

# **“BUNDELEN, VERKNOPEN EN ANDERE LASTIGE KEUZES”**

**Regionale Nota Mobiliteit**

***Stadsregio Arnhem Nijmegen***

Nijmegen, 18 mei 2006

## INHOUDSOPGAVE

<b>BELEIDSKEUZES VAN DE STADSREGIO .....</b>	<b>3</b>
<b>1 OP WEG NAAR EEN BEREIKBARE STADSREGIO .....</b>	<b>5</b>
1.1 EEN REGIONALE VISIE: AANTREKKELIJK, BEREIKBAAR EN CONCURREREND.....	5
1.2 BEREIKBAARHEID NIET ALLEEN REGIONALE ZAAK: AANSLUITING OP BESTAAND BELEID .....	6
1.3 REGIONALE FINANCIERING: VERDELING VAN MIDDELEN .....	7
1.4 OPZET VAN DE REGIONALE NOTA MOBILITEIT .....	7
<b>2 EEN REGIO MET AMBITIES .....</b>	<b>9</b>
2.1 STADSREGIO IN 2006 .....	9
2.2 MEERWAARDE VAN REGIONALE SAMENWERKING .....	9
2.3 VERDERE GROEI: UITDAGING EN AMBITIE .....	9
<b>3 VIJF GEBIEDEN, VIJF OPGAVEN .....</b>	<b>12</b>
3.1 REGIONALE CORRIDOR: ECONOMISCHE CONCENTRATIE-AS .....	12
3.2 RADIALEN: SLAGADERS VAN DE REGIO .....	14
3.3 STEDELIJKE GEBIEDEN: HISTORISCH ZWAARTEPUNT .....	17
3.4 OOSTWEST-AS: ONTWIKKELINGSAS KERNAUTOGEBIED.....	19
3.5 LANDELIJK GEBIED: DE GROENE LONG .....	20
<b>4 BUNDELEN, VERKNOPEN EN ANDERE LASTIGE KEUZES.....</b>	<b>22</b>
4.1 REGIONALE BEREIKBAARHEID .....	22
4.2 FOCUS: GEBUNDELDE VERVOERSSTROMEN EN OPTIMALISERING KETENMOBILITEIT .....	24

## Bijlagen

Bijlage 1: het proces van de totstandkoming van de Regionale Nota Mobiliteit

Bijlage 2: betrokken organisaties en personen

## BELEIDSKEUZES VAN DE STADSREGIO

De Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) kiest nadrukkelijk voor het stimuleren en uitvoeren van projecten die de regionale bereikbaarheid verbeteren. Deze projecten worden financieel ondersteund vanuit de regionale middelen. Dit leidt tot een investeringsimpuls voor de komende jaren gericht op twee beleidskeuzes.

### **Beleidskeuze: bundelen van vervoersstromen**

De regionale bereikbaarheid verbeteren betekent die projecten uitvoeren die zich richten op het faciliteren van de grote regionale vervoersstromen. Dit zijn vooral de stromen die goed zijn te bundelen op de regionale corridor en op de radialen. Dit zijn bijvoorbeeld projecten op de regionale corridor tussen A50, A73, tweede stadsburg Nijmegen, A325, de Pleyroute en A12. Het regionaal openbaar vervoer (RegioRail) vervult een belangrijke functie binnen deze regionale corridor. Versterking van de netwerken openbaar vervoer (trein en bus), vindt plaats waar verdere uitbreiding van de infrastructuur voor het autoverkeer niet of beperkt mogelijk is. Inzetten op een goed (hoogwaardig) openbaar vervoernet en de exploitatie daarvan is dan hoofdzaak. Dit betekent een keuze voor een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer vooral gericht op de grote reizigerstromen. Dit betekent een trendbreuk in het traditioneel denken over openbaar vervoer. Voor het aanbieden van een minimale mobiliteitsvoorzieningen gaat de stadsregio op zoek naar nieuwe en innovatieve openbaar vervoerssystemen.

Het bundelingsprincipe kan ook voor het ontwikkelen van een meer duurzaam logistiek en distributiesysteem worden toegepast. Onderzoek over dit onderwerp stimuleert de stadsregio actief.

De stadsregio richt zich op de projecten die de doorstroming op het regionale wegennet verbeteren en om daarmee de Regionale Ruit beter haar functie te laten vervullen. Beter benutting van de bestaande infrastructuur zal ook op de langere termijn een belangrijke bijdrage leveren aan de regionale bereikbaarheid. Dynamisch verkeersmanagement zoals dat op dit moment gebeurt met BBKAN! zal ook in de toekomst een belangrijke rol hierbij blijven spelen. De ontwikkeling en aanpassing van de zwakke schakels in het netwerk wordt ondersteund, maar zal vooral door samenwerking met de eigenlijke wegbeheerders worden vormgegeven.

### **Beleidskeuze: optimaliseren ketenmobiliteit**

Er wordt in deze nota nadrukkelijk gekozen voor de interne bereikbaarheid van de stadsregio. De meerwaarde van het hoogwaardig openbaar vervoerssysteem moet verder worden benut: daar is nog capaciteit om de groei op te vangen. Deze meerwaarde komt tot stand door afstemming op en verknoping met andere netwerken: auto, fiets en bus/trein. De ontwikkeling van de vervoersknopen is hierbij van groot belang. De stadsregio legt het accent bij het vergemakkelijken van de overstap van bus op trein, maar ook van fiets en auto naar openbaar vervoer (P&R en fietsenstallingen). Enerzijds door het verbeteren van de overstap op de knooppunten en anderzijds door de serviceconcepten en het afstemmen van de verschillende openbaar vervoerexploitaties.

De verbetering van de overstappunten is belangrijk in de regionale corridor, de radialen en in het landelijke gebieden (fiets en auto). De stadsregio voert een actief beleid om aantrekkelijke alternatieven voor het autogebruik aan te bieden, met name op de drukke verkeersassen (bijv. Arnhem-Nijmegen of Zevenaar-Arnhem). Ook het regionale fietsnetwerk dient op orde te zijn en dit netwerk dient te worden verknoopt met een regionaal netwerk van recreatieve fiets- en wandelvoorzieningen.

De stadsregio kiest voor een focus op de regionale bereikbaarheid en zet maximaal in op de gebundelde regionale vervoersstromen en de verknoping van de verschillende regionale netwerken. Deze focus wordt vertaald naar een meerjarig investeringsprogramma mobiliteit (verdeelsleutel regionale BDU-gelden). Met deze beleidskeuzes zet de stadsregio in op de meer regionale investeringsprojecten die de meeste effectieve bijdrage moeten leveren aan de verbetering van de interne bereikbaarheid. Daarmee verschuift de focus van een breed programma van lokale en bovenlokale projecten naar een beperkter regionaal c.q. bovenregionaal programma.

Voor de wettelijke taken met betrekking tot verkeersveiligheid zet de stadsregio in op de minimaal benodigde maatregelen. De nadruk komt hierbij te liggen op preventieve maatregelen. Alle andere maatregelen komen niet meer in aanmerking voor regionale co-financiering.

Het fietsbeleid richt zich uitsluitend op het afronden van het regionaal fietsroutenetwerk en op een betere aansluiting van fiets op openbaar vervoer met het oog het versterken van de ketenmobiliteit.

# 1 OP WEG NAAR EEN BEREIKBARE STADSREGIO

## 1.1 EEN REGIONALE VISIE: AANTREKKELIJK, BEREIKBAAR EN CONCURREEREND

Het Regionaal Plan 2005 – 2020 (voorontwerp oktober 2005) is het uitgangspunt van deze Regionale Nota Mobiliteit. In dit Regionaal Plan beschrijft de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen tot 2020. Het plan werkt aan een **Aantrekkelijke** en internationaal **Concurrerende** regio en richt zich op de ambities op het gebied van ruimte, wonen en werken. Deze Regionale Nota Mobiliteit sluit hier op aan en richt zich daarbij vooral op het **Bereikbaar** houden van de regio. Daarmee vormen de beide plannen het ABC van de stadsregio. In de Regionale Nota Mobiliteit komt nog sterker naar voren dat de stadsregio niet alleen kaders stelt en toetst, maar richt zich vooral op ontwikkelen, initiëren, coördineren en stimuleren.

### **Aantrekkelijk**

De stadsregio is een aantrekkelijke regio om in te wonen, werken en recreëren. Door toenemende mate van congestie, luchtverontreiniging en geluidhinder staat deze aantrekkelijkheid onder druk. Mobiliteitgroei draagt in grote mate bij aan deze toenemende druk. Door het geleiden en sturen van de mobiliteit zorgen we dat de aantrekkelijkheid van de regio niet wordt aangetast. Dit door het scheppen van de juiste condities voor prettig wonen en succesvol werken in een mooi aantrekkelijk landschap waar men zich snel en comfortabel kan verplaatsen.



*Aantrekkelijk...*

### **Bereikbaar**

Om de bereikbaarheid van de regio in de toekomst te garanderen zijn er grote inspanningen op de netwerken voor openbaar vervoer en auto noodzakelijk. Op de agenda staan de realisatie van grote infrastructurele uitbreidingen voor openbaar vervoer en auto. Een optimale bereikbaarheid van de regio is hiermee niet gegarandeerd en knelpunten zullen blijven bestaan. Op het wegennet liggen deze knelpunten in de stedelijke gebieden, naar de beide grote stadscentra en op de verbindingen daartussen. Om de regionale bereikbaarheid in de toekomst te garanderen pakt de stadsregio ook de regionale netwerken voor openbaar vervoer en auto aan. Belangrijk daarbij is het beter benutten van de bestaande infrastructuur en daarnaast het verbeteren van de gebruiksmogelijkheden van alternatieven.



*Bereikbaar...*

### **Concurrerend**

Internationale ontwikkelingen, economische schaalvergroting en technologische innovaties zijn steeds meer van invloed op de regionale ontwikkeling. Het stedelijk netwerk van de stadsregio staat niet op zich zelf, maar maakt deel uit van een groter geheel. Door de centrale ligging tussen Randstad en het Ruhrgebied hebben we een strategische positie in Europees verband. Deze positie biedt mogelijkheden en kansen om de regio uit te bouwen als een international concurrerende regio.



*... en Concurrerend!*

## **1.2 BEREIKBAARHEID NIET ALLEEN REGIONALE ZAAK: AANSLUITING OP BESTAAND BELEID**

Het Rijk heeft haar mobiliteitsbeleid verwoord in de Nota Mobiliteit. Deze Nota Mobiliteit is in het najaar van 2005 opgesteld en in de Tweede Kamer vastgesteld. De Nota stelt nadrukkelijk vast dat die zaken, die hoofdzakelijk een regionale beleidscomponent hebben, door de regio moeten worden uitgewerkt en vastgelegd: 'decentraal wat decentraal kan en nationaal wat nationaal moet'. Het Rijk vraagt aan de decentrale overheden aandacht voor de uitvoering van essentiële beleidsonderdelen. Voor de stadsregio belangrijke beleidsonderdelen zijn:

- de integratie van het beleid voor ruimtelijke ordening met het beleid voor verkeer, vervoer en economie;
- verbeteren van de betrouwbaarheid van het regionaal wegennet en het leveren van informatie over reistijden aan weggebruikers;

- het laten aansluiten van het netwerk van openbaar vervoer bij het specifieke karakter van de regio in één samenhangend netwerk van trein, (streek)bus en aanvullend openbaar vervoer;
- het zorgen voor een netwerk van veilige en comfortabele fietsroutes en het zorgen voor voldoende stallingsvoorzieningen;
- het uitwerken van de verkeersveiligheidsdoelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners in regionale maatregelenpakketten, waarbij zowel op gedrag, voertuig als infrastructuur wordt ingezet.

In de Planwet Verkeer en Vervoer is vastgelegd dat de stadsregio deze beleidsonderdelen binnen 1,5 jaar na vaststelling van het rijksbeleid uitwerkt in een regionaal mobiliteitsplan.

Naast de aansluiting op het landelijke beleid, kent de regio al diverse vastgestelde beleidsplannen op één of meerdere onderdelen. Zo heeft de provincie Gelderland in 2004 haar visie op de ontwikkeling van de mobiliteit neergelegd in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan - 2. Maar ook de stadsregio heeft op diverse beleidsvelden al vastgesteld welke ontwikkelingen in de komende jaren zijn gewenst. Bijvoorbeeld in RegioRail over de visie op het regionale spoornetwerk en in BBKAN! op het gebied van regionaal verkeersmanagement. Daarnaast zijn er op andere beleidsvelden plannen in ontwikkeling. De netwerkanalyse werkt de oplossingen voor bereikbaarheid op het (hoofd)wegennet uit en het Masterplan OV-2 doet hetzelfde voor het openbaar vervoernetwerk. Maar ook op bijvoorbeeld fiets en verkeersveiligheid is beleid in ontwikkeling.

### 1.3 REGIONALE FINANCIERING: VERDELING VAN MIDDELEN

Sinds 2004 heeft het Rijk regionale mobiliteitstaken specifiek gedelegeerd aan de (Wgr-)regio's. De zelfstandigheid en verantwoordelijkheid van de regio's hiervoor is bevestigd door de instelling van de brede doeluitkering (BDU). Deze jaarlijkse uitkering aan de regio's vervangt de doeluitkeringen en exploitatiesubsidies en geeft de regio een grote vrijheid in de wijze waarop deze uitkering wordt ingezet. De Regionale Nota Mobiliteit biedt inzicht in keuzes, prioriteiten en biedt handvatten voor een uitvoeringsprogramma op korte en langere termijn.

#### **Samengevat**

Er zijn drie redenen voor het opstellen van de Regionale Nota Mobiliteit:

1. De noodzaak tot een regionale visie op bereikbaarheid, aansluitend op het ABC van de stadsregio.
2. Het integraal uitwerken van de mobiliteitstaken die aan de regio zijn opgedragen volgens de Planwet Verkeer en Vervoer.
3. Het vaststellen van een beleidskader voor de besteding van de BDU en de regionale mobiliteitsgebonden middelen.

### 1.4 OPZET VAN DE REGIONALE NOTA MOBILITEIT

Deze Regionale Nota Mobiliteit bevat de visie van de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) op de regionale mobiliteit, de strategie om deze visie in te vullen en de

daarvoor benodigde bestuurlijke keuzes. Het kenmerk van de nota is de gerichtheid op de constante langjarige visie en de doelstellingen: concreet voor de periode tot 2010 en globaal voor de periode 2010-2020. Deze nota vormt het kader waarbinnen de stadsregio het concrete mobiliteitsbeleid de komende jaren invult.

## **2 EEN REGIO MET AMBITIES**

### **2.1 STADSREGIO IN 2006**

De stadsregio heeft door de nieuwe Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr) de permanente status Wgr-plus regio gekregen. De WGR-Plus is bedoeld om ervoor te zorgen dat de ontwikkelingen in de steden en in het omliggende gebied elkaar versterken. Daarmee heeft de stadsregio eigen taken en bevoegdheden op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, wonen, economische ontwikkeling, duurzame ontwikkeling en verkeer en vervoer. De stadsregio onderkent dat het uitwerken van de verschillende beleidsvelden alleen door samenwerking met andere overheden en regionale partners kan plaatsvinden.

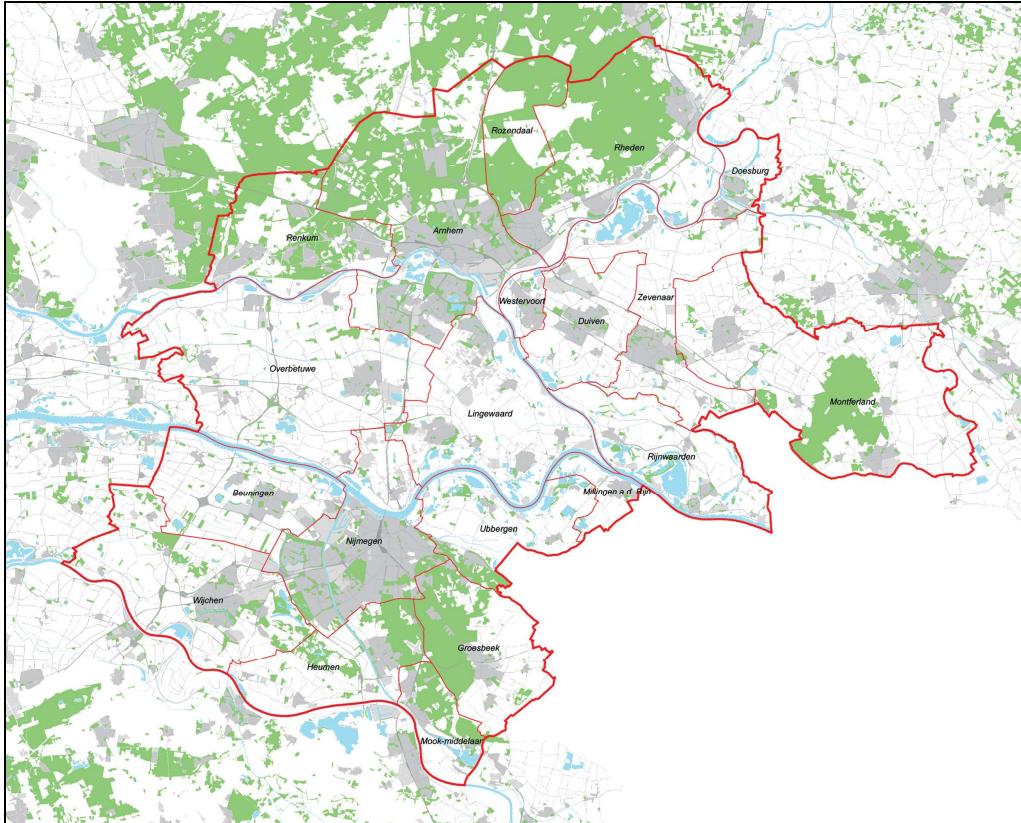
### **2.2 MEERWAARDE VAN REGIONALE SAMENWERKING**

De meerwaarde van deze regionale samenwerking met betrokken overheden en marktpartijen en maatschappelijk organisaties heeft zich de afgelopen jaren bewezen:

- De regiogemeenten werden het eens over de grote infrastructuur: de verbreding van de A50, een tweede stadsbrug bij Nijmegen; en vervolgens de doortrekking van de A15. De minister van Verkeer en Waterstaat was het daar mee eens en zegde voor de tweede stadsbrug in Nijmegen tot € 70 miljoen extra toe.
- De stadsregio kreeg ruim € 50 miljoen voor het aanpassen van de spoorweginfrastructuur (RegioRail). Dat betekent dat er straks meer regionale stations en meer regionale treinen kunnen gaan rijden. Los daarvan stelde de minister van Verkeer en Waterstaat € 62 miljoen beschikbaar voor een vrije spoorwegkruising aan de westkant van Arnhem en nog eens € 172 miljoen voor uitbreiding van station Arnhem met een vierde perron.
- De samenwerking op het gebied van regionaal verkeersmanagement (BBKAN!) beloonde dezelfde minister met € 10 miljoen.
- De busconcessies werden tot 2009/2010 verlengd met marktconforme tarieven.
- Er is de laatste jaren geïnvesteerd in uitbouw en kwaliteitsverbetering in het regionaal fietsroutenetwerk.

### **2.3 VERDERE GROEI: UITDAGING EN AMBITIE**

De stadsregio is een verstedelijkt gebied met ruim 700.000 inwoners en een oppervlakte van ruim 1.000 km<sup>2</sup>. Naast de steden Arnhem en Nijmegen telt de stadsregio negen middelgrote en nog eens negen kleinere gemeenten.



Figuur 1: de stadsregio Arnhem Nijmegen

De automobiliteit is in deze regio de afgelopen 10 jaar gegroeid met ruim 25% ten opzichte van circa 30% gemiddeld in Nederland. Het Sociaal Cultureel Planbureau en de commissie Mobiliteitsmarkt A4 (Commissie Luteijn, 2003) geven aan dat voor de komende jaren rekening gehouden moet worden met een gestage groei van circa 2 tot 3% per jaar tot het jaar 2015.

### **Onderzoeksresultaten mobiliteitsontwikkeling**

*Uit onderzoek van het Sociaal Cultureel Planbureau (2004) blijkt dat:*

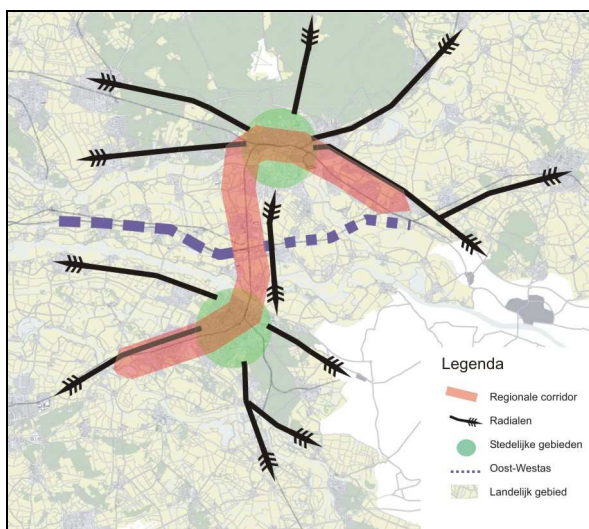
- *de spitsperioden blijven bestaan: de samenleving blijft grotendeels ingericht op een 9-tot-5 activiteitenpatroon: werk, onderwijs, crèches, winkels, etc. Het verkeers- en vervoersprobleem blijft vooral een spitsprobleem, dat veroorzaakt wordt door het regionale autogerelateerde woon-werkverkeer.*
- *het aantal tweeverdieners blijft toenemen met als gevolg een nog steeds toenemend woon-werkverkeer.*
- *het aantal gezonde ouderen blijft toenemen met als gevolg toename van het sociaalrecreatief (auto)verkeer.*
- *de gemiddelde tijd die mensen per dag aan verplaatsingen besteden neemt niet toe, maar de afstand die mensen per dag afleggen blijft toenemen. Dit komt doordat - ondanks de files - de snelheid van het verplaatsen over 24 uur per dag gerekend toeneemt.*
- *de mobiliteit de komende jaren met 2 á 3% per jaar blijft groeien. Pas na 2015 treedt vermindering van de groei op als gevolg van verwachte stabilisering van de omvang van de bevolking en van het welvaartsniveau. Ook het auto- en rijbewijsbezit stabiliseren dan.*

De meeste groei van de mobiliteit wordt verwacht in de relaties tussen de stadsranden en met name op verplaatsingen tussen 5 en 20 kilometer en door het bovenlokaal verkeer (relaties Randstad en Duitsland). Hierin zijn de verwachte demografische ontwikkelingen, de geplande ontwikkelingen in wonen en werken en de groei van het vrachtverkeer meegenomen. De verwachte mobiliteitsgroei veroorzaakt steeds meer knelpunten op het gebied van aantrekkelijkheid (verkeersleefbaarheid, geluid verkeersveiligheid en luchtkwaliteit) en op het gebied van bereikbaarheid (files, logistiek, parkeerproblemen en barrières). De stadsregio staat voor de uitdaging om deze mobiliteitsgroei op een goede en verantwoorde manier te laten plaatsvinden. Dit betekent dat regionale aandacht nodig is voor de bereikbaarheid van de regio.

Onze ambitie is om na de Randstad de sterkste economische regio van Nederland te zijn. Daarbij moet de regio aantrekkelijk, bereikbaar en concurrerend blijven. Noodzaak dus om deze uitdagingen krachtig aan te pakken.

### 3 VIJF GEBIEDEN, VIJF OPGAVEN

Het streven naar een aantrekkelijke, bereikbare en concurrerende regio vraagt om een integrale aanpak en het maken van keuzes. Voldoen aan de vraag en oplossen van alle afzonderlijke knelpunten is niet mogelijk. Het oplossen van het ene knelpunt (bijvoorbeeld congestie op een radiaal) veroorzaakt nieuwe knelpunten (milieuver slechting en toenemende parkeerdruk). De Regionale Nota kiest daarom voor de gebiedsgerichte integrale aanpak. Vanuit de ruimtelijke opgave voor de regio worden mobiliteitsopgaven geformuleerd. Daarbij is een onderscheid gemaakt in vijf typische deelgebieden. Elk gebied kent een eigen dynamiek, een eigen problematiek en dus een eigen mobiliteitsbenadering. De volgende figuur toont de vijf typen gebieden.



Figuur 2: vijf verschillende gebiedstyperingen

In de volgende paragrafen is per type gebied de hoofdopgave, de beleidsdoelstellingen en de uitwerking daarvan nader uitgewerkt.

#### 3.1 REGIONALE CORRIDOR: ECONOMISCHE CONCENTRATIE-AS

Arnhem en Nijmegen vormen samen met Wijchen, Elst, en verder in de richting van Zevenaar, de belangrijke economische concentratie-as binnen de regio. Op deze regionale corridor liggen belangrijke werkgelegenheidslocaties en voorzieningen. Daarnaast omvat het gebied belangrijke economische ontwikkelingskansen.

##### Hoofdopgave

De hoofdopgave voor de regionale corridor is het verbeteren van de bereikbaarheid gericht op de modaliteiten auto en openbaar vervoer. Het verbeteren van de concurrentiepositie van de stadsregio betekent bereikbaarheid van deze corridor en aansluiting op het nationale en internationale netwerk. Ook vanuit de regionale netwerken moet de corridor goed bereikbaar zijn.

## **Beleidsdoelstellingen van de regionale corridor**

Voor de regionale corridor zijn de volgende beleidsdoelstellingen belangrijk:

- Verbeteren (inter)nationale openbaar vervoer: inzetten op de Deltalijn en het HSL-station;
- Goede aansluiting op een regionale luchthaven;
- Goede aansluiting van de regionale corridor op het hoofdwegennet;
- Completeren hoofdwegennet: realiseren en completeren van het verbindend regionaal netwerk "De Regionale Ruit";
- Verbetering doorstroming op hoofdwegennet;
- Realiseren van goed functionerende overslagpunten voor transport en logistiek;
- Verbeteren van de overstapmogelijkheden op OV-stations door dynamische informatievoorziening en afstemming van dienstregelingen;
- Verbeteren van de doorstroming en garanderen van betrouwbare reistijden op hoofdwegennet door inzetten van regionaal verkeersmanagement.

## **Uitwerking van de beleidsdoelstellingen**

### *Regionale aansluiting op internationale netwerken*

De regionale corridor dient aangesloten te zijn op het (inter)nationale hoge snelheidsnetwerk voor het openbaar vervoer. Enerzijds betekent dit dat de spoorinfrastructuur voor het HSL-netwerk en de Deltalijn op orde dient te zijn, anderzijds is verdere uitbouw noodzakelijk van de functie van Arnhem CS als internationale OV-halte. Ook het uitbreiden van de capaciteit van het nationale spoornetwerk is belangrijk, bijvoorbeeld door het oplossen van het capaciteitsknelpunt op de spoorbrug bij Ravenstein.

Omdat het Europese middellange afstandsvervoer in sterke mate door de lucht plaatsvindt, is de aanwezigheid van een regionale luchthaven steeds belangrijker. Airport Weeze kan deze rol vervullen voor de stadsregio, maar dient daarbij goed ontsloten te worden. Voor de auto is de bereikbaarheid via A73 op orde, maar een regelmatige OV-verbinding is belangrijk bij een doorontwikkeling van het vliegveld. Inmiddels heeft de marktsector al buspendels ingezet vanuit o.a. station Nijmegen richting vliegveld, met een dienstregeling gerelateerd aan de aankomst- en vertrektijden van de vluchten.

### *Bereikbaarheid via de weg: een solide basis*

De regionale corridor moet bereikbaar zijn via het landelijk hoofdwegennet, zowel voor personen als voor vrachtvervoer: immers, de belangrijkste economische activiteiten zijn afhankelijk van distributie. De netwerkanalyse laat zien dat door de uitbreiding van de capaciteit van de snelwegen A12 en A50 de bereikbaarheid in 2020 op een acceptabel niveau is. Op termijn zal de A73 tussen Boxmeer en Nijmegen en de A50 van Oss tot knooppunt Ewijk zijn maximale capaciteit bereiken en is een verbreding van de A73 noodzakelijk.

Het regionale wegennet dient ook in de toekomst te zorgen voor voldoende bereikbaarheid van de regionale corridor. Dit verbindende regionale wegennet bestaat uit de A325, de A12, de A50, A73, Pleyroute, de stadsbrug en de singels en Graafseweg in Nijmegen: de Regionale Ruit. Realisatie van de ontbrekende schakels (tweede stadsbrug) en de aansluiting naar het oosten via een doorgetrokken A15 tot de A12 zijn nodig om voldoende capaciteit op het regionale wegennet te kunnen bieden. Na de realisatie van de capaciteitsvergroting van de A50, A12 en A325 en het

dynamische verkeersmanagementprogramma voldoet de doorstroming op het regionale wegennet aan de normen die door het Rijk worden gehanteerd.

De autobereikbaarheid zal met name afnemen op de verbindende schakels tussen het regionale wegennet en de locaties gelegen aan de regionale corridor. Op die locaties zijn capaciteitsuitbreidingen moeilijk en duur. Enerzijds moet het regionaal verkeersmanagement en anderzijds moet het hoogwaardig openbaar vervoer de bereikbaarheid via deze verbindende schakels garanderen.

#### *Transport en distributie*

Specifiek aandachtspunt van de regionale corridor is de bereikbaarheid voor de logistieke verplaatsingen. Transport en distributie is in sterke mate afhankelijk van de kwaliteit en de doorstroming op het betreffende netwerk. De sector transport en distributie vertegenwoordigt een belangrijk aandeel in de stadsregionale economie. Versterking hiervan betekent goede doorstroming op de netwerken aanbieden mogelijk in combinatie tussen de verschillende netwerken. Ontwikkelingsmogelijkheden liggen er voor de benutting van de hoofdtransportassen voor transport op het spoor- en vaarwegennet. De containerterminal in Nijmegen is een belangrijk overslagpunt en moet goed via de weg bereikbaar zijn. De mogelijkheid voor het realiseren van een regionaal overslagpunt aan het spoor naar de weg en vice versa moet nader worden onderzocht.

#### *Regionaal openbaar vervoer*

Er is een belangrijke rol weggelegd voor het regionaal openbaar vervoer op de regionale corridor. RegioRail verbindt de regionale corridor met het stedelijk gebied. Vanaf de verschillende radialen kan via OV-lijnen en stations worden overgestapt op RegioRail. Zowel voor herkomsten uit de stadsregio als voor bovenregionale verplaatsingen met de auto is daarmee de bereikbaarheid tussen de regionale corridor en het stedelijk gebied gegarandeerd. RegioRail en het overstappen op transferfaciliteiten aan de randen van het stedelijk gebied is daarmee een alternatief voor het parkeren van de auto binnen de centra van het stedelijk gebied.

### **3.2 RADIALEN: SLAGADERS VAN DE REGIO**

Van oudsher heeft het verstedelijkte gebied zich ontwikkeld langs een aantal radialen die zijn gericht op Arnhem en Nijmegen. De bereikbaarheid van de regio is sterk afhankelijk van het goed functioneren van deze radialen. Dit geldt voor autoverkeer, het openbaar vervoer en de logistiek en distributie. Ook is er aandacht nodig voor het verbeteren en het ontwikkelen van grensoverschrijdende radialen.

De regionale corridor is bereikbaar via een aantal radialen. De stadsregio onderscheidt de volgende radialen met hun belangrijkste functie:

- Arnhem-Elst-Nijmegen: hoofdslagader van de regio en onderdeel van de regionale corridor.
- Apeldoorn-Arnhem: voornamelijk een verbinding tussen beide steden.
- Doesburg/Dieren-Arnhem: ontsluiting van de Veluwezoom en verbinding met stedelijk netwerk Stedendriehoek .
- Emmerich/Doetinchem-Zevenaar-Arnhem: levensader van de A12-zone en hoog-intensieve radiaal voor industrie en werkgelegenheid.

- Kleve-Kranenburg-Beek-Nijmegen: een as met groeipotentie voor met name het openbaar vervoer.
- Cuijk/Gennep-Mook-Heumen - Nijmegen: de belangrijke ader op de beide oevers van de Maas.
- Grave/Oss-Wijchen-Nijmegen: zuidwestelijk einde van de regionale corridor en verbinding naar het stedelijk netwerk Brabantstad.
- Nijmegen-Beuningen-Druten: de ruggengraat van het gebied tussen Maas en Waal richting Zaltbommel.
- Wageningen-Arnhem: de verbinding met het zuidelijk deel van de WERV-regio.
- Utrecht-Ede-Arnhem: verbinding naar de randstad en het noordelijk deel van de WERV-regio (Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal).

### **Hoofdoopgave**

De hoofdoopgave voor de radialen is het verbeteren van de bereikbaarheid tussen de regionale corridor en de stedelijke gebieden voor de modaliteiten auto en openbaar vervoer. Op de radialen is de inzet van benutten en beprijzen noodzakelijk omdat er maar beperkt uitgebouwd kan worden. Daarnaast biedt een bundeling van vervoersstromen op deze radialen kansen voor openbaar vervoer en transferfaciliteiten.

### **Beleidsdoelstellingen van de radialen**

Voor de radialen zijn de volgende beleidsdoelstellingen belangrijk:

- Verbeteren van de doorstroming en betrouwbaarheid op het regionaal wegennet;
- Verbeteren doorstroming van openbaar vervoer door realiseren (H)OV-infrastructuur;
- Uitbouwen van transfermogelijkheden op RegioRailknooppunten;
- Aanwijzen kwaliteitsnet voor transport en logistiek en uitwerken in regelscenario's;
- Uitbouwen van het regionaal wegennet volgens de zwakke schakels uit de netwerkanalyse;
- Ontwikkelen van grensoverschrijdende openbaar vervoer verbindingen;
- Uitvoeren van een prijsbeleid gericht op aantrekkelijker maken alternatieven van de auto;
- Verbeteren en innoveren van het openbaar vervoer.

### **Uitwerking van de beleidsdoelstellingen**

#### *Doorstroming van de netwerken: benutting van de capaciteit*

Van essentieel belang is de doorstroming op de radialen en dan vooral de betrouwbaarheid in reistijd. Een mindere doorstroming op de radialen kan worden geaccepteerd, mits deze binnen de normen (zie ook de Nota Mobiliteit) blijft en met een betrouwbare reistijd is te voorspellen. De acties in het kader van regionaal verkeersmanagement zullen hier een belangrijke bijdrage aan leveren en dienen na 2010 een vervolg te krijgen.

De radialen bieden bij uitstek een kans voor het openbaar vervoer: de bundeling van reizigersstromen leent zich voor een efficiënte exploitatie van hoogwaardig openbaar vervoer. Overstappen van auto op openbaar vervoer is immers het benutten van het vervoersnetwerk als geheel. Voor de radialen moet daarom, naast RegioRail, worden ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer: snel, betrouwbaar en comfortabel. Waar nodig moet de betrouwbaarheid, reistijd en snelheid worden verbeterd met regionaal verkeersmanagement en door de aanleg van infrastructuur, in het bijzonder ten behoeve van de doorstroming van het openbaar vervoer. Maar het gaat niet om het

rijden van bussen en treinen alleen. De aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer ontstaat ook door communicatie en informatie: openbaar vervoer moet een geïntegreerd concept zijn van prijs, informatie, service en vervoersdiensten en toegankelijkheidsmaatregelen.

Ook het distributieverkeer speelt zich steeds meer af via de radialen. Het vastleggen van een regionaal kwaliteitsnetwerk voor het vrachtverkeer over de weg kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de doorstroming. Specifieke doorstromingsmaatregelen voor vrachtverkeer zoals de afstemming van verkeerslichten op vrachtwagens, zijn binnen dit kwaliteitsnetwerk mogelijk. Daarnaast gaat de stadsregio inzetten op combineren en bundelen van stedelijke distributie, afstemmen van venstertijden en het rijden met schone voertuigen. Daarbij is het zaak om aan te sluiten bij de initiatieven die op dit moment al vanuit de markt worden ontwikkeld.

#### *Het netwerk completeren*

Radialen zijn van oudsher gericht op de stedelijke gebieden Arnhem en Nijmegen. Maar grote rivieren hebben de verbinding tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de stadsregio altijd al belemmerd. De verbetering van het regionaal netwerk is nog op een aantal plaatsen mogelijk, zoals:

- de capaciteitsvergroting van het hoofdwegennet, zoals verbetering van de A325 en de tweede stadsbrug/Energieweg;
- realisatie of verbetering van aansluitingen op het regionale hoofdwegennet, zoals aansluiting A12-Hengelder bij Zevenaar; de aanleg van de N837 Heteren-Arnhem-zuid, de aansluiting N224/A50 bij Oosterbeek aansluiting Elst/A15 en de tangent rondom Elst of de aansluiting A73/Groesbeek;
- omleidingen rondom oude kernen om doorstroming en leefbaarheid te verbeteren. Voorbeelden zijn Hart Van Dieren, de rondweg Laag-Soeren en de rondweg Didam.

Op basis van de netwerkanalyse zal een prioriteitsvolgorde voor deze projecten vanuit bereikbaarheidsknelpunten worden opgesteld. Daarnaast is het mogelijk dat in deze prioriteitenlijst ook bovenregionale oplossingen naar voren gaan komen voor andere 'zwakke schakels' uit het regionaal hoofdwegennet.

Uitbreiding van het netwerk vindt ook plaats in de vorm van een uitbreiding van de infrastructuur voor openbaar vervoer. De RegioRailvoorzieningen en de projecten voor de stationsomgeving Arnhem en spoorzone Nijmegen zijn grotendeels al gerealiseerd. Mogelijk kan de spoorlijn Nijmegen-Kleve worden gereactiveerd: de toenemende relaties tussen beide steden kunnen een impuls krijgen als de openbaar vervoerverbinding opnieuw wordt geactiveerd. Daarnaast moeten doorstromingsmaatregelen op de belangrijkste radialen voor het openbaar vervoer worden genomen. Ook het inzetten van dynamische reizigersinformatie behoort hiertoe.

#### *Reguleren blijft nodig*

Reguleren van het gebruik van het regionale netwerk zal nodig zijn om twee redenen: de beperkte uitbreidingsmogelijkheden (en daardoor beperkte capaciteit) van de radialen en de relatieve aantrekkelijkheid van andere vervoerswijzen. Het mobiliteitssysteem als geheel heeft voldoende capaciteit, maar met name de capaciteit van het regionaal wegennet schiet op de radialen tekort. Beprijzen is nodig

om de aantrekkelijkheid van andere vervoerswijzen te vergroten en de capaciteit daarvan te benutten. Beprijzend parkeerbeleid is de eerste stap, met gedifferentieerd tarievenbeleid naar locatie, tijd en vervoersklasse. Daarnaast biedt de invoering van de OV-chipcard meer mogelijkheden om klantgerichte producten en diensten aan te bieden. Ook zullen de openbaar vervoerconcessies zelf (aangeboden vervoer, dienstregeling, maar vooral ook de 'service') beter moeten en kunnen inspelen op deze nieuwe taak.

### 3.3 STEDELIJKE GEBIEDEN: HISTORISCH ZWAARTEPUNT

Veel verplaatsingen hebben hun herkomst of bestemming in de stedelijke gebieden van Arnhem en Nijmegen. De compactheid van het stedelijk gebied heeft zijn eigen kenmerkende problematiek op het gebied van de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid. Het optimaliseren van de bereikbaarheid geldt voor alle modaliteiten zowel auto, fiets, openbaar vervoer en distributie.

#### Hoofdoopgave

De hoofdoopgave voor de stedelijk gebieden is het verbeteren van de aantrekkelijkheid en het in stand houden van de bereikbaarheid voor de verschillende modaliteiten. De aantrekkelijkheid vertaalt zich mede in aanpak van verkeersonveiligheid en luchtkwaliteit. Daarnaast is het reguleren en aantrekkelijk maken van fiets, openbaar vervoer en vormen van ketenmobiliteit van belang. Automobilisten worden financieel geprikkeld om van deze alternatieven gebruik te maken. Beprijzen, anders betalen voor mobiliteit en intelligent parkeerbeleid zullen met name in de stedelijke gebieden belangrijke instrumenten zijn.

#### Beleidsdoelstellingen van de stedelijke gebieden

Bij de stedelijke gebieden zijn de volgende beleidsdoelstellingen belangrijk:

- Completeren hoofdroutenetwerk fiets en aanleggen stallingsvoorzieningen;
- Verbeteren van de kwaliteit van regionaal en lokaal openbaar vervoer;
- Realiseren van een integraal openbaar vervoersconcept bus en trein;
- Vaststellen en aanbieden van een minimale mobiliteitsvoorziening;
- Afstemmen van vraag en aanbod in mobiliteit;
- Invoeren van een intelligente vorm parkeerbeleid afgestemd naar tijd, locatie en milieulast;
- Verbeteren verkeersveiligheid door duurzaam veilige inrichting, gedragsgerichte maatregelen en gerichte handhaving;
- Faciliteren van vervoersmanagement;
- Stimuleren en afstemmen van initiatieven uit de markt gericht op verbeteren van logistiek en distributie.

#### Uitwerking van de beleidsdoelstellingen

##### *Verleiden naar andere vervoersvormen*

Het hoofdroutenetwerk voor de fiets moet zo snel mogelijk worden gecompleteerd en moet een veilig, comfortabel, snel en direct alternatief worden voor de kortere verplaatsingen. De realisatie van goedkope en bewaakte stallingen en transferpunten op cruciale plaatsen draagt daaraan bij. Essentieel is ook een goede bewegwijzering. Daarnaast geldt dat het aanbieden van voldoende infrastructuur maar een deel is van de reden om de fiets te gebruiken: diensten en services die gericht zijn de flexibele mogelijkheden van de fiets als vervoermiddel horen daar ook bij. Voorbeelden zijn

stallingsvoorzieningen, boodschappenservices of het inmiddels al geïmplementeerde OV-fiets-concept op de stations.

Openbaar vervoer neemt in het stedelijk gebied een prominente plaats in. De compactheid van het gebied leidt tot een grote vraag naar vervoer. In het Regionaal Plan is ingezet op verdere intensivering in bebouwd gebied, waardoor de reizigersvraag zal toenemen. Dit maakt een bundeling mogelijk, waardoor openbaar vervoer beter exploitabel wordt. De verbindende functie van het openbaar vervoer voert hierbij de boventoon. Openbaar vervoer via snelle betrouwbare radialen kan een goed middel zijn om automobilisten te verleiden om over te stappen. Het openbaar vervoer is niet voor iedereen, maar toegespitst op specifieke doelgroepen. Ook hierbij is het noodzakelijk om openbaar vervoer uit te bouwen van 'voertuig plus infrastructuur' naar een integraal servicepakket waarin ook de aspecten dynamische reisinformatie, marketing, prijs en dienstverlening zijn meegenomen. De invoering van de OV-chipcard geeft meer sturings- en servicemogelijkheden. Transferia aan de randen van het stedelijk gebied moeten het de automobilist gemakkelijk maken om over te stappen naar het openbaar vervoer. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan transferia in Zevenaar-Oost, Ressen, Wijchen en Molenhoek.

Daarnaast vervult openbaar vervoer een tweede functie: een minimum mobiliteitsvoorziening voor degenen, die geen beschikking hebben over ander vervoer. Dit vraagt echter een totaal ander product, gericht op service, ontsluiting, toegankelijkheid en vraagafhankelijkheid.

Mobiliteitsmanagement en vervoersmanagement worden ingezet om automobilisten in de stedelijke gebieden te verleiden tot het gebruik van andere vervoermiddelen. Specifieke doelgroepen zijn te vinden bij bedrijven en grote concentraties van werknemers of bij grote evenementen. De werknemers en bezoekers komen vaak geconcentreerd naar één locatie toe, om daar in de fuik te lopen van files en congestie. Mobiliteitsmanagement en vervoersmanagement gericht op deze doelgroepen kan een bijdrage leveren aan het vergroten van bereikbaarheid en het oplossen van tijdelijke pieken in vervoersvraag.

#### *Verleiden in de versnelling: beprijzen*

Analoog aan wat geconstateerd is bij de radialen, zal het aanbieden van alternatieven niet voldoende zijn om de reiziger te verleiden. Ook financieel moeten andere alternatieven aantrekkelijk worden gemaakt. De regio ontwikkelt daarom een manier om het prijsmechanisme in te zetten om mobiliteit te sturen: anders beprijzen van de mobiliteit. Dat vergt veel marketing: beprijzen kent een lange geschiedenis en roept veel negatieve emoties op. Het stedelijke gebied strekt zich uit van Zevenaar via Arnhem en Nijmegen naar Wijchen, en veel verplaatsingen zijn gemeentegrensoverschrijdend. Daarom is prijsbeleid bij uitstek een regionale taak, concurrentie tussen gemeentes ontstaat snel. De regio initieert daarom dit beleid door de oprichting van een regionaal platform en afstemming van intelligente prijsbeleidsmaatregelen (parkeren, OV-chipcard, concessies, versnellingsmaatregelen en toegankelijkheidsmaatregelen).

#### *Beperken van negatieve effecten op de aantrekkelijkheid*

De stedelijke gebieden hebben een hoge concentratie verkeersdeelnemers. Dat brengt verkeersonveiligheid met zich mee. Los van de indirecte effecten van de vraagbeperking en de overstap op het openbaar vervoer, is er

verkeersveiligheidsbeleid nodig, immers de regio heeft hier een taakstelling in. In de eerste plaats moet 'duurzaam veilig' nog verder, stringenter en completer worden uitgevoerd. Vormgeving van verkeersaders en verblijfsgebieden is een wegbeheerderstaak, maar wordt door de regio ondersteund. De gedragsbeïnvloeding moet op regionaal niveau worden opgepakt omdat afstemming tussen lokale maatregelen het effect versterkt.

De stadscentra en bedrijvenconcentraties in de stedelijke gebieden vragen om specifieke aandacht. Vrachtverkeer concentreert zich op deze centra en veroorzaakt daarmee negatieve effecten op leefbaarheid. Ook hier kan worden ingezet op combineren en bundelen van stedelijke distributie, afstemmen van venstertijden en het rijden met schone voertuigen. Daarbij is het zaak om aan te sluiten bij de initiatieven die op dit moment al vanuit de markt worden ontwikkeld.

### **3.4 OOSTWEST-AS: ONTWIKKELINGSAS KERNAUTOGEBIED**

De regio kent een belangrijke ontwikkelingsas kernautogebied: de oostwest-as. Deze as verbindt Duitsland via Elst met de Betuwe en is een sterke potentiële economische ontwikkelingszone. Door de ruimtelijke ontwikkelingen ontstaan veel nieuwe kansen voor deze zone. Het potentieel wordt versterkt door de aanwezigheid van spoorinfrastructuur en de rivieren. Echter het oplossen van de barrièrewerking van deze ontwikkelingsassen vraagt aandacht.

#### **Hoofdoggave**

De hoofdoggave van de oostwest-as is het versterken van de bereikbaarheid van het kernautogebied rondom de centrale oostwest-as zonder daarbij de aantrekkelijkheid en de bereikbaarheid binnen het gebied uit het oog te verliezen.

#### **Beleidsdoelstellingen oostwest-as**

Bij de oostwest-as zijn de volgende beleidsdoelstellingen belangrijk:

- Verbeteren van de oostwest-relaties hoofdwegennet;
- Onderzoeken van de potenties van logistiek en distributie;
- Vergroten van de leefbaarheid;
- Verminderen van de barrièrewerking van infrastructuur.

#### **Uitwerking van de beleidsdoelstellingen**

De oostwest-as draagt in belangrijke mate bij aan het versterken van de concurrentiepositie van de regio. De as is van groot belang voor de ontsluiting van regionale bedrijventerreinen langs A12 en A15 en het glastuinbouwgebied Huissen-Bemmel. Het doortrekken van de A15 naar de A12 is mede daarom noodzakelijk. Tegelijk moet de inpassing van deze doortrekking zorgvuldig worden vormgegeven om de landschappelijke waarden van het gebied niet aan te tasten en de barrièrewerking tot een minimum te beperken.

De Betuweroute maakt onderdeel uit van de oostwest-as. Een overslagpunt aan de Betuweroute kan een belangrijke stimulans betekenen voor de potenties van de logistiek en distributie in deze ontwikkelingsas.

Openbaar vervoer in de oostwest-as speelt een ondergeschikte rol. Wel is de lijn Tiel-Elst van belang voor de ontsluiting van de kernen in het rivierengebied en is opgenomen in RegioRail.

### 3.5 LANDELIJK GEBIED: DE GROENE LONG

Het landelijke gebied omvat de gebieden tussen de verschillende kernen en kenmerkt zich door een grote verscheidenheid en hoge landschappelijke waarde. In dit gebied is het aantrekkelijk om te wonen, te werken en te recreëren. De mobiliteit in dit gebied onderscheidt zich in twee typen:

1. De gebundelde verplaatsingen gericht op de stedelijke gebieden via de radialen en de regionale corridor.
2. De verplaatsingen met een diffuus karakter waarbij de richtingen, herkomsten en bestemmingen, maar ook tijdstippen en gebondenheid aan vervoerwijzen niet zijn gebundeld.

#### Hoofdoopgave

De hoofdoopgave van het landelijk gebied is het behouden van aantrekkelijke gebieden en het bieden van een minimale mobiliteitsvoorziening. Hierbij vraagt het toeristisch en recreatieve gebruik in de regio extra aandacht.

#### Beleidsdoelstellingen voor het landelijk gebied

Bij het landelijk gebied zijn de volgende beleidsdoelstellingen belangrijk:

- Verbeteren van de bereikbaarheid door het realiseren van op- en overstappunten;
- Verbeteren van de leefbaarheid;
- Verminderen van de barrièrewerking van infrastructuur;
- Aanbieden van maatwerk voor minimale mobiliteitsvoorzieningen;
- Ontwikkelen en benutten van toeristische en recreatieve mobiliteitsvoorzieningen.

#### Uitwerking van de beleidsdoelstellingen

##### *Minimale mobiliteitsvoorziening en bereikbaarheid*

In de voorfase van het Masterplan OV-2 is de tweedeling van het bieden van een minimale mobiliteitsvoorziening en toch bereikbaar zijn, gedifferentieerd benaderd. De gebundelde stromen kennen een extra inzet van openbaar vervoer op de radialen. Op deze radialen is aandacht voor de ontwikkeling van transferia. Daar vindt bundeling van openbaar vervoer en de overstap naar RegioRail plaats. In het overige gebied zal het verbindend openbaar vervoer niet langer betaalbaar zijn. De minimale mobiliteitsvoorziening voor degenen die niet beschikken over een auto zal daarom - nog meer en eerder dan in de stedelijke gebieden- onder druk staan. Deze mobiliteitsvoorziening kan niet koste wat kost in de vorm van collectieve voorzieningen in stand worden gehouden. Maatwerk is nodig. Daarbij is ook de toegankelijkheid van die voorziening voor minder validen en ouderen van belang. De zoektocht richt zich op regiotaxi en kleinschalig lijn- en dienstregelinggebonden vormen daarvan: de buurtbus.

Bij uitstek zijn de individuele vervoerswijzen de manier om het landelijk gebied te ontsluiten. Auto en fiets vormen hier de hoofddragende van de mobiliteit. Het doel is hier vooral om de aantrekkelijkheid te beschermen: in het landelijk gebied vinden immers ook tal van natuur-, landschaps- en recreatieve ontwikkelingen plaats.

### *Recreatieve functie*

Een specifiek aandachtspunt in het landelijk gebied vormt het toerisme en de recreatie en dan vooral de raakvlakken met de mobiliteit. De ontwikkeling en sturing daarvan behoren tot de taken van de regio. Het toegankelijk maken van de recreatieve attractiepunten komt tot stand door de:

- ontwikkeling van een recreatief routenetwerk;
- ontwikkeling van stadsrecreatiekaarten;
- ontwikkeling van zogenaamde groene haltes en toeristische overstappunten;
- mogelijkheden van recreatief vervoer over het water onderzoeken.

## 4 BUNDELEN, VERKNOPEN EN ANDERE LASTIGE KEUZES

### 4.1 REGIONALE BEREIKBAARHEID

De bereikbaarheid van de Stadsregio Arnhem Nijmegen komt steeds verder onder druk te staan. De groei van het autoverkeer zorgt voor een verkeersinfarct dat rond 2010 op het regionale wegennet in volle omvang merkbaar wordt. Ook ontstaan er capaciteitsproblemen op het spoor. Ook in de periode daarna zullen - door de groei van het aantal inwoners en verdergaande economische ontwikkeling - de bereikbaarheidsproblemen niet afnemen. In het voorgaande hoofdstuk is de visie op de mobiliteit aangegeven en zijn oplossingsrichtingen geformuleerd. Deze oplossingen zijn beschreven voor de vijf gebiedstypen met elk een eigen dynamiek, een eigen problematiek en dus een eigen mobiliteitsbenadering. Naast nationale en lokale inspanningen is een regionale inspanning nodig om deze te realiseren.

#### **Sturingsrollen**

De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft in haar Regionaal Plan 2005 - 2020 verschillende sturingsrollen benoemd voor verschillende typen projecten. Deze opzet wordt ook in deze Regionale Nota Mobiliteit doorvertaald.

#### Agenderen en initiëren

Een project of beleid dat **regio-overstijgend** is of mogelijk zelfs van nationaal belang, kan niet door de regio alleen worden getrokken. Het Rijk, de provincie of zelfs Europa zijn hiervoor aan zet. De rol van de stadsregio hierin is met name het agenderen en onder de aandacht brengen van het probleem bij de partners. De financiering voor de uitvoering van projecten vindt de stadsregio nadrukkelijk een taak van het Rijk en de Provincie.

#### Coördineren en ontwikkelen

Voor de projecten en beleidsthema's die zich uitsluitend op **regionaal niveau** afspelen, vervult de regio de trekkersrol. Het gaat dan om enerzijds gemeentegrensoverstijgende projecten en anderzijds om projecten die niet op het hogere (rijksniveau) worden ingevuld. De financiering voor de uitvoering van projecten vindt de stadsregio nadrukkelijk een eigen taak.

#### Stimuleren en faciliteren

In veel gevallen kunnen beleid en projecten **lokaal** efficiënter worden uitgevoerd: vaak is dan een regionale koepel een extra paraplu. De lokale autonomie in beleid en projecten mag niet worden aangetast door het gezamenlijk aanpakken van zaken. De regio is hier een platform voor afstemming, kennisuitwisseling en coördinatie. De financiering voor de uitvoering van projecten vindt de stadsregio nadrukkelijk een taak van de lokale overheden.

De stadsregio constateert dat de externe bereikbaarheid mede door gezamenlijke inspanningen van Rijk, Provincie, stadsregio en andere overheden de komende jaren een inhaalslag gaat maken: door de uitbreiding van de railinfrastructuur in en rondom Arnhem (ofwel de 'KRA'-projecten), de verbetering van het verbindende regionale

wegennet (A12, A50 en A15) is de stadsregio in 2020 goed bereikbaar. Maar met name de verplaatsingen (of het verplaatsingsdeel) binnen de regio krijgen te maken met vertragingen en problemen. Oplossen van deze problematiek is een regionale aangelegenheid: het is dus meer dan een gemeentegrensoverstijgende aanpak. Het betreft projecten die zonder een substantiële bijdrage van de stadsregio niet zijn te realiseren. De stadsregio richt zich op die ontwikkelingen die de bereikbaarheid binnen de regio als geheel verbeteren.

De focus voor deze nota ligt op de regionale bereikbaarheid. De stadsregio is vooral verantwoordelijk voor het oplossen van de regionale mobiliteitsproblematiek en zal daar de in de (sturings)rol van coördinator en ontwikkelaar moeten treden. Om deze verantwoordelijkheid op een goede manier invulling te geven, kiest de stadsregio weloverwogen om de beschikbare regionale financiële middelen maximaal voor de regionale bereikbaarheid in te zetten.

De stadsregio kiest daarbij bewust voor het aanbrengen van een focus: inzetten op **de gebundelde regionale vervoersstromen** en de **verknoping van de verschillende regionale netwerken**. Daar waar de verschillende netwerken elkaar raken zet de stadsregio in op verknopen van deze netwerken. Daar waar ontbrekende regionale schakels zijn, verbindt de stadsregio deze netwerken onderling. Een integrale benadering van de verschillende netwerken en modaliteiten is de leidraad en het uitgangspunt.

De stadsregio kiest voor een focus op de regionale bereikbaarheid en zet maximaal in op de gebundelde regionale vervoersstromen en de verknoping van de verschillende regionale netwerken. Deze focus wordt vertaald naar een meerjarig investeringsprogramma mobiliteit (verdeelsleutel regionale BDU-gelden). Met deze beleidskeuzes zet de stadsregio in op de meer regionale investeringsprojecten die de meeste effectieve bijdrage moeten leveren aan de verbetering van de interne bereikbaarheid. Daarmee verschuift de focus van een breed programma van lokale en bovenlokale projecten naar een beperkter regionaal c.q. bovenregionaal programma.

Voor de wettelijke taken met betrekking tot verkeersveiligheid zet de stadsregio in op de minimaal benodigde maatregelen. De nadruk komt hierbij te liggen op preventieve maatregelen. Alle andere maatregelen komen niet meer in aanmerking voor regionale co-financiering.

Het fietsbeleid richt zich uitsluitend op het afronden van het regionaal fietsroutenetwerk en op een betere aansluiting van fiets op openbaar vervoer met het oog het versterken van de ketenmobiliteit.

Uiteraard blijft de stadsregio zich naast deze focus ook inzetten voor de regio-overstijgende ontwikkelingen (zoals de lobby door de Deltalijn). Dat doet zij vanuit de agenderende en initiërende rol. Dit geldt ook voor de gemeenschappelijke lokale aspecten (zoals het organiseren vaneen platform voor stedelijke distributie): deze stimuleert en faciliteert de stadsregio met kennis en afstemming. Voor deze onderwerpen worden vanuit de regio slechts in beperkte mate financiële middelen ingezet.

## 4.2 FOCUS: GEBUNDELDE VERVOERSSTROMEN EN OPTIMALISERING KETENMOBILITEIT

De stadsregio kiest nadrukkelijk voor het stimuleren en uitvoeren van projecten die de regionale bereikbaarheid verbeteren. Deze projecten worden financieel ondersteund vanuit de regionale middelen. Dit leidt tot een investeringsimpuls voor de komende jaren gericht op twee beleidskeuzes.

### **Beleidskeuze: bundelen van vervoersstromen**

De regionale bereikbaarheid verbeteren betekent die projecten uitvoeren die zich richten op het faciliteren van de grote regionale vervoersstromen. Dit zijn vooral de stromen die goed zijn te bundelen op de regionale corridor en op de radialen. Dit zijn bijvoorbeeld projecten op de regionale corridor tussen A50, A73, tweede stadsburg Nijmegen, A325, de Pleyroute en A12. Het regionaal openbaar vervoer (RegioRail) vervult een belangrijke functie binnen deze regionale corridor. Versterking van het netwerken openbaar vervoer trein en bus, vindt plaats waar verdere uitbreiding van de infrastructuur voor het autoverkeer niet of beperkt mogelijk is. Inzetten op een goed (hoogwaardig) openbaar vervoernet en de exploitatie daarvan is dan hoofdzaak. Dit betekent een keuze voor netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer vooral gericht op de grote reizigerstromen. Dit betekent een trendbreuk in het traditioneel denken over openbaar vervoer. Voor het aanbieden van een minimale mobiliteitsvoorzieningen gaat de stadsregio op zoek naar nieuwe en innovatieve openbaar vervoerssystemen.

Het bundelingsprincipe kan ook voor het ontwikkelen van een meer duurzaam logistiek en distributiesysteem worden toegepast. Onderzoek over dit onderwerp stimuleert de stadsregio actief.

De stadsregio richt zich op de projecten die de doorstroming op het regionale wegennet verbeteren en om daarmee de Regionale Ruit beter haar functie te laten vervullen. Betere benutting van de bestaande infrastructuur zal ook op de langere termijn een belangrijke bijdrage leveren aan de regionale bereikbaarheid. Dynamisch verkeersmanagement zoals dat op dit moment gebeurt met BBKAN! zal ook in de toekomst een belangrijke rol hierbij blijven spelen. De ontwikkeling en aanpassing van de zwakke schakels in het netwerk wordt ondersteund, maar zal vooral door samenwerking met de eigenlijke wegbeheerders worden vormgegeven.

### **Beleidskeuze: optimaliseren ketenmobiliteit**

Er wordt in deze nota nadrukkelijk gekozen voor de interne bereikbaarheid van de stadsregio.

De meerwaarde van het hoogwaardig openbaar vervoerssysteem moet verder worden benut: daar is nog capaciteit om de groei op te vangen. Deze meerwaarde komt tot stand door afstemming op en verknoping met andere netwerken: auto, fiets en bus/trein. De ontwikkeling van de vervoersknopen is hierbij van groot belang. De stadsregio legt het accent bij het vergemakkelijken van de overstap van bus op trein, maar ook van fiets en auto naar openbaar vervoer (P&R en fietsenstallingen). Enerzijds door het verbeteren van de overstap op de knooppunten en anderzijds door de serviceconcepten en het afstemmen van de verschillende openbaar vervoerexploitaties.

De verbetering van de overstappunten is belangrijk in de regionale corridor, de radialen en in het landelijke gebieden (fiets en auto). De stadsregio voert een actief beleid om aantrekkelijke alternatieven voor het autogebruik aan te bieden, met name op de drukke verkeersassen (bijv. Arnhem-Nijmegen of Zevenaar-Arnhem). Ook het regionale fietsnetwerk dient op orde te zijn en dit netwerk dient te worden verknoopt met een regionaal netwerk van recreatieve fiets- en wandelvoorzieningen.

## **Bijlagen**

Bijlage 1: het proces van de totstandkoming van de Regionale Nota Mobiliteit

Bijlage 2: betrokken organisaties en contactpersonen

## Bijlage 1: het proces van de totstandkoming van de Regionale Nota Mobiliteit

### Proces

Het College van Bestuur heeft in november 2005 de formele opdracht gegeven tot het vervaardigen van een nieuw beleidsmatig en financieel kader voor de mobiliteitsvraagstukken. Aanleiding voor dit initiatief is drieledig. In de eerste plaats geeft de Regionale Nota Mobiliteit een regionale uitwerking van de landelijk vastgestelde Nota Mobiliteit (NoMo). Ten tweede is de regionale nota een nadere uitwerking van het Regionaal Plan van de stadsregio. In de derde plaats geeft de nota een duidelijk antwoord op de verdeling van de beschikbare middelen, met name BDU.

Mede gezien de koppeling van de Regionale Nota Mobiliteit aan de begrotingscyclus is nadrukkelijk gekozen voor een strakke tijdplanning. Dit heeft geleid tot het gereed hebben van de concept-nota begin april 2006 voor een eerste behandeling in het College van Bestuur van de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN).

### Organisatie

- Het College van Bestuur is *opdrachtgever*. Namens het CvB is Jan Walraven, de verantwoordelijk portefeuillehouder voor mobiliteit, de feitelijke opdrachtgever en eerste bestuurlijk aanspreekpunt.
- Ter begeleiding van het traject tot realisatie van de Regionale Nota Mobiliteit is er binnen het team van project- en procesmanagers aangezocht om dit project te begeleiden. Leon Busschops is als *projectleider* aangewezen.
- Deze projectleider wordt bijgestaan door een (intern) *kernteam* bestaande uit adviseurs over mobiliteitsvraagstukken aangevuld met de externe adviseurs van XTNT Experts in Traffic & Transport. De externe adviseurs zijn ingehuurd voor het daadwerkelijk schrijven van de nota.
- Ter inhoudelijke advisering van het kernteam is er een *ambtelijke projectgroep* samengesteld. Deze projectgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de KAN-gemeenten. Aan het overleg van de ambtelijke projectgroep nemen deel de vertegenwoordigers van de steden Arnhem en Nijmegen en vertegenwoordigers uit het Rijk van Nijmegen, de Betuwe, de Veluwezoom en de Liemers. Ook de leden van het kernteam maken deel uit van de ambtelijke projectgroep.
- Naast de projectgroep is ook een *brede ambtelijke afstemmingsgroep* ingesteld. Voor dit overleg zijn alle vertegenwoordigers van de KAN-gemeenten, de provincie Gelderland en Rijkswaterstaat (DON) uitgenodigd. Ook de leden van het kernteam maken deel uit van de ambtelijke projectgroep.
- Tijdens het proces zijn zeven themasessies georganiseerd met betrokken partners en experts is gediscussieerd over de rol van de stadsregio bij de verschillende thema's. Hierbij is onder andere geïnventariseerd naar kansrijke studies, initiatieven en projecten voor de regio en de rol voor de stadsregio daarbij.
- Tijdens het gehele traject van realisatie worden ook gesprekken gevoerd met een aantal belangrijke *stakeholders*. Tot de groep behoren onder andere de Kamer van Koophandel, SoPaG, de Gelderse Milieu Federatie en de fietsersbond.

## Bijlage 2: betrokken organisaties en contactpersonen

3VO	heer	J. Hommes
ANWB	heer	R. Gremmen
BBKAN!	mevrouw	C. Basten
City Centrum Arnhem	heer	J. Wegdam
EVO	heer	R. Schasfoort
Fietsersbond	heer	H. Sweers
Fietsersbond	heer	H. van Dael
Gelderlandse Milieu Federatie	heer	A. Hofstad
Gemeente Arnhem	heer	T. Slieker
Gemeente Arnhem	heer	C. van der Stel
Gemeente Arnhem	heer	J. Vermeulen
Gemeente Beuningen	mevrouw	C. Bitter-Kitselaar
Gemeente Doesburg	heer	P. Vermeulen
Gemeente Duiven	heer	H. Nierkens
Gemeente Groesbeek	heer	D. Beumer
Gemeente Heumen	heer	A. de Groot
Gemeente Lingewaard	heer	L. van Doesum
Gemeente Millingen a/d Rijn	heer	L. Kemper
Gemeente Mook en Middelaar	heer	R. de Valk
Gemeente Nijmegen	heer	P. van den Anker
Gemeente Nijmegen	heer	R. Boersma
Gemeente Nijmegen	mevrouw	E. Stam
Gemeente Nijmegen	heer	K. Gräfe
Gemeente Overbetuwe	heer	T. Kuster
Gemeente Overbetuwe	heer	P. Rooijackers
Gemeente Renkum	heer	R. van der Lelij
Gemeente Rheden	heer	E. Beekman
Gemeente Rheden	heer	H. Smuling
Gemeente Rijnwaarden	heer	P. Wiendels
Gemeente Rozendaal	heer	H. Jacobsen
Gemeente Ubbergen	heer	G. Fleuren
Gemeente Westervoort	heer	A. Albers
Gemeente Wijchen	heer	R. van den Bekerom
Gemeente Zevenaar	mevrouw	Y. Abbing
Gemeente Zevenaar	heer	H. van Leur
XTNT	heer	W. Veldhorst
Hermes Groep	heer	C. Walraven
InfoMil	heer	M. Bakker
Kamer van Koophandel	heer	H. Carlier
Kamer van Koophandel	mevrouw	V. Coolen
Kamer van Koophandel	heer	R. Migo
Kamer van Koophandel	mevrouw	M. Hendriks
Kreis Kleve	heer	J. Joerissen
Mosaikk	mevrouw	B. Hendriks
Provincie Gelderland	heer	F. Bekhuis
Provincie Gelderland	heer	T. Heddema
Provincie Gelderland	heer	L. Olthof
Provincie Gelderland	heer	C. Pit
Provincie Gelderland	mevrouw	D. Binkhorst

RBT KAN	heer	H. Adriaansens
Recron / Kon. Horeca Nederland	mevrouw	E. Kruitwagen
Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland	heer	E. Oostenbrink
ROVG	heer	B. Boumeister
Stichting Binnenstadsmanagement Arnhem	heer	T. Kranenburg
Sociale Partners Gelderland	heer	W. Ludwig
Transport en Logistiek Nederland	heer	B. van Moorsel
Universiteit van Amsterdam	heer	C. Koopmans
VCC-Oost	heer	A. Springveld
Vereniging Binnenstadsondernemers Nijmegen	heer	C. de Klein

## COLOFON

Titel	Bundelen, verknopen en andere lastige keuzes Regionale Nota Mobiliteit Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN)
Samengesteld door	Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN)
Contactadres voor deze publicatie	Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) Keizer Kareplein 32b Postbus 6578 6503 GB Nijmegen

© Stadsregio Arnhem Nijmegen, Nijmegen, 2006

