Visie voor een bereikbaar Gelderland

provincie Gelderland

Voorwoord

Het is april 2020. Een periode waarin mobiliteit drastisch is veranderd als gevolg van de maatregelen rond COVID-19. Of dit onze mobiliteit structureel gaat beïnvloeden ook op langere termijn weten we nog niet. Wel staat vast dat mensen ook in de toekomst blijven reizen naar werk en andere bestemmingen en dat goederen vervoerd worden. Er komen nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen en scholen of deze krijgen een andere plek. Goed bereikbaar zijn voor inwoners en bedrijven van alle voorzieningen is essentieel voor de welvaart en het welzijn van de Gelderlanders. Bereikbaarheid is een voorwaarde om ook andere doelen uit de Omgevingsvisie te bereiken. We werken aan een bereikbaar Gelderland, op een steeds 'groenere' manier: minder CO_2-uitstoot, luchtvervuiling en zo veilig mogelijk.

We hebben een visie voor een bereikbaar Gelderland voor de langere termijn nodig. Maatregelen voor bereikbaarheid vergen vaak lange termijn investeringen en projecten. We sluiten aan bij langere termijn visies van het Rijk, bijvoorbeeld voor spoor. Deze visie voor een bereikbaar Gelderland is ook een van de afspraken uit het Coalitieakkoord.

Met deze visie voor een bereikbaar Gelderland kijken we vooruit en zetten we de koers uit. Dat doen we op een integrale manier. We kijken zowel naar bereikbaarheid over de weg met de auto, de fiets, de bus en lopend en via het spoor met de trein. We ontwikkelen speciale knooppunten (hubs) waar mensen gemakkelijk kunnen overstappen (van de fiets naar een elektrische deelauto of op de bus naar een treinstation en weer verder) en waar goederen gemakkelijk van het ene naar het andere transportmiddel overgeslagen kunnen worden. Deze knooppunten worden meer dan overstappunten. Je kunt je fiets daar gemakkelijk kwijt, de elektrische auto kun je er opladen en er is plek om tijdelijk te werken of je boodschappen te laten bezorgen of te doen. We kijken ook naar mogelijkheden van een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer, bijvoorbeeld met metrobussen.

Door naar de mobiliteit van mensen en bedrijven te kijken als een samenhangend geheel weten we beter waar we in moeten investeren. In welke projecten, infrastructuur of maatregelen. Bij dat laatste gaat het ook om maatregelen die ander gedrag bevorderen. Want deze crisis leert ons wel dat hier een belangrijke sleutel zit. Hoe kunnen we de ervaringen van nu benutten om de mobiliteitsdruk bijvoorbeeld in de spits te veranderen?

Hoe gaan we om met een mogelijk veranderende realiteit? Uiteraard monitoren we alle effecten op mobiliteit voortdurend. Dat doen we nu des te meer. Waar nodig stellen we de visie bij of buigen we maatregelen om.

Deze visie voor een bereikbaar Gelderland geeft ons een stevig handvat voor een duurzamere, veilige en goede bereikbaarheid van inwoners en bedrijven.

Christianne van der Wal
Gedeputeerde Mobiliteit

Jan van der Meer
Gedeputeerde Openbaar Vervoer

Management-samenvatting

Hoe gaan we reizen in Gelderland?

Het is vandaag 21 maart 2030. Henk (45), woonachtig met zijn gezin in Nijmegen Lent, moet vandaag voor zijn werk naar een bedrijf aan de rand van Apeldoorn. Zijn vrouw heeft de auto van het gezin in gebruik. Henk reist vandaag via zijn mobiliteitsbundel. Op zijn smartphone krijgt hij een overzicht van verschillende reisopties. Omdat het goed weer is (en hij op de app ziet dat er vertraging is op de weg) besluit hij vandaag de deelauto te laten staan en een e-bike te pakken. Met de e-bike fiets hij naar de hub aan de rand van de stad. Het fietspad is breed en veilig ingericht. Op de hub aangekomen, kan Henk makkelijk overstappen op de metrobus naar Apeldoorn. Deze hub ligt op een goed bereikbare locatie en op de hub is het voor Henk prettig te verblijven: de e-bike parkeert Henk veilig, er zijn laadvoorzieningen, comfortabele wachtruimtes, winkels, openbare toiletten en bankjes. Henk checkt in op het perron, de deuren van de metrobus gaan open en een grote groep medereizigers stapt snel en comfortabel in. De metrobus komt aan op de hub van Apeldoorn, waar Henk met een e-bike naar zijn bestemming fietst. Op deze manier heeft Henk snel, comfortabel, duurzaam, gezond en veilig gereisd.

Voor u ligt de notitie 'Visie voor een bereikbaar Gelderland'. In deze visie beschrijven we de ontwikkelingen en bereikbaarheidsopgaven voor Gelderland richting 2030, onze strategie en een afwegingskader op basis waarvan activiteiten en projecten worden geselecteerd die bijdragen aan het realiseren van de visie. De visie voor een bereikbaar Gelderland is een uitwerking van de ambitie bereikbaarheid in de Omgevingsvisie. We hebben grote ambities voor bereikbaarheid. Onze ambitie is de reiziger, zoals Henk, te faciliteren en zo te verleiden om op de slimste en schoonste manier te reizen. Dat geldt ook voor het goederenvervoer, dat we slimmer en schoner binnen Gelderland willen zien. Dat is noodzakelijk! We hebben namelijk te maken met een groei van het aantal verplaatsingen.

Over de lange termijn is een groei van verplaatsingen te verwachten, ook als er de komende jaren sprake is van een economische recessie (door de COVID-19 crisis). Samen met de opgaves om het klimaat en de verkeersveiligheid te verbeteren, betekent dit dat we voor een enorme uitdaging staan.

Onze strategie

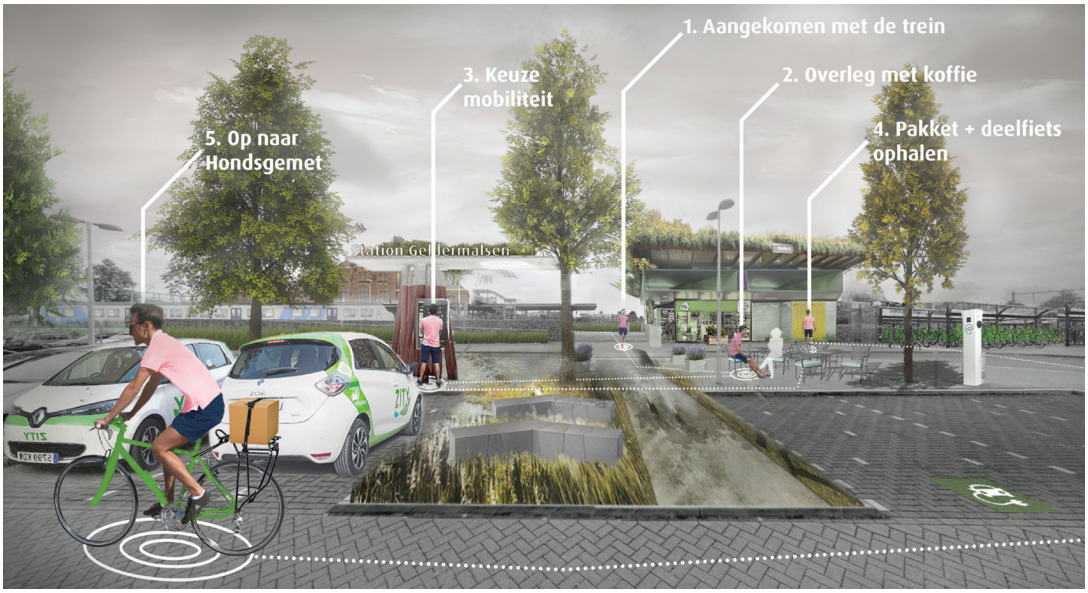
- We richten ons vooral op de voor ons belangrijkste opgaven.
- Hiermee komt de focus vooral te liggen op de stedelijke netwerken.
- We werken bewust aan een balans tussen investeren in infrastructuur en inzet op slim gebruik.
- We stellen de reiziger centraal en verleiden de reiziger de slimste en schoonste keuzes te maken om door het netwerk te reizen.
- We werken daarvoor aan verbinden, veranderen en vergroenen.
- We zijn ons in de samenwerking bewust van onze rol en ons instrumentarium.
- We werken daarbij aan 5 bouwstenen, waarbij hubs centraal staan. Hubs zijn belangrijke schakels voor reizigers en voor het goederenvervoer. We zetten vol in op het ontwikkelen van hubs aan de rand van stedelijke netwerken als vervoerskundige schakels, waar reizigers soepel over kunnen stappen en prettig kunnen verblijven en er worden plekken gecreëerd voor de overslag van goederen. Hiermee zorgen we ervoor dat een reis met verschillende vervoerselementen zo aantrekkelijk mogelijk is en vlot op elkaar aansluit. We werken aan hubs om goederen efficiënt en duurzaam te vervoeren en versterken de Gelderse Corridor en de concurrentiepositie van Logistics Valley. Hierbij zit onze focus op het gebruik van de fiets op korte afstanden en het bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer op langere afstanden door Hoogwaardig Openbaar vervoer (HOV), metrobussen. Daarbij werken we aan het verbeteren van de verkeersveiligheid door een meer gerichte, risicogestuurde aanpak en ondersteuning aan gemeenten, zoals het delen van expertise en het uitvoeren van analyses.

Bij een hub moet de reiziger snel kunnen overstappen op een andere vervoersvorm

De focus op stedelijke netwerken en hubs

We werken aan bereikbaarheid van en tussen de stedelijke netwerken Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en Stedendriehoek en op de verbindingen van deze stedelijke netwerken met de Randstad. Daarbij zorgen we ook voor achterlandverbindingen en verbindingen met landelijke gebieden zoals de Achterhoek. Focus op stedelijke gebieden wil niet zeggen dat we ons voor 100% op deze gebieden richten. Ons uitgangspunt is dat iedere Gelderlander bereikbaar is en beschikt over de mogelijkheden om zijn/haar woon-, werk- en recreatiebehoeften in te vullen.

Hubs zijn de cruciale schakels om snel en comfortabel over te kunnen stappen en de reiziger te verleiden om echt de slimste en schoonste manier van reizen te kiezen. Het streven naar een drempelloze overstap voor de reiziger klinkt vanzelfsprekend, maar is een nieuwe uitdaging die nog veel inspanningen vergt. Bij een hub moet de reiziger snel kunnen overstappen op een andere vervoersvorm en over de juiste voorzieningen kunnen beschikken (winkels, wachtruimte, laden) om de kwaliteit van de ketenreis zo hoog mogelijk te maken. Deze hubs moeten op strategische locaties liggen, zoals aan de rand van stedelijke netwerken. Deze hubs moeten voldoen aan de volgende kwaliteitscriteria: voorzieningen als winkels, openbare toiletten, bankjes, goede toegankelijke wachtruimtes, hoogwaardige fietsstallingen en laadvoorzieningen. Het moet een plek zijn, waar men prettig verblijft. Daarbij zetten we vol in op gedragsbeïnvloeding en faciliteren we de reiziger optimaal in haar slimste en schoonste keuze.
Ook zijn hubs noodzakelijk om zo een goede overslag te creëren voor goederen, waardoor deze efficiënt en schoon vervoerd kunnen worden. In afstemming met de transportbedrijven gaan we werken aan het realiseren van optimale hubs op de juiste strategische plek voor de overslag van goederen.



Reiziger verleiden om de slimste en schoonste manier van reizen te kiezen

Visie in 1 oogopslag

Noodzaak voor integrale visie voor een bereikbaar Gelderland

- Bereikbaarheid voorwaarde voor ambities Omgevingsvisie, kaders voor bereikbaarheid tot 2030.
- We anticiperen op de groei van het aantal verplaatsingen, de klimaatopgave en de noodzaak om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Grote Bereikbaarheidsopgaven

- Voor lange afstanden (nationaal en internationaal): focus op de bereikbaarheid van/ in de stedelijke netwerken Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en Stedendriehoek, als motor van economische groei.
- Voor korte afstanden (regionaal): wegennetwerk ontlasten in de stedelijke netwerken.
- Oplossen van knelpunten op de corridors voor het goederenvervoer.
- Verkeersveiligheid verbeteren (aantal verkeersslachtoffers neemt toe), kwetsbaarheid fietsers.

Nieuwe strategie om te werken aan grote ambities

- We richten ons vooral op de voor ons belangrijkste opgaven.
- De focus ligt op stedelijke netwerken; het ontlasten van het wegennetwerk in stedelijke gebieden.
- We werken bewust aan een balans tussen investeren in infrastructuur en inzet op slim gebruik. We hebben meer aandacht voor het slim gebruiken van het bestaande netwerk. De uitbraak van COVID-19 laat zien dat meer mensen ook thuis hun werk kunnen doen en dat biedt de kans om dit straks te blijven stimuleren en zo de infrastructuur slim te gebruiken
- We stellen de reiziger meer centraal en verleiden de reiziger de slimste en schoonste keuzes te maken om door het netwerk te reizen.
- We gaan daarvoor werken aan verbinden, veranderen en vergroenen. Zo werken we aan een samenhangend netwerk, waardoor reizigers op korte afstanden meer gaan fietsen, vaker van auto overstappen op de fiets en vaker reizen met het openbaar vervoer dat emissieloos is.
- We kiezen in de samenwerking bewust onze rol en ons instrumentarium.
- We werken met meer focus aan de volgende 5 bouwstenen:
  1. realiseren van kwalitatief hoogwaardige hubs op de juiste locaties;
  2. inzetten op fietsen op korte afstanden;
  3. optimaliseren van capaciteit op de langere afstanden;
  4. verder versterken van ons goederenvervoer;
  5. bevorderen van de verkeersveiligheid.

Vertaling in afwegingskader

Naast de inhoudelijke kaders stellen Provinciale Staten een afwegingskader vast. De ambities zijn hoog, maar onze middelen en inzet beperkt. Het is dus noodzakelijk om de juiste afwegingen te maken. Het afwegingskader bepaalt welke activiteiten en projecten we kiezen om uit te voeren. Het doel van het afwegingskader is bewust en transparant kiezen welke activiteiten en projecten in samenhang en totaliteit het meeste bijdragen aan het realiseren van de gestelde doelen in deze visie. Samen met gemeenten, bedrijfsleven, onderwijsinstellingen en maatschappelijke- en belangenorganisaties komen we tot activiteiten en projecten om een bijdrage te leveren aan de Gelderse mobiliteit.

Afwegingskader

Afbakenen

Eerst kijken we of een activiteit of project past binnen onze visie voor een bereikbaar Gelderland en of het een gewenste rol voor de provincie is.

Vraag	Oordeel
• Past de activiteit of het project bij de in deze visie geformuleerde voornaamste opgaven?	.....
• Past het in de strategie en draagt het bij aan één of meerdere bouwstenen?	.....
• Past het bij de manier waarop we dat willen doen?	.....
• Is het een provinciale rol?	.....
• Is het ons belang?	.....
• Hebben we invloed?	.....

Prioriteren

Hierbij wegen we af welke activiteiten of projecten het meeste bijdragen aan het realiseren van de ambities van deze visie.

Vraag	Oordeel
• Is de omvang/reisbehoefte substantieel?	.....
• In welke mate draagt het initiatief bij aan één of meerdere bouwstenen?	.....
• Zijn er andere oplossingen die misschien meer bijdragen en/of minder kosten?	.....
• Hoe groot is de (bestuurlijke) urgentie?	.....
• Is de financiële inzet in verhouding?	.....

Selecteren

Hier kijken we naar balans in het pakket met activiteiten of projecten. Hier trekken we de streep en bepalen we welke activiteiten of projecten een samenhangend en evenwichtig pakket vormen. Om de ambities van de visie te realiseren is meer nodig dan een lijst met plannen die we belangrijk vinden. Er moeten ook allerlei verschillende soorten maatregelen inzitten. Het moet een divers pakket worden, met bijdragen aan alle bouwstenen.

Vraag	Oordeel
• Is er een divers pakket die bijdraagt aan alle bouwstenen?	.....
• Is er balans tussen inzet op fiets, weg en openbaar vervoer?	.....
• Is er balans tussen stedelijke gebieden en landelijke gebieden?	.....
• Is er een balans tussen goederencorridors, clusters van logistieke bedrijven en vergroenen van de goederenvervoersector?	....
• Is er balans tussen investeren in infrastructuur en inzet op slim gebruik?	.....

Inhoud

1. Waarom een Visie voor een bereikbaar Gelderland? 8

2. Ontwikkelingen en opgaven voor een bereikbaar Gelderland

2.1 Anticiperen op urgente ontwikkelingen 10
2.2 Ruimtelijk-economische opgaven voor Gelderland 11
2.3 Bereikbaarheidsopgaven voor Gelderland 11
2.4 Voornaamste ontwikkelingen en opgaven voor bereikbaarheid in Gelderland 12

3. Strategie voor een bereikbaar Gelderland

3.1 Onze strategie 14
3.2 Focus op belangrijkste opgaven 15
3.3 Balans tussen investeren in infrastructuur en inzet op slim gebruik 15
3.4 Reiziger centraal 15
3.5 Verbinden, veranderen en vergroenen 16
3.6 Welke rol en instrumentarium zetten we in? 18
3.7 Bouwstenen voor een bereikbaar Gelderland 18
1. Realiseren kwalitatief hoogwaardige hubs op de juiste locaties 19
2. Inzetten op fietsen op korte afstanden 21
3. Optimaliseren capaciteit op de langere afstanden 22
4. Verder versterken van ons goederenvervoer 24
5. Het bevorderen van de verkeersveiligheid 26

4. Inhoudelijke kaders en afwegingskader

4.1 Welke kaders geeft u mee? 28
4.2 Vertaling in afwegingskader 28
4.3 Hoe ziet het afwegingskader eruit? 29

Bijlage 1: Opgaven per Gelderse regio 31

1. Waarom een visie voor een bereikbaar Gelderland?

Omgevingsvisie Gaaf Gelderland: goede bereikbaarheid noodzakelijk

We werken aan een schoon, gezond, veilig en welvarend Gelderland. Dat hebben we beschreven in onze Omgevingsvisie. Een goede bereikbaarheid is hierbij essentieel, maar staat onder druk. Het is al druk en de groei van het verkeer neemt sterk toe. Uit prognoses blijkt dat er over de lange termijn een groei van verplaatsingen te verwachten is, ook als er de komende jaren sprake is van een economische recessie (door de COVID-19 crisis). Daarom zetten we er ons voor in dat mensen zich in Gelderland veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal kunnen blijven verplaatsen. We streven ernaar dat iedere Gelderlander bereikbaar is en beschikt over mogelijkheden om zijn woon-, werk- en recreatiebehoeften in te vullen. Goederen willen we duurzaam, klimaatneutraal en toegankelijk door Gelderland vervoeren. Bereikbaarheid vormt een voorwaarde om te kunnen wonen, voor het vestigen van bedrijven, de energietransitie en nadere doelen uit onze omgevingsvisie zoals biodiversiteit, circulaire economie en klimaatadaptatie. Daarom deze integrale visie voor een bereikbaar Gelderland. Hierin kijken we vanuit alle doelen uit de omgevingsvisie naar alle vormen van mobiliteit. Of het nu om de auto, fiets, openbaar vervoer, trein, bus, wandelen, varen of vliegen gaat. De reiziger staat centraal. Maar het gaat even goed over het transport van goederen. En deze verplaatsingen van reizigers en goederen willen we als provincie ondersteunen.

Illustratie 1: bereikbaarheid in samenhang met het bereiken van ambities en opgaves

Kaders tot 2030 en effecten COVID-19 crisis

Deze visie voor een bereikbaar Gelderland biedt het kader om onze opgaves tot aan 2030 te realiseren en de meest effectieve keuzes te maken voor bereikbaarheid. De COVID-19 crisis kan een flinke impact hebben op het bereikbaarheidsvraagstuk. Door de COVID-19 crisis kan er de komende jaren sprake zijn van een economische recessie, maar over de lange termijn geven prognoses aan dat er dan ook nog een groei van verplaatsingen te verwachten is. Hierop aanvullend, neemt e-commerce door de crisis toe (meer online bestellen). Daardoor neemt het aantal verplaatsingen van goederen toe. Deze visie geeft een antwoord hoe om te gaan met deze groei van verplaatsingen. Op dit moment is nog onduidelijk welke effecten van de COVID-19 crisis doorzetten en welke impact dit op het bereikbaarheidsvraagstuk heeft De effecten die de komende tijd optreden gaan we nauwlettend monitoren. Aan de hand daarvan kunnen we, zo nodig, de visie en bijbehorende keuzes herijken.

Samen voor een bereikbaar Gelderland

Als provincie zijn we verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer en onderhoud van provinciale wegen. Daarnaast hebben we een wettelijke taak als opdrachtgever van het openbaar vervoer. Maar mobiliteit gaat om veel meer. Daarom werken we, samen met veel partners zoals gemeenten, bedrijfsleven, onderwijsinstellingen en belangenorganisaties, aan Regionale Mobiliteitsagenda's en Gebiedsagenda's. Hierbij kijken we goed naar de aanvullende rol die we als provincie kunnen vervullen om de bereikbaarheid positief te beïnvloeden. Dat vraagt om focus en scherp kiezen.

Focus en kiezen is noodzakelijk

Met deze visie stellen Provinciale Staten de inhoudelijke kaders vast voor bereikbaarheid tot 2030. De inhoudelijke kaders zijn vertaald in een afwegingskader. Naast de inhoudelijke kaders stellen Provinciale Staten het afwegingskader vast. Op basis daarvan wordt bepaald welke activiteiten en projecten nodig zijn voor een bereikbaar Gelderland in 2030. Onze ambities zijn hoog, maar de middelen beperkt. Het afwegingskader bestaat uit een aantal afwegingen en daarmee keuzes (gekoppeld aan de visie) waarin we komen tot een logisch pakket aan activiteiten en projecten.

Leeswijzer

In deze visie gaan we in op de belangrijkste ontwikkelingen en bereikbaarheidsopgaven (hoofdstuk 2) en onze strategie waarin de inhoudelijke kaders worden weergegeven (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 4 schetsen we het afwegingskader. Op basis daarvan maken we de komende jaren onze keuzes en gaan we de samenwerking met onze partners aan.

2. Ontwikkelingen en opgaven voor een bereikbaar Gelderland

In dit hoofdstuk gaan we in op toekomstige ontwikkelingen en de bereikbaarheidsopgaven voor Gelderland. Dit hoofdstuk hebben we geschreven op basis van beleidsdocumenten van ons en onze partners en uitgevoerde analyses van de situatie nu én in de toekomst.

2.1 Anticiperen op urgente ontwikkelingen

In deze visie voor een bereikbaar Gelderland anticiperen we op een aantal ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen lichten we toe.

- *De groei van het aantal verplaatsingen*
  We verplaatsen ons steeds meer en het aantal verplaatsingen blijft groeien. Door die groei ontstaan knelpunten. Dit blijkt uit verschillende rapporten en studies. Zoals het Deltaplan van de Mobiliteitsalliantie, de Mobiliteitsschets 2040 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Provinciale Verkenning van verkeersstromen en de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. Op basis van de huidige ontwikkelingen en huidig beleid groeit het aantal kilometers autoverkeer in Gelderland tot 2040 tussen de 22% en 53% en groeit het aantal afgelegde kilometers per spoor tussen de 19% en 34% (bron: Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse). Door deze groei ontstaan er knelpunten in het mobiliteitsnetwerk. Over de lange termijn is de groei van verplaatsingen te verwachten, ook als er de komende jaren sprake is van een economische recessie (door de COVID-19 crisis). De verklaring is dat in lange termijn scenario's, conjunctuurwisselingen (waaronder recessie en groei) worden uitgemiddeld. Het lage scenario in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse leidt dus ook tot een sterke groei van het aantal verplaatsingen.

  Het aantal verplaatsingen wordt veroorzaakt door verschillende factoren. De bevolkingsgroei leidt tot meer mensen, die zich ook verplaatsen. Het aantal banen groeit en er worden meer woningen gebouwd. Ook wonen we steeds verder van ons werk, waardoor we langer reizen. Door deze ontwikkelingen leggen we veel meer reizigerskilometers af. De groei is verschillend per regio:
  - De werkgelegenheid groeit tot 2030 (basisjaar 2014). De groei is sterk in Rivierenland (13%) en de Achterhoek (12%). Ook in de andere regio's is werkgelegenheidsgroei: Noord-Veluwe (9%), Foodvalley (9%), Arnhem-Nijmegen (7%), Stedendriehoek (3%).
  - De bevolking groeit tot 2030 vooral in Foodvalley (10%). Noord-Veluwe (6%), Rivierenland (4%) en de regio Arnhem-Nijmegen groeit met 3% in aantal inwoners, Stedendriehoek met 2%. Deze regio's worden ook steeds populairder bij inwoners uit de Randstad. Alleen de regio Achterhoek krimpt (-3%). Niet alleen tussen de regio's, maar ook binnen de regio's zijn er verschillen in groei van de bevolking. Zo zijn er bijvoorbeeld in de regio Nijmegen gemeenten waarin de bevolking afneemt in de periode tot 2030 terwijl in de gemeente Nijmegen de bevolking met 9% stijgt (Arnhem met 5%).
  - Er ligt een grote woningopgave de komende 10 jaar. Er is een grote behoefte aan woningen door bevolkingsgroei, een trek van de Randstad naar Gelderland en kleinere huishoudens. In tien jaar tijd moeten er ruim 80.000 woningen bij worden gebouwd in Gelderland. Er zijn keuzes nodig over hoe we willen omgaan met het ruimtebeslag en over de bereikbaarheid van deze woningen. De woonopgave is vooral groot in de regio's Arnhem-Nijmegen en de Foodvalley; regio's die nu te maken hebben met een woningtekort (inhaalslag). We zoeken de samenwerking met de regio en het Rijk in de Woondeal Arnhem-Nijmegen en de Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley.

- *De klimaatopgave*
  De opgave voor het klimaat is 55% CO_2-reductie in 2030 en een energieneutraal Gelderland in 2050. In Gelderland draagt mobiliteit voor bijna 1/3 bij

Illustratie 2: anticiperen op de groei van het aantal verplaatsingen, de klimaatopgave en de noodzaak om de verkeersveiligheid te verbeteren

aan de totale CO_2-uitstoot. Een grote opgave die het gehele mobiliteitssysteem raakt, maar ook het elektriciteitsnetwerk en de opwek van hernieuwbare energie.

- *De ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers*
  Het aantal verkeersdoden stijgt, nadat het jaren daalde. Ook zien we steeds meer ongevallen met fietsers. Het verkeer moet veiliger om het aantal doden en gewonden te verminderen.

2.2 Ruimtelijk-economische opgaven voor Gelderland

We zien in Gelderland de volgende ruimtelijk-economische opgaven:

- Versterken van de concurrentiekracht van Oost-Nederland en haar bijdrage aan de (inter) nationale economie en concurrentiekracht van Nederland.
- Versterken van de stedelijke regio's Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en Stedendriehoek als motor van economische groei. Dit zijn ook de regio's met het grootste aantal bedrijven en inwoners.
- Versterken van de stedelijke regio's Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en Stedendriehoek door een goede verankering in de prioritaire (inter) nationale verbindingen en knopen.

Deze economische en ruimtelijke provinciale opgaven stellen eisen aan de bereikbaarheid. Voorwaarde zijn goede verbindingen tussen stedelijke regio's via weg, water en spoor. Het vraagt ook om goede verbindingen met de Randstad via de oost-west-wegen, zoals de A1, A12, A15 en A28 en goede spoor- en waterverbindingen.

2.3 Bereikbaarheidsopgaven voor Gelderland

Bereikbaarheidsopgaven voor Gelderland zijn er zowel op (inter)nationaal als op regionaal niveau, voor spoor, weg en goederen.

Nationaal en internationaal niveau

Op dit niveau kijken we, gezien de afstanden, vooral naar weg en openbaar vervoer. We zien dan te weinig capaciteit op autowegen en in het openbaar vervoer om alle gewenste verplaatsingen over lange afstanden aan te kunnen.

Openbaar vervoer

Voor Gelderland gaat het om alle corridors in en door de provincie tussen de belangrijkste stedelijke en economische kerngebieden en Gelderse regio's. Uit de landelijke 'Netwerkuitwerking Spoor 2040' komen de volgende grootste knelpunten richting en na 2030 naar voren:

- Amsterdam-Utrecht-Gelderland-Duisburg-Frankfurt/Berlijn;

- Achterhoek-Arnhem/Apeldoorn-Randstad;
- Zwolle-Zutphen-Arnhem-Nijmegen/ Venlo-Den Bosch-Eindhoven/Breda;
- Twente-Apeldoorn-Amersfoort;
- Zwolle-Harderwijk-Amersfoort.

Weg
De omvang en groei van verplaatsingen leidt tot knelpunten. Op alle oost-west en op de zuid-noord verbindingen tussen stedelijke netwerken en economische centra ontstaan doorstromingsproblemen en files. Op de Gelderse Rijkswegen zien we de volgende knelpunten (in de Filetop-50, rapportage Rijkswegennet 2019):

- op 2: A1 Amsterdam - Apeldoorn tussen Hoevelaken en Barneveld;
- op 9: N325 Arnhem - Arnhem Velperbroek tussen Westervoort en Presikhaaf;
- op 10: A12 Oberhausen - Arnhem tussen Zevenaar en Duiven;
- op 12: A50 Arnhem - Oss tussen Ewijk en Bankhoef.

Vooral het oost-west verkeer op de A1 en A12 en het noord-zuid verkeer op de A50 en A28 kan steeds minder doorrijden. Verwachting is dat het verkeersaanbod op de belangrijkste verbindingen tussen stedelijke netwerken en economische centra, de verkeerscapaciteit zullen overtreffen. Op trajecten waar capaciteitsgrenzen al worden bereikt, leidt een kleine verkeersgroei al tot forse filevorming (zie kaartje). Het vervoer van goederen over de weg heeft ook last van knelpunten in het wegennet. Vooral op de A15 rond Arnhem en Nijmegen.

Regionaal niveau

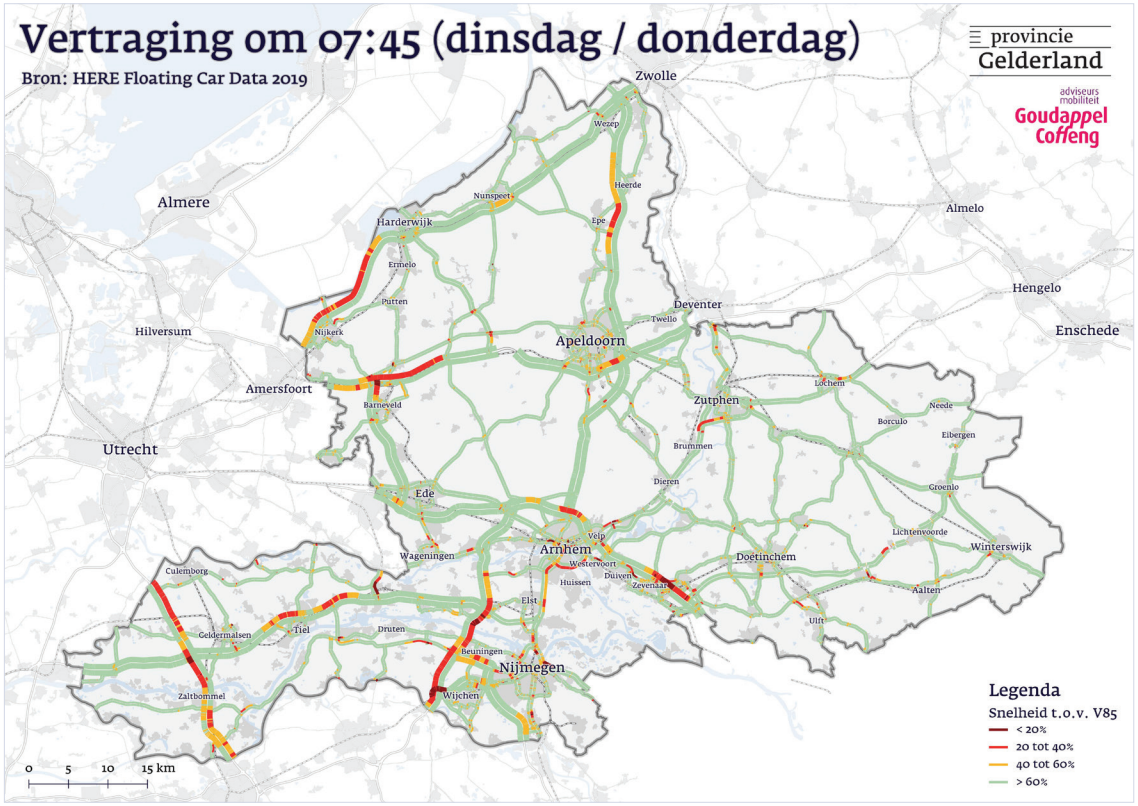
Op dit niveau kijken we naar de bereikbaarheid van onze steden en dorpen. De landelijke autowegen ontsluiten onze grootste Gelderse steden. Files op die autowegen hebben effect op het verkeer op onze provinciale wegen en daarmee dus ook op de toegang tot die steden met omliggende dorpen (zie onderstaande kaart). Ongeveer 50% van de vertraging op de weg treedt op in en rond steden.

De bereikbaarheidsopgaven verschillen per regio. In bijlage 1 worden de ambities en opgaves per regio geschetst. Dit overzicht is gebaseerd op de analyses van bereikbaarheidsopgaven van de regio's zelf. Dit maakt nog niet dat de oplossingsrichtingen hiermee in beeld zijn en dat alle genoemde ambities en opgaves per regio zullen worden gerealiseerd door de provincie. De analyses en verschillen in omvang van bevolking en economische potentie per regio nemen we mee als vertrekpunt bij het maken van keuzes.

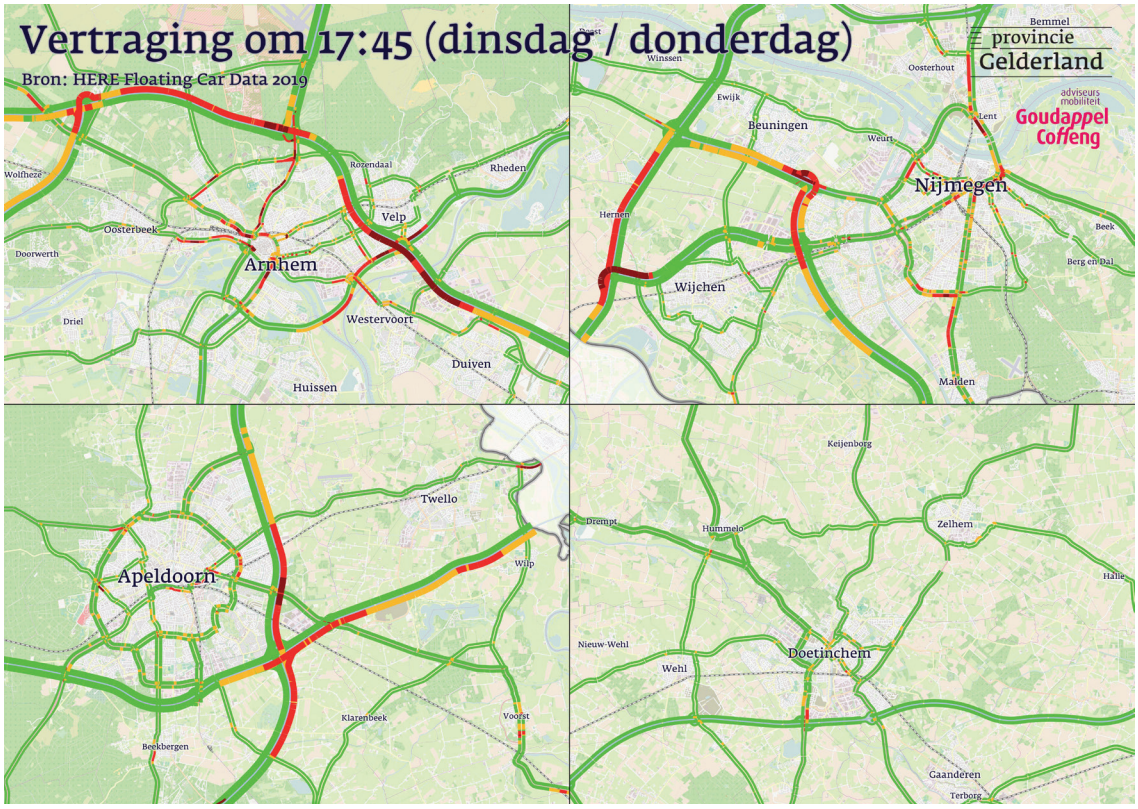
2.4 Voornaamste ontwikkelingen en opgaven voor bereikbaarheid in Gelderland

Op basis van beleidsdocumenten van ons en onze partners en uitgevoerde analyses van de situatie nu en in de toekomst, zien wij samenvattend (paragraaf 2.1 tot en met 2.3) de volgende belangrijkste bereikbaarheidsopgaven om de komende jaren aan te werken:

- Voor lange afstanden ((inter)nationaal): de bereikbaarheid van stedelijke netwerken Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en Stedendriehoek vraagt extra aandacht. Dit zijn de motoren van economische groei en de regio's met de meeste bedrijven en inwoners. Concreet betekent dit werken aan bereikbaarheid van en tussen de stedelijke netwerken Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en Stedendriehoek en op de verbindingen van deze stedelijke netwerken met de Randstad. Het gaat dan om de spoorverbindingen Amsterdam-Utrecht-Gelderland-Duisburg-Frankfurt/Berlijn, Achterhoek-Arnhem/ Apeldoorn-Randstad, Zwolle-Zutphen-Arnhem-Nijmegen/Venlo-Den Bosch-Eindhoven/Breda, Twente-Apeldoorn-Amersfoort en Zwolle-Harderwijk-Amersfoort en de wegen A1, A12, A15, A28 en A50.
- Voor korte afstanden (regionaal): wegennetwerk is te zwaar belast in de stedelijke netwerken Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en Stedendriehoek.
- Knelpunten voor het goederenvervoer bevinden zich op de goederencorridors, vooral op en rond de A15 Rivierenland-Arnhem-Nijmegen-Duitsland en rond Arnhem en Nijmegen.
- In Gelderland draagt mobiliteit voor bijna 1/3 bij aan de totale CO_2-uitstoot. De opgave voor het klimaat is 55% Co_2 reductie in 2030 en een energieneutraal Gelderland in 2050.
- Toename aantal verkeersslachtoffers: verkeersveiligheid verbeteren. Vooral voor de (kwetsbare) fietser.



Figuur: Vertraging ochtendspits binnen Gelderland



Figuur: Vertraging avondspits rond Arnhem, Nijmegen, Apeldoorn en Doetinchem

3. Strategie voor een bereikbaar Gelderland

De ontwikkelingen en bereikbaarheidsopgaven in Gelderland zoals beschreven in hoofdstuk 2 maken een scherpe strategie noodzakelijk. In dit hoofdstuk lichten we dit nader toe.

3.1 Onze strategie

- We richten ons vooral op de voor ons belangrijkste opgaven (3.2).
- Hiermee komt de focus vooral te liggen op de stedelijke netwerken.
- We werken bewust aan een balans tussen investeren in infrastructuur en inzet op slim gebruik (3.3).
- We stellen de reiziger centraal en verleiden de reiziger de slimste en schoonste keuzes te maken om door het netwerk te reizen (3.4).
- We werken daarvoor aan verbinden, veranderen en vergroenen (3.5).
- Meer dan eerder kiezen we in de samenwerking bewust onze rol en ons instrumentarium (3.6).
- We werken daarbij aan 5 bouwstenen, waarbij hubs centraal staan. Hubs zijn belangrijke schakels voor reizigers en voor het goederenvervoer. We zetten vol in op het ontwikkelen van hubs aan de rand van stedelijke netwerken als vervoerskundige schakels, waar reizigers soepel over kunnen stappen en prettig kunnen verblijven en er worden plekken gecreëerd voor de overslag van goederen. Hiermee zorgen we ervoor dat een reis met verschillende vervoerselementen zo aantrekkelijk mogelijk is en vlot op elkaar aansluit. We werken aan hubs om goederen efficiënt en duurzaam te vervoeren en versterken de Gelderse Corridor en de concurrentiepositie van Logistics Valley. Hierbij zit onze focus op fietsen op korte afstanden en het bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer op langere afstanden door Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), metrobussen. Daarbij werken we aan het verbeteren van de verkeersveiligheid door een meer gerichte, risicogestuurde aanpak en ondersteuning aan gemeenten, zoals het delen van expertise en het uitvoeren van analyses (3.7).

P+R Waalsprinter

Belangrijke goederencorridors binnen Gelderland

3.2 Focus op belangrijkste opgaven

Op basis van de analyses in hoofdstuk 2 richt onze aandacht zich op het verbinden van de belangrijkste stedelijke netwerken en omliggende dorpen met de economisch en maatschappelijk belangrijke locaties in en buiten Gelderland. Onder de stedelijke netwerken verstaan we Arnhem-Nijmegen, Foodvalley en Stedendriehoek. Daarbij zorgen we ook voor achterlandverbindingen en verbindingen met landelijke gebieden (zoals de Achterhoek). Focus op stedelijke gebieden wil niet zeggen dat we ons voor 100% op deze gebieden richten.

Hubs staan centraal in onze visie. Dit zijn de cruciale schakels voor de overstap van de reiziger op een andere modaliteit en voor de juiste overslag van goederen. Op de korte afstanden streven we ernaar het wegennetwerk in en om steden te ontlasten door fietsen te stimuleren. We stimuleren de fiets, waarbij we verwachten dat gemeenten het lopen stimuleert. Verreweg de meeste afstanden vinden immers lopend binnen de gemeentegrenzen plaats. We versterken daarnaast de routes die belangrijk zijn voor het goederenvervoer binnen Gelderland. We verbeteren de verkeersveiligheid, waarbij de focus vooral ligt op veilig fietsen.

3.3 Balans tussen investeren in infrastructuur en inzet op slim gebruiken

Naast investeren in het oplossen van knelpunten in de bestaande infrastructuur willen we de bestaande infrastructuur slim gebruiken. De bestaande fietspaden, autowegen, spoorwegen en waterwegen vormen de ruggengraat voor alle verplaatsingen. We zetten onze eigen infrastructuur in om een bijdrage te leveren aan een bereikbaar Gelderland. Die moeten we goed beheren en onderhouden. Daar waar nodig investeren we in infrastructuur voor fiets, weg en openbaar vervoer. We zetten in op het slim gebruik van de bestaande infrastructuur door in te zetten op meer openbaar vervoer op langere afstanden (minder auto's en daardoor minder files) en meer fietsgebruik op korte afstanden. Hierbij willen we de kansen benutten dat meer mensen in de tijd van de COVID-19 crises bekend zijn geworden met de mogelijkheden en voordelen van plaats- en tijdonafhankelijk werken. Samen met werkgevers pakken we deze kansen op. We benutten de mogelijkheden van data en technologie.

3.4 Reiziger centraal

Ons vertrekpunt is de reiziger. Hoe kunnen we de reiziger verleiden en steunen om de slimste en schoonste keuzes te maken bij zijn of haar reis? Uitgangspunt is dat iedere Gelderlander bereikbaar is en beschikt over de mogelijkheden om zijn/haar woon-, werk- en recreatiebehoeften in te vullen. Dat betekent niet dat elke reiziger in Gelderland overal meerdere alternatieven heeft. Wel dat elke reiziger een passende vorm van vervoer tot zijn of haar beschikking heeft. In stedelijke gebieden benutten we de mogelijkheden van openbaar vervoer. En in minder-stedelijke gebieden kijken we naar de mogelijkheden om per fiets of auto richting de dichtstbijzijnde hub te gaan. Een hub is een knooppunt waar mensen een overstap kunnen maken naar een andere vorm van vervoer en verbinding.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor doelgroepenvervoer (vooral Wmo-vervoer). Samen met hen bekijken we hoe we mensen met een (lichte) beperking, die niet beschikken over een Wmo-indicatie, toch een passende vorm van vervoer kunnen aanbieden. We blijven deeltaxivervoer (het huidige OV-vangnet) aanbieden en verder verbeteren. Dit vervoer is bedoeld als voor- en natransport van het openbaar vervoer (OV). Voor- en natransport gebeurt bij voorkeur lopend of fietsend. Maar de deeltaxi is een goede alternatieve vorm van vervoer. Met deze taxivorm worden alle plekken in Gelderland ontsloten waar geen (buurt)bus en trein komt. Soms delen reizigers een voertuig. Hubs vormen de verbinding tussen een deeltaxi en het openbaar vervoer. De deeltaxi doet daarom treinstations en bus knooppunten aan. Van en naar hubs vindt vervoer plaats op een duurzame wijze. Reizigers krijgen bericht wanneer zij opgehaald worden. Ze kunnen een reis boeken op zowel vertrek- als aankomsttijd. Iedereen die in staat is met het openbaar vervoer te reizen kan en mag meereizen, ook als de reiziger bijvoorbeeld in een rolstoel zit. De deeltaxi verbindt mensen in Gelderland met het openbaar vervoer netwerk. De ene keer voor een lokale reis, de andere keer voor een (inter-)nationale reis.

3.5 Verbinden, veranderen en vergroenen

Het motto van onze aanpak voor een bereikbaar Gelderland is verbinden, veranderen en vergroenen.

Verbinden

Bij verbinden denken we aan:

- Het verbinden van bereikbaarheid aan andere opgaven, zoals wonen en werken, door deze te situeren op goed bereikbare locaties.
- Verbinden van verschillende mobiliteitsvormen aan elkaar: fiets, lopen, auto, openbaar vervoer.
- Door mobiliteitsstromen over korte en lange afstanden met elkaar te verbinden via bijzondere knooppunten voor het overstappen, de zogenaamde hubs, als schakel in het netwerk.
- Verbinden van partijen in partnerschappen op regionaal, nationaal en internationaal niveau ter bevordering van het goederenvervoer.
- Verbinden met gemeenten, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Openbaar Ministerie, politie, ROV en maatschappelijke partijen door samen te werken om de verkeersveiligheid in Gelderland te verbeteren.

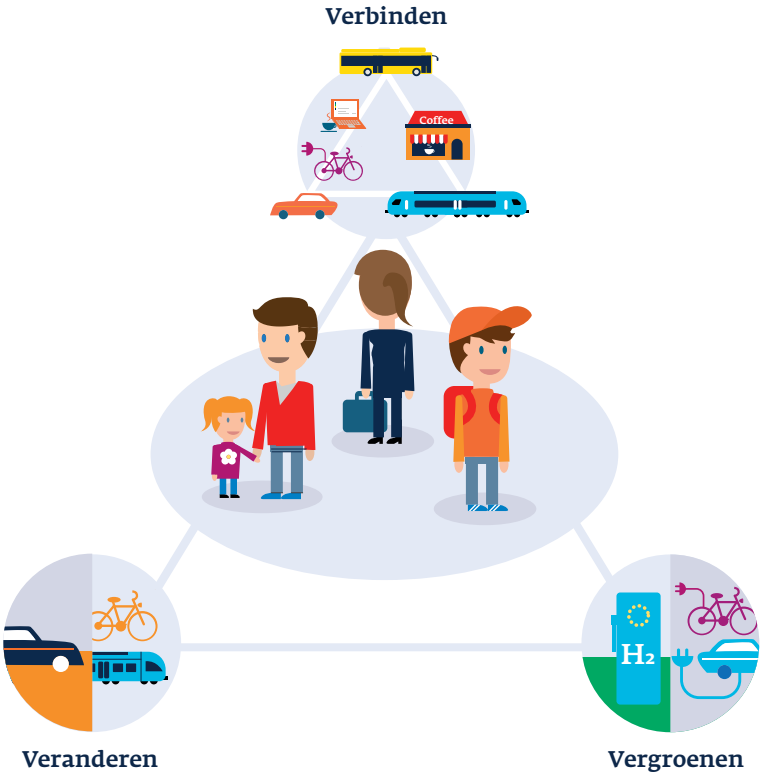
We verbinden bereikbaarheid als volgt aan de andere ambities:

- Wonen en bereikbaarheid: voorkeur voor concentreren woningbouw rond bestaande mobiliteitsknooppunten. Daar waar woningbouw gepland is of wordt, kijken we ook direct naar de bereikbaarheid daarvan (openbaar vervoer, auto, fiets).
  1. De voorkeur gaat uit naar nieuwe woningbouw op binnenstedelijke locaties nabij bestaande mobiliteitsknooppunten waar nog capaciteit in het netwerk is.
  2. Binnenstedelijke verdichting heeft de voorkeur maar niet altijd is er voldoende capaciteit in het netwerk. Soms zijn aanpassingen aan de infrastructuur noodzakelijk. Dit geldt zowel voor hoog stedelijke ontwikkelingen nabij centrale stationsgebieden, als voor de bereikbaarheid bij de transformatie van verouderde gebieden en inbreiding in wijken en kernen.
  3. Op de langere termijn zullen we waarschijnlijk zelfs nieuwe locaties buiten bestaand stedelijk gebied moeten zoeken. De bereikbaarheidsopgave is hierbij integraal onderdeel van de planvorming voor verstedelijking.
  4. Om tot goede integrerende keuzes tussen verstedelijking en bereikbaarheid te komen werken we nauw samen met onze partners. Een voorbeeld hiervan is de verstedelijkingsstrategie voor de regio's Foodvalley en Arnhem-Nijmegen die we samen met deze regio's en ministeries gaan ontwikkelen.
  5. In minder-stedelijk gebied zorgen we ervoor dat elke Gelderlander zich kan verplaatsen. Concentreren van woningbouw rond de bestaande mobiliteitsknooppunten heeft hier ook de voorkeur, maar is gezien de omvang van opgaven en knelpunten minder noodzakelijk.

- *Vestigingsklimaat en bereikbaarheid: economische clusters en bereikbare werklocaties*.
  De economie groeit. Dit leidt tot extra verplaatsingen van mensen en goederen. Voor een welvarend Gelderland is een goede bereikbaarheid nodig. Mensen moeten hun werk snel kunnen bereiken en goederen moeten op tijd kunnen worden vervoerd: een goede bereikbaarheid is nodig voor een goed vestigingsklimaat. Onze economische clusters Arnhem-Nijmegen en Foodvalley ontwikkelen zich tot de motoren van de regionale economie en dragen bij aan de oplossing van maatschappelijke uitdagingen (voeding, gezondheid, energietransitie). Omdat we deze economische focus steunen, maakt dat de bereikbaarheid van deze clusters des te belangrijker en bepaalt dit in belangrijke mate onze inzet. Daarnaast werken we ook elders in de provincie aan goed bereikbare werklocaties, waarbij onze inzet mede bepaald wordt door het economische belang.

- *Klimaatopgave en bereikbaarheid: vanuit bereikbaarheid gaan we optimaal bijdragen en invulling geven aan de klimaatopgave*
  We committeren ons aan de doelstellingen zoals geformuleerd in het 'Klimaat Energie Akkoord' en het 'Schone Lucht Akkoord'. We werken aan het verbeteren van het klimaat door schonere aandrijving van voertuigen (vergroenen) en door anders te reizen (veranderen). We gaan reizigers verleiden tot schone, slimme keuzes zoals fietsen en openbaar vervoer. We stimuleren groene brandstoffen, onder andere door de Clean Energy Hubs, de concessie publieke laadpalen, de regionale vertaling van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en door in concessies voorwaarden op te nemen om zo veel mogelijk emissieloze brandstoffen te gebruiken in het openbaar vervoer. Hiermee reduceren we CO_2-emissies en kunnen we energie besparen. De mogelijke energiebesparing heeft direct effect op de regionale opgave voor opwek van hernieuwbare energie (Regionale Energiestrategieën, RES).

  Bij de inrichting en het beheer van infrastructuur bevorderen wij de biodiversiteit. Dat betekent onder andere dat we de bermen zo divers mogelijk inrichten en dat we ecologisch bermbeheer toepassen. Voor klimaatadaptatie brengen we in beeld wat de kwetsbaarheden in het licht van de klimaatverandering zijn in ons



Illustratie 3: verbinden, veranderen en vergroenen

provinciale wegennetwerk (stresstest) en geven we klimaatadaptatie een plek in ons aanbestedingsproces.

Bij investeringen in infrastructuur en het onderhoud van wegen kijken we per traject standaard naar de circulariteit van (biobased) materialen en levensduur. Deze ambitie vertalen we concreet in onze aanbestedingen. Hiermee willen we voorbij lokale pilots naar uitrol op regionale schaal. Concreet gaan we het materiaalgebruik beter registeren aan de hand van het materialenpaspoort. Zo weten we beter wat er na gebruik beschikbaar komt aan materialen en stimuleren we hergebruik hiervan.

Veranderen

Bij veranderen van mobiliteit denken we aan het verleiden van reizigers om de slimste en schoonste keuzes te maken en de reiziger te faciliteren om flexibel en soepel door het netwerk te reizen. De uitbraak van COVID-19 heeft ertoe geleid dat mensen verplicht zijn thuis te werken, indien dat mogelijk is. Veel mensen zijn bekend geraakt met de mogelijkheden om het werk en de communicatie op afstand te doen en dit is dan ook een kans om ervoor te zorgen dat het plaats en tijd onafhankelijk werken ook hierna verder gestimuleerd wordt.

Veranderen doen we door:

- In te zetten op een flexibel en veerkrachtig mobiliteitssysteem, waardoor de keuzemogelijkheden in routes en vervoersvormen voor reizigers worden vergroot.
- Op knooppunten slimme en schone keuzes aantrekkelijk te maken (korte afstanden fietsen) en op langere afstanden grote groepen reizigers snel en betrouwbaar van A naar B te brengen met snelle, betrouwbare en toegankelijke openbaar vervoerverbindingen.
- We zetten in op een goede databeschikbaarheid om de mogelijkheden van digitalisering voor het mobiliteitssystem optimaal te benutten.
- We zetten in op deelmobiliteit om ruimtegebrek tegen te gaan.
- Samen met werkgevers stimuleren we plaats onafhankelijk werken.
- We stimuleren innovaties in nieuwe of opkomende vervoersmiddelen.

Verandering naar slim en schoon transport. We willen komen tot verandering van gedrag bij consumenten, producenten en vervoerders. Dit doen we door:

- In te zetten op het voorkomen van onnodige goederenstromen door bundeling van stromen en door rittenbesparing.
- In te zetten op het anders benutten van de modaliteiten weg, water en spoor, het beter benutten van bestaande vervoerscapaciteit en het concentreren van logistieke activiteiten in de knooppunten.
- In te zetten op het clusteren van logistieke activiteiten vanwege synergievoordelen tussen bedrijven en ruimte voor groen elders.

Vergroenen

Bij vergroenen denken we aan:

- Daar waar mogelijk versnellen van zero emissie in het openbaar vervoer en aansluitend vervoer zoals voertuigen voor OV-vangnet en deelauto's. Als opdrachtgever van het busvervoer hebben we ons gecommitteerd aan de doelstelling uit het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus (2016) en schrijven we in onze concessies voor dat het busvervoer in 2030 emissieloos moet rondrijden. Als opdrachtgever van een aantal regionale treindiensten binnen Gelderland werken we aan een emissieloze treindienst in 2050. Met de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten Spoor (2019) heeft PS besloten om bij vervanging van het materieel over te gaan op zero emissie (2042). We verkennen momenteel de opties om al eerder tot emissieloos treinmaterieel over te gaan.
- Het stimuleren van groene brandstoffen via Clean Energy Hubs voor wegtransport en binnenvaart, Nationale Agenda Laad-infrastructuur (waar we regionaal gemeenten ondersteunen om een stap vooruit te zetten voor meer laadpalen).
- Het stimuleren van innovaties om schone brandstoffen te ontwikkelen, te testen en op te schalen, waarbij we ook oog hebben voor de economische impact voor Gelderland zoals waterstofclusters en soortgelijke initiatieven in onze provincie.
- Deze ambities kunnen een bijdrage leveren aan zowel de Europese doelstellingen van de Green Deal als aan de Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties.
- We streven naar een zero-emissie stadslogistiek. We stimuleren gemeenten om stappen te zetten om te komen tot zero-emissiezones.

3.6 Welke rol en instrumentarium zetten we in?

We realiseren onze bereikbaarheidsdoelen niet alleen maar werken samen met partners. In deze samenwerking kiezen we bewust onze rol en ons instrumentarium. De onderstaande uitgangspunten staan daarbij centraal.
In paragraaf 3.7 over de bouwstenen komt onze rol en instrumentarium aan de orde. In het beleids-programma voor een bereikbaar Gelderland (uitwerking Omgevingsvisie) werken we dit verder uit.

Uitgangspunten

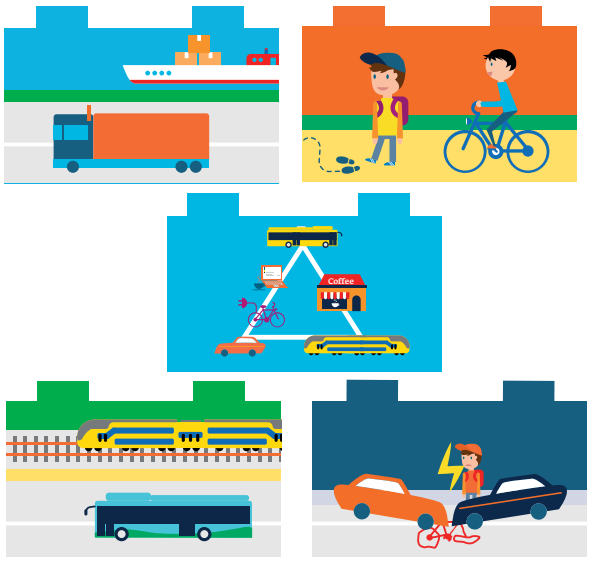
1 Vanuit onze Omgevingsvisie Gaan voor Gaaf kiezen we voor programmering, programma's, projecten en een regionale aanpak, waar we het verschil kunnen maken.
2 We werken integraal en gebiedsgericht (als partner in gebiedsagenda's) en kijken verder dan alleen bereikbaarheidsdoelen.
3 We kiezen voor maatwerk in gebieden, regio's en bij het nastreven van onze doelen.
4 We zoeken actief naar partners om samen te werken bij het realiseren van elkaars doelen.
5 Vanuit onze provinciale taak kijken we waar we invloed op willen en kunnen hebben.
6 Onze rol hangt af van het doel en de fase van een project.
7 We maken richting onze partners duidelijk welke rol we als provincie innemen.
8 We kijken welk instrument het beste past bij het doel en kijken daarbij naar financiële en niet-financiële instrumenten (uitgaande van Omgevingsvisie).
9 Wij beraden ons op wat wij in beheer en eigendom willen hebben.
10 We monitoren en evalueren de effecten van de instrumenten om zo nodig bij te sturen

3.7 Bouwstenen voor een bereikbaar Gelderland

We verleiden de reiziger om de slimste en schoonste keuzes te maken door te verbinden, te veranderen en te vergroenen. Om de grootste impact te bereiken, ligt hierbij onze focus op de volgende bouwstenen:

1 Realiseren kwalitatief hoogwaardige hubs op de juiste locaties.
2 Inzetten op fietsen op korte afstanden.
3 Pptimaliseren capaciteit op de langere afstanden.
4 Verder versterken van ons goederenvervoer.
5 Bevorderen van de verkeersveiligheid.

Deze 5 bouwstenen werken we uit.



Illustratie 4: 5 bouwstenen voor een bereikbaar Gelderland

Illustratie 5: hubs als schakel

1. Realiseren kwalitatief hoogwaardige hubs op de juiste locaties

Centraal in deze visie staan hubs. Hubs zijn cruciale schakels voor reizigers om hun overstap te maken naar een ander vervoersmiddel en cruciaal als optimale overslag van goederen waardoor deze slim en schoon vervoerd kunnen worden. In 2030 kent Gelderland een netwerk van flexibele hubs ter ondersteuning van een goed functionerend, integraal mobiliteitssysteem. We zetten vol in op het realiseren van hubs, met name op belangrijke plekken in de stad en aan de randen van de stad om een goede regionale bereikbaarheid te garanderen en een slim en schoon vervoer van goederen. Deze hubs zijn maximaal aantrekkelijk (wachtruimtes, winkels, laadpunten), waardoor de reiziger verleid wordt om via deze hubs te gaan reizen en optimaal kan dienen als overslagpunt voor goederen. De locatie van een hub voor reizigers en een hub voor goederen kunnen verschillend zijn.

Waarom?

Bij een hub moet de reiziger snel kunnen overstappen op een andere modaliteit en beschikken over de juiste voorzieningen (winkels, wachtruimte, laden) om de kwaliteit van de ketenreis zo hoog mogelijk te maken. Deze hubs moeten op strategische locaties liggen, zoals aan de rand van stedelijke netwerken. Hubs op dergelijke strategische locaties ontbreken momenteel. Het streven naar een drempelloze overstap klinkt vanzelfsprekend, maar is een nieuwe uitdaging die nog veel inspanning vergt.

Ook voor logistiek bestaan overslagpunten. In de huidige situatie gaat het om logistieke hotspots waar overslag plaatsvindt van binnenvaart naar trein of van trein naar vrachtwagen. Een stevige uitdaging in de logistieke keten is de ‘last mile’ problematiek in relatie tot de opgave van emissievrije bevoorrading (van binnensteden). De distributiecentra en pakketbezorging groeien. Er is behoefte aan plekken aan de rand van het stedelijk gebied om goederen over te plaatsen van vrachtwagens of spoor naar kleinere en schonere vervoermiddelen richting de eindbestemming.

Wat?

Hubs zijn essentiële schakels om flexibel en naadloos reizen in de keten mogelijk te maken. Hubs zijn overstappunten waar verschillende vormen van vervoer bij elkaar komen, in verschillende orde, grootte en voorzieningenniveaus. Doel van mobiliteitshubs is het slim bundelen van stromen (personen en/of goederen) van en naar locaties met hoge dichtheden. Hubs verschillen van traditionele treinstations en bushaltes door de nadrukkelijkere ambitie om mensen te bewegen tot andersoortig reisgedrag.

In 2030 kent Gelderland een netwerk van flexibele hubs ter ondersteuning van een goed functionerend, integraal mobiliteitssysteem. Deze flexibele hubs zijn qua inrichting en locatie

niet star, maar bewegen mee met de sterk veranderende mobiliteitswereld.

Hoe?

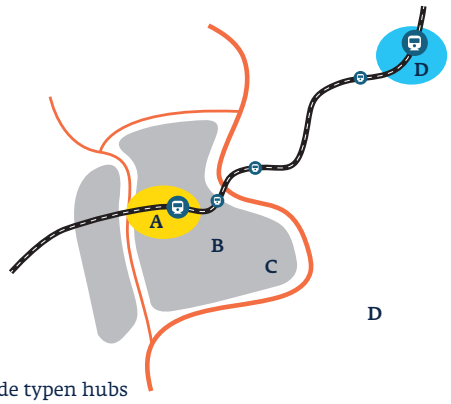
We streven naar een netwerk van flexibele hubs in Gelderland.

Hubs zijn er in allerlei soorten en locaties:

1 Stedelijk hub = OV Knooppunt voor de trein in de stad.
2 Stadsrand Hub = P+R knooppunt aan de randen van de stad.
3 Regionale hub = Overstappunt op de trein in de regio.
4 Rurale hub = Goede toegankelijke bushalte in de regio.
5 Wijkhub = Stedelijk knooppunt, bijvoorbeeld bij bedrijventerreinen, campussen en kantoorlocaties met deelvoorzieningen voor werknemers en omwonenden.
6 Bedrijventerrein hubs = Logistieke hub.

In het volgende plaatje zijn de typen hubs ingetekend:

- binnenstedelijke ligging (zone A);
- stedelijke woonwijken (zone B);
- stadsrand/randzone stedelijke regio (zone C);
- regiokernen/rurale zone (zone D).



De verschillende typen hubs

Onze focus ligt op:

1. Primair richten op hubs op stedelijk en regionaal niveau

De hub is een middel om het wegennet in stedelijke gebieden te ontlasten. Om dit doel te bereiken dient een hub belemmeringen in mobiliteitsgedrag en het dagelijkse transport van goederen weg te nemen. Dit betekent concreet dat een overstap of overslag naar andere vervoersvormen naadloos kan plaatsvinden in een comfortabele omgeving. Door het samenbrengen van functies worden hubs aantrekkelijk voor gebruikers. De aard en omvang van de voorzieningen hangt af van de reizigersdichtheid en het verzorgingsgebied van de hub, of van de goederenstromen (bij overslag).

Gezien de urgentie in stedelijke gebieden, richten wij ons vooral op stedelijke hubs en regionale hubs. Hier stappen reizigers over op voor- en natransport. Op deze hubs komen de meeste reizigers samen en ligt er een kans voor het slim organiseren en daarmee schoner transporteren van goederen van en naar de steden. Bij deze hubs speelt de provincie een belangrijke rol als het gaat om het voor- en natransport en is daar vaak verantwoordelijk voor.

We realiseren:

- Stadsrand hubs: Transferia, carpoolplaatsen met voorzieningen waar personen overstappen van auto op fiets of HOV.
- Regionale hubs: Overstappunt op spoor in de regio (auto > trein). Buiten stedelijke gebieden overstappen van auto of fiets op HOV.

We verrichten onderzoek naar deze plekken en stellen samen met de betrokken partijen een plan van aanpak op om deze hubs te realiseren. Op basis van het regionaal belang van de hub bepalen we onze rol. Dit werken we verder uit in het beleidsprogramma.

2. We stimuleren gedragsbeïnvloeding en faciliteren de reiziger optimaal in haar slimste en schoonste keuze

Daarnaast ondersteunen we de reiziger zoveel mogelijk om de slimste en schoonste keuze te maken. We werken samen met partners om dit gedrag te stimuleren door hubs aantrekkelijk te maken. Samen met werkgevers stimuleren we werknemers bepaalde reisbewegingen te maken. De uitbraak van COVID-19 heeft ervoor gezorgd dat zoveel mogelijk medewerkers thuis moeten werken en de communicatie (digitaal) op afstand plaatsvindt. Dit is dan ook een kans om ervoor te zorgen dat mensen hierna niet in hun oude patronen terugvallen. Zodat indien dat kan, het thuiswerken en vergaderen op afstand zoveel mogelijk wordt voorgezet.

We zetten als provincie in op digitalisering en databeschikbaarheid om ervoor te zorgen dat reizigers en vervoerders over realtime informatie beschikken en zo de meest slimme en schone keuzes kunnen maken en aanbieden. Te denken valt aan Mobiliteit-als-dienst (MaaS: mobility-as-a-service): de consument koopt mobiliteit in en kan met één bundel zijn/haar reis boeken, plannen en betalen in plaats van gebruik te moeten maken van verschillende vervoersbewijzen en -systemen. Op deze manier maken we flexibel gebruik van het bestaande mobiliteitsnetwerk met de meest efficiënte en betaalbare vorm als resultaat. We stimuleren deelmobiliteit en nieuwe vervoerssystemen door kennis te delen en partijen bij elkaar te brengen. Deelsystemen vergroten de keuzemogelijkheden van reizigers en bieden een oplossing voor het ruimtegebrek dat ontstaat door het parkeren van eigen fietsen en auto's in drukke wijken en rondom knooppunten. We werken aan campagnes zoals 'slim en schoon' om het gebruik van de hub te stimuleren.

Illustratie 6: inzetten op fietsen op korte afstanden

2. Inzetten op fietsen op korte afstanden

Om de gezondheid en bereikbaarheid te verbeteren, zetten we in op het gebruik van de fiets op de korte afstanden (tot 15 km). Voor 2030 streven we er naar dat 35% van alle verplaatsingen in Gelderland met de fiets plaatsvindt. We regisseren de totstandkoming van een hoofdfietsnetwerk van goede kwaliteit, breedte en veiligheid. Daartoe behoren ook gemeentelijke fietspaden waarvoor de gemeente primair verantwoordelijk is. We maken afspraken met gemeenten over het realiseren van belangrijke delen van een fietspad in het hoofdfietsnetwerk. We nemen regie, pakken daarbij door en zetten alle beschikbare instrumenten in om het geheel te laten functioneren.

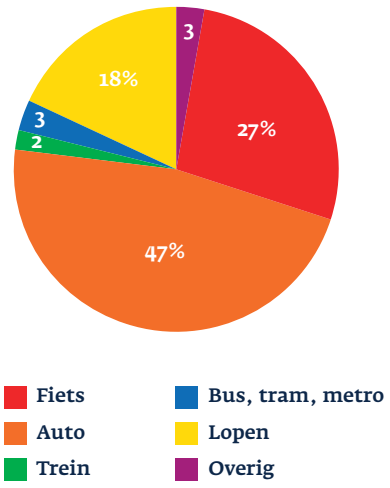
Waarom?

We zien steeds meer mensen werken en wonen in stedelijk gebied. De verplaatsingen binnen en van en naar de Gelderse steden nemen toe, waardoor er problemen ontstaan op de wegen. Momenteel vindt nog 50% van alle verplaatsingen tot 7 kilometer per auto plaats. Naast de bereikbaarheidsproblemen die hierdoor ontstaan, is dit niet goed voor de gezondheid, het klimaat en de leefbaarheid in de steden. Om de gezondheid en de bereikbaarheid van met name stedelijke gebieden te garanderen, zetten we ons in om meer mensen op de fiets te krijgen. Hierbij hebben we aandacht voor de verkeersveiligheid van fietsers.

Wat?

Voor 2030 streven we er naar dat 35% van alle verplaatsingen in Gelderland met de fiets plaatsvindt (ambitie Omgevingsvisie). In 2018 was dit 28%. De verdeling van verplaatsingen naar alle vervoerwijzen is in onderstaande figuur zichtbaar. De potentie om het aandeel fiets te verhogen is groot.

Verdeling van verplaatsingen naar vervoerwijzen in 2016



Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Hoe?

We gaan mensen verleiden om (meer) te lopen en te fietsen. Dit gaan we doen door:

- We versterken het Hoofdfietsnetwerk van Gelderland. Door het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig en veilig Hoofdfietsnetwerk maken we fietsen aantrekkelijk en verleiden we meer mensen om te fietsen. Vooral in stedelijke gebieden biedt de fiets voor kortere afstanden veel mogelijkheden. Daarvoor leggen we zelf fietspaden aan en regisseren de aanleg van snelle fietsroutes. We regisseren de totstandkoming van een Hoofdfietsnetwerk van goede kwaliteit, breedte en veiligheid. Daartoe behoren ook gemeentelijke fietspaden waarvoor de gemeente primair verantwoordelijk is. Daarom maken we afspraken met gemeenten over het aanleggen van belangrijke stukken fietspad in het hoofdfietsnetwerk die van goede kwaliteit zijn en de juiste breedte hebben. We nemen regie, pakken door en zetten alle beschikbare instrumenten in om het geheel te laten functioneren.
- Door het werken aan een Hoofdfietsnetwerk van een goede kwaliteit, breedte en veiligheid werken we aan veilige fietsroutes naar scholen, hubs en plekken waar veel mensen werken. We werken samen met het bedrijfsleven, onderwijsinstellingen en andere overheden aan meer parkeerplaatsen voor fietsen rond scholen, bedrijven en in wijken en werken aan aanrijroutes.
- Daarnaast kijken we gebiedsgericht breder naar alle doelen voor dat gebied en de mogelijkheden voor fietsen. Waarbij we bij ruimtelijke keuzes van woonlocaties en werklocaties ook de mogelijkheden van fietsen en stallingen meenemen.
- Onze focus ligt op de fiets. En we hebben aandacht voor lopen omdat dit gezond is. We verwachten dat gemeenten het lopen gaan stimuleren, omdat dit de leefbaarheid verbetert en dorpen en steden aantrekkelijk maakt. Samen met gemeenten werken we aan looproutes naar belangrijke knooppunten (hubs).

3. Optimaliseren capaciteit op de langere afstanden

Onze ambitie voor 2030 is de capaciteit voor het openbaar vervoer en de weg op de langere afstanden te optimaliseren. Onze focus ligt op verbetering van de bereikbaarheid van stedelijke netwerken en op de hiervoor belangrijkste opgaven. Per gebied of traject gaan we na welke oplossing het beste is. Als opdrachtgever van het openbaar vervoer gaan we de mogelijkheden voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en metrobussen benutten. Daarnaast zetten we in op grensoverschrijdende verbindingen, waaronder het internationaal treinverkeer als alternatief voor het vliegverkeer. Waar nodig blijven we werken aan uitbreiding van capaciteit voor weg en spoor.

Waarom?

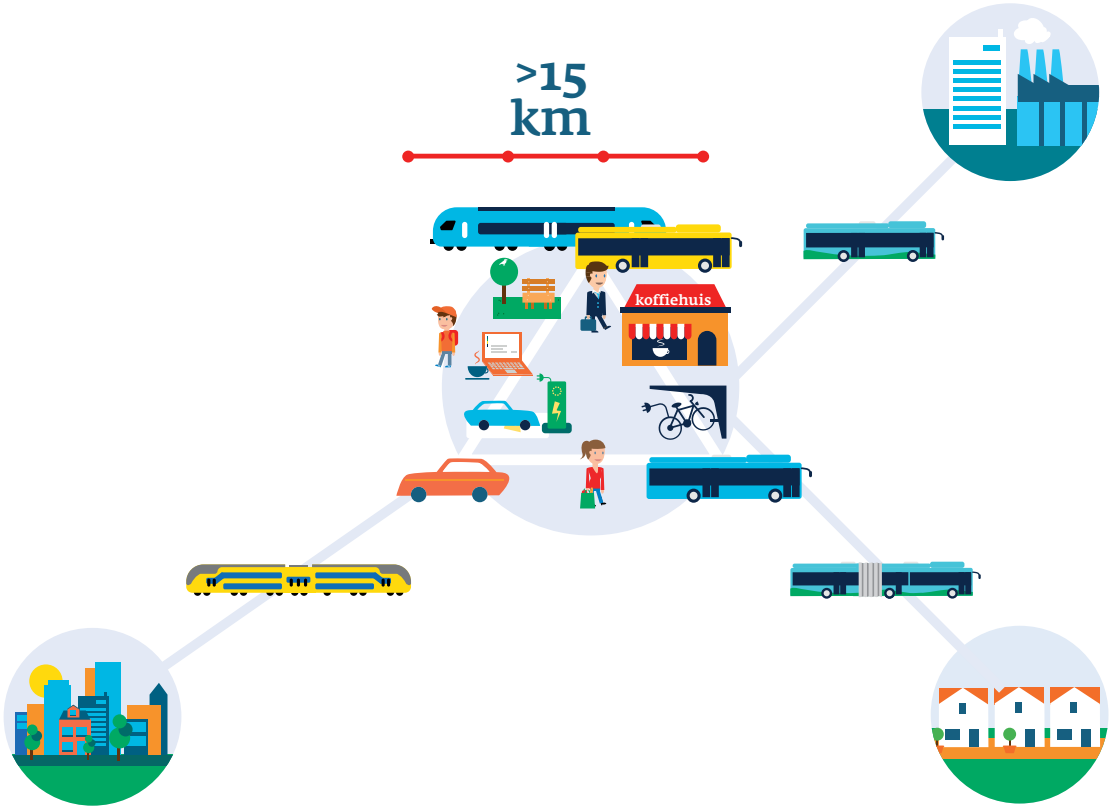
De files op de weg nemen toe en de treinen zitten aan het maximum van hun capaciteit. Dit kost de reiziger tijd, leidt tot minder comfort bij de reiziger en verslechtert de economische positie van bedrijven. Het is daarom belangrijk om ons te focussen op bereikbaarheid tussen de stedelijke netwerken, als motor van economische groei. Daarbij zal er naar de minder stedelijke gebieden worden gekeken hoe zij op deze corridors en strategische locaties kunnen aansluiten.

Wat?

- In 2030 is de capaciteit van het openbaar vervoer en het wegverkeer geoptimaliseerd. De opgave richt zich vooral op de bereikbaarheid tussen de stedelijke netwerken Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en Stedendriehoek en op de verbindingen van deze stedelijke netwerken met de Randstad.
- In 2030 is iedere Gelderlander bereikbaar en beschikt hij/zij over mogelijkheden om zijn woon-, werk- en recreatiebehoeften in te vullen.

Hoe?

Er is onvoldoende ruimte in de financiën en de ruimtelijke ordening om de groei van verplaatsingen over langere afstanden alleen op te vangen door aanleg of uitbreiding van onze huidige infrastructuur. Het is ook nodig het bestaande netwerk van spoor en weg slim te benutten. We hebben een wettelijke taak in de aanleg, beheer en onderhoud van wegen en als concessieverlener van spoor en bus. Per gebied of traject gaan we na welke oplossing het beste is. Waar nodig breiden we capaciteit uit voor weg en spoor. Dit doen we door:



Illustratie 7: capaciteit op lange afstanden optimaliseren

1. Focussen we ons op het verbinden van stedelijke netwerken

Concreet zetten we in op:

- Benutten van mogelijkheden voor het HOV. Op specifieke en drukke verbindingen kan daarbij gedacht worden aan metrobussen (Bus Rapid Transit: BRT). Metrobussen maken het mogelijk dat grote aantallen reizigers snel en comfortabel instappen door vooraf in te checken. Inzet op HOV en metrobussen door nieuwe lijnen of uitbreiding van de capaciteit van lijnen, daar waar potentie is. Potentie: Ede-Wageningen en Nijmegen Heijendaal. Daarnaast zal het meer ontsluitende netwerk van openbaar vervoer worden geoptimaliseerd om zo goed aan te sluiten op de huidige en toekomstige vervoersvraag van reizigers. Door het verlenen van concessies voor openbaar vervoer kunnen we op hoog niveau invulling gegeven aan onze wettelijke taak voor openbaar vervoer.
- Capaciteit vergroten op (per uitwerking bepalen hoe we hier met partners in optrekken en wat onze rol is; lobby, meefinancieren of actief project initiëren):
  - De spoorverbindingen:
    - Amsterdam-Utrecht-Gelderland-Duisburg-Frankfurt/Berlijn;
    - Achterhoek-Arnhem/Apeldoorn-Randstad;
    - Zwolle-Zutphen-Arnhem-Nijmegen/Venlo-Den Bosch-Eindhoven/Breda;
    - Twente-Apeldoorn/Amersfoort;
    - Zwolle-Harderwijk-Amersfoort.
  - Drukbezette regionale spoorlijnen, te denken aan Maas Lijn (in voorbereiding) en Arnhem-Winterswijk.
- We zijn bereid om lobby in te zetten en te zoeken naar wederkerigheid bij de realisatie van de belangrijkste opgaven en knelpunten op Gelderse wegen (per uitwerking bepalen hoe we hier met partners in optrekken en wat onze rol is), namelijk:
  - Het hoofdwegennet op de relaties oost – west (A1 , A12, A15) en noord-zuid A50 en A28. Knelpunten (in de filetop 10, rapportage Rijkswegennet 2019):
    - A1 Amsterdam - Apeldoorn tussen Hoevelaken en Barneveld
    - N325 Arnhem - Arnhem Velperbroek tussen Westervoort en Presikhaaf
    - A12 Oberhausen - Arnhem tussen Zevenaar en Duiven
    - A50 Arnhem – Oss tussen Ewijk en Bankhoef
  - Knelpunten goederencorridors, vooral op en rond de A15 Rivierenland-Arnhem-Nijmegen-Duitsland en rond Arnhem en Nijmegen.

- We blijven ons inzetten voor onze wettelijke taak door het beheer en onderhoud van onze provinciale wegen op orde te houden.
- We werken aan de projecten en afspraken zoals afgesproken in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). De A12, A1, A15 worden reeds uitgevoerd c.q. voorbereid.

2. Grensoverschrijdende verbindingen verbeteren, waaronder het internationaal treinverkeer als alternatief voor het vliegverkeer
Gezien de verdere globalisering zetten we in op een verbetering van grensoverschrijdende verbindingen. Dit doen we op de volgende manieren:

- We werken aan het verbeteren van grensoverschrijdende verbindingen in de samenwerking met Noordrijn-Westfalen. Daarbij kijken we naar alle vormen van vervoer, waaronder naar mogelijkheden voor verbetering van regionale OV-verbindingen.
- Lobby voor uitbreiden netwerk en stimuleren treinverkeer op lange afstanden binnen Europa om zo te concurreren met het vliegverkeer op deze afstanden. Vanwege de grote milieubelasting van luchtvaart in het algemeen, zijn wij binnen Europa voorstander van vervoer via spoor in plaats van door de lucht. Waar gewenst en nodig ondersteunen we in onze provincie de inrichting en het beheer van het spoornetwerk voor lange afstandsvervoer binnen Europa. Zo zetten we in op een verhoging van de frequentie van de ICE richting Frankfurt en het realiseren van een snelle, betrouwbare treinverbinding tussen Amsterdam-Gelderland en Berlijn.
- Het internationaal treinverkeer is niet altijd een alternatief voor het vliegverkeer. Gelderland heeft een economisch en maatschappelijk belang bij snelle, efficiënte en schone bereikbaarheid van luchthavens in onze omgeving, met name Schiphol en de regionale luchthavens Lelystad airport, vliegveld Eindhoven en het vliegveld in Weeze (Duitsland). We staan voor het behoud van goede verbindingen van en naar deze luchthavens.

4. Verder versterken van ons goederenvervoer

Onze focus ligt op het verbeteren van de Gelderse corridor, het versterken van de concurrentiepositie van de Logistics Valley en het vergroenen van de goederenvervoersector. In 2030 wordt er gewerkt aan de Railterminal Gelderland (RTG), zijn de 3 regionale logistieke hotspots (Rivierenland, Nijmegen e.o., Achterhoek Liemers) binnen Gelderland verder versterkt/ gegroeid en worden de goederen binnen Gelderland duurzamer dan nu vervoerd en liggen we op koers om de goederen in 2050 volledig emissieloos te vervoeren. We werken aan en in partnerschappen, delen kennis en expertise en verstrekken daar waar nodig financiële impulsen.

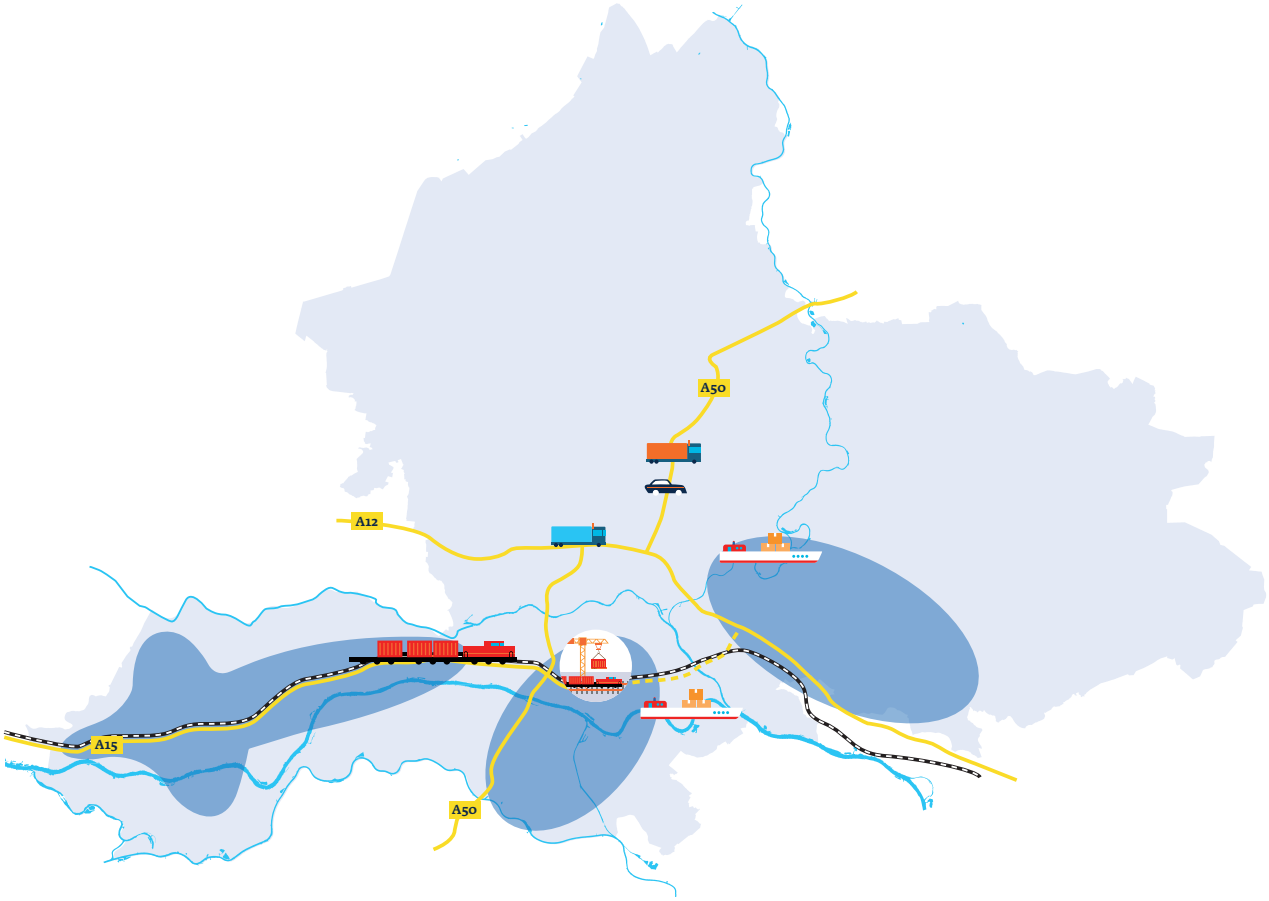
Waarom?
Ook de logistieke sector groeit en meer goederen verplaatsen zich door en in onze provincie. Dwars door Gelderland lopen de twee belangrijkste goederencorridors van Europa. We gebruiken onze ligging aan deze corridors want dit maakt het vestigen in Gelderland aantrekkelijk voor bedrijven. Logistieke activiteiten zullen de komende jaren toenemen. De transportstromen worden hierdoor vergroot, waardoor het nodig is te werken aan de verbindingen van weg, water en spoor. De uitbraak van COVID-19 heeft ertoe geleid dat de e-commerce verder is gegroeid met als gevolg meer bestelbusjes door en rondom steden en dorpen.

Wat?
We streven ernaar dat de Gelderse Corridor in 2030 goed bereikbaar blijft, veilig is voor al haar gebruikers en op 3 knooppunten sterke logistieke ecosystemen heeft om logistieke ontwikkelingen het hoofd te blijven bieden.

Hoe?
De doelen voor ons goederenvervoer zijn:
1 ontwikkelen en benutten van het fysieke vervoersnetwerk;
2 verminderen van de ecologische footprint;
3 versterken concurrentiepositie Logistics Valley;
4 voortzetten partnerschappen (regionaal, nationaal en internationaal).

Onze focus ligt daarbij op:

1. Goederencorridors als belangrijke schakels
- Goederencorridors als belangrijke schakels tussen de Rotterdamse Haven en het Europese Achterland. We werken samen met andere partijen op Europees niveau (Rhine Alpine



Illustratie 8: verder versterken van ons goederenvervoer

Corridor en North Sea Baltic Corridor, internationaal samenwerken aan Trans-Europese transportnetwerk (TEN-T)). En op nationaal (Goederenvervoercorridor Oost en Zuid Oost), regionaal (Logistics Valley) en lokaal niveau (hotspots van Logistics Valley) in triple helix verband (ondernemers, overheden, kennisinstellingen). Door deze samenwerking versterken we de positie van onze goederencorridors.

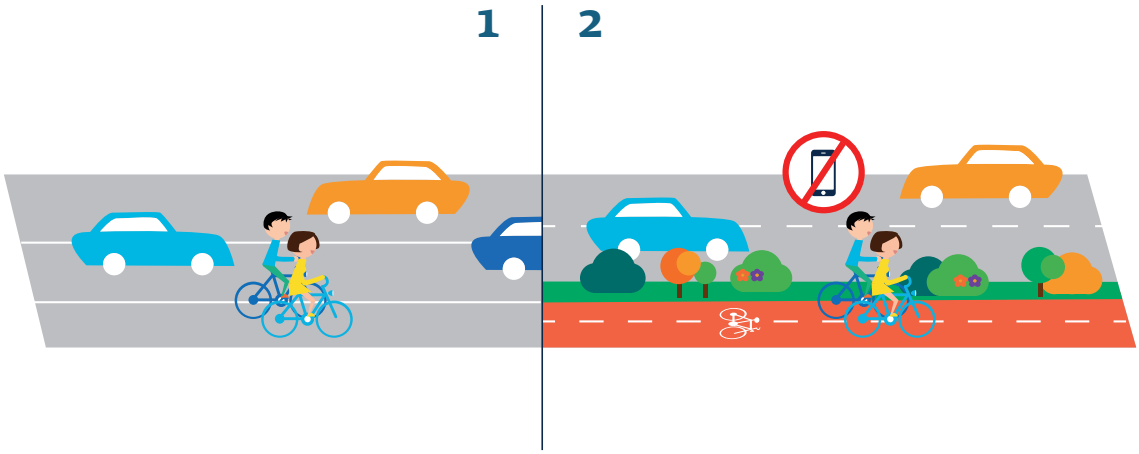
- Onze focus ligt op het aanleggen van de Railterminal Gelderland (RTG) zodat bedrijven in Oost-Nederland aan kunnen sluiten op de Betuweroute. Op deze manier is het mogelijk te wisselen van vervoersvorm en duurzamer te vervoeren over water of per trein in plaats van over de weg.
- In de 'Landelijke Netwerkuitwerking Spoor in het kader van Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040' wordt voor het goederenvervoer over spoor de noordelijke aftakking van de Betuweroute richting grensovergang Bad Bentheim opnieuw geagendeerd. Dit als onderdeel van de North Sea Baltic Corridor. De diverse alternatieve routes vragen om een zorgvuldige verkenning.

2. Versterken van belangrijkste clusters van logistieke bedrijven.

- Het versterken van 3 regionale logistieke hotspots (Rivierenland, Regio Nijmegen, Liemers-Achterhoek) binnen Gelderland. Door bedrijven te clusteren op drie logistieke hubs, ontstaat synergie. Niet alleen bij het delen van kennis en toeleveranciers, maar ook als het gaat om het verduurzamen door minder vervoer, het verbeteren van opslag en transport en de ruimtelijke gevolgen. Want het concentreren van logistieke bedrijven leidt tot ruimte voor andere functies op andere plekken.

3. Vergroenen van de goederenvervoersector

- Daarnaast werken we aan het vergroenen van het goederenvervoer. Bijvoorbeeld door goederen van de weg over te slaan op spoor en water, door in te zetten op meer goederenvervoer door buisleidingen, innovaties te stimuleren, tankmogelijkheden voor duurzame brandstoffen voor goederenvervoer te stimuleren (Clean Energy Hubs voor wegtransport en binnenvaart) en gemeenten te stimuleren tot zero-emissie stadslogistiek.



Illustratie 9: bevorderen van de verkeersveiligheid

5. Bevorderen van de verkeersveiligheid

We willen een dalende lijn van het aantal verkeersdoden en -gewonden in Gelderland. In 2030 werken we met een aanpak van verkeersveiligheid die risicogestuurd en proactief is. We verbeteren de verkeersveiligheid op onze eigen wegen en fietspaden en bieden gemeenten ondersteuning in de vorm van expertise en analyses bij het verbeteren van hun wegen- en fietsnet. We hebben daarbij speciale aandacht voor de verkeersveiligheid van fietsers gezien hun kwetsbaarheid bij ongevallen.

Waarom?

Het aantal verkeersongevallen laat ondanks alle inspanningen van wegbeheerders en andere betrokkenen in Gelderland geen positieve ontwikkeling zien. Een nieuwe aanpak en extra inzet zijn hard nodig. We hebben ons aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) gecommitteerd, waarin op hoofdlijnen afgesproken is hoe we aan de slag gaan met alle betrokken partijen om de verkeersveiligheid te verbeteren; op weg naar de SPV-ambitie van nul verkeersslachtoffers.

Wat?

- We willen een dalende lijn voor het aantal doden en gewonden in het verkeer in Gelderland bereiken: een jaarlijkse vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.
- We willen een aanpak van verkeersveiligheid die risicogestuurd en proactief is, structurele aandacht krijgt, integraal is en in brede samenwerking tot stand komt.
- We hebben daarbij speciale aandacht voor de verkeersveiligheid van fietsers vanwege hun kwetsbaarheid bij ongevallen in relatie tot ons beleid voor het stimuleren van fietsen. Bijna twee derde van het aantal ernstig verkeersgewonden in Nederland bestaat uit fietsers, ook in Gelderland neemt het aantal (e-)fietsongevallen fors toe.

Hoe?

Om dit te bereiken gaan we inzetten op vier taken:

1. *Verdere verbetering verkeersveiligheid op eigen wegen en fietspaden*

We investeren in het veiliger maken van onze eigen provinciale wegen en fietspaden, waarbij de fietsveiligheid onze speciale aandacht heeft.

2. *Stimuleren veilig verkeersgedrag*

De provincie geeft een vervolgopdracht aan het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) Oost-Nederland. Het ROV richt zich op gedragsverandering bij weggebruikers door middel van campagnes en educatieprojecten. In voorkomende gevallen faciliteert het ROV verkeershandhaving en kennisdeling over een veilige infrastructurele inrichting. Uitvoering

gebeurt samen met gemeenten (in regio-verband), provincie Overijssel, maatschappelijke partners en marktpartijen.

3. Regievoering verkeersveiligheid Gelderland
Wij blijven de provinciebrede regie voeren op het gezamenlijk veiliger maken van Gelderse wegen en fietspaden. Doel is het gezamenlijk formuleren van doelen, (bestuurlijk) draagvlak creëren en het afstemmen van onze aanpak en financiële inzet. Binnen de regievoering zien wij voor de provincie drie onderdelen:

- Het opzetten van een goede samenwerkingsstructuur.
- De penvoering voor het opstellen van een gezamenlijke Gelderse Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid; hoe alle partijen binnen hun verantwoordelijkheid de komende jaren aan de slag gaan met verkeersveiligheid.
- Het opzetten van een datasysteem voor het uitvoeren van de risicogestuurde aanpak voor alle wegen in Gelderland.

4. Ondersteunen bij de verbetering van verkeersveiligheid op gemeentelijke wegen en fietspaden
De meeste ongelukken vinden plaats op gemeentelijke wegen. We bieden hulp aan bij het verbeteren van de fietsveiligheid op de risicovolle gemeentelijke wegen en fietspaden, voor zover die deel uitmaken van het Gelderse Hoofdfietsnetwerk of onderdeel zijn van het Regionaal hoofdwegennet. Onder hulp verstaan we bijvoorbeeld het delen van expertise en het uitvoeren van risicoanalyses op de Gelderse wegen. Als het echt bijdraagt aan het Gelders fietsnetwerk, overwegen we medefinanciering.

4. Inhoudelijke kaders en afwegingskader

4.1 Welke kaders geeft u mee?

In de hoofdstukken 1 tot en met 3 zijn de inhoudelijke kaders beschreven. Dit zijn de inhoudelijke kaders tot 2030 die Provinciale Staten vaststellen en meegeven aan Gedeputeerde Staten. In onderstaand schema zijn de inhoudelijke kaders samengevat.

Noodzaak voor integrale visie voor een bereikbaar Gelderland

- Bereikbaarheid voorwaarde voor ambities Omgevingsvisie, kaders voor bereikbaarheid tot 2030
- We anticiperen op de groei van het aantal verplaatsingen
- De klimaatopgave en de noodzaak om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Grote Bereikbaarheidsopgaven

- Voor lange afstanden (nationaal en internationaal): focus op de bereikbaarheid van/ in de stedelijke netwerken Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en Stedendriehoek, als motor van economische groei.
- Voor korte afstanden (regionaal): wegennetwerk ontlasten in de stedelijke netwerken.
- Oplossen van knelpunten op de corridors voor het goederenvervoer.
- Verkeersveiligheid verbeteren (aantal verkeersslachtoffers neemt toe), kwetsbaarheid fietsers.

Nieuwe strategie om te werken aan grote ambities

- We richten ons vooral op de voor ons belangrijkste opgaven.
- De focus ligt op stedelijke netwerken; het ontlasten van het wegennetwerk in stedelijke gebieden.
- We werken bewust aan een balans tussen investeren in infrastructuur en inzet op slim gebruik. We hebben meer aandacht voor het slim gebruiken van het bestaande netwerk. De uitbraak van COVID-19 laat zien dat meer mensen ook thuis hun werk kunnen doen en dat biedt de kans om dit straks te blijven stimuleren en zo de infrastructuur slim te gebruiken
- We stellen de reiziger meer centraal en verleiden de reiziger de slimste en schoonste keuzes te maken om door het netwerk te reizen.
- We gaan daarvoor werken aan verbinden, veranderen en vergroenen. Zo werken we aan een samenhangend netwerk, waardoor reizigers op korte afstanden meer gaan fietsen, vaker van auto overstappen op de fiets en vaker reizen met het openbaar vervoer dat emissieloos is.
- We kiezen in de samenwerking bewust onze rol en ons instrumentarium.
- We werken met meer focus aan de volgende 5 bouwstenen:

1 realiseren van kwalitatief hoogwaardige hubs op de juiste locaties;
2 inzetten op fietsen op korte afstanden;
3 optimaliseren van capaciteit op de langere afstanden;
4 verder versterken van ons goederenvervoer;
5 bevorderen van de verkeersveiligheid.

4.2 Vertaling in afwegingskader

Naast de inhoudelijke kaders stellen Provinciale Staten een afwegingskader vast, op basis waarvan activiteiten en projecten worden geselecteerd. De ambities zijn hoog, maar onze middelen en inzet beperkt. Het afwegingskader bestaat uit een aantal afwegingen en daarmee keuzes waarin we komen tot een logisch pakket van activiteiten en projecten door de ambities voor bereikbaarheid in samenhang te bekijken. Het doel van het afwegingskader is bewust en transparant kiezen welke activiteiten en projecten in samenhang en totaliteit het meeste bijdragen aan het realiseren van de gestelde doelen in deze visie. Het afwegingskader is een instrument dat we gebruiken om tot weloverwogen keuzes te komen in onze programmering van programma's, projecten en regionale aanpakken.

En hoe ziet dat proces er dan uit? Samen met gemeenten, bedrijfsleven, onderwijsinstellingen en maatschappelijke- en belangenorganisaties komen

we tot activiteiten en projecten om een bijdrage te leveren aan de Gelderse mobiliteit. Om te beoordelen of een activiteit of project past binnen de visie, kijken we aan de hand van het afwegingskader of en hoeveel het bijdraagt aan de bereikbaarheid. Als wij beoordelen dat de activiteit of het project past en voldoende bijdraagt, gaan wij met onze partners bekijken hoe wij dit plan kunnen uitvoeren.

4.3 Hoe ziet het afwegingskader eruit?

Het afwegingskader bestaat uit drie stappen: afbakenen-prioriteren-selecteren.

1. Afbakenen

In deze stap kijken we of een activiteit of project past binnen onze Visie voor een bereikbaar Gelderland. Bij elke activiteit of project stellen wij een aantal vragen. Bij het beantwoorden van de vragen kijken we steeds naar onze eigen rol en deze visie. We willen beoordelen of een activiteit of project op zichzelf past bij ónze visie op bereikbaarheid. In onderstaand schema geven we aan over welke vragen we een oordeel geven. Als alle vragen met "ja" kunnen worden beantwoord (argumenten/onderbouwing), past de activiteit of het project binnen de Visie voor een bereikbaar Gelderland.

2. Prioriteren

De opgave en ambitie is groot. We weten al dat er meer activiteiten en projecten zullen zijn dan waar we financiële middelen voor hebben. Dat betekent dat we niet alleen aan moeten geven dát iets bijdraagt, maar ook in welke mate een activiteit of project bijdraagt aan het realiseren van de bereikbaarheidsambitie.

Hierbij wegen we af welke activiteiten en projecten het meeste bijdragen aan het realiseren van de ambities van de visie. In onderstaand schema geven we aan over welke vragen we een oordeel geven. Als alle vragen positief worden beoordeeld (argumenten/onderbouwing), draagt de activiteit of het project in voldoende mate bij aan het realiseren van de bereikbaarheidsambitie en heeft het prioriteit.

Afbakenen

Vraag	Oordeel
• Past de activiteit of het project bij de in deze visie geformuleerde voornaamste opgaven?	.....
• Past het in de strategie en draagt het bij aan één of meerdere bouwstenen?	.....
• Past het bij de manier waarop we dat willen doen?	.....
• Is het een provinciale rol?	.....
• Is het ons belang?	.....
• Hebben we invloed?	.....

Prioriteren

Vraag	Oordeel
• Is de omvang/reisbehoefte substantieel?	.....
• In welke mate draagt het initiatief bij aan één of meerdere bouwstenen?	.....
• Zijn er andere oplossingen die misschien meer bijdragen en/of minder kosten?	.....
• Hoe groot is de (bestuurlijke) urgentie?	.....
• Is de financiële inzet in verhouding?	.....

3. Selecteren

De derde stap is het kijken naar balans in het pakket met activiteiten en projecten. Hier trekken we de streep en bepalen we welke activiteiten en projecten een samenhangend en evenwichtig pakket maken. Om de ambities van de visie te realiseren is meer nodig dan een lijst met plannen die we belangrijk vinden. Er moeten ook allerlei verschillende soorten maatregelen inzitten. Het moet een divers pakket worden, met bijdragen aan alle bouwstenen. Dus vanuit onze focus werken aan een evenwichtig pakket van maatregelen. Zo moet het pakket bijdragen aan de bereikbaarheid in de stedelijke omgeving, maar ook oog hebben voor de specifieke situatie in het landelijk gebied. De focus ligt op stedelijke netwerken. Dit wil niet zeggen dat we ons voor 100% op deze gebieden richten. Er moet aandacht zijn voor OV, auto, fiets én overstappunten. We moeten de infrastructuur op orde hebben, maar aandacht voor gebruik en gedrag helpt ook, soms zelfs beter. We reizen vaak korte afstanden, maar ook over grenzen heen. In onderstaand schema geven we aan over welke vragen we een oordeel geven. Als alle vragen positief worden beoordeeld, selecteren we de betreffende activiteit of het betreffende project.

Bij het presenteren van het pakket zorgen we voor een helder en transparante onderbouwing over hoe we het pakket van activiteiten en projecten hebben samengesteld. Waarom we sommige activiteiten en projecten wel doen en andere niet.

Selecteren

Vraag	Oordeel
• Is er een divers pakket over de bouwstenen?	
• Is er balans tussen inzet op fiets, weg en openbaar vervoer?	.....
• Is er balans tussen stedelijke gebieden en landelijke gebieden?	.....
• Is er een balans tussen goederencorridors, clusters van logistieke bedrijven en vergroenen van de goederenvervoersector?	.....
• Is er een balans tussen investeren in infrastructuur en inzet op slim gebruik?	.....

Bijlage 1: Opgaven per regio

Regio Arnhem-Nijmegen

De regio Arnhem-Nijmegen vormt met bijna 800.000 inwoners de motor van de Gelderse economie. De bereikbaarheidsopgave is nu al groot en het mobiliteitsnetwerk is overbelast. Naast de autonome groei van de mobiliteit krijgen we te maken met een grote woonopgave tot 60.000 extra woningen (met name in Arnhem en Nijmegen) Dit genereert extra vervoersbewegingen in de regio. De regio Arnhem-Nijmegen is bezig met het opzetten van een hernieuwde bestuurlijke samenwerking waarbij de regionale bereikbaarheidsopgave een van de kernopgaven is. Een versterkte regionale samenwerking tussen alle partijen voor een betere bereikbaarheid in deze regio ligt voor de hand. Samen willen we focus aanbrengen op de realisatie van maatregelen die het meest bijdragen aan een duurzame regionale bereikbaarheid.
De belangrijkste mobiliteitsvraagstukken in de regio Arnhem-Nijmegen zijn:

- bevordering doorstroming op de rijkswegen zoals A50 en A12, waarbij een gezamenlijke gebiedsgerichte, integrale aanpak wordt voorgestaan;
- bereikbaarheid binnen de regio Arnhem-Nijmegen waarbij moet worden ingezet op meer HOV, en kwaliteitsverbetering van het korte afstand verkeer (fietsen en lopen);
- ontwikkeling van een aantal hubs aan de randen van de steden en een kwaliteitsverbetering van station Nijmegen als omvangrijkste OV-knoop in de regio.

Cleantech Regio

Voor de Cleantech Regio is een goede bereikbaarheid van groot belang, gezien de ligging op het kruispunt van oost-west- en noord-zuidverbindingen (respectievelijk A50 en A1). Met 411.000 inwoners en 215.000 banen is het een sterke economische regio. De bereikbaarheidsopgave die de regio zich stelt is breed: weg, spoor, water, fiets en slimme overstap- of overslagmogelijkheden vormen samen een netwerk van hoogwaardige verbindingen. Dit alles op een zo slim en schoon mogelijke manier om de gunstige economische omstandigheden te ondersteunen en verkeersinfarcten te voorkomen.
De gemeenten in de Cleantech Regio hebben bestuurlijk een goede en sterke samenwerking. Ook met bedrijven en instellingen hebben ze zich bestuurlijk verenigd in de Strategische Board Cleantech Regio.
De belangrijkste mobiliteitsvraagstukken in de Cleantech Regio zijn:

- een goede verbinding tussen Cleantech Regio en Foodvalley door de aanpak van A1 tussen Apeldoorn en Stroe;
- vlotte en veilige fietsroutes. Aanleg F348 Deventer – Zutphen en F50 Apeldoorn-Epe;
- ontwikkeling van een aantal hubs, met als voorbeeld Apeldoorn-Oost.

Regio Achterhoek

De Achterhoek is een economisch krachtige regio met veel gespecialiseerde maakbedrijven. Er heerst van oudsher een sterke samenwerkingscultuur zowel bij inwoners als bij ondernemers en maatschappelijke partners. De Achterhoek staat echter ook voor een aantal specifieke opgaven. De beroepsbevolking neemt er veel sneller af dan elders (-12% tot 2030) en de groeiende vraag naar medewerkers bij bedrijven leidt tot een tekort aan (specifiek) personeel.

Het op peil houden en verbeteren van de bereikbaarheid van Achterhoekse bedrijven en maatschappelijke voorzieningen binnen en buiten de Achterhoek, verdient blijvende aandacht. Begin april 2019 is de gebiedsvisie Achterhoek 2030 vastgesteld door de Achterhoekboard en de Achterhoekraad. Vervolgens zijn de ambities voor de bereikbaarheid van de Achterhoek en de regionale voorzieningen uitgewerkt in het Mobiliteitsplan Achterhoek 2030.
De belangrijkste mobiliteitsvraagstukken in de Achterhoek zijn:

- het versnellen van het OV van en naar omliggende regio's en aan weerszijden van de grens (m.n. Regio Expres en Doorkoppeling treindiensten Winterswijk-Zutphen en Zutphen-Apeldoorn);
- uitwerking visie op prioritaire verbindingen van het hoofdfietsnetwerk Gelderland;
- doorontwikkeling N18 als regionale weg.

Regio Rivierenland

Regio Rivierenland heeft 250.000 inwoners. De centrale ligging in Nederland en de aanwezigheid van wegen, waterwegen en spoorlijnen bieden kansen voor economische ontwikkeling. Regio Rivierenland, is de thuishaven van de Logistieke Hotspot Rivierenland aan de vervoersas A15. De A2 is de kennis-as, waarlangs belangrijke (inter) nationale toplocaties en functies liggen. Problemen op de A2 en de A15 hebben bijvoorbeeld effect op het onderliggend wegennet van alle regionale gemeenten. Het is een netwerk dat goed moet functioneren, zodat inwoners, werknemers en recreanten zich snel, comfortabel en veilig kunnen verplaatsen in, van en naar de regio. Daarom worden bereikbaarheidsvraagstukken opgepakt als één regio en met onze partners, zoals het bedrijfsleven, provincie Gelderland, het Rijk en de omliggende regio's. De regio zet in op een robuust verkeersnetwerk, duurzaam mobiliteitsgedrag, met schone alternatieven voor alle modaliteiten, waarin de fiets en het openbaar vervoer een belangrijke rol spelen. Gevoed door technische ontwikkelingen ontstaan nieuwe producten en diensten. Slimme mobiliteit biedt kansen om infrastructuur en transportsystemen beter te benutten.
De belangrijkste mobiliteitsvraagstukken in de regio Rivierenland zijn:

- de capaciteit, doorstroming en verkeersveiligheid op de A15 en A2 in relatie tot het onderliggend wegennet en specifieke gebieden;
- verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer gericht op Spoor, HOV en Flexibel Vervoer;
- ontwikkeling van een toekomstbestendig en veilig fietsnetwerk.

Noord-Veluwe

De Noord Veluwe kenmerkt zich door rust, ruimte, prachtige natuur en landschappen, rijke cultuurhistorie en landelijke gelegen dorpen. De regio is een belangrijk punt tussen de stedelijke regio's Zwolle, Amersfoort en Lelystad, langs de A28: een belangrijke as tussen de Randstad en het noorden van Nederland. De gunstige geografische ligging maakt Noord-Veluwe tot een aantrekkelijk vestigingsgebied voor bedrijven. De infrastructuur is de basis voor economische ontwikkeling en behoud van werkgelegenheid, belangrijk voor inwoners, werknemers en bedrijven. Om de kracht van de regio te versterken, werkt de regio samen aan een sterk toeristisch product, een vitaal buitengebied, een optimale economische infrastructuur en aan een klimaat neutrale regio. Een optie is te werken aan kwalitatieve, duurzame ontvangstlocaties op de Veluwe.

De belangrijkste mobiliteitsvraagstukken in de regio Noord-Veluwe zijn:

- uitwerken maatregelenpakket gedragsbeïnvloeding uit het MIRT onderzoek A28;
- aanleggen van een snelle fietsverbinding en het opwaarderen van (spoor)knooppunten langs de A28;
- een intercity station Harderwijk.

Foodvalley

Regio Foodvalley ontwikkelt zich steeds verder tot wereldleider op het gebied van innovatie en duurzaamheid in de landbouw en voedingsmiddelenindustrie. In Regio Foodvalley werken onderwijs/onderzoek, bedrijfsleven en overheden intensief samen om dit mogelijk te maken. Daarvoor zijn uitstekende fysieke verbindingen (bereikbaarheid) onmisbaar. De regio wil een betere bereikbaarheid realiseren door het oplossen van knelpunten, het uitbreiden van mogelijkheden om van en naar de regio te komen en binnen de regio tussen kernen en hotspots te reizen met een duidelijke regio-aanpak.
De belangrijkste mobiliteitsvraagstukken in de regio Foodvalley zijn:

- oplossen van een aantal knelpunten zoals de Rijnbrug bij Rhenen, knelpunt A1/A30 en knooppunt Hoevelaken, Duurzame Bereikbaarheid Campus Wageningen;
- meer investeren in fietsinfrastructuur en het Openbaar Vervoer om duurzamer vervoer naar de toekomst toe te laten groeien;
- de knooppuntontwikkeling van o.a. station Ede-Wageningen, Veenendaal-De Klomp en Barneveld-Noord.

Provincie Gelderland
Markt 11
6811 CG Arnhem
Postbus 9090
6800 GX Arnhem
026 359 99 99
provincieloket@gelderland.nl
www.gelderland.nl