

UITVOERINGSPLAN MOBILITEIT REGIO RIVIERENLAND 2023-2026

(DOOR)STROMEND RIVIERENLAND



Colofon

Opdrachtgever	Regio Rivierenland
Titel rapport	Uitvoeringsplan Mobiliteit 2023-2026 (Door)stromend Rivierenland
Datum	24 maart 2023
Kenmerk	012890.20230324.R1.01
Kernteam	Julie Fijnje (Regio Rivierenland) Perry Ceelen (Regio Rivierenland) Aron Vossebeld (Goudappel) Iris Lansink (Goudappel) Floris Frederix (Goudappel)

De figuren en tabellen in dit rapport zijn overgenomen uit de analyse 'Hoe beweegt de regio Rivierenland?' van 1 maart 2022

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Inhoud

1. (DOOR)STROMEND RIVIERENLAND	blz. 3
2. SAMEN ONZE AMBITIES UITWERKEN	blz. 5
3. BETROUWBARE BOVENREGIONALE AUTOVERBINDINGEN	blz. 8
4. EEN VEILIG EN COMPLEET REGIONAAL AUTONETWERK	blz. 13
5. DE MOBILITEITSKETEN OP ORDE	blz. 17
6. MEER MENSEN OP DE FIETS	blz. 21
7. BETERE BEREIKBAARHEID VAN HET OV	blz. 25
8. VERKEERSVEILIGHEID EN VERKEERSDATA	blz. 29
9. STIMULEREN SLIM EN INNOVATIEF REISGEDRAG	blz. 32
10. SCHONE MOBILITEIT	blz. 35
11. MOBILITEITSFONDS EN UITVOERING	blz. 39



1. (DOOR)STROMEND RIVIERENLAND

1.1 Over de regio

Rivierenland ligt centraal in Nederland en is daardoor in trek bij bedrijven en (potentiële) inwoners. Snel-, spoor- en vaarwegen verbinden de regio met belangrijke economische kernen zoals Utrecht, 's-Hertogenbosch, Arnhem, Nijmegen en de regio FoodValley. Rivierenland heeft verschillende gezichten. Van stedelijke tot uitgestrekte landelijke gebieden. Van logistieke bedrijvigheid tot prachtige natuur. De unieke ligging tussen de rivieren geeft de regio haar identiteit, maar het brengt ook uitdagingen met zich mee. Zeker ook op gebied van mobiliteit. Daarom werken we samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid in en door onze regio.

1.2 Integrale opgaven en ambities

De gemeenten in Rivierenland werken al meerdere jaren samen aan een b(l)oeiende regio. Bovendien zijn de gemeenten behoorlijk ambitieus. De komende jaren staan we voor een aantal brede (maatschappelijke) opgaven. Goede bereikbaarheid en een passend mobiliteitsaanbod zijn voorwaardelijk om onze regionale ambities te realiseren.

Economie & Logistiek

Rivierenland is door haar ligging een aantrekkelijk gebied voor bedrijfsvestigingen. Hierdoor hebben we ook diverse grote regio-specifieke sectoren, zoals transportbedrijven en agri-business. Om ons aantrekkelijke vestigingsklimaat te behouden en te versterken zijn goede corridorverbindingen over land, spoor en water nodig. Wij blijven ons hiervoor inzetten door te participeren in (boven-)regionale processen zoals het A2 MIRT-traject en de gewenste verbreding van de A15 en de Rijnbrug. Daarin werken we samen met de provincie, aanliggende regio's, het Rijk en private partners.



Economie & Logistiek

Wonen

De komende jaren zijn er duizenden nieuwe woningen nodig om te kunnen blijven voorzien in de vraag. De regio heeft de ambitie om 12.500 woningen bij te bouwen tot 2030. Dit is 12% extra ten opzichte van het huidige aantal woningen. In deze gebiedsontwikkelingen speelt mobiliteit een belangrijke rol: hoe organiseren we dat in de schaarse ruimte de bereikbaarheid op orde en veilig is? Hoe stimuleren we duurzame en slimme mobiliteit? Dit vraagt om een multimodaal mobiliteitsaanbod en een transitie in reisgedrag.



Wonen

Onderwijs & arbeidsmarkt

Of je nu in Rivierenland woont, werkt, leert of stage loopt, je bestemming moet vlot en veilig te bereiken zijn. Om deze reden zetten we in Rivierenland in op het ontwikkelen van 'MobiliteitsHubs' vanaf waar je met het meest passende vervoersmiddel je bestemming kunt bereiken. Zo geven we iedereen letterlijk toegang tot ons onderwijs en onze arbeidsmarkt. Een uitdaging, want het reguliere openbaar vervoer staat onder druk en deelmobiliteit komt niet zomaar van de grond in landelijke gebieden.



Onderwijs & arbeidsmarkt

Recreatie & toerisme

Rivierenland is door haar veelzijdige landschappen en steden en de centrale ligging een zeer populaire recreatief-toeristische bestemming. Daarom zet de regio zich in voor het behouden en vergroten van de beleving op en rondom fiets-, vaar- en wandelroutes. Van fruittuinen, rivieren en dijken tot bijzondere binnensteden en cultureel erfgoed zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie (UNESCO Werelderfgoedlijst): ook deze hotspots moeten goed bereikbaar zijn. Daar ligt voor ons een opgave!



Recreatie & toerisme

Leefbaarheid

Leefbaarheid kent in onze regio vele gezichten. Van veilig naar school kunnen fietsen tot de mogelijkheid om – ook als je ouder wordt – naar de winkel in het dorp verderop te kunnen gaan. Een andere uitdaging voor de leefbaarheid is het sluisverkeer op het onderliggend wegennet en de bijkomende milieueffecten; waaronder geluid, trillingen en fijnstof. We zetten ons in voor veilige en leefbare kernen.



Duurzaamheid

In het klimaatakkoord hebben we nationaal afgesproken onze CO₂-uitstoot te reduceren met 55% in 2030 en met 95% 2050. Ook wij moeten hiermee aan de slag! Mobiliteit heeft veel impact op het milieu: 20% van de totale uitstoot komt van onze mobiliteit en ongeveer 60% van de uitstoot van het wegverkeer is afkomstig van personenauto's. Het autobezit in Rivierenland is hoog. Niet verrassend als je kijkt naar het karakter van de regio. Desondanks zien wij volop kansen om stappen te zetten op het gebied van verduurzaming; gericht op en passend bij de regio.



2. SAMEN ONZE AMBITIES UITWERKEN

Sinds 2018 wordt op het dossier Mobiliteit intensief samengewerkt aan de hand van een vaste structuur en met succes. Dankzij de bijdrage van de gemeenten hebben wij sinds 2019 de mobiliteit en de bereikbaarheid in de regio gezamenlijk kunnen verbeteren. Dat doen wij zoals afgesproken met het vastgestelde Uitvoeringsplan Mobiliteit 2019-2022 en het Mobiliteitsfonds.

Deze regionale samenwerking is succesvol gebleken, waardoor bestuurlijk de ambitie is uitgesproken om ook op het gebied van mobiliteit te blijven samenwerken. De mobiliteitsopgaven voor onze regio zijn divers, gemeentelijk en regiogrensoverschrijdend en vragen om een verscheidenheid aan oplossingen. We hebben regionaal onze krachten gebundeld en werken samen met andere regio's, provincies en het Rijk. Dit met één gezamenlijk doel voor ogen: goede en veilige oplossingen voor een duurzaam bereikbare, vitale regio.



2.1 Het belang van (boven)regionaal samenwerken

Op een aantal dossiers werken we al actief samen met de provincie Gelderland en het Rijk. Dit breiden we graag uit door te verkennen hoe we als regio onze belangen beter kunnen agenderen bij provincies en Rijk. Hierin focussen we ons niet alleen op de provincie Gelderland, maar ook op de naastgelegen regio's zoals Arnhem-Nijmegen en FoodValley en provincies Utrecht, Noord-Brabant en Zuid-Holland.

Een van de voornaamste redenen om regionaal samen te werken op het dossier mobiliteit heeft alles te maken met het feit dat onze bereikbaarheid niet stopt bij de regio grens. Deze is regio-overstijgend waardoor samenwerking met andere publieke en private partners essentieel is. Dossiers waar de komende jaren intensief op zal worden samengewerkt met de provincies, aanliggende regio's en gemeenten, het Rijk, maar ook de vervoerders zijn de hoofddassen in onze regio; de A2, A15 en Rijnbrug, maar ook fietsverbindingen, veerponten en het openbaar vervoer. Naast het verbeteren van de hoofddassen werken we ook intensief samen op thema's als het realiseren van hubs, het terugdringen van autogebruik en het integraal oppakken van schone mobiliteit. Door als één regio op te trekken met een Uitvoeringsplan en Mobiliteitsfonds sta je daadkrachtiger en komt het belang van Regio Rivierland beter voor de dag. Samen staan we sterk om de bereikbaarheid en de leefbaarheid in onze regiogemeenten te verbeteren.

2.2 Een regionaal fonds als cofinanciering bij (boven)regionale vraagstukken

Een gezamenlijk gefinancierd regionaal Mobiliteitsfonds laat zien dat de regio niet alleen in woord, maar ook in daad met elkaar samenwerkt. Het fonds werkt ook als middel om andere financiers aan te trekken of financiële bronnen aan te spreken, waarbij cofinanciering een vereiste is. Door het verlengen van het

Mobiliteitsfonds kan Regio Rivierenland met een concrete en stevige ambitie in gesprek met haar partners om een robuustere, schonere en slimmere bereikbaarheid van de regio te realiseren, nu en in de toekomst.

Op dit moment wordt er op meerdere dossiers intensief samengewerkt met het Rijk, provincie en andere regio's en partners. Het Mobiliteitsfonds geeft regio Rivierenland de mogelijkheid invulling te geven aan deze en vele andere dossiers en de belangen van Rivierenland te behartigen. Als belangrijke partner voor de gemeenten, provincie en het Rijk signaleren we bovendien provinciale en rijkssubsidies voor de regio en de regiogemeenten.

2.3 Rol van de regio

In gesprek met onze regiogemeenten hebben we geconstateerd dat de rol van de regio organisatie vooral ligt bij lobbyen en vertegenwoordigen van de regio. Onder andere door gezamenlijke onderzoeken voor regionale projecten. De nadruk ligt minder op uitvoering, aangezien de regio geen wegbeheerder is. In het proces om te komen tot een nieuwe uitvoeringsagenda zijn de lessons learned van de afgelopen vier jaar besproken en is in gesprek met de gemeenten een gewenste rol en taakverdeling tussen de gemeenten en de regio besproken. Daaruit kwam naar voren dat de regio er is om de schaalvoordelen van de samenwerking te benutten. De vier taken die daarbij horen zijn:

- Vertegenwoordigen en lobbyen (van/voor de regionale belangen)
- Verkennen en adviseren (voor/over de regionale vraagstukken)
- Faciliteren en ondersteunen (van de regionale gemeente)
- Signaleren en inspireren (voor/van de regionale gemeente)

De acties opgenomen in dit Uitvoeringsplan Mobiliteit zijn in het laatste hoofdstuk ingedeeld naar deze 4 taken om de rol van de regio concreet te maken.

2.4 Dossiers van provincie en Rijk van invloed op de regio

Niet alleen wij in de regio zetten ons in om de bereikbaarheid in Rivierenland te verbeteren. Ook de provincie Gelderland en het Rijk bepalen met beleid hoe vraagstukken in het land worden opgepakt. Zo heeft de provincie een 'visie op een bereikbaar Gelderland', met als doel de reiziger te verleiden om de slimste en schoonste keuzes te maken door te verbinden, te veranderen en te vergroenen. Er wordt ingezet op het realiseren van bijzondere hubs voor het verbinden van verschillende vormen van mobiliteit. Vanuit de hubs kan voor de korte afstand overgestapt worden naar de fiets en voor de lange afstand op andere modaliteiten. Daarnaast is er aandacht voor het goederenvervoer en verkeersveiligheid.

Ook het Rijk zet in op diverse maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren en te verduurzamen. Zo stelt het Klimaatakkoord diverse aanpassingen voor om onze mobiliteit te verduurzamen met als doel om CO₂ te reduceren. Maar ook de huidige problematiek rondom stikstof is van invloed op onze bereikbaarheid. Dit is een risico, want de lopende MIRT trajecten zijn opnieuw geprioriteerd, waardoor het langer zal duren voordat het netwerk en doorstroming op Rijkswegen verbeterd zal worden. Tenslotte is het Rijk al enkele jaren bezig met de voorbereiding voor de invoering van vrachtwagen- en kilometerheffing. Deze nieuwe vorm van betalen naar gebruik moet de reiziger verleiden om zijn gedrag aan te passen en waar mogelijk minder of anders te gaan reizen.

Dit landelijke en provinciale beleid is leidend en onze regionale en lokale plannen sluiten hier zo goed mogelijk op aan.

2.5 Het Uitvoeringsplan Mobiliteit in een overzicht

Gezien alle ontwikkelingen en succesvolle samenwerkingen zetten we in op het voorzetten van het Uitvoeringsplan Mobiliteit. Het hoofdoel is het realiseren

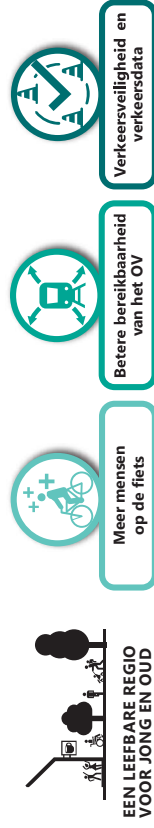
van een beter bereikbare regio, met mobiliteit die veilig en schoon is en met oog voor goede leefbaarheid. Daarvoor zijn 3 programmam lijnen opgenomen, die hieronder worden toegelicht. In de navolgende hoofdstukken wordt verder ingegaan op de 8 thema's binnen deze programmam lijnen.

Een aantrekkelijke regio met een robuust en compleet netwerk



We willen een aantrekkelijke regio met een robuust en compleet netwerk creëren. Dit begint bij het deelnemen aan bovenregionale trajecten ten behoeve van ons netwerk. De A2, A15 en de Rijnbrug zijn de slagaders van onze regio. Daarnaast moet ook het regionaal autonettwerk op orde zijn. Als regio lobbyen we voor een betere bereikbaarheid van Rivierenland op de wegen waar onze gemeenten geen wegbeheerder zijn. De basis hiervoor is het in kaart brengen van knelpunten in de bereikbaarheid en veiligheid op deze regionale wegen, zoals gevaarlijke kruispunten van lokale en provinciale wegen of het saneren van spoorwegovergangen. Voor een compleet netwerk is het landelijk gebied ook belangrijk. Daarom verkennen we het bevorderen van ketenmobiliteit om mobiliteit tot in de haarvaten van de regio mogelijk te maken.

Een leefbare regio voor jong en oud



Met een leefbare regio voor jong en oud focussen we ons niet alleen op een beter autonettwerk, zetten we ons net zo hard in voor het stimuleren van andere modaliteiten en het verhogen van de verkeersveiligheid.

Als regio ondersteunen we de gemeenten bij de verkenningen naar verbeterde fietsroutes langs de A2 en A15. Met gedragscampagnes stimuleren we onze inwoners actief om de fiets te pakken. Voor een betere bereikbaarheid van het OV zetten we ons in voor een verdere doorontwikkeling van ons spoornettwerk en signaleren wij voor de gemeenten de ontwikkelingen rondom de nieuwe OV-concessie, waarbij wij vooral actief lobbyen voor het belang van kleinschalig vraag gestuurd vervoer. Het verbeteren van de verkeersveiligheid komt ook de leefbaarheid ten goede. Een gezamenlijke risico gestuurde aanpak en campagne voeren op thema's die daaruit voort komen helpen onze regiogemeenten om het aantal verkeersslachtoffers te minimaliseren.

Slimmer reizen in een duurzame regio

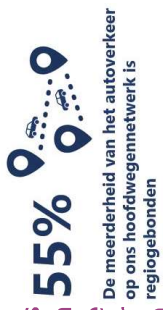


Slimmer reizen in een duurzame regio wordt steeds belangrijker. Wij inspireren de werknemers, inwoners en recreanten om hun reis zo duurzaam en slim mogelijk te maken. Als regio verkennen we mogelijkheden om als proeftuin voor innovatieve pilots te fungeren, zeker voor het landelijk gebied waar de auto vaak essentieel is. Naast slimmer is ook duurzamer reizen nodig om onze CO₂-uitstoot te verminderen. We ondersteunen de belangen van schone mobiliteit door het thema integraal te vertegenwoordigen binnen alle dossiers die raakvlakken hebben met mobiliteit, zoals woningbouw en ruimtelijke ordening. Door samen het gesprek aan te gaan, kan iedereen wat doen; slimme en duurzame woningbouwlocaties, fietsen naar het werk, carpoolen, of met een deelauto naar een afspraak.



3. BETROUWBARE BOVENREGIONALE AUTOVERBINDINGEN

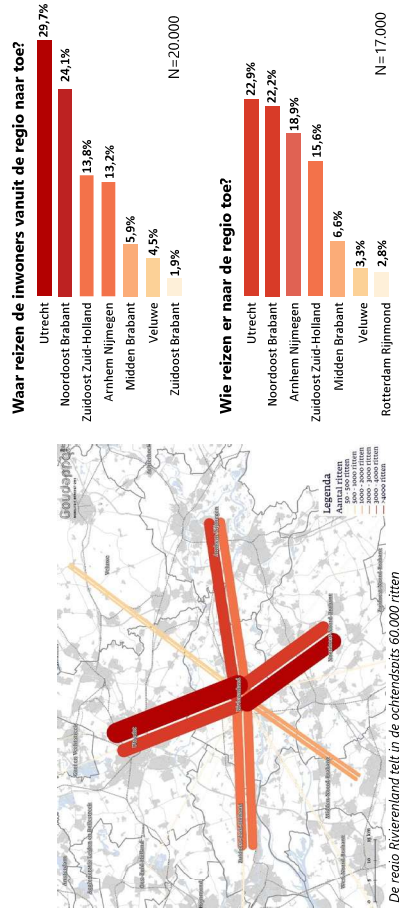
De meerderheid van het autoverkeer op ons hoofdwegenet is regiogebonden. Mede daarom zetten wij ons in voor robuuste bovenregionale wegverbindingen met specifieke aandacht voor de A2, A15 en de Rijnbrug. Deze verbindingen zijn cruciaal voor onze ambities op het gebied van economie & logistiek en woningbouw. Wij brengen het belang van deze verbindingen/ corridors multimodaal in kaart en zetten in op maatregelen binnen onze invloedssfeer, waaronder het verleiden van werknemers, bewoners en logistiek om andere (duurzamere) keuzes te maken.



Hoofddossier van het Rijk: Stikstofproblematiek
Ook al reizen we steeds schoner, de verkeer- en vervoersector is nog steeds verantwoordelijk voor 11% van de totale stikstofdepositie op stikstofgevoelige natuur binnen de Natura 2000-gebieden. Om deze stikstofdepositie te verlagen mag er in de buurt van Natura 2000-gebieden niet zomaar meer worden gebouwd. De plannen voor het verbreden van de A2 en A15 zijn door de stikstofproblematiek vertraagd. Deze vertraging heeft effect op de mobiliteit in regio Rivierland, maar ligt op landelijk niveau.

3.1 Autosnelweg A2

Sinds 2017 wordt samen met het Rijk, de provincies Noord-Brabant en Gelderland, en gemeente 's-Hertogenbosch gewerkt aan een lange termijn oplossing voor de MIRT A2 Deil-Vught. De bestuurlijke inzet heeft er voor gezorgd dat niet alleen de doorstroming op de A2 wordt verbeterd, maar ook de leefbaarheid in het gebied in beeld is. Samen met de betrokken gemeenten wordt er een Regionale Ontwerptafel Rivierland (ROR) ontwikkeld om de vraagstukken uit het gebied in te brengen in de nadere planstudie. Hierdoor zitten en blijven de regio en de betrokken gemeenten actief aan tafel bij de verdere uitwerking van de A2.



Figuur 1: Autostromen van/naar omliggende regio's (bron: verkeersmodel regio Rivierland, ochtendspits, 2016)

Coördinatieteam A2

Regio Rivierland neemt namens de gemeenten langs de A2 deel aan het coördinatieteam A2. Dit team bespreekt de dagelijkse vraagstukken van de A2. Met in het bijzonder de start van de planstudie, de korte en lange termijn maatregelen die uitgevoerd worden en de voorbereidingen voor de stuurgroep. De wethouder uit West Betuwe neemt momenteel namens de gemeenten zitting in deze stuurgroep.

'Quick wins'

Om nu al de drukte op de A2 te verminderen en de veiligheid te vergroten zijn er korte termijnmaatregelen bedacht voor de periode 2018-2025. Deze 'quick wins' zijn aan de A2 gekoppeld en bestaan uit onderzoeken, uit kleine aanpassingen aan de weg voor een snellere en veiligere reis, en uit maatregelen die er voor zorgen dat men anders gaat reizen zodat er minder auto's over de A2 rijden. Als Regio Rivierland ondersteunen we de gemeenten bij het voorbereiden van de quick wins door in het coördinatieteam de regionale belangen te vertegenwoordigen. De quick wins in de regio zijn:

- het verbeteren van de stationsomgevingen bij Zaltbommel en Geldermalsen;
- het realiseren van het snelfietspad Zaltbommel – 's-Hertogenbosch;
- Carpoolplekken;
- het verbeteren van de doorstroming bij Waardenburg;
- verder uitwerking van de mogelijkheden van MaaS.

Breed Mobiliteitspakket (BMP) maatregelen voor 2025-2030

Naaft de verbreding van de A2 Deil-Vught is vanuit de regio's Gelderland en Brabant besloten om een breed mobiliteitspakket (BMP) op te stellen. Een pakket van gezamenlijk 45 miljoen euro. Dit pakket omvat diverse maatregelen op het vlak van werkgeversbenadering, fiets, smart mobility, verkeersmanagement, OV,

leefbaarheid en ketenmobiliteit, en heeft als doel om tezamen met het pakket Quick Wins (2018-2025) een transitie van het regionale mobiliteitssysteem te bewerkstelligen en het autoverkeer op de A2 in de spitsen met 10% te reduceren. De aanhoudende stikstofproblematiek heeft het Rijk echter medio 2022 doen besluiten tot uitstel van de planuitwerkingsfase binnen de verbreding A2 Deil-Vught. Daarmee laat de verbreding van de snelweg naar verwachting nog een aantal jaar op zich wachten. Hierdoor wordt opnieuw bekeken welke maatregelen gerealiseerd kunnen worden om de doorstroming, leefbaarheid en veiligheid in het gebied te verbeteren. Deze, met name verkeersmaatregelen, worden in 2023 gezamenlijk met de gemeenten en betrokkenen verkend voor realisatie in de periode 2025-2030.

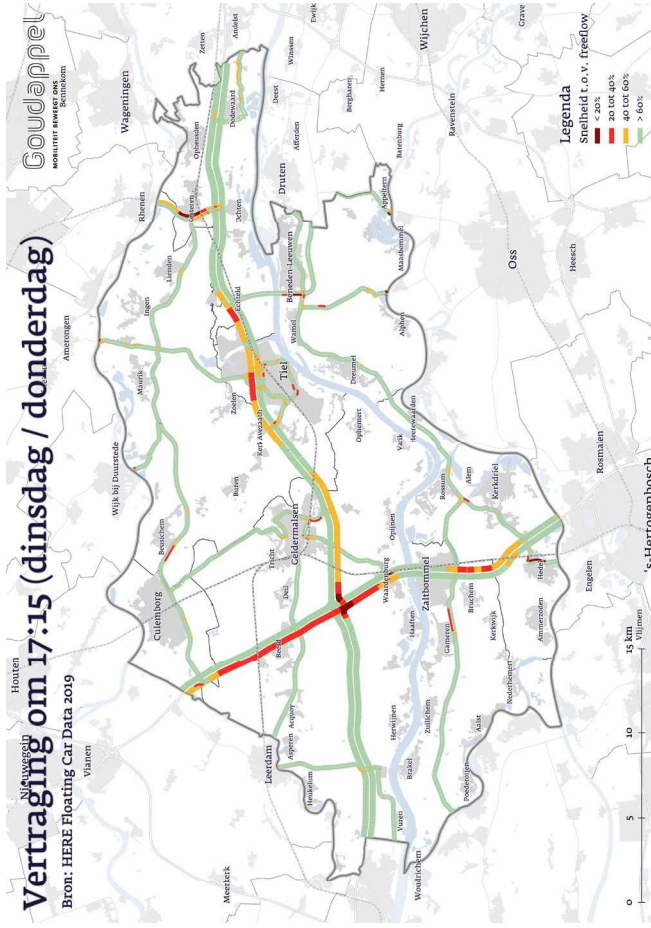
Regionale Ontwerptafel Rivierland (ROR)

Voor de middellange termijn wordt door ons de Regionale Ontwerptafel Rivierland (ROR) opgezet. Deze ROR heeft als doel om tot mitigerende maatregelen te komen die ervoor zorgen dat het gebied rond de A2 leefbaar blijft. Om dit te doen wordt er eerst een analyse gedaan waarin het gebied en de knelpunten betreffende leefbaarheid in kaart worden gebracht. Een voorbeeld van een knelpunt is de leefbaarheid in Waardenburg, dat veel te maken heeft met sluipverkeer van de A2. Maar ook kansen voor verduurzaming en economie worden verkend. De grootste knelpunten krijgen een eigen groep binnen de ROR, waarin potentiële maatregelen verder worden uitgewerkt. De ideeën zijn input voor de planstudie A2 van Rijkswaterstaat. Door tijdens de planstudie in gesprek te treden met Rijkswaterstaat kan het gesprek gevoerd worden of en hoe deze wensen en meekoppelkansen mee genomen kunnen worden bij de verbreding van de A2 Deil-Vught.

Actie 3.1 Autosnelweg A2

- Deelnemen aan het coördinatieteam A2
- Uitrollen van 'quick wins'
- Opstellen Breed Mobiliteitspakket maatregelen 2025-2030
- Opzetten Regionale Ontwerptafel Rivierland (ROR)





Figuur 2: Vertraging in de regio (met name op de A2, A15 en de Rijnbrug) in de avondspts 2019

3.2 Corridor A15 Lobbystrategie A15

De A15 is een belangrijke corridor voor vrachtverkeer voor en door de regio Rivierland. Ruim één op de vijf motorvoertuigen op dit traject is een vrachtwagen. In de komende jaren zien we een toenemende capaciteitsproblematiek ontstaan op deze Oost-West verbinding. Ook wordt

de capaciteit op het traject in de regio op de langere termijn verder onder druk gezet door de verkeerstoename als gevolg van de verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem, de verbreding van de A2 tussen Deil en Vught en het doortrekken van de A15 naar de Duitse grens. Om voor de langere termijn te komen tot verbetering van de A15 in de regio blijven we lobbyen richting het Rijk. Hiervoor stellen we een lobbystrategie op in de vorm van een plan van aanpak waarin we ook onze strategische partners identificeren.



Gebiedsanalyse corridor A15

De corridor A15 is een gebied dat veelal in ontwikkeling is. Enkele van onze bedrijventerreinen zijn er gesitueerd, de Betuweroute loopt parallel aan de A15, onze treinverbinding heeft een overstappunt op de bovenregionale knoop Tiel, en de woningbouwopgave en het belang van de fiets worden steeds belangrijker. De minister besloten nog geen verbreding van het Gelderse deel van de A15 te realiseren. Wel is er voor de gehele A15 corridor een Korte Termijn Aanpak (KTA) uitgewerkt, maar dat biedt geen structurele oplossing.

Aangezien het realiseren van een BO MIRT A15 Deil-Valburg (verbreding) nog jaren kan duren willen we als regio in de tussentijd diverse maatregelen in het gebied uitrollen ten behoeve van onze inwoners, werknemers en recreanten om de leefbaarheid op korte termijn al te verbeteren. Voor deze maatregelen voeren we een gebiedsgerichte aanpak voor de leefbaarheid van de corridor A15 uit. Voorbeelden van maatregelen die daaruit naar voren kunnen komen zijn:

- toeritdosering
- doorstroming aansluiting Tiel / brug Amsterdam Rijnkanaal
- doorstroming N834 (A15-Tiel) / westelijke ontsluiting Tiel (Passewaaij)



- veiligheid Van Heemstraweg ten westen van Zaltbommel (N322)
- veiligheid Rooyensteijnse brug (N835)
- doorstroming Rijnbrug / kern Kesteren

Actie 3.2 Corridor A15

- Een lobbystrategie opstellen in de vorm van een plan van aanpak waarin we ook onze strategische partners identificeren, met als doel de gehele A15 te agenderen als knelpunt bij het Rijk en de provincie.
- Verkennen van een gebiedsgerichte aanpak voor het gebied rondom de corridor A15. Waarin wordt toegewerkt naar een maatregelenpakket ter verbetering van de doorstroming en leefbaarheid. Ter ondersteuning van de lobbystrategie.

3.3 Bovenregionale knoop Tiel

Het Rijk heeft Tiel benoemd als bovenregionale knoop, gezien het relatief grote aantal banen en de aanwezigheid van weg, water en spoor. We gaan onze partners weer attenderen op deze MIRT ambitie. Met hen stellen we gezamenlijke doelen op om de bereikbaarheid rond knooppunt Tiel te verbeteren en formuleren we maatregelen om de komende jaren aan te werken. Om de A15 verder te ontlasten kan gedacht worden aan het verder inzetten van meer goederenvervoer over het water of via de spoorverbinding.

Actie 3.3 Bovenregionale knoop Tiel

- Opstellen van een notitie met een gezamenlijk plan van aanpak om de bereikbaarheid rond knooppunt Tiel te verbeteren en daar de komende jaren aan te werken.

3.4 Rijnbrug

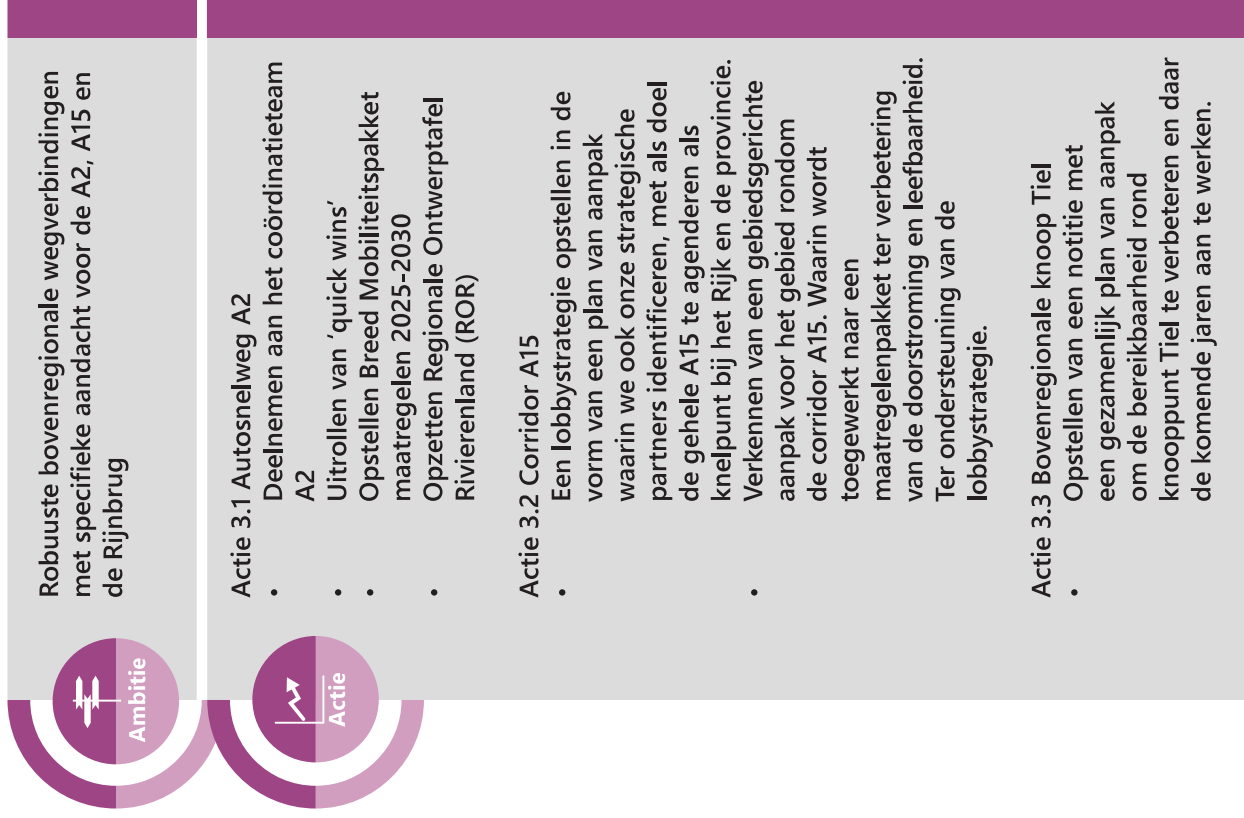
De Rijnbrug is een bovenregionale verbinding die Gelderland en Utrecht met elkaar verbindt. Omdat 30% van de inwoners in onze regio naar de regio Utrecht reist, is deze verbinding erg belangrijk voor de bereikbaarheid van onze regio. Er ligt een bestuurlijk akkoord om de Rijnbrug te verbeteren. Voor de bereikbaarheid van de regio is een toekomstbestendige oplossing voor de Rijnbrug van belang. Hierbij gaat het om het bereikbaar houden van de regio Rivierenland en regio FoodValley. Zowel voor de economie als de woningbouwopgave van beide regio's is het belangrijk om bereikbaarheid te waarborgen. Met de woningbouwopgave zien we een toename van het aantal woningen in beide regio's. Het belang van verbreding van de Rijnbrug wordt hierdoor alleen maar groter. Het Rijk heeft in november 2022 een financiële bijdrage toegezegd, waarna beide provincies de middelen hebben verhoogd tot het benodigde budget. Daarmee zijn de financiën gereed om het proces de komende jaren te vervolgen.

Actie 3.4 Rijnbrug

- Samen met de provincies en het Rijk komen tot het realiseren van de verbreding van de Rijnbrug, ten behoeve van de woningbouw en economie in de regio.



3.5 Uitvoering





4. EEN VEILIG EN COMPLEET REGIONAAL AUTONETWERK

Om regionale doelen/ambities op het gebied van mobiliteit te bereiken moeten de lokale en regionale verbindingen binnen onze regio en de aansluiting op de rijkswegen op orde zijn. Denk daarbij aan de bereikbaarheid van werklocaties, toeristische hotspots en parkeren en bereikbaarheid in relatie tot woningbouw. We geven dit concreet handen en voeten door met behulp van het actuele verkeersmodel de belangrijkste bovenlokale thema's/knelpunten te identificeren en daarop actie te ondernemen.

Ook volgen we als regio de laatste ontwikkelingen rondom de invoering van de kilometerheffing en vrachtwagenheffing. Indien dit ongewenste gevolgen heeft voor de verkeersstromen in de regio, agenderen we dit in ons regionaal portefeuillehouders overleg Mobiliteit.

4.1 Verkeersmodel Rivierenland

Om te zorgen voor een veilig en compleet regionaal autonetwerk brengen we het gebruik van de wegen in de regio nauwkeurig in kaart. Onder andere hiervoor is in 2021/2022 het verkeersmodel Rivierenland geactualiseerd.

Het verkeersmodel geeft inzicht in de verkeersintensiteiten en geeft de meest aannemelijke schatting van de toekomstige verkeerssituatie. Het is een instrument voor de ontwikkeling en ondersteuning van verkeer- en vervoerbeleid. Bovendien geeft het model inzicht in de effecten van verkeersmaatregelen en de verkeerseffecten van woningbouw- en bedrijfslocaties. Ook zijn de verkeersgegevens uit het model onmisbaar voor milieuonderzoek naar geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Een actueel verkeersmodel is dus noodzakelijk en daarom starten we in 2025 met de volgende actualisatie.

Actie 4.1 Verkeersmodel Rivierenland

- Zorgdragen voor een actueel verkeersmodel zodat het in allerlei studies is toe te passen.

4.2 Verdiepende analyse 'Hoe beweegt Rivierenland?'

In de studie 'Hoe beweegt Rivierenland?' uit 2021 is al een breed beeld geschetst van de mobiliteitsstromen van, naar en in de regio. In een verdiepende analyse verkennen we wie de mensen achter deze mobiliteitsstromen zijn. Waar gaan ze naar toe? Wat hebben ze nodig om duurzaam en veilig te reizen? Hiervoor maken we gebruik van het nationaal verplaatsingspaneel, het regionaal verkeersmodel en het provinciaal veiligheidsmodel.

Door de verdiepende analyse achterhalen we welke mogelijke maatregelen aansluiten bij de gebruikers en daardoor ook een beter oplossend vermogen hebben voor het knelpunt. Daarnaast draagt het bij aan de prioritering van de knelpunten. Hierbij is ook aandacht voor de vervoersarmoede in alle kernen. De analyse moet zorgen dat we effectieve (gedrags-) campagnes uitvoeren zoals opgenomen in acties 5.2, 6.1 en 8.3.

Identificeren ontbrekende/zwakke schakels in auto-, fiets- en OV-netwerken

De meerderheid van het autoverkeer op ons hoofdwegennetwerk is lokaal en regio gebonden. Door het in beeld brengen van de reisbewegingen in de regio en het identificeren van deze korte ritten, kan doelgericht gekeken worden naar alternatieve oplossingen voor de auto. Op basis hiervan identificeren we de belangrijkste knelpunten voor de bereikbaarheid in de regio. Hierbij zijn de veerpunten ook bepalend voor het in stand houden van de bereikbaarheid van ons verkeersnetwerk. Resultaat is de kaart 'Belangrijke knelpunten bereikbaarheid Rivierenland'.

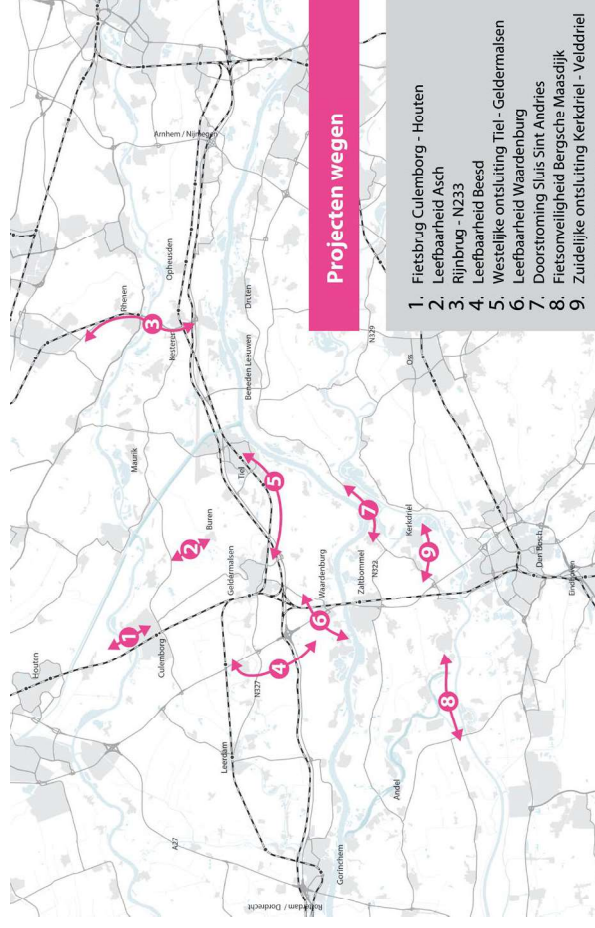
Identificeren belangrijke knelpunten verkeersveiligheid

Op een aantal kruispunten van wegen in de regio laat de verkeersveiligheid te wensen over. Met behulp van het verkeersmodel, verkeersveiligheidsmodel en lokale kennis identificeren we de knelpunten. Omdat deze wegen niet (geheel) in eigendom zijn van gemeenten, kunnen zij hier geen maatregelen op toepassen. Daarom gaan we in gesprek met de provincie om te komen tot een plan van aanpak en een kostenverdeling. Aandachtspunten daarbij zijn:

- de oversteekbaarheid op provinciale wegen;
- de gevaarlijke kruispunten tussen provinciale wegen en lokale wegen;
- maatregelen die sluipverkeer in de kernen tegengaan;
- de veiligheid op de diverse spoorwegovergangen in de regio waarbij we ook gebruik maken van de onderzoeken van ProRail.

Actie 4.2 Verdiepende analyse 'Hoe beweegt Rivierenland?'

- Opstellen van de verdiepende analyse op 'Hoe beweegt Rivierenland?' om de belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunten en ontbrekende/zwakke schakels in het verkeersnetwerk in beeld brengen.



Figuur 3: Regionale wegenprojecten voor regionale bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten (in willekeurige volgorde).



4.3 Kilometer- en vrachtwagenheffing

Als regio volgen we de laatste ontwikkelingen rondom de kilometerheffing op de voet. Dit om de gevolgen goed in beeld te krijgen van eventuele overlast in de regio door de invoering van deze heffing.

Voor de vrachtwagenheffing zijn we de afgelopen jaren al intensief betrokken geweest bij het netwerk waarop de heffing geldt. Hierin zijn naast de A-wegen in Rivierland ook de Prins Willem Alexanderbrug (N323) en Maas en Waalweg (N322 oost) opgenomen in het netwerk. We blijven bij de vrachtwagenheffing betrokken door ook in de realisatiefase aan tafel te blijven. Daarnaast monitoren we de effecten van de vrachtwagenheffing op het regionaal wegennet. Zo kunnen we tijdig de effecten op het onderliggend wegennet in beeld krijgen en zo nodig het Rijk daar op aanspreken.

Hoofddossier van het Rijk: Kilometer- en vrachtwagenheffing

Uiterlijk per 2030, gaan autorijders hun belasting niet meer betalen via de wegenbelasting, maar gaan ze betalen naar hun autogebruik. Deze ontwikkeling zou invloed kunnen gaan hebben op de verkeersbewegingen in de regio, doordat er beter na wordt gedacht over de essentie van kiezen voor de auto en dus op onze bereikbaarheid.

Met de invoering van de vrachtwagenheffing gaan binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens per gereden kilometer betalen voor het gebruik van de Nederlandse snelwegen en een aantal N-wegen. De netto-opbrengst uit de vrachtwagenheffing zal in overleg met de vervoerssector worden herinverteerd voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Ook de kilometer- en vrachtwagenheffing raakt de mobiliteit in Rivierland doordat vrachtwagens snelwegen kunnen gaan vermijden.

Actie 4.3 Kilometer- en vrachtwagenheffing

- Volgen van de ontwikkelingen omtrent de kilometerheffing
- Volgen van de realisatiefase van de vrachtwagenheffing en monitoren van het effect op het regionaal wegennet.



4.4 Uitvoering





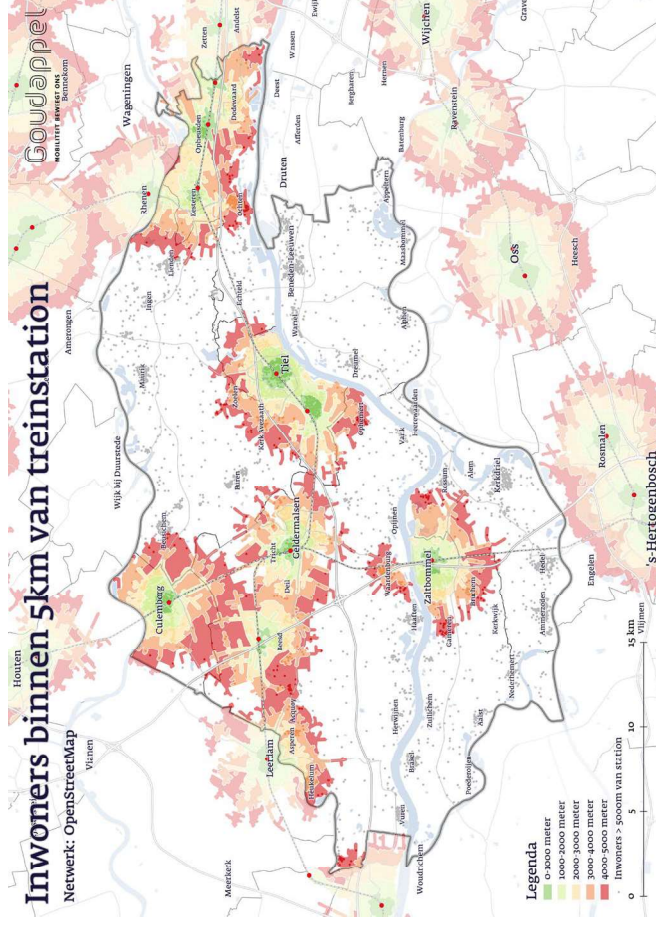
5. DE MOBILITEITSKETEN OP ORDE

Voor een goede bereikbaarheid van de regio zijn alle schakels in de mobiliteitsketen van belang. Ketenmobiliteit betekent dat reizigers meerdere modaliteiten (schakels) gebruiken per reis. Bijvoorbeeld eerst met de fiets of auto om vervolgens met het openbaar vervoer verder te gaan.

Het is prettig als deze overstappen snel en efficiënt plaatsvinden, anders wegen de baten niet op tegen de lasten. Plekken waar reizigers overstappen tussen vervoersmiddelen worden ook wel mobiliteitshubs genoemd.

Goede mobiliteitshubs zorgen ervoor dat het OV aantrekkelijker wordt als alternatief voor de auto. Ook deelmobiliteit kan in nieuwe woonwijken een alternatief zijn voor de (tweede) auto en bijdragen aan de bereikbaarheid van de stedelijke en ook de landelijke gebieden. Bijvoorbeeld doordat mensen beschikking hebben over een e-bike of een deellauto (eventueel met vrijwillige chauffeur). Een dergelijk systeem komt echter niet 'zomaar' van de grond. Wij brengen in kaart hoe de mobiliteitsketen van hub tot haarvaten wel zou kunnen werken.

Kenmerkend voor onze regio zijn de oeververbinding als onderdeel van de ketenreis. De fiets en veerpont worden regelmatig gebruikt om naar het werk of school te gaan. Het behoud van de veerponten is daarom cruciaal voor een goede ketenreis als er geen vergelijkbare alternatieven voorhanden zijn.



Figuur 4: Tot 5 kilometer afstand van treinstations.

5.1 Mobiliteitsketen: van hub tot haarvaten

We gaan verkennen hoe de mobiliteitsketen van hub tot haarvaten kan werken in onze regio. Een systeem dat zowel in het stedelijke gebied als in het landelijke gebied werkt: van stations in de steden tot aan de haarvaten in de kleinere kernen.

Inspireren en leren van andere regio's

We laten ons inspireren door voorbeelden buiten de grenzen van onze regio. Hoe brengen bijvoorbeeld de Achterhoek en Friesland de mobiliteitsketen op orde? Bijvoorbeeld door auto's van bedrijven 's avonds en in het weekend beschikbaar te stellen voor inwoners.

Verkennen van een systeem voor werknemers en inwoners

In de verkenning hoe een systeem van hub tot haarvaten kan werken in onze regio onderscheiden we twee doelgroepen: werknemers en inwoners. De eerste proeven voor werknemers worden gestart in afstemming met de mobiliteitsmakelaar. Er worden onder andere deelfietsen geplaatst bij treinstations, zodat werknemers de "last mile" kunnen afleggen met de fiets.

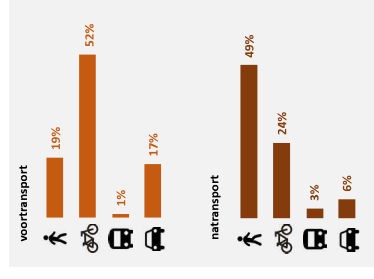
Van de inwoners binnen de regio woont de helft binnen 3 kilometer van een treinstation. Goede fietsverbindingen, goede fietsparkeervoorzieningen en een snelle en efficiënte overstap van fiets of auto naar trein zijn daarom cruciaal voor een ketenverplaatsing. Maar ook de reismogelijkheden van bewoners in de haarvaten, die niet dichtbij een treinstation wonen, zijn belangrijk voor de mobiliteitsketen. Onze aandacht ligt bij het tegengaan van vervoersarmoede in alle kernen. Bijvoorbeeld door in te zetten op meer samen rijden en carpoolen.

Actie 5.1 Mobiliteitsketen: van hub tot haarvaten

- In gesprek met andere soortgelijke regio's inspiratie opdoen voor een systeem van hub tot haarvaten
- In kaart brengen hoe een systeem van hub tot haarvaten werkt in Rivierland

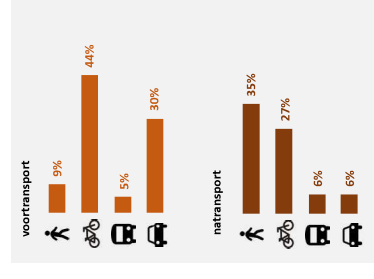
Sprinter station (Culemborg)

circa 10.000 reizigers



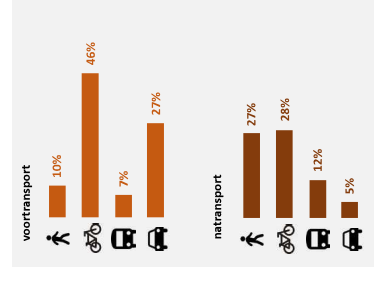
Sprinter station (Geldermalsen)

circa 8.000 reizigers



Sprinter station (Zaitbommel)

circa 4.000 reizigers



Figuur 5: Voor en natransport is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitsketen en daarin heeft elke modaliteit zijn eigen rol.

5.2 Geschiede locaties voor mobiliteitshubs

Wanneer in kaart is gebracht hoe een systeem van hub tot haarvaten werkt, gaan we opzoek naar de geschikte locaties om dit systeem uit te rollen. De stationsomgevingen zien we als toegangspoorten van het systeem. Daarom verkennen we hoe onze stationsomgevingen verder kunnen worden doorontwikkeld tot hub. Bijvoorbeeld door betere voorzieningen om de fiets te parkeren. Maar we kijken verder dan alleen de stations in de regio.

Voor een aantal stations in de regio, zoals station Tiel en Culemborg, zijn al handelingsperspectieven opgesteld om te kijken hoe de stations zich kunnen door ontwikkelen tot hub en worden deze verder uitgewerkt. Andere locaties



in de regio zijn nog niet in kaart gebracht. Daarom start de verkenning met een scan van de regio om alle gunstige locaties in beeld te brengen. Als regio zorgen we voor een goede spreiding van de locaties. We voorkomen daarmee dat aan beide zijde van de gemeentegrenzen een hub wordt gerealiseerd.

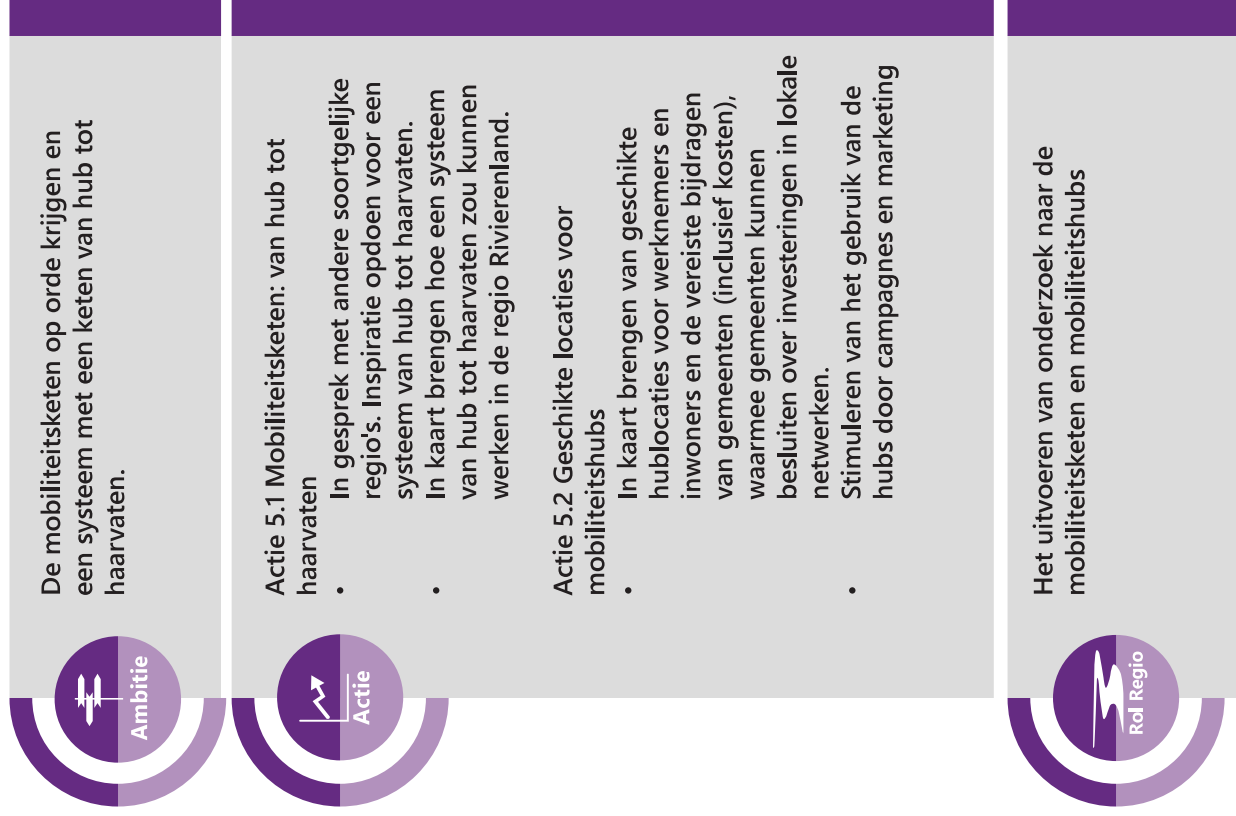
Door als regio samen te werken aan mobiliteitshubs levert dit schaalvoordeel op. Het is uiteindelijk aan de gemeenten om de hubs te realiseren, maar ook hier is op meerdere fronten regionale samenwerking mogelijk. Bijvoorbeeld door samen na te denken over de herkenbaarheid van de hubs. Dit bevordert het gebruik van de hubs. Ook kan als regio gezamenlijk gewerkt worden aan campagne en marketing van de hubs om het concept meer bekendheid te geven.

Actie 5.2 Geschikte locaties voor mobiliteitshubs

- In kaart brengen van geschikte hublocaties voor werknemers en inwoners en de vereiste bijdragen van gemeenten (inclusief kosten), waarmee gemeenten kunnen besluiten over investeringen in lokale netwerken.
- Stimuleren van het gebruik van de hubs door campagnes en marketing



5.3 Uitvoering





6. MEER MENSEN OP DE FIETS

Wij zien in onze regio veel kansen voor het gebruik van de fiets. De fiets wordt steeds populairder. De fiets (tot 7,5 km), e-bike (tot 15 km) of speed-pedelec (meer dan 15 km) zijn prima vervoerswijzen die positieve effecten hebben op gezondheid, vitaliteit, luchtkwaliteit en leefomgeving. In Rivierenland werkt de helft van de beroepsbevolking in de eigen regio. In sommige gemeenten zoals Neder-Betuwe en Zaltbommel hoeft bijna 40% van de inwoners voor het werk de gemeente niet uit. Met veel werkgelegenheid in de nabijheid is de fiets een uitstekend vervoersmiddel voor het dagelijkse woon-werkverkeer.

51%
van de beroepsbevolking
werkt in eigen regio



6.1 Brede aanpak fietsstimulering

Naast dat het fietsnetwerk op orde moet zijn, stimuleren we het fietsgebruik met campagnes en acties. Inwoners maken we bewust van hun reisgedrag en we brengen voor hen de fietsmogelijkheden in beeld. De fiets is niet voor iedereen vanzelfsprekend; het fietsgebruik stimuleren blijft nodig om meer fietsers te genereren.

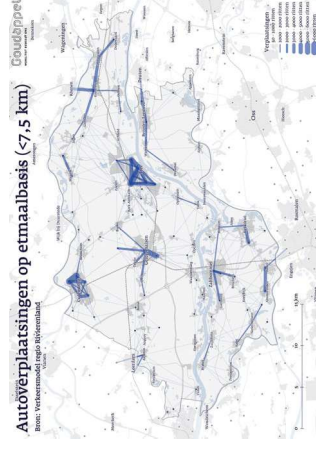
Als regio zetten we deze acties op waar de gemeenten op aan kunnen sluiten. Dit doen we door middel van een toolkit die bestaat uit verschillende doelen en voor verschillende doelgroepen. Samen bereiken we meer dan alleen.

Actie 6.1 Brede aanpak fietsstimulering

- Faciliteren van gemeenten in campagnes voor meer fietsgebruik door het opzetten van een toolkit voor het gebruik van OV-fietsen, e-bikes etc.

Met goede (boven) regionale fietsverbindingen bieden we een alternatief voor de auto. Daarom zetten wij in op een snelle fietsroute langs de A2 en de A15. Wij sluiten aan bij de ontwikkelingen uit het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de daarbij behorende subsidie mogelijkheden, waar we in 2021 al mee zijn gestart.

We ondersteunen gemeenten bij het zorgdragen voor kwalitatief goede fietsverbindingen op schoolroutes en recreatieve routes. Daarbij zoeken we naar een structurele oplossing voor het in de vaart houden van de veerponten, omdat pontjes een belangrijke schakel zijn in ons (recreatieve) fietsnetwerk. Ze verkorten de reisafstand en vergroten daardoor de potentie van de fiets als alternatief voor korte autoritten.



Figuur 6: Korte autoverplaatsingen (links korter dan 7,5 km en rechts korter dan 15 km) waarvoor de fiets mogelijk een alternatief is (bron: verkeersmodel regio Rivierenland)

6.2 Een verbeterd fietsnetwerk

Voor het stimuleren van het fietsgebruik zijn niet alleen campagnes en acties van belang, maar moet ook het fietsnetwerk op orde zijn. Daarom zijn het aanleggen van fietsinfrastructuur van goede kwaliteit en voorzieningen voor het parkeren van de fiets belangrijk. De geplande snelfietsroute langs de A2 is een goed alternatief voor de auto, maar ook voor de corridor A15 is er een betere fietsroute nodig. We gaan het gesprek aan met de provincie over investeringen op verbindingen waar de intensiteit van fietsers (nog) niet hoog genoeg is voor een snelle fietsroute.

Snelfietsroute langs de A2

In de BO MIRT A2 is afgesproken dat een snelfietsroute langs de A2 tussen Zaltbommel en 's-Hertogenbosch gerealiseerd wordt. De uitvoering hiervan is belangrijk voor de regio en daarom volgen we de uitvoering hiervan op de voet. Voor de regio is het ook belangrijk dat de schakels Zaltbommel – Geldermalsen en Geldermalsen – Culemborg worden gerealiseerd/verbeterd en er tussen Culemborg en Houten een nieuwe fietsverbinding komt.

Verbeterde fietsroute langs de A15

Langs de A15 is de intensiteit van fietsers te laag om vanuit de provincie in aanmerking te komen voor een investering in een snelfietsroute. Daarom gaan we met de provincie in gesprek over wat er wel mogelijk is om de fietsverbindingen langs de A15 te verbeteren. Want met de toenemende capaciteitsproblematiek op de A15, de toekomstige woningbouw in het gebied en het toenemende gebruik van de elektrische fiets, zijn er wel degelijk kansen voor investeringen voor een verbeterde fietsverbinding langs de A15.

Potentie van fietsroutes

De regionale bereikbaarheid is een must voor het goed functioneren van de regio. Stimuleren van fietsgebruik draagt hieraan bij. In het landelijke gebied zijn de aantallen fietsers niet zo hoog als in stedelijk gebied. Dat maakt het vaak lastig om in aanmerking te komen voor subsidies. Terwijl er zeker potentie ligt op de verbindingen. We gaan in gesprek met provincie over het investeren in fietsroutes in stedelijk- en landelijk gebied in onze regio. Hierbij laten we het belang zien met de verdiepende analyse 'Hoe beweegt Rivierenland'.

Actie 6.2 Een verbeterd fietsnetwerk

- Lobby voor de uitvoering van de gehele snelfietsroute langs de A2 van Houten naar 's-Hertogenbosch
- In gesprek met de provincie over een verbeterde fietsroute langs de A15
- In gesprek met de provincie over het belang van het investeren in fietsroutes in onze regio aan de hand van de verdiepende analyse 'Hoe beweegt Rivierenland'



6.3 Veerponten essentiële schakel in fietsnetwerk

Kenmerkend voor onze regio zijn de rivieren en de 23 veerponten om deze over te steken. Geen andere regio kent zoveel veerponten als Rivierenland.

Veerdiensten zijn belangrijk voor schoolgaand verkeer en de recreatieve fietser in de regio. Ook is het voor (lokaal) woon-werkverkeer wenselijk dat zij in de ochtend- en avondspits gebruik kunnen maken van de dienst. Veerponten kunnen dus een belangrijke schakel zijn in de mobiliteitsketen.

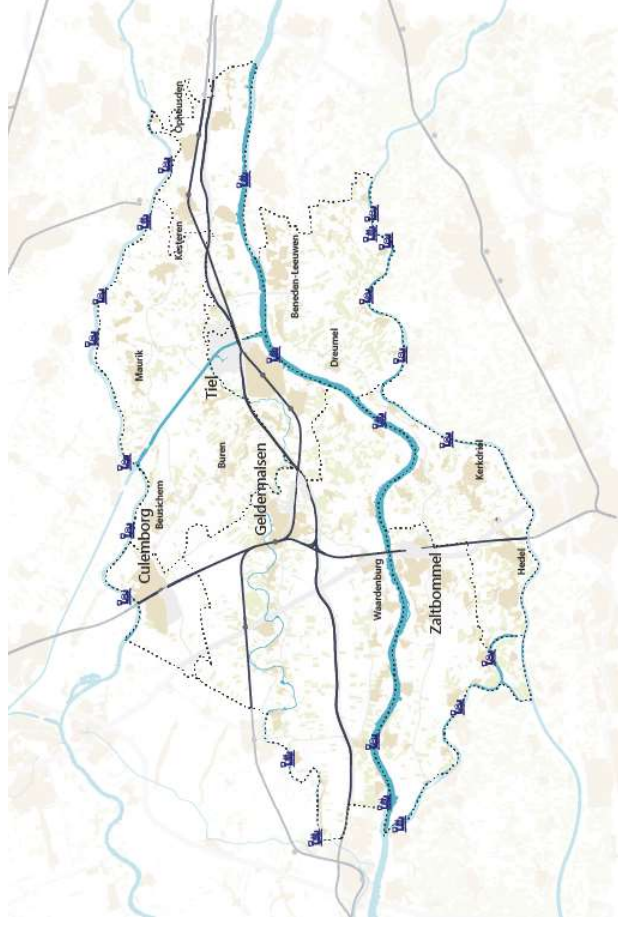
Het huidige Gelderse Verenfonds (dat verlieslatende veerdiensten financieel ondersteund) raakt binnen enkele jaren leeg. Daarom wordt momenteel samen met de provincie, gemeenten en veerexploitanten een nieuwe vorm van financiering verkend.

De veren hebben namelijk een belangrijke functie in het (boven-) lokale verkeersnetwerk en het (school) fietsnetwerk. Daarnaast wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn om de veren op de lange termijn (in gezamenlijkheid) te verduurzamen.

Als regio werken we samen met de gemeenten en VNG Gelderland verder uit op welke wijze de veerdiensten een duurzame plek krijgen in het verkeersnetwerk. Daarnaast faciliteren we kennisdeling tussen gemeenten en veerexploitanten over dit onderwerp en verkennen we in welke mate een gezamenlijke aanpak voor een 'duurzaam Verenbestel' uitvoerbaar is.

Actie 6.3 Veerponten essentiële schakel in fietsnetwerk

- Op zoek naar een structurele plek van de veerponten in ons mobiliteitsnetwerk.



Figuur 7: 23 pont- en veerdiensten in de regio Rivierenland.



6.4 Uitvoering





7. BETERE BEREIKBAARHEID VAN HET OV

Spoor en openbaar vervoer vormen de ruggengraat van ons duurzame mobiliteitssysteem. Voor het duurzaam faciliteren van de woningbouwopgave is een goede keten van OV, hubs en kleinschalige mobiliteit voorwaardelijk. Doen we dat niet, dan loopt het autowegennet vast. Op een aantal routes heeft het spoor potentie om te concurreren met de auto. Hoe beter de keten is georganiseerd, hoe hoger de potentieën waarde van het OV in het totaalaanbod. Als regio zijn we geen opdrachtgever van het OV en HaltetaxiRRReis, maar we maken ons richting de provincie wel hard voor het belang van het OV als onderdeel van de mobiliteitsketen in onze regio. In 2021 hebben we hiervoor een Position Paper Spoor Regio Rivierenland opgesteld. De ambities in deze paper komen ook in dit plan terug. Om deze ambities kenbaar te maken is het belangrijk aan tafel te zitten bij het Toekomstbeeld OV 2040 en bij de nieuwe OV-concessie in de regio.

7.1 Position Paper Spoor Regio Rivierenland

In 2021 hebben we (in samenwerking met de provincie) de Position Paper Spoor Regio Rivierenland vastgesteld om onze belangrijkste wensen en eisen voor spoorvervoer door de regio bij partners onder de aandacht te brengen. In de position paper, die is gebaseerd op onderzoek van Movares, staan vijf regionale prioriteiten waarvoor we ons als regio hard willen maken richting partijen als NS, Arriva en de provincie.

1. *Snel en direct naar Arnhem, Nijmegen, Utrecht en 's-Hertogenbosch*
Dagelijks reizen onze inwoners naar de grote economische kernen om ons heen. De drie belangrijkste verbindingen in ons OV netwerk zijn: Arnhem – Tiel, Tiel – Utrecht en Utrecht – 's-Hertogenbosch. Snelle en directe treinverbindingen zijn van belang. We willen deze verbindingen behouden en waar mogelijk versterken. Daarbij ambiëren we zo min mogelijk overstappen richting Nijmegen

en 's-Hertogenbosch. Daarnaast zetten we in op een frequentieverhoging van alle haltes in Rivierenland en robuustere overstappen.

2. *Arnhem en Geldermalsen direct verbonden*

Geldermalsen is het grootste overstapstation in Rivierenland. Wanneer de stoptrein tussen Arnhem en Tiel doorrijdt tot Geldermalsen, hoeven reizigers met bestemmingen binnen of buiten Rivierenland minder vaak over te stappen. Doordat we ook de verbinding Tiel – Utrecht hebben, wordt hierdoor ook een hogere frequentie Tiel – Geldermalsen gerealiseerd. Hiervoor gaan wij de samenwerking aan met de vervoerders en provincie.

3. *Betere ontsluiting van werklocaties en dorpskernen*

Ook binnen de regio willen we de reis van en naar het werk met het openbaar vervoer aantrekkelijker maken. We willen onze belangrijkste werklocaties waaronder Medel en Hondsgemet beter ontsluiten met het openbaar vervoer, waarbij de ontsluiting van Medel met de trein de hoogste prioriteit heeft. Het is belangrijk om woonplaats en werkplaats te verbinden voor onze inwoners van Rivierenland.

4. *Aantrekkelijke OV-knooppunten*

In de position paper is, net als in hoofdstuk 5 "De mobiliteitsketen op orde", ook aandacht gegeven aan het verbeteren van de hele mobiliteitsketen door het creëren van aantrekkelijke OV-knooppunten. OV-knooppunten waarin snel en efficiënt kan worden overgestapt op meerdere modaliteiten. De gemeenten pakken dit samen op met hulp van provincie, vervoerders en ProRail.

5. *Verduurzaming van de verbinding*

Ook streven we naar verduurzaming van de openbaar vervoer verbindingen in de regio. Echter, de trein tussen Arnhem en Tiel rijdt nog op diesel. Momenteel

is er nog weinig urgentie om deze trein te verduurzamen, i.v.m. de lange afschrijftermijn. Wij blijven de provincie erop attenderen dat wij een snellere verduurzaming belangrijk vinden.

Toekomstbeeld OV 2040

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) werkt aan de toekomst van het openbaar vervoer vanuit het programma Toekomstbeeld OV 2040. Hiervoor is een kernteam landelijk toekomstbeeld actief. Zij halen regionale input op bij regio's en provincies. Als regio gaan we samen met de provincie Gelderland onze belangen, zoals beschreven in de position paper, naar voren brengen.

Actie 7.1 Position Paper Spoor Regio Rivierenland

- De position paper gebruiken om bij de provincie en vervoerders te lobbyen voor:
 - behoud en versterken van de huidige treinverbindingen;
 - frequentieverhoging van alle haltes in Rivierenland;
 - verbetering en frequentie verhoging van treinverbinding Arn hem-Tiel-Geldermalsen;
 - station Medel;
 - verbeteren van stationsomgevingen Tiel, Culemborg, Geldermalsen, Zaltbommel, Kesteren en Opheusden;
 - verduurzaming van de trein tussen Arnhem en Tiel.
- Onze belangen, zoals beschreven in de position paper, naar voren brengen bij het kernteam landelijk Toekomstbeeld OV 2040.



7.2 Kleinschalig OV in de nieuwe OV-concessie

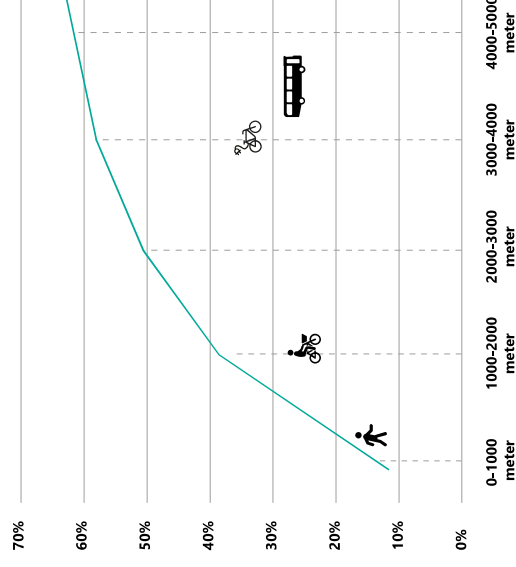
Voor de regio is het van belang dat iedereen toegang heeft tot het openbaar vervoer. Bij de nieuwe OV-concessie Rivierenland-Achterhoek 2025 is het van belang om een zo dekkend mogelijk openbaar vervoer netwerk te hebben. Daarbij vragen we aandacht voor de C-lijnen (bel-buurtbussen) omdat deze samen met de Haltetaxi tot in de haarvaten reizen en dat zijn essentiële ritten voor Rivierenland. Dit OV systeem kan goed aan worden gevuld met andere modaliteiten uit de mobiliteitsketen in bijvoorbeeld mobiliteitshubs.

Met het inperken van het openbaar vervoer netwerk en verdwijnen van buslijnen kan het voor sommige inwoners lastig worden om zich te verplaatsen. Er is dan sprake van vervoersarmoede: wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen.

We gaan onze uitgangspunten bepalen voor een dekkend OV-systeem, dat ook in de haarvaten van de regio beschikbaar is. Daarna stemmen we af met de regio Achterhoek. Tijdens de concessie staan we open voor innovatieve alternatieven voor de streekbus, zoals Arriva Vlinder en HaltetaxiRRReis.

Actie 7.2 Kleinschalig OV in de nieuwe OV-concessie

- In gesprek met de provincie voor behoud van het OV systeem zodat ook in de haarvaten van de regio OV beschikbaar is.
- Lobby voor belang van kleinschalig OV in de nieuwe OV-concessie.



Figuur 8: Aantal inwoners in de regio Rivierenland binnen bereik van een treinstation



7.3 Uitvoering



Ambitie

Betere bereikbaarheid van het OV binnen de regio en naar kernen buiten de regio.



Actie

Actie 7.1 Position Paper Spoor Regio Rivierenland

- De position paper gebruiken om bij de provincie en vervoerders te lobbyen voor:
 - behoud en versterken van de huidige treinverbindingen;
 - frequentieverhoging van alle haltes in Rivierenland;
 - verbetering en frequentie verhoging van treinverbinding Arnhem-Tiel-Geldermalsen;
 - station Medel;
 - verbeteren van stationsomgevingen Tiel, Culemborg, Geldermalsen, Zaltbommel, Kesteren en Opheusden;
 - verduurzaming van de trein tussen Arnhem en Tiel.
- Onze belangen, zoals beschreven in de position paper, naar voren brengen bij het kernteam landelijk Toekomstbeeld OV 2040.

Actie 7.2 Kleinschalig OV in de nieuwe OV-concessie

- In gesprek met de provincie voor behoud van het OV systeem zodat ook in de haarvaten van de regio OV beschikbaar is.
- Lobby voor belang van kleinschalig OV in de nieuwe OV-concessie.



Rol Regio

Het signaleren van bovenregionale processen en de regio vertegenwoordigen bij het verbeteren van ons OV-netwerk.



Partners

ROCOV, Regio Achterhoek, Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, gemeente Arnhem, Regio Utrecht, Regio Noord-oost Brabant, ProRail, NS, Arriva en provincie Gelderland



Resultaat

Een concessie die voldoet aan de regio wensen. Inzetten op een hogere treinfrequentie en doorontwikkeling daarvan. HaltetaxiRRReis meer vraaggestuurd.





8. VERKEERSVEILIGHEID EN VERKEERSDATA

Veiligheid in het verkeer kan niet los worden gezien van mobiliteit. Zowel op onze wegen als fietspaden zet de toenemende drukte de veiligheid onder druk. Daarom werkt Regio Rivierland samen met de provincie Gelderland aan een risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid in de regio. Onze focus als regio ligt op de (boven)lokale verbindingen. Door de meest onveilige verkeerssituaties als eerst aan te pakken, zetten we ons in om het aantal verkeersslachtoffers te minimaliseren. Hierbij is het landelijke streven van nul verkeersslachtoffers in 2030.

De wereld om ons heen, waaronder ook onze mobiliteit (auto, OV, fiets), wordt steeds meer digitaal. Dat biedt kansen, maar vraagt ook iets van onze werkprocessen en de digitale competenties van ons als wegbeheerders/overheden. We werken samen aan deze digitaliseringsopgave.

8.1 Risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid

Om de verkeersveiligheid te verbeteren zetten we in op een risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid. Deze aanpak sluit aan bij het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Het risico gestuurde beleid richt zich op een proactieve aanpak van risico's in het verkeerssysteem. Daarbij wordt gebruik gemaakt wordt van (wetenschappelijk) onderbouwde informatie over veelvoorkomende ongevalsorzaken en daarvan afgeleide risicofactoren. Samen met de provincie en het Rijk werken we deze aanpak uit voor de (boven) lokale verbindingen binnen de regio.

Om een impuls te geven aan het verbeteren van provinciale en gemeentelijke wegen is een rijksbijdrage aan te vragen voor infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Deze SPV-subsidieregeling gaat ook

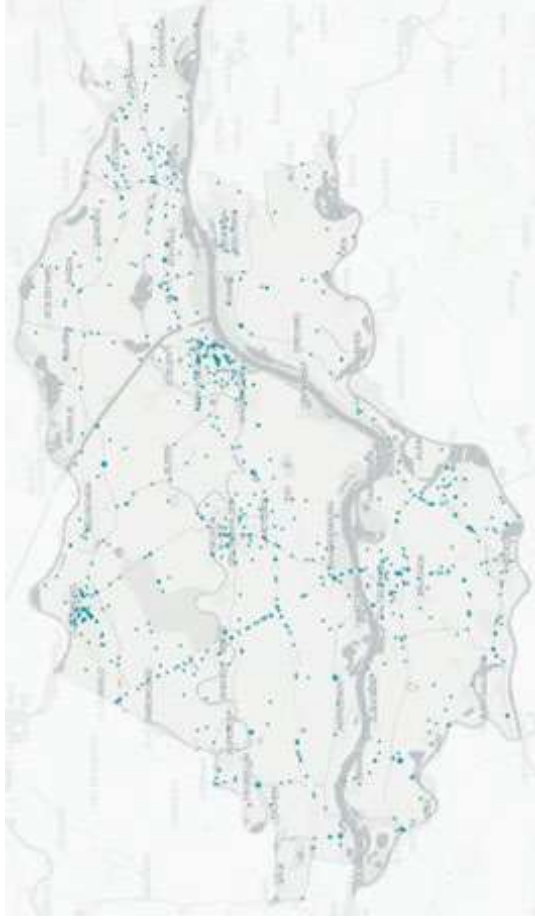
uit van risico gestuurd beleid. Naast de SPV-subsidie signaleren we ook andere beschikbare subsidies van het Rijk en de Provincie en koppelen onze regiogemeenten daaraan.

Actie 8.1 Risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid

- Samen met de provincie Gelderland werken aan een risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid voor de (boven)lokale verbindingen in de regio uitgewerkt in een rapport met analyses, maatregelenpakket en kosten van maatregelen.
- Signaleren van beschikbare subsidies van het Rijk en de Provincie en onze regiogemeenten daaraan koppelen.

Programma 'Digitalisering Overheden'

De Data top 15 is een term die momenteel veelvuldig de revue passeert bij onder andere gemeenten en andere wegbeheerders. Het programma 'Digitalisering Overheden' is de basis van de Data top 15, zodat alle overheden in 2023 digitaal op orde zijn. Deze digitale gegevens, van onder andere mobiliteit, kunnen bijdragen aan grotere vraagstukken, zoals verduurzaming en de mobiliteitstransitie. Het doel is om in 2023 al deze data voor 90% compleet te hebben. Het op orde maken van de 15 data-items is een tijdrovend proces, waarbij ondersteuning soms noodzakelijk blijkt. Samen met de gemeente bespreken wij welke steun regionaal kan worden georganiseerd.



Figuur 9: Verkeersongevallen met doden en/of gewonden in de regio Rivierland 2014-2021.

8.2 Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid

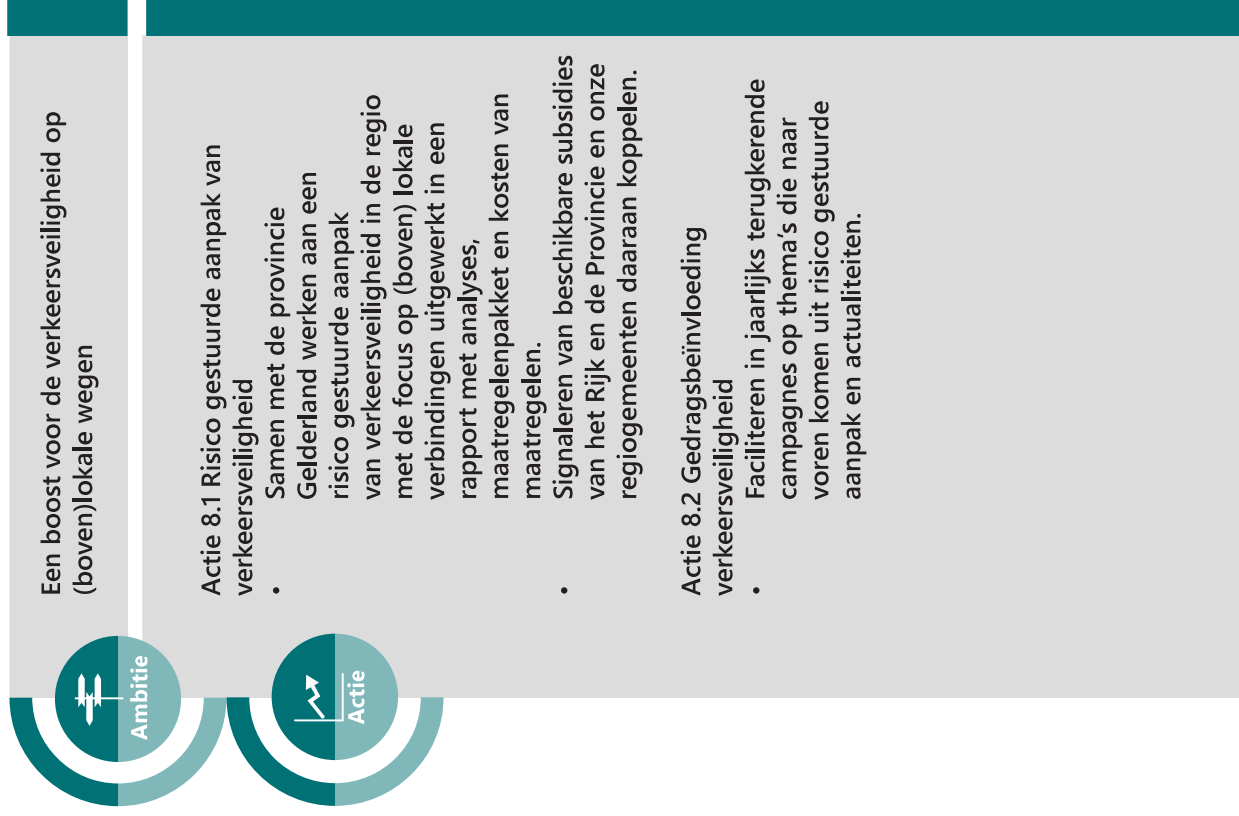
Als regio willen we gemeenten inspireren om veilig gedrag in het verkeer te stimuleren door middel van campagnes. De eerste stap hierin is het faciliteren van campagnes over thema's die naar voren komen uit de risicoanalyse. Door dit als regio op te pakken vertalen we bovenregionale projecten naar een toepassing binnen de gemeenten. Zo kunnen we bijvoorbeeld de geluiden die we opvangen vanuit bepaalde gemeenten, regio breed oppakken. Een voorbeeld hiervan is een gezamenlijke campagne tegen gevaar en drukte van motorrijders op de dijk. Een ander voorbeeld is het faciliteren van landelijke campagnes zoals "ik zie je" en "de scholen zijn begonnen" met campagnemateriaal.

Een éénmalige campagne heeft overigens in veel gevallen niet het effect gedrag blijvend te veranderen. Dat vraagt een continue/terugkerende campagnestrategie. Het resultaat van deze actie is daarom een campagnekalender voor de komende 4 jaar zijn, die wordt ondersteund met een gezamenlijke inkoop van campagnemateriaal.

Actie 8.2 Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid

- Faciliteren in jaarlijks terugkerende campagnes op thema's die naar voren komen uit risico gestuurde aanpak en actualiteiten.

8.3 Uitvoering





9. STIMULEREN SLIM EN INNOVATIEF REISGEDRAG

Het duurzamer en beter bereikbaar maken van onze regio begint bij het aanbieden van verschillende modaliteiten en de juiste infrastructuur. Slim en innovatief reisgedrag kan hier aan bijdragen, om zo samen met onze inwoners te komen tot een duurzamere en bereikbaardere regio. In de momenten en de manier waarop we gebruik maken van mobiliteit zit nog veel ruimte voor verbetering. Door bijvoorbeeld de e-bike is de fiets een goed alternatief geworden voor woon-werk verkeer tot 15 kilometer en buiten de spits reizen voorkomt files. Als regio stimuleren we slim en innovatief reisgedrag.

Onze mobiliteitsmakelaar gaat met bedrijven aan de slag om ander reisgedrag te stimuleren. We richten ons daarbij op: meer thuiswerken (dus minder reizen), minder in de spits reizen en duurzamer reizen. Aspecten waar we in het kader van leefbaarheid wat mee willen is de drukte en geluidshinder op onze mooie dijken, het efficiënter inrichten van pakketbezorging en kennis en inspiratie opdoen van logistiek management.

Daarnaast is Rivierenland een centrale regio, liggend in de topcorridor van Rotterdam naar Duitsland en als schakel tussen Utrecht en Noord-Brabant. We hebben interessante bedrijven én ruimte om innovaties uit te proberen. We zetten daarom regio Rivierenland in als proeftuin voor het testen van slimme/innovatieve oplossingen die duurzame mobiliteit/logistiek stimuleren.

9.1 Mobiliteitsmakelaar

Met behulp van de mobiliteitsmakelaar stimuleren we duurzaam en slim reisgedrag bij bedrijven en andere werkgevers. De mobiliteitsmakelaar ondersteunt werkgevers bij het vinden van passende mobiliteitsmaatregelen voor het verduurzamen van zowel woon-werk verkeer als werk-werk verkeer. De mobiliteitsmakelaar zorgt voor het behalen van de volgende mobiliteits- en klimaatdoelen: 200 structurele spitsmijdingen en een besparing van 640 ton CO₂.

De concrete acties die de mobiliteitsmakelaar sinds september 2022 inzet om dit te behalen, zijn: mobiliteitsscan, medewerkersequête, advies op het ontwikkelen van fietsbeleid en de fiscale mogelijkheden, kortingsregeling voor e-bikes, realiseren van fietshubs bij tactische knooppunten, thuiswerkplekscan en hybride werken e-learning.

Omdat gemeenten een voorbeeldfunctie hebben zijn eerst de acht gemeenten in de regio benadert om deel te nemen. Deze hebben hierop geaccordeerd. De voordelen voor de bedrijven die deelnemen zijn: duurzaam ondernemen, goed werkgeverschap en kosten efficiëntie.

Op basis van de verdiepende analyse 'Hoe beweegt Rivierenland?' bepaalt de mobiliteitsmakelaar de doelgroepen: hebben ze toegang tot een alternatief én staan ze potentieel open voor ander reisgedrag. We leggen daarbij nadrukkelijk de link met het aanbod, bijvoorbeeld een fietscampagne gekoppeld aan de realisatie van een nieuwe, snelle fietsroute.

Actie 9.1 Mobiliteitsmakelaar

- Het faciliteren van een mobiliteitsmakelaar en de vastgestelde doelen monitoren.

9.2 De regio als proeftuin voor slimme en schone mobiliteit

Om duurzame mobiliteit te stimuleren willen we de ontwikkelingen binnen dit thema graag verder brengen. Dit doen we door de regio in te zetten als proeftuin voor slimme of innovatieve oplossingen die duurzame mobiliteit stimuleren. We onderzoeken hoe innovaties het best kunnen worden uitgerold in onze regio.

Een voorbeeld van een project waarvoor we als proeftuin willen fungeren is het verkennen van innovatieve oplossingen om dubbelgebruik van auto's te stimuleren. Bijvoorbeeld door auto's van bedrijven 's avonds en in het weekend beschikbaar te stellen voor inwoners. Andere mogelijke onderwerpen zijn de invulling van vraag gestuurd OV voor in de kleinere kernen, het uitrollen van MaaS (Mobility as a Service) in de regio of het verkennen van mogelijkheden voor vervoer over water.

Actie 9.2 De regio als proeftuin voor het stimuleren van duurzame mobiliteit

- Onderzoeken hoe slimme/innovatieve oplossingen voor het stimuleren van duurzame mobiliteit uit te rollen zijn in onze regio
- Initiatieven die worden aangemeld bij het RSF de ruimte bieden om de regio te gebruiken als proeftuin.

9.3 Kennis en inspiratie logistiek management

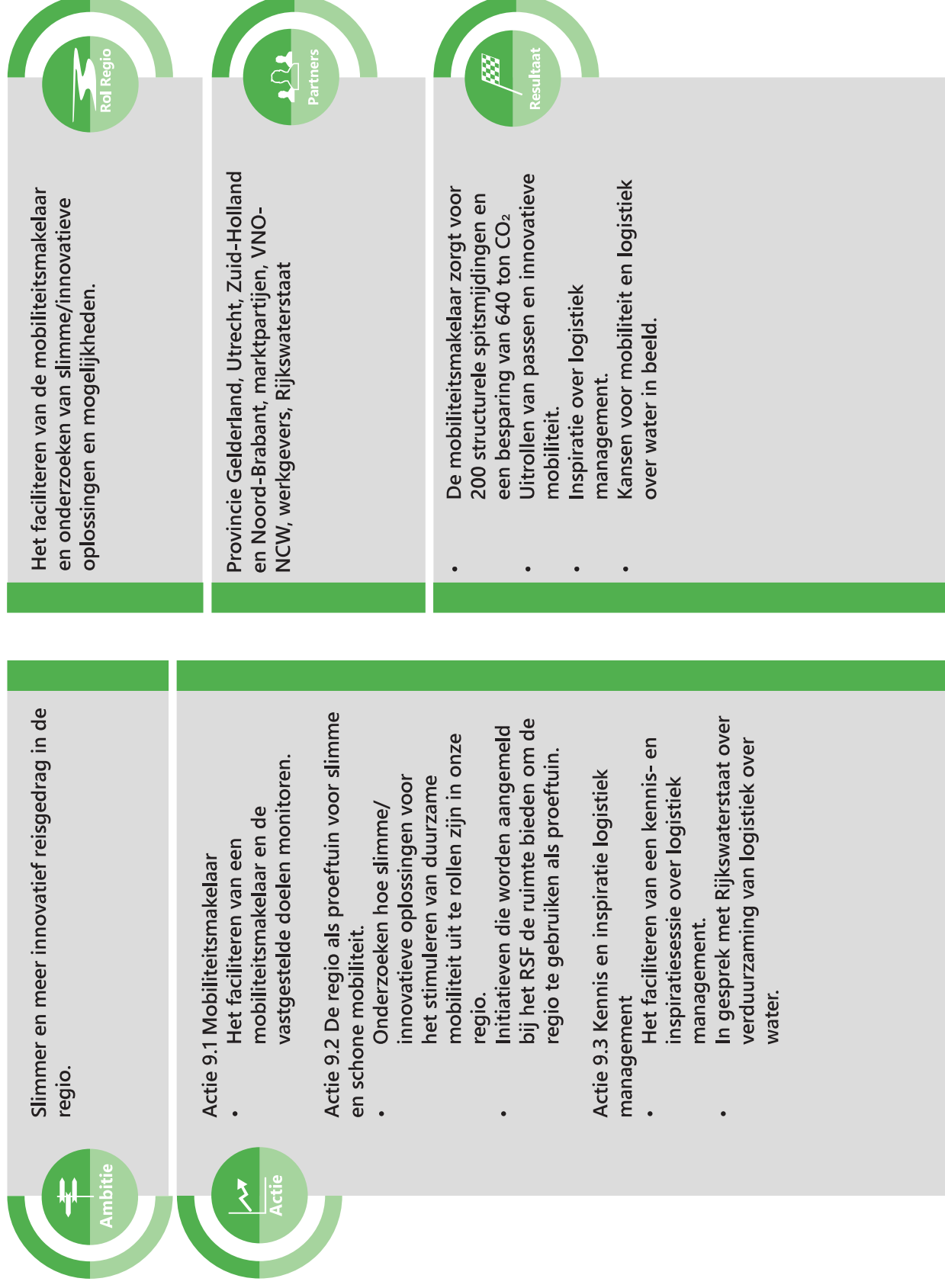
De ontwikkelingen rond innovaties in mobiliteit gaan snel en de mobiliteitstransitie is in volle gang. We willen onze bedrijven inspireren in deze ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Daarom staan we open voor nieuwe initiatieven vanuit de markt om samen te werken aan een slimmer logistiek management. Onder begeleiding van de mobiliteitsmakelaar organiseren we kennis- en inspiratiesessie over logistiek management om kennis op te halen en te delen over dit onderwerp. Ook verkennen we de mogelijkheden voor duurzaam logistiek vrachtvervoer over water met behulp van batterijboten.

Actie 9.3 Kennis en inspiratie logistiek management

- Het faciliteren van een kennis- en inspiratiesessie over logistiek management
- In gesprek met Rijkswaterstaat over verduurzaming van logistiek over water.



9.4 Uitvoering





10. SCHONE MOBILITEIT

Het autobezit in Rivierenland is relatief hoog. Dit komt door de geografie van onze regio: een groot deel is sterk landelijk gebied. Daarom is het niet realistisch om bij de mobiliteitstransitie volledig in te zetten op fiets en openbaar vervoer. We moeten daarom niet alleen nadenken over het stimuleren van slim en innovatief reisgedrag, maar ook inzetten op schonere mobiliteit.



Als regio moeten we een bijdrage leveren aan het klimaatakkoord om de CO₂-uitstoot te reduceren. Dit doen we door in te zetten op schonere mobiliteit. Als regio zien we ook kansen binnen andere dossiers die raakvlakken hebben met mobiliteit. De besluiten die worden genomen binnen bijvoorbeeld het woningbouwdossier en in de ruimtelijke ordening hebben veel effect op je reisgedrag en dus de uitstoot van CO₂. Daarom willen we schone mobiliteit integraal oppakken met als doel CO₂-reductie en een prettigere leefomgeving.

Hoofddossier van het Rijk: Klimaatakkoord

In het klimaatakkoord heeft de Nederlandse politiek vastgesteld dat we in Nederland in 2030 bijna de helft (49%) minder broeikasgassen uitstoten dan in 1990. Mobiliteit zorgt voor circa 19% van de totale uitstoot en speelt dus een grote rol bij het verminderen ervan. De afspraken die zijn gemaakt voor mobiliteit omvatten het gebruik van duurzame energiedragers, het overgaan op elektrisch (personen)vervoer en het verduurzamen van de logistiek en personenmobiliteit, kortom: we moeten schoner en slimmer. Enerzijds liggen deze maatregelen buiten onze invloedssfeer, anderzijds kunnen en moeten we ook actief een bijdrage leveren aan het klimaatakkoord. Een voorbeeld hiervan is het schrijven van dit regionaal Uitvoeringsplan Mobiliteit. Ook met het inzetten van de mobiliteitsmakelaar leveren we hierin een actieve bijdrage. Zo dragen we gezamenlijk een steentje bij aan het klimaat.

10.1 Verschonen van mobiliteit

Door nieuwe technologieën ontstaan kansen om onze vervoersmiddelen schoner te maken. Elektrisch aangedreven voertuigen worden steeds meer verkocht, de ontwikkeling rond het toepassen van waterstof als brandstof is volop in gang en misschien rijden we wel allemaal op biogas in de toekomst.

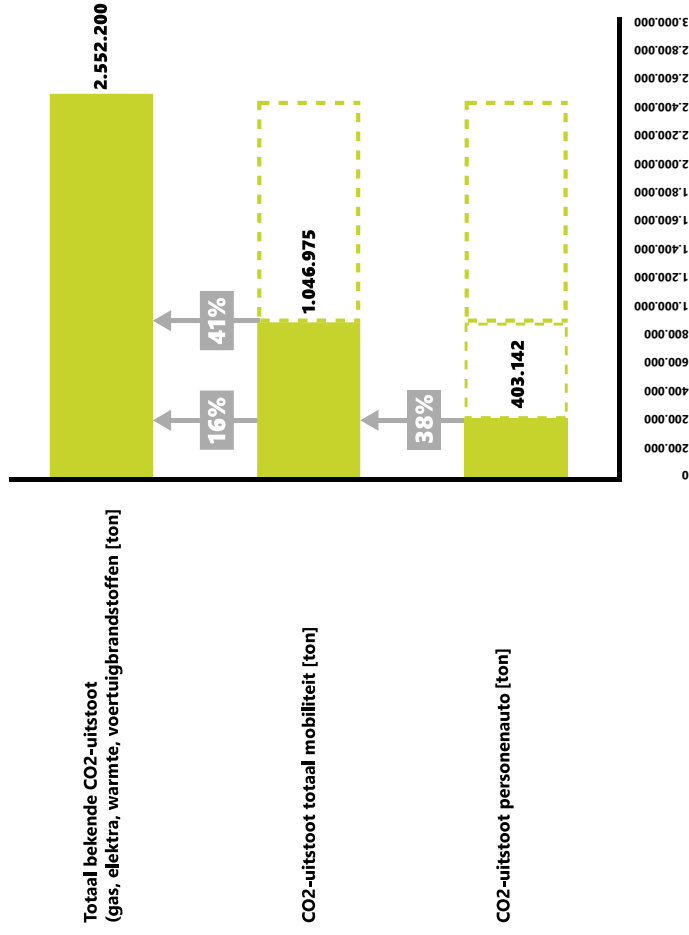
Op welke manier dan ook, om als regio een bijdrage te leveren aan het reduceren van de CO₂-uitstoot willen we schonere mobiliteit stimuleren. Daarom volgen we als regio de ontwikkelingen rond schone mobiliteit en vertalen deze naar wat dit voor de regiogemeenten betekent. We denken hierbij aan:

- verduurzamen van het gemeentelijk wagenpark;
- schonere bussen bij de nieuw OV-concessie;
- verduurzamen van de veerponten;
- zero-emissie stadslogistiek (ZES);
- gemeentelijke aanbesteding van laadpalen;
- regionaal waterstoftankstation.

Naast schonere vervoersmiddelen, maar er moet ook worden ingezet op minder vervoersbewegingen om tot minder CO₂-uitstoot te komen. Hiervoor zien we koppelkansen met andere dossiers om schone mobiliteit integraal op te pakken.

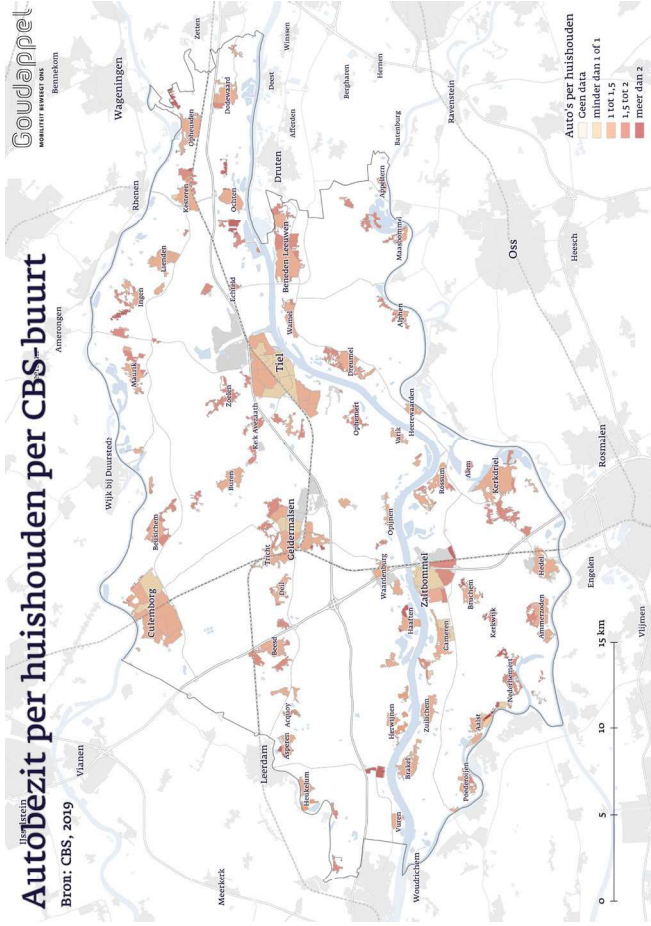
Actie 10.1 Verschonen van mobiliteit

- Volgen van de ontwikkelingen rond schone mobiliteit en de kansen voor gemeentes verkennen.



Figuur 10. CO₂ uitstoot in regio rivierenland.





Figuur 14: aantal auto's per huishouden in de kernen van de regio Rivierland.

10.2 Integraal oppakken van **schone mobiliteit**


Vanuit het klimaatpakkoord zijn doelen gesteld om de CO₂-uitstoot van mobiliteit te reduceren. Besluiten die effect hebben op deze doelen worden niet alleen genomen binnen het dossier mobiliteit. Ook in bijvoorbeeld de dossiers woningbouw of ruimtelijke ordening worden keuzes gemaakt die effect hebben op het reisgedrag en dus de uitstoot van mobiliteit. Hoe dicht er een woningbouw locatie wordt ontwikkeld nabij een hoogwaardig OV-knooppunt, hoe meer het OV gebruikt wordt. Daarom pakken we **schone mobiliteit** integraal op. We vertegenwoordigen de belangen van **schone mobiliteit** binnen alle dossiers die raakvlakken bevatten. Van Economie & Logistiek, door bijvoorbeeld het inzetten op minder vervoersbewegingen van werknemers en het verduurzamen van bedrijventerreinen. Tot Recreatie & Toerisme, door bijvoorbeeld het belang van goede fietsroutes aan te kaarten.

Actie 10.2 Integraal oppakken van **schone mobiliteit**


- Vertegenwoordigen van de belangen van **schone mobiliteit** binnen alle dossiers die raakvlakken hebben met mobiliteit.



10.3 Uitvoering

 **Ambitie**

Het stimuleren van schonere mobiliteit in onze regio

 **Actie**

Actie 10.1 Verschonen van mobiliteit

- Volgen van de ontwikkelingen rond schone mobiliteit en kansen voor gemeentes verkennen.

Actie 10.2 Integraal oppakken van schone mobiliteit

- Vertegenwoordigen van de belangen van schone mobiliteit binnen alle dossiers die raakvlakken hebben met mobiliteit.

 **Rol Regio**

Integraal oppakken van schone mobiliteit en vertalen naar de gemeente in de regio

 **Partners**

Bedrijven, R.O., Netbeheerders, provincie Gelderland

 **Resultaat**

Kansen in beeld om schone mobiliteit uit te rollen.



11. MOBILITEITSFONDS EN UITVOERING

Regio Rivierenland werkt niet alleen in woord, maar ook in daad met elkaar samen. Dit laten we zien door een gezamenlijk gedragen Mobiliteitsfonds waarbij elke gemeente betrokken is bij de uitvoering.

11.1 Mobiliteitsfonds

Het Mobiliteitsfonds is daadkracht

In het verlengde van het vaststellen van het Uitvoeringsplan Mobiliteit tonen de regiegemeenten van Regio Rivierenland met een Mobiliteitsfonds aan wat de kracht van samenwerking op regionale schaal is. Het optreden als daadkrachtige regio zet Rivierenland niet alleen op de kaart bij haar eigen inwoners, maar ook bij andere partijen als het Rijk, de provincie Gelderland en andere regio's en private partners.

Mobiliteitsfonds maakt regio krachtige gesprekspartner

Door het verlengen van het Mobiliteitsfonds en het structureel opnemen in de regionale begroting kan Regio Rivierenland met een concrete en stevige ambitie in gesprek met hiervoor genoemde betrokkenen. Het doel hiervan is om een robuustere, schonere en slimmere bereikbaarheid van de regio te realiseren, nu en in de toekomst. Daarbij werkt het Mobiliteitsfonds ook als cofinanciering bij provinciale of landelijke projecten. Zo investeert het Rijk en de provincie vanwege de ambitie uit het klimaatkkoord in slimme en schone mobiliteit. Ook verkeersveiligheid staat hoog op de agenda. Door het fonds kunnen we d.m.v. cofinanciering specifiek in onze regio bijdragen aan deze agendapunten.

Mobiliteitsfonds op zelfde wijze voortzetten

De hiervoor beschreven ambities en doelstellingen zijn niet te realiseren zonder de inzet van gemeenten in regio Rivierenland. De ambtelijke en bestuurlijke inzet en de middelen uit het Mobiliteitsfonds hebben de

bereikbaarheid in Rivierenland in 2019-2022 versterkt (het Uitvoeringsplan Mobiliteit 2019-2022) en dat willen we doorzetten. Vanuit de regio worden de bovenlokale dossiers opgepakt, een netwerk opgezet met externe partners of lobby georganiseerd om de problematiek in de gemeenten onder de aandacht te brengen.

Mobiliteitsfonds voor een (door)stromend Rivierenland

Het Mobiliteitsfonds, dat wordt beheerd door het portefeuillehoudersoverleg van Regio Rivierenland, maakt het mogelijk om de regionale ambities kracht bij te zetten. Zolang er ruimte is binnen het Mobiliteitsfonds, kan het plan worden uitgevoerd met middelen uit dit fonds. Daarover stemt het PFO onderling af. Vanaf 2023 is besloten om het Mobiliteitsfonds structureel op te nemen in de begroting van de Regio. Het AB verwerkt de uitgaven jaarlijks in de begroting van de Regio. Ingeval er te weinig budget beschikbaar mocht zijn, kan het AB de besteding tegenhouden. Na 2026 worden de totalen uitgaven uit het fonds verrekend en verantwoordt.

Met geld uit het fonds doen gemeenten als regio mee met projecten die samen effectiever uitgevoerd en gefinancierd kunnen worden dan individueel. Met dit geld worden verschillende onderzoeken geïnitieerd en cofinanciering binnengehaald. De verkenning van maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid rondom de A2, lobby en strategie aanpak A15 en de Rijnbrug, actualisatie van het verkeersmodel, studie naar verkeersstromen en doelgroepen in Rivierenland, doorontwikkeling van mobiliteits hubs, gedragscampagnes rondom het stimuleren van duurzaam reizen en verkeersveiligheid, onderzoeken van innovatieve en slimme oplossingen voor een betere bereikbaarheid in Rivierenland. Het Mobiliteitsfonds geeft Regio Rivierenland de mogelijkheid om door middel van samenwerking, invulling te geven aan deze en vele andere projecten en daarmee de belangen van Rivierenland te behartigen.

Mobiliteitsfonds besteden aan A2, A15 en overige acties

Het portefeuillehoudersoverleg mobiliteit heeft de wens uitgesproken om het Mobiliteitsfonds voort te zetten gedurende de looptijd van het Uitvoeringsplan Mobiliteit 2023-2026. Dit met wederom een bijdrage van € 1,- per inwoner per jaar. De ambitie is dit als volgt te besteden:

- € 400.000,- voor de acties rondom de A2 en de A15 corridor;
- € 350.000,- voor de acties rondom modaliteitshubs, deelmobiliteit, fiets en openbaar vervoer;
- € 200.000,- voor de acties rondom veilig, innovatief en schoon;
- € 50.000,- voor programmamanagement.

11.2 Uitvoering

Op elk thema een bestuurlijke trekker

Om het gezamenlijk eigenaarschap en commitment van alle gemeenten te borgen wordt de wethouder uit elke gemeente bestuurlijk trekker van een van de acht thema's in het Uitvoeringsplan Mobiliteit 2023-2026. De bestuurlijk trekker is in regionaal verband aanspreekpunt/woordvoerder voor dit thema. Hiermee zetten we de lijn voort die ook gedurende de looptijd van het vorige Uitvoeringsplan Mobiliteit werd gehanteerd. De verdeling van de bestuurlijk trekkers over de thema's zal plaatsvinden in het portefeuillehoudersoverleg nadat het Uitvoeringsplan Mobiliteit 2023-2026 is vastgesteld. Jaarlijks wordt een programmaplaning uitgewerkt met projecten, initiatieven en kosten die bijdragen aan het algemene doel en inspelende op de ontwikkelingen.

Ambtelijke capaciteit noodzakelijk

Ook ambtelijke capaciteit is essentieel om alle doelstellingen en ambities te realiseren. Dit vraagt niet alleen capaciteit van de regio, maar ook bij de gemeenten. Al jaren wordt met verkeer & vervoer ambtenaren van elke gemeente samen gewerkt om uitvoering te geven aan het Uitvoeringsplan

Mobiliteit. Dit zetten we voort. Ook vanuit de regio is sinds 2018 capaciteit beschikbaar voor een programmamanager en sinds 2022 ook een halve werkweek (1/2 fte) aan ondersteuning. We gaan minimaal door op deze voet of we verruimen deze capaciteit. Daarmee kunnen we meer vraagstukken vanuit de regio organiseren en de gemeentebesturen hiervoor ontlasten. Zij kunnen zich dan meer richten op de organisatie van lokale projecten.

11.3 Aandacht voor communicatie en monitoring




Via de communicatiekanalen; website, informatienota's aan de colleges van B&W en sociale media zullen we met regelmaat communiceren over de behaalde (tussen) resultaten. Hiermee proberen wij op een eenvoudige wijze bewoners en betrokkenen te informeren over de behaalde resultaten. Voor wat betreft de concrete doelen en (tussen)resultaten, zal er jaarlijks gemonitord en geconcretiseerd worden, voor zowel de doelen op de korte als lange termijn. Op dit moment worden de eerste klimateffecten van maatregelen die betrekking hebben op het midden van de spits ook doorberekend naar het effect op CO₂-reductie. Daar waar er kerntallen bekend zijn over de klimateffecten van een mobiliteitsmaatregel, zullen we dit in de jaarlijkse monitoring meenemen. Hierbij zullen we, daar waar mogelijk, de impact van de maatregelen ook monitoren op hun bijdrage aan de klimaatdoelstellingen. Externe factoren zoals de wooncrisis, energiecrisis en het huidige stikstofbeleid vragen om een continue actualisatie van de doelen en ambities. Daarnaast is een deel van de betere bereikbaarheid niet binnen de termijn van 4 jaar te realiseren, maar vraagt dit een strategie en doorlooptijd van meerdere jaren. Dit betreft onder andere de processen rondom de verbreding van de A2, A15, Rijnbrug, maar ook ontwikkelingen voor het spoor of het uitrollen van nieuwe innovaties ten behoeve van slimmere of schonere bereikbaarheid.

11.4 Alle acties in een tabel samengevat

In de navolgende tabel zijn alle acties uit dit Uitvoeringsplan Mobiliteit samengevat per thema. Om de rol van de regio concreet te maken zijn hieraan ook de taken van de regio gekoppeld zoals beschreven in hoofdstuk 2:

- Vertegenwoordigen en lobbyen (van/voor de regionale belangen)
- Verkennen en adviseren (voor/over de regionale vraagstukken)
- Faciliteren en ondersteunen (van de regionale gemeente)
- Signaleren en inspireren (voor/van de regionale gemeente)

Actie	Vertegenwoordigen en netwerken	Verkennen en adviseren	Faciliteren en ondersteunen	Inspireren en signaleren	Planning
 <p>3.1 Autosnelweg A2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Deelnamen aan het coördinatieteam A2 • Utrollen van 'quick wins' • Opzetten Regionale Ontwerptafel Rivierland (ROR) maatregelen 2025-2030 				<ul style="list-style-type: none"> • 2023-2026
<p>3.2 Corridor A15</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Een lobbystrategie opstellen in de vorm van een plan van aanpak waarin we ook onze strategische partners identificeren, met als doel de gehele A15 te agenderen als knelpunt bij het Rijk en de provincie. • Verkennen van een gebiedsgerichte aanpak voor het gebied rondom de corridor A15. Waarin wordt toegevoerd naar een maatregelenpakket ter verbetering van de doorstroming en leefbaarheid. Ter ondersteuning van de lobbystrategie. 				<ul style="list-style-type: none"> • 2023-2026
<p>3.3 Bovenregionale knoop Tiel</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen van een notitie met een gezamenlijk plan van aanpak om de bereikbaarheid rond knooppunt Tiel te verbeteren en daar de komende jaren aan te werken. 				<ul style="list-style-type: none"> • 2024
<p>3.4 Rijnbrug</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Het belang van de Rijnbrug blijven benadrukken bij de provincies Gelderland en Utrecht om de verbreding van de Rijnbrug tot stand te laten komen. 				<ul style="list-style-type: none"> • 2023-2026
<p>4.1 Verkeersmodel Rivierland</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Zorgdragen voor een actueel verkeersmodel zodat het in allerlei studies is toe te passen. 			<ul style="list-style-type: none"> • 2025
<p>4.2 Verdiepde analyse 'Hoe beweegt Rivierland?'</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen van de verdiepende analyse op 'Hoe beweegt Rivierland?' om de belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunten en ontbrekende/zwakke schakels in het verkeersnetwerk in beeld brengen. 			<ul style="list-style-type: none"> • 2024
<p>4.3 Kilometer- en vrachtwagenheffing</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Volgen van de ontwikkelingen omtrent de kilometerheffing. • Volgen van de realisatiefase van de vrachtwagenheffing en monitoren van het effect op het regionaal wegennet. 		<ul style="list-style-type: none"> • In gesprek met andere soortgelijke regio's Inspiratie opdoen voor een systeem van hub tot haartvaten. 	<ul style="list-style-type: none"> • 2023-2026
<p>5.1 Mobiliteitsketen: van hub tot haartvaten</p>		<ul style="list-style-type: none"> • In kaart brengen hoe een systeem van hub tot haartvaten werkt in de regio Rivierland. 			<ul style="list-style-type: none"> • 2024
<p>5.2 Geschikte locaties voor mobiliteitshubs</p>		<ul style="list-style-type: none"> • In kaart brengen van geschikte hublocaties voor werknemers en inwoners en de vereiste bijdragen van gemeenten (inclusief kosten), waarmee gemeenten kunnen besluiten over investeringen in lokale netwerken. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren van het gebruik van de hubs door campagnes en marketing. 		<ul style="list-style-type: none"> • 2024
<p>6.1 Brede aanpak fiets-stimulering</p>			<ul style="list-style-type: none"> • Faciliteren van gemeenten in campagnes voor meer fietsgebruik door het opzetten van een toolkit voor het gebruik van OV-fietsen, e-bikes etc. 		<ul style="list-style-type: none"> • 2025-2026
<p>6.2 Een verbeterd fietsnetwerk</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lobby voor de uitvoering van de gehele snelfietsroute langs de A2 van Houten naar 's-Hertogenbosch. • In gesprek met de provincie over een verbeterde fietsroute langs de A15. • In gesprek met de provincie over het belang van het investeren in fietsroutes in onze regio aan de hand van de verdiepende analyse 'Hoe beweegt Rivierland'. 				<ul style="list-style-type: none"> • 2023-2026
<p>6.3 Veerpunten essentiële schakel in fietsnetwerk</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Op zoek naar een structurele plek van de veerpunten in ons mobiliteitsnetwerk. 			<ul style="list-style-type: none"> • 2023

Actie	Vertegenwoordigen en netwerken	Verkennen en adviseren	Faciliteren en ondersteunen	Inspireren en signaleren	Planning
 <p>7.1 Position Paper Spoor Regio Rivierland</p>	<p>De position paper gebruiken om bij de provincie en vervoerders te lobbyen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • behoud en versterken van de huidige treinverbindingen; • frequentieverhoging van alle haltes in Rivierland; • verbetering en frequentie verhoging van treinverbinding Arnhem-Tiel-Geldermalsen; station Medel; • verbeteren van stationsomgevingen Tiel, Culemborg, Geldermalsen, Zaltbommel, Kesteren en Opheusden; • verduurzaming van de trein tussen Arnhem en Tiel. • Onze belangen, zoals beschreven in de position paper, naar voren brengen bij het kernteam landelijk Toekomstbeeld OV 2040. 	<ul style="list-style-type: none"> • In gesprek met de provincie voor behoud van het OV systeem zodat ook in de haarvaten van de regio OV beschikbaar is. 		<ul style="list-style-type: none"> • 2024 	
<p>7.2 Kleinschalig OV in de nieuwe OV-concessie</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lobby voor belang van kleinschalig OV in de nieuwe OV-concessie. 			<ul style="list-style-type: none"> • 2023 	
 <p>8.1 Risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid</p> <p>8.2 Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Samen met de provincie Gelderland werken aan een risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid voor de (boven)lokale verbindingen in de regio uitgewerkt in een rapport met analyses, maatregelenpakket en kosten van maatregelen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Faciliteren in jaarlijks terugkerende campagnes op thema's die naar voren komen uit risico gestuurde aanpak en actualiteiten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Signaleren van beschikbare subsidies van het Rijk en de Provincie en onze regiogemeenten daaraan koppelen. 	<ul style="list-style-type: none"> • 2024-2025 • 2025-2026 	
<p>9.1 Mobiliteitsmakelaar</p> <p>9.2 De regio als proeftuin voor het stimuleren van duurzame mobiliteit</p> <p>9.3 Kennis en inspiratie logistiek management</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Onderzoeken hoe slimme/innovatieve oplossingen voor het stimuleren van duurzame mobiliteit uit te rollen zijn in onze regio. 	<ul style="list-style-type: none"> • Het faciliteren van een mobiliteitsmakelaar en de vastgestelde doelen monitoren. • Initiatieven die worden aangemeld bij het RSF de ruimte bieden om de regio te gebruiken als proeftuin. • Het faciliteren van een kennis- en inspiratiesessie over logistiek management. 	<ul style="list-style-type: none"> • In gesprek met Rijkswaterstaat over verduurzaming van logistiek over water. 	<ul style="list-style-type: none"> • 2023-2026 • 2024-2026 • 2025-2026 	
 <p>10.1 Verschonen van mobiliteit</p> <p>10.2 Integraal oppakken van schone mobiliteit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vertegenwoordigen van de belangen van schone mobiliteit binnen alle dossiers die raakvlakken hebben met mobiliteit. 		<ul style="list-style-type: none"> • Volgen van de ontwikkelingen rond schone mobiliteit en de kansen voor gemeentes verkennen. 	<ul style="list-style-type: none"> • 2023-2026 • 2023-2026 	