van gedrag en handhaving.

WAT WILLEN WIJ

- Trajectcontrole op een aantal wegen in de regio in samenwerking met de politie, BOA's en wegbeheerder;
- Afschaling daar waar mogelijk van 50 naar 30 km/h;
- Duidelijke aanpak rondom het verschil in snelheid van elektrische fietsen/speedpedelecs en snorfietsen/bromfietsen;
- De regio wil landelijke campagnes regiobreed ondersteunen en implementeren.

Afleiding in het verkeer/alert in het verkeer

Nieuwe technologie biedt kansen, maar ook potentiële verkeersveiligheidsrisico's: afleiding speelt een belangrijke rol in het verkeer. Het voornaamste risico ontstaat door visuele afleiding. Als je ogen niet gericht zijn op de weg en het verkeer, is de bestuurder het meest afgeleid van de rijtaak. Vanuit het Rijk wordt aandacht besteed aan dit onderwerp onder andere door handhaving te vergroten, afspraken te maken met producenten van systemen die afleiding veroorzaken, en het communiceren van de boodschap dat afleiding in het verkeer niet gewenst is (MONO-campagne). Als regio ondersteunen we deze campagne.

WAT WILLEN WIJ

- De regio wil landelijke campagnes regiobreed ondersteunen en implementeren.

Verkeersovertreders

Een deel van de verkeersdeelnemers begaat (systematisch) verkeersovertredingen. Vaak redeneren zij, al dan niet bewust, vanuit de eigen situatie en veiligheidsperceptie zonder oog te hebben voor medeverkeersdeelnemers. In thema's 6 tot en met 8 werden al een aantal overtredingen besproken. Dit thema gaat over verkeersovertreders in het algemeen. Hiervoor willen we naast landelijke aandacht voor handhaving ook regionale aandacht. In de regio zetten we in op het koppelen van (gedrags)acties aan handhaving door politie, BOA's en handhavingsstudenten in opleiding.

WAT WILLEN WIJ

- De regio wil handhavingsacties koppelen aan de inzet van politie en de inzet van regionale studenten en BOA's;
- De regio wil stimuleren dat verkeersveiligheid minimaal 2x per jaar op de agenda komt van het driehoeksoverleg.