

Op weg naar duurzame mobiliteit

A

Hoofdlijnen van beleid

TER INFORMATIE

Het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) geeft invulling aan de provinciale taak ten aanzien van verkeer en vervoer in Gelderland. Dit plan is opgesteld aan de hand van de Planwet Verkeer en Vervoer. Deel A bevat de hoofdlijnen van het beleid voor de komende tien jaar. In deel B is de Dynamische Beleidsagenda opgenomen met daarin de acties voor de komende twee jaar na vaststelling (2004 – 2005) Dit zijn de acties die op de kaarten in deel B zijn weergegeven. In de tabellen is ook een eerste aanzet gegeven voor acties voor de langere termijn. Over twee jaar wordt uit deze tabellen en op basis van nieuwe inzichten bepaald welke acties voor de periode 2006 – 2007 worden opgepakt. Uitwerkingen en achtergronden van een aantal onderwerpen zijn in deel C opgenomen.



Voorwoord

Op 30 juni 2004 hebben Provinciale Staten van Gelderland dit Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan-2 vastgesteld, conform de Planwet Verkeer en Vervoer.

Het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan-2 is één van de omgevingsplannen van de provincie Gelderland, naast het Gelders Milieuplan, het Waterhuishoudingsplan, het Streekplan en de Reconstructieplannen. De procedures en inspraak van het Gelders Milieuplan en het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan waren gelijkgeschakeld vanwege dezelfde problematiek rond verkeer en kwaliteit van de leefomgeving.

Het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan-2 is tot stand gekomen na een enthousiast, intensief en interactief proces, samen met gemeenten, regio's, Rijk en maatschappelijke organisaties.

We zijn het er met zijn allen over eens dat we in Gelderland een duurzame balans willen tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving. En we zullen samen de daadkracht moeten tonen de uitvoering van dit plan tot een succes te maken. Daarvoor zullen we de samenwerking, die zo goed verliep bij de totstandkoming van het plan, ook in de toekomst moeten vasthouden of zelfs versterken. Samen aan de slag dus.



Marijke van Haaren
gedeputeerde voor Infrastructuur en Openbaar Vervoer

Inhoud

1	Ontwerp PVVP-2: Op weg naar duurzame mobiliteit	8
1.1	PVVP: het verkeers- en vervoerbeleid voor de komende 10 jaar	10
1.2	Duurzame balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving	10
1.3	Samen werken aan mobiliteitsbeleid	10
1.4	Een uitvoeringsgericht plan	11
1.5	Kortom	11
2	Aantrekkelijk zijn en blijven	12
2.1	Inleiding	14
2.2	Knelpunten bereikbaarheid	15
2.3	Knelpunten leefomgeving	16
2.4	Knelpunten veiligheid	17
3	Visie op netwerken	20
3.1	Beïnvloeding mobiliteit via het provinciale wegennet in relatie met andere wegbeheerders	22
3.2	Openbaarvervoernet	23
3.3	Infrastructuurnetwerk voor goederen	24
3.4	Netwerk van fietsverbindingen	24
3.5	Knooppunten	25
4	Van ambities naar oplossingen	27
4.1	Problemen voorkomen	28
4.2	Beter benutten	28
4.3	Bewust bouwen	29
4.4	Beprijzen	29
5	Maatregelen, voor heel Gelderland	30
5.1	Het verkeers- en vervoersysteem optimaliseren ten dienste van bereikbaarheid	32
5.2	Bereikbaarheid van stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen waarborgen	33
5.3	Zorgen voor een duurzame mobiliteit en daarmee voor een goede kwaliteit van de leefomgeving	34
5.4	Natuur en landschap: waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de unieke groene waarde in Gelderland	35
5.5	Zorgen voor een veilige mobiliteit	36
5.6	Evenwichtige inzet middelen	36
6	Regionale uitwerkingen	39
6.1	Regio Achterhoek	40
6.2	Regio Noordwest-Veluwe	45
6.3	Regio Rivierenland	49
6.4	Regio Stedendriehoek	53
6.5	Regio DeVallei	58
6.6	Knooppunt Arnhem- Nijmegen	64
7	Kosten en benodigde middelen PVVP-2	71
	Verklarende woordenlijst en afkortingen	76

I PVVP: Op weg naar duurzame mobiliteit

Het nieuwe PVVP bevat het verkeers- en vervoerbeleid voor de komende tien jaar in onze provincie. Door de toegenomen mobiliteit is de verkeersdruk op het wegennet sterk gestegen. Daarmee zijn negatieve effecten ontstaan op de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en op de kwaliteit van de leefomgeving. Om deze effecten duurzaam aan te pakken staan in dit beleidsplan de samenwerking tussen verschillende partijen en de uitvoering centraal. Gemeenten, Rijk, provincie en maatschappelijke organisaties verbeteren samen de bereikbaarheid, met aandacht voor de leefomgeving en de verkeersveiligheid.



1.1 PVVP: het verkeers- en vervoerbeleid voor de komende 10 jaar

Voor u ligt het nieuwe Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan Gelderland (PVVP). Hierin formuleren wij het verkeers- en vervoerbeleid voor de komende tien jaar in onze provincie. Wij maken dit plan om een duurzame oplossing te bieden voor de mobiliteitsproblemen. Het Statenakkoord 2003-2007 is daarbij kaderstellend.

Door de toegenomen mobiliteit is de verkeersdruk op het wegennet sterk gestegen. Daarmee zijn negatieve effecten ontstaan op de bereikbaarheid van steden, de betrouwbaarheid van de netwerken (de doorstroming), de verkeersveiligheid en op de kwaliteit van de leefomgeving.

Het Rijk werkt aan een nota Mobiliteit (voorheen nationaal verkeers- en vervoerplan) voor heel Nederland waarin dezelfde doelstellingen worden gehanteerd.

1.2 Duurzame balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving

De provincie maakt een zorgvuldige afweging tussen de wensen voor een krachtige economische ontwikkeling en de zorg voor de kwaliteit van de leefomgeving. Gelderland heeft grote natuurgebieden die op een moderne wijze beheerd dienen te worden. Gelderland streeft naar de bevordering van de welvaart van haar inwoners door het stimuleren van veelzijdige bedrijvigheid. Het welzijn in de steden, de dorpen en op het platteland is richtinggevend en bepalend voor die economische groei en de daarmee samenhangende verkeers- en vervoerconsequenties. Met dit PVVP streven wij naar een duurzame mobiliteit: een verkeers- en vervoersysteem dat een sterke economie ondersteunt, welvaart versterkt en die sociale integratie stimuleert. Wij hebben daarbij behoefte aan vervoer dat niet schadelijk is voor onze gezondheid en een betere kwaliteit van het leven garandeert. Het PVVP is één van de omgevingsplannen van de provincie Gelderland, naast het Gelders Milieuplan, het Streekplan en het Waterhuishoudingsplan en de reconstructieplannen. Het voorliggende plan is in samenwerking met deze plannen opgesteld.

1.3 Samen werken aan mobiliteitsbeleid

Met dit PVVP geven wij invulling aan onze regisseursrol in het verkeers- en vervoerbeleid, zoals voortgekomen uit de decentralisatie van dit beleid door het Rijk. Dit betekent dat het plan verder reikt dan alleen het provinciale wegennet en de onder ons beheer vallende zaken.

Conform de Planwet Verkeer en Vervoer is het PVVP ook kader voor het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid. Elke wegbeheerder behoudt uiteraard zijn eigen verantwoordelijkheid.

Wij hebben dit plan samen met Rijk, regio's, gemeenten, het KAN en maatschappelijke organisaties gemaakt om met samen afgesproken doelstellingen aan de slag te gaan om de problemen rond bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid aan te pakken. Het plan dient als kader voor onze provinciale uitvoeringsprogramma's maar geeft ook richting aan programma's van derden. De inbreng van de (deels provinciegrensoverschrijdende) regio's, betrokken gemeenten en maatschappelijke organisaties vormt een belangrijke basis voor het plan en de uitvoering. Wij willen in nauwe samenwerking met hen onze ambities realiseren en de knelpunten aanpakken. Daarvoor maken wij gezamenlijk keu-

zes voor de activiteiten die prioriteit krijgen. Provincie, gemeenten en organisaties stellen in onderling overleg een taakverdeling vast. In de Dynamische Beleidsagenda, het provinciale actieplan voor telkens twee jaar, werken wij dit uit. De decentralisatie van verkeers- en vervoerbeleid gaat gepaard met decentralisatie van middelen via de gebundelde doeluitkering en exploitatiemiddelen voor openbaar vervoer. Wij willen optimaal gebruikmaken van de gedecentraliseerde middelen en gaan daarbij ook de mogelijkheden na van ontschotting van de geldstromen, zodra op nationaal niveau de besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden.

1.4 Een uitvoeringsgericht plan

Het Statenakkoord is kaderstellend voor het PVVP. Het PVVP is uitvoeringsgericht en geeft het inzicht in projecten, activiteiten en maatregelen voor de oplossing en vermindering van problemen in het beleidsveld verkeer en vervoer.

1.5 Kortom

- 1 Het PVVP geeft voor de komende 10 jaar richting aan het verkeers- en vervoerbeleid, waarbij een evenwicht wordt gezocht tussen bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid.
- 2 Het PVVP gaat uit van de regierol voor de provincie en is daarmee breder dan alleen het provinciale wegennet.
- 3 Uitvoering is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de verschillende overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven.

Ter informatie

Het PVVP geeft invulling aan de provinciale taak ten aanzien van verkeer en vervoer in Gelderland volgens de Planwet Verkeer en Vervoer.

Deel A bevat de hoofdlijnen van beleid voor de komende 10 jaar. In deel B treft u de Dynamische Beleidsagenda met daarin de acties voor de komende twee jaar na vaststelling (2004-2005). Dit zijn de acties die op de kaarten in deel B zijn weergegeven. In de tabellen is tevens een doorkijk gegeven naar acties voor de langere termijn. Over twee jaar wordt uit deze tabellen en op basis van nieuwe inzichten bepaald welke acties voor de periode 2006-2007 worden opgepakt. Deel C bevat uitwerkingen van en achtergronden bij een aantal onderwerpen.

2 Aantrekkelijk zijn en blijven

Economische groei en toenemende maatschappelijke activiteiten zorgen voor meer mobiliteit.

Door de strategische ligging van Gelderland tussen de Randstad en het Ruhrgebied behoort de provincie tot het economische kerngebied van Nederland. De bereikbaarheid van steden, bedrijventerreinen en voorzieningen verbeteren wij zowel voor de auto als voor het openbaar vervoer en de fiets. Daarbij zullen wij zoveel mogelijk behouden en onderhouden wat wij hebben, milieuproblemen aanpakken en voorkomen en de verkeersveiligheid vergroten.

De Bloemerij



2.1 Inleiding

Onze missie is: Wij spannen ons samen met andere overheden en partners in voor de ontwikkeling, beheer en onderhoud van een veilig en doelmatig verkeers- en vervoersysteem voor burgers en bedrijven om de mobiliteit in Gelderland op te vangen, de veiligheid te vergroten en bij te dragen aan verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Mobiliteit is een onmisbare voorwaarde voor de economische en sociale ontwikkeling van onze samenleving. Economische ontwikkeling vraagt om een veilig vervoer van personen, betrouwbare verplaatsingen en een goede distributie van goederen. Tegelijkertijd is mobiliteit een vereiste voor mensen om maatschappelijk actief te kunnen zijn, om te kunnen recreëren, sporten of zich verder te ontwikkelen door het volgen van onderwijs. Economische groei en toenemende maatschappelijke activiteiten zorgen voor meer mobiliteit.

Gelderland is een aantrekkelijke provincie, met boeiende steden en dorpen in een veelzijdige omgeving. Natuurgebieden, oude cultuurlandschappen, het rivierenland en het randmeergebied, maar ook een uitstekend vestigingsklimaat voor bedrijven en werknemers zorgen voor een aantrekkelijk woon- en werkklimaat voor ruim 10% van de Nederlandse samenleving. Door haar strategische ligging tussen de Randstad en het Ruhrgebied behoort de provincie Gelderland tot het economisch kerngebied van Nederland. De ruimte en het natuurschoon oefenen grote aantrekkingskracht uit op recreanten en toeristen.

Op internationaal niveau is Gelderland een belangrijke schakel voor de weg, voor het spoor en voor het water.

Ter illustratie: in de verbindingen Randstad - Midden-Europa concentreert het personenvervoer zich per spoor en per weg langs de as Arnhem-Ede-Utrecht (A12, HSL-Oost) en het goederenvervoer zich iets zuidelijker door de Betuwe, over het spoor (Betuweroute), weg (A15) en water (Waal). Met name rond de verstedelijkte gebieden en bij de rivierovergangen, waar de hoofdinfrastructuur ook een belangrijke functie heeft voor het regionale verkeer, heeft het wegverkeer knelpunten. Over water en spoor is, zeker na gereedkomen van een aantal belangrijke projecten, de capaciteit aanzienlijk ruimer.

Wij streven naar een goede bereikbaarheid in Gelderland. Ook de bereikbaarheid van Gelderland vanuit de omliggende stedelijke gebieden in Nederland en daarbuiten is van groot belang. Samen met de rijksoverheid, de gemeenten, regio's, buurprovincies en maatschappelijke organisaties wordt gewerkt aan goede hoofdverbindingen per weg, water en spoor. De economische centra en de grote steden in Gelderland, net als concentraties van wonen en voorzieningen, moeten goed bereikbaar zijn voor burgers en bedrijven. Voorop staat dat we het huidige verkeers- en vervoersysteem behouden en goed onderhouden. De - toegenomen - afstanden die in een beperkte tijd overbrugd moeten worden, vragen om snelle en flexibele vervoermiddelen. Daarnaast bestaat 70% van de verplaatsingen uit ritten, korter dan 7,5 kilometer. Dit betekent dat wij de autobereikbaarheid moeten verbeteren en waar er kansen zijn het openbaar vervoer en de fiets een extra impuls geven. Deze kansen liggen vooral in stedelijke gebieden. In het verlengde van ons Gelders Stedelijk Ontwikkelingsbeleid krijgt de bereikbaarheid van de grote steden in Gelderland prioriteit. De betrouwbaarheid en de robuustheid van het verkeersnetwerk is van belang. In de uitwerking



- Knelpunt op wegen met stroomfunctie
- ➔ Knelpunt met richting van file op wegen met stroomfunctie
- Knelpunt op wegen met stedelijke ontsluitingsfunctie
- Knelpunt op wegen met gebiedsontsluitingsfunctie
- ☆ Knelpunt bij stedelijke distributie
- ★ Knelpunt alleen bij calamiteiten

Kaart A1
Knelpunten bereikbaarheid



van het PVVP-2 besteden wij hier aandacht aan in navolging van het rijksbeleid.

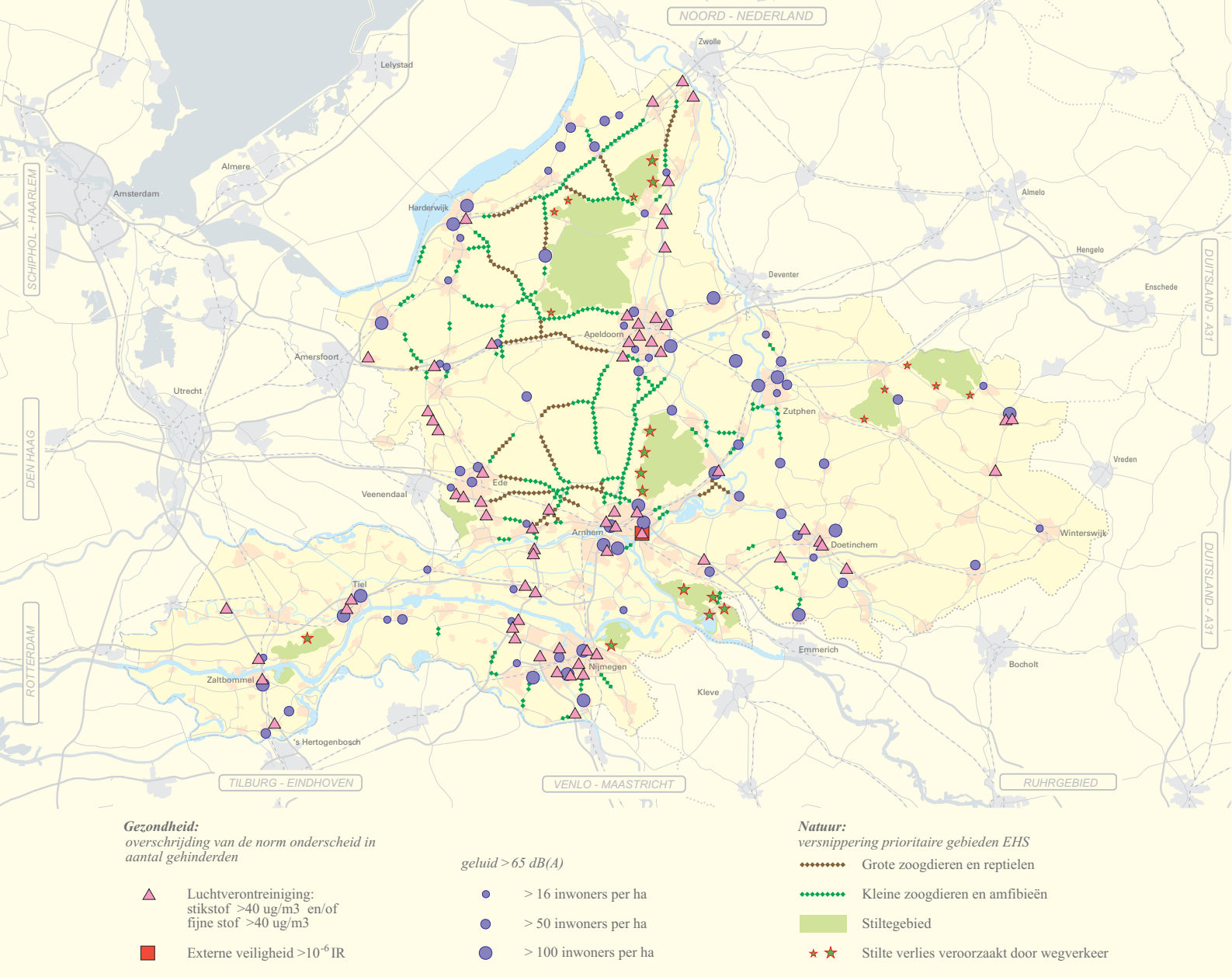
Wij streven een gezond en veilig leven na in een aantrekkelijke leefomgeving, te midden van een vitale natuur, met aandacht voor archeologische waarden. Om de basiskwaliteit van ons milieubeleid (zie Gelders Milieuplan 3) te bereiken willen wij de problemen door vervuilende uitstoot, transportrisico's, geluidsoverlast en door versnippering van de natuur aanpakken en nieuwe problemen voorkomen.

Wij streven ambitieuze doelen na voor verkeersveiligheid voor 2010 ten opzichte van 1998:

- 30% minder verkeersdoden (niet meer dan 106 per jaar in Gelderland);
- 25% minder ziekenhuisgewonden (niet meer dan 1903 per jaar in Gelderland).

2.2 Knelpunten bereikbaarheid

De afgelopen jaren heeft een groei van de mobiliteit plaatsgevonden in Gelderland. Zowel het aantal verplaatsingen als de afgelegde afstand neemt toe. Deze ontwikkeling doet zich voor in het personenvervoer en in het goederenvervoer. Met de toename van de mobiliteit groeien ook de bereikbaarheidsproblemen. Economische concentraties, stadscentra, woonlocaties en recreatieve attracties zijn steeds vaker slecht te bereiken. De kaart laat zien waar in Gelderland de bereikbaarheid onder druk staat.



Kaart A2

Knelpunten leefomgeving

Eruit springt de doorstroming op het hoofdwegennet, met name bij de rivierovergangen van de Waal, Rijn en IJssel en bij de randmeren in de richting van Flevoland. Ook de bereikbaarheid van de steden en de stedelijke netwerken staat onder druk.

De komende jaren geven we voorrang aan notoire knelpunten in de steden, de kwetsbare rivieroverschrijdingen, knelpunten die een betere benutting van het wegennet in de weg staan en waar veel negatieve effecten optreden qua veiligheid en leefomgeving.

2.3 Knelpunten leefomgeving

Voertuigen zijn de voorbije decennia schoner en stiller geworden en geluidbeperkende maatregelen hebben in het algemeen hun effect gehad. Desondanks is de milieubelasting door het verkeer veel minder snel gedaald dan die door de industrie. Oorzaak: de mobiliteit is ondertussen toegenomen.

Het verkeer in Gelderland is verantwoordelijk voor een groot deel van de uitstoot van gezondheidsschadende stoffen naar de lucht. In een aantal gevallen, met name in de bebouwde kom, worden huidige of toekomstige grenswaarden overschreden. Zo wonen ongeveer 25.000 mensen in Gelderland op een plaats waar de huidige norm voor fijn stof wordt overschreden. En circa 40.000 inwoners van deze provincie wonen op een plek die niet aan de norm voor stikstofdioxide voldoet, zoals die vanaf 2010 gaat gelden.

Het verkeer levert momenteel de grootste bijdrage aan de luchtverontreiniging. Om een indicatie te geven: luchtverontreiniging door het verkeer veroorzaakt meer gezondheidsverlies dan verkeersongelukken doen. Door katalysatoren en andere maatregelen daalt de uitstoot van stoffen, met uitzondering van zware metalen en kooldioxide. Die gunstige ontwikkeling wordt deels tenietgedaan, wederom door groei van het verkeer. Luchtverontreiniging door verkeer heeft ook gevolgen voor de kwaliteit van de bodem en het oppervlaktewater.

Verkeer is ook voor een belangrijk deel verantwoordelijk voor de geluidsoverlast in Gelderland: het wegverkeer voor 33 procent, het vliegverkeer voor 16 procent en het railverkeer voor 6 procent. Voor bijna 40.000 mensen in Gelderland geldt dat ze op een plek wonen waar het geluid de 65 dB(A), de grenswaarde voor basiskwaliteit in 2010, overstijgt. Van hen wonen ruim 10.000 inwoners langs provinciale wegen. Zonder geluidbeperkende maatregelen zoals geluidsschermen stijgt dat aantal de komende jaren, door de toename van het verkeer.

Het is vooral het verkeer dat de rust in de Gelderse stiltegebieden verstoort. Op meer dan een kwart van het areaal stiltegebied wordt de 2010-grenswaarde van 40 dB(A) overschreden. Vooral de autosnelwegen zijn hier debet aan.

Versnippering van natuurgebieden door infrastructuur vormt een bedreiging voor het vitaal voortbestaan van een aantal faunasoorten.

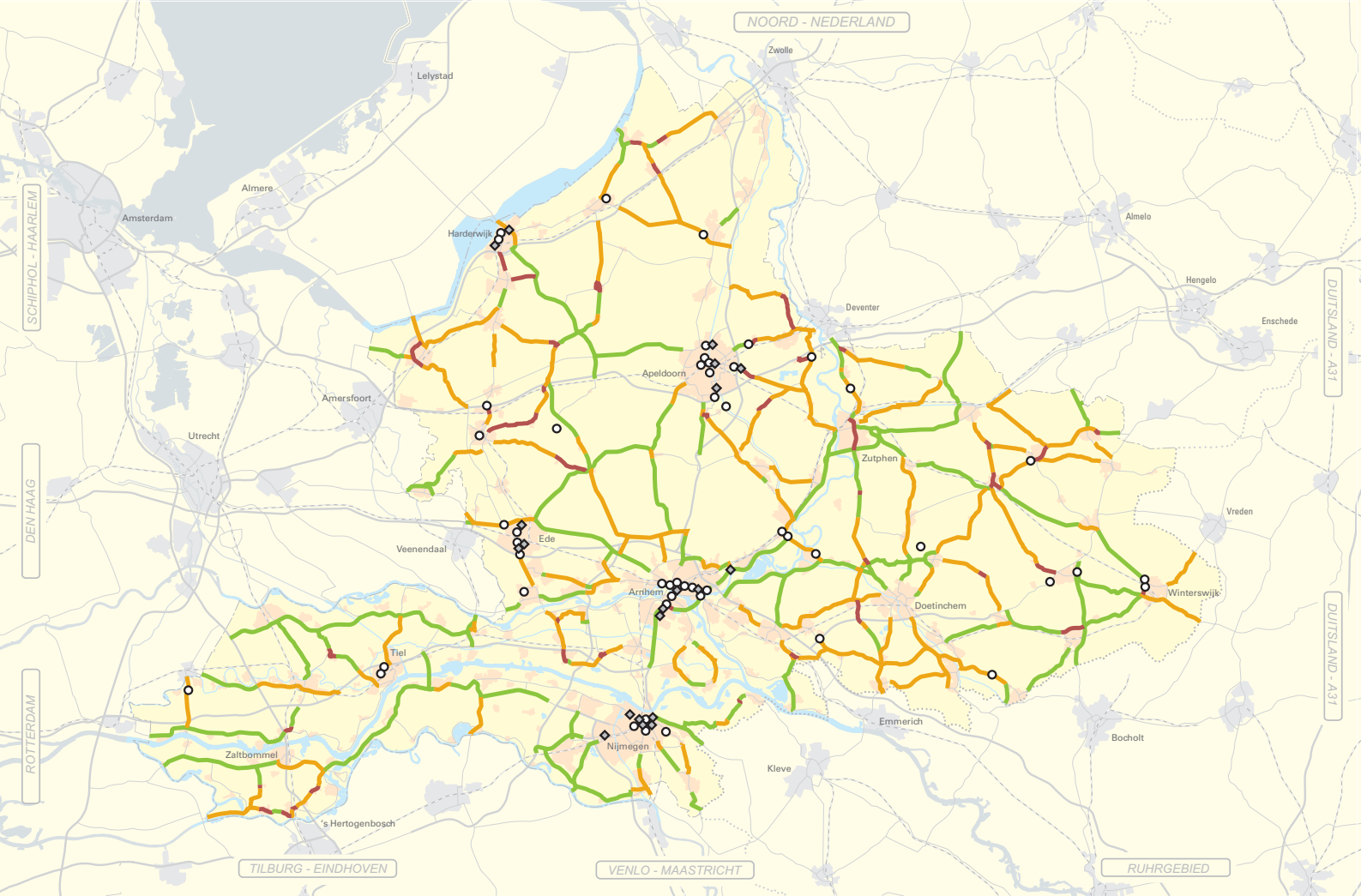
Kaart A2 geeft een overzicht van de knelpunten rondom het Gelderse hoofdwegennet. Het gaat vooral om overschrijdingen van de grenswaarden stikstofdioxide, fijn stof en geluid waar veel mensen wonen (ook op kaart opgenomen in het GMP-3) en de voor versnippering gevoelige natuur van Veluwe, Montferland en het Rijk van Nijmegen en de bijbehorende ecologische verbindingzones.

Voor de komende periode zullen we extra middelen inzetten voor de aanpak van bestaande knelpunten op provinciale wegen op het raakvlak van verkeer en gezondheid en natuur: het Leefomgevingsoffensief.

2.4 Knelpunten veiligheid

Onveiligheid in het wegverkeer is een groot maatschappelijk probleem. Elke dag zijn doden en gewonden te betreuren. Dit zorgt voor veel menselijk leed en de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid zijn hoog: landelijk zo'n 15 miljoen euro per dag. Het gemiddelde aantal verkeersdoden in Gelderland ligt de laatste jaren rond de 150 per jaar, terwijl jaarlijks gemiddeld ruim 2500 gewonden in het ziekenhuis worden opgenomen. In verhouding tot het aantal inwoners liggen deze aantallen boven het landelijk gemiddelde. Wel is het aantal Gelderse slachtoffers afgenomen ten opzichte van tien jaar geleden, ondanks de toename van het verkeer. Op de kaart staan de knelpunten verkeersveiligheid aangegeven.

Op provinciale wegen is de letseldichtheid van het aantal gewonden en doden per kilometer wegvak het grootst op wegen waar een snelheidsregime van 50 of 80 km/uur geldt. Ruim 85% van de verkeersslachtoffers in Gelderland valt op dit type wegen. Voor een deel zijn de ongevallen op deze wegen geconcentreerd op ongevallenconcentratiepunten. Deze zijn te vinden op provinciale wegen, maar met name ook op gemeentelijke wegen. In de afgelopen jaren is echter een steeds grotere spreiding van ongevallen over de volledige trajecten te zien.



Op provinciale wegen

- Gelijk of lager dan gemiddeld risicocijfer *
- Tot 2x zo hoog dan gemiddeld risicocijfer *
- Meer dan 2x zo hoog dan gemiddeld risicocijfer *
- Blackspotkruispunt *¹
- ◆ Verkeersongevallenkruispunt *²

Kaart A 3

Knelpunten verkeersveiligheid

Behalve knelpunten op bepaalde typen wegen is er ook sprake van een aantal knelpunten m.b.t. de weggebruikers. De belangrijkste daarvan worden veroorzaakt door onervarenheid en/of het nemen van risico's (bewust en onbewust). Onervarenheid manifesteert zich vooral bij jeugdige weggebruikers (bijvoorbeeld: fietsende schooljeugd) en bij beginnende bestuurders (bromfietzers, automobilisten en motorrijders). De belangrijkste vormen van risicogedrag zijn: te hard rijden (vaak in combinatie met onvoldoende afstand houden), onder invloed rijden en het zonder gordel rijden.

Samengevat is onze ambitie:

Voor bereikbaarheid:

- 1 het verkeers- en vervoersysteem optimaliseren ten dienste van bereikbaarheid;
- 2 bereikbaarheid van de stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen waarborgen.

Voor leefomgeving:

- 3 zorgen voor een duurzame mobiliteit met een goede kwaliteit van de leefomgeving van mensen (risico's voor gezondheid vallen binnen het acceptabele; zie ook GMP₃);
- 4 waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de unieke groene waarde in Gelderland.

Voor veiligheid:

- 5 zorgen voor een veilige mobiliteit.

Dit willen wij bereiken door:

- 6 evenwichtige inzet van middelen, met een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden en bedrijven.

3 Visie op netwerken

Ons verkeers- en vervoersysteem is opgebouwd uit verschillende netwerken, waarop wij een visie hebben ontwikkeld. Wij onderscheiden het wegennet, het openbaar vervoernet, het infrastructuurnet goederenvervoer, een netwerk van fietsverbindingen en de knooppunten. Met een heldere visie kunnen wij zorg dragen voor een goede afstemming tussen de functie van de verschillende onderdelen van de netwerken, de inrichting en het gebruik.



De provincie heeft verschillende rollen in het beleidsveld verkeer en vervoer; naast gebiedsregisseur hebben wij een rol als wegbeheerder, opdrachtgever (openbaar vervoer), toetsers van (ruimtelijke) plannen en stimulator van ontwikkelingen. Vanuit elke rol hebben wij instrumenten in handen voor het mobiliteitsbeleid.

Voorals wegbeheerder maar ook voor de andere rollen hebben wij een kader ontwikkeld voor de in te zetten maatregelen. Dit is een visie op de verschillende netwerken, met een bijzondere plek voor de wegennetvisie.

3.1 Beïnvloeding mobiliteit via het provinciale wegennet in relatie met andere wegbeheerders

De provincie Gelderland heeft 1200 km weg in beheer. Daarmee hebben wij een belangrijk instrument in handen om de mobiliteit te beïnvloeden. Voor een verantwoorde investeringsstrategie hebben wij een langetermijnvisie op het wegennetwerk ontwikkeld, waarin ook veerpunten zijn opgenomen die belangrijk zijn voor een goede afwikkeling van het bovenlokale autoverkeer. Op basis van deze visie streven wij naar afstemming van de functie, de inrichting en het gebruik van wegen. Onze wegennetvisie laat zien waar het verkeer goed moet kunnen doorstromen, welke wegen bedoeld zijn voor een vlotte regionale ontsluiting en welke wegen enkel een toegangbiedende functie hebben. Deze visie vormt de weerslag van een integrale afweging van ruimtelijke, economische, natuurlijk/landschappelijke en verkeerskundige belangen (zie bijlage).

Ter illustratie: de wegennetvisie laat zien dat de rondwegen Voorthuizen en Putten primair bedoeld zijn voor een goede afwikkeling van het regionale verkeer vanuit het gebied tussen de A1 en de A28 en dat we de wegen op de Veluwe zo min mogelijk voor doorgaand verkeer willen gebruiken.

In de beschrijving van de regio's worden de voor de regio belangrijkste maatregelen toegelicht.

De wegennetvisie is bepalend voor de wijze waarop de inrichting van het wegennet wordt ingezet voor de verkeersveiligheid en de verbetering van de leefomgeving. Wij gebruiken de wegennetvisie als richtinggevende visie en beslissen per situatie welke inrichting het beste past bij de functie volgens de wegennetvisie. Ook het bepalen van het snelheidsregime gebeurt op maat aan de hand van de wegennetvisie. Bij inrichtingseisen en snelheidsregime houden we ook rekening met specifieke gebruikers als motorrijders en (langzaam) landbouwverkeer.

De huidige inrichting past niet overal bij de functie van de weg. Dit betekent niet dat vaststelling van de wegennetvisie automatisch leidt tot aanpassing van deze inrichting in de planperiode van het PVVP. Gekozen wordt voor aanpassingen op die plaatsen waar het beleid voor bereikbaarheid, veiligheid en/of leefomgeving daarom vraagt. Dus daar waar problemen zijn. Daarbij wegen wij per project af welke inrichtingseisen wij toepassen, gegeven lokale omstandigheden en de problematiek ter plaatse.

Door mee te liften met groot onderhoud wordt tegen relatief geringe meerkosten de gewenste inrichting verkregen. Daarvoor stellen wij extra middelen beschikbaar voor het onderhoud van wegen, waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het vergroten van de verkeersveiligheid.

Bij de afweging tussen doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer en veiligheidsmaatregelen zoals verkeersdrempels geldt de wegennetvisie

De [visiekaart wegennet 2014] is opgenomen achterin dit rapport [fig. A4]

als kader. Per situatie zal maatwerk geleverd worden, afhankelijk van de vraag of hogere snelheden de veiligheid of de leefomgeving bedreigen. In het bijlagenrapport wordt de wijze van afweging verder uiteengezet.

Met andere wegbeheerders maken wij aan de hand van de wegennetvisie nadere afspraken over het beter benutten van de capaciteit van het wegennet, in plaats en tijd (zie bijlage gebiedsgericht benutten).

Ten slotte geeft de wegennetvisie richting aan de wijze waarop we ons provinciale wegennet beheren en onderhouden. Behalve de inrichting bij reconstructies en onderhoud betreft dit bijvoorbeeld de timing van onderhoud, omleidingsroutes en afstemming met andere wegbeheerders.

De veerponten zijn van belang voor het totale verkeers- en vervoersysteem, m.n. op (boven)lokale verbindingen. Het gaat om zowel auto- als fiets-/voetveren. De zorg voor instandhouding van de veerponten ligt in handen van de Stichting Veren Gelderland, die een aantal jaren geleden is opgericht door provincie, gemeenten en veerexploitanten.

Wij onderzoeken wat wij kunnen doen om de veerponten op lange termijn in stand te kunnen houden. Daarbij betrekken wij ook de herinvesteringen in veerponten.

3.2 Openbaarvervoernet

Het mobiliteitsbeleid dat de provincie wil voeren, is gericht op maatregelen die de kwaliteit en daarmee de aantrekkelijkheid van het OV vergroten. Ten aanzien van de netwerkopbouw uit zich dit in het streven naar een uitgebreid drielagig OV-systeem van Snelnet (spoor en snelnet-buslijnen), Regionet en Regiotaxi.

Het Snelnet omvat een stelsel van snelle en comfortabele regionale trein- en busverbindingen tussen de grotere stedelijke concentraties in Gelderland. Buiten deze stedelijke concentraties kunnen reizigers gebruikmaken van het regionet, oftewel regionaal ontsluitende busverbindingen. Het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV), in de volksmond beter bekend als regiotaxi, dient als alternatief in gebieden en op tijdstippen waarop openbaar vervoer ontbreekt of gebrekkig aanwezig is.

Herijking Netwerknota

De rijksoverheid bezuinigt de komende jaren op de rijksbijdrage die aan de decentrale overheden beschikbaar wordt gesteld voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Deze bezuiniging kan gevolgen hebben voor het in de Netwerknota voorgestelde openbaarvervoerbeleid. Derhalve is in een eerder stadium door Gedeputeerde Staten gekozen voor het ruggengraatmodel voor het Gelderse openbaar vervoer. Dit model gaat uit van het handhaven van het Snelnet en de sterkste Regionetlijnen voor de bovenkant van de markt (de grote vervoersstromen) en de Regiotaxi voor de onderkant (sociale functie).

Provinciale Staten hebben op 3 september 2003 aangegeven vast te willen houden aan het beleid en de doelstellingen van de Netwerknota en hebben aan

Gedeputeerde Staten gevraagd op basis hiervan een nieuw plan te ontwikkelen. Op 31 maart 2004 is dat nieuwe plan in Provinciale Staten besproken. Het nieuwe plan voorziet in het handhaven van de uitgangspunten zoals die in de Netwerknota worden voorgeschreven. Op basis van de ervaringen met de aanbestedingen, het CVV en de beperktere financiële middelen zal de Netwerknota worden herijkt.

Innovatie

Om te komen tot structurele verbeteringen in het openbaar vervoer is in de periode 2003-2007 16 miljoen euro beschikbaar voor innovaties. De uitwerking wordt voortvarend ter hand genomen, waarbij voor 2004 en 2005 5,0 miljoen euro beschikbaar is voor ontwikkeling en uitvoering van diverse projecten. Een van die projecten is de vernieuwing van het ontsluitend openbaarvervoernet. In dit project worden voorstellen gedaan voor de verbetering van het ov-aanbod (bus, taxi, buurtbus), gebaseerd op de vraag naar mobiliteit.

3.3 Infrastructuurnetwerk voor goederen

De provincie werkt, tegen de achtergrond van de wegennetvisie, aan een netwerk voor goederenvervoer. Dit kwaliteitsnetwerk moet bijdragen aan een duurzame groei van de economie in Gelderland binnen de doelstellingen van bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving. Dit door het verkeer van en naar economische centra als binnensteden, haven- en bedrijventerreinen en grote winkelcomplexen te concentreren of te spreiden over de netwerken van weg, spoor en water, daar optimaal te faciliteren en in te passen en in kwetsbare gebieden juist te weren. Bij de netwerken van water en spoor hebben wij een visie op de regionale overslagpunten weg/water en weg/spoor ontwikkeld, waarbij is aangegeven waar deze overslag het beste kan worden ontwikkeld.

Op dit moment moet wij constateren dat er verschillende knelpunten bestaan rond (goederen)vervoer van en naar economische centra. Vaak bestaat er nog onvoldoende inzicht in de samenhang tussen deze knelpunten. En wanneer dat inzicht wel bestaat, blijken er onvoldoende middelen te zijn om alle knelpunten op te lossen. Per regio zal worden bezien hoe de aanpak van die knelpunten zo optimaal mogelijk kan worden gerealiseerd.

3.4 Netwerk van fietsverbindingen

De provincie stimuleert het fietsverkeer op de korte en middellange afstand, met name in stedelijke gebieden en naar economische centra, scholen en recreatieve voorzieningen. Daarnaast zetten wij als onderdeel van het optimaliseren van de keten in op het versterken van de relatie fiets-openbaar vervoer. De fiets speelt een belangrijke rol bij het stimuleren van het openbaar vervoer als onderdeel van de totale mobiliteitsketen. Wij zullen op locaties waar een duidelijk provinciaal belang is, maatregelen treffen om deze keten te versterken.

De provincie werkt de komende jaren aan een sluitend bovenlokaal fietsnetwerk met directe, aantrekkelijke en comfortabele fietsroutes. Dit volledig in overeenstemming met het Statenakkoord 2003-2007. Door middel van dit samenhangende systeem zullen de belangrijkste herkomsten en bestemmingen (economische centra, regionale bedrijventerreinen, scholen en recreatieve voorzieningen) worden verbonden.

Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen het utilitair en recreatief bovenlokale fietsnetwerk.

Cruciaal is het opzetten en inrichten van de hele keten van woning naar bestemming. Deze routes moeten sociaal veilig en verkeersveilig zijn. Speciale aandacht bij de inrichting gaat uit naar het bermbeheer en de verlichting van de fietspaden, daar waar nuttig en nodig. Wij werken aan het instandhouden van fiets- en voetveren die belangrijke schakels vormen in het bovenlokale fietsnetwerk.

Speciale aandacht zal uitgaan naar de barrièrewerking. Prioriteit krijgen veilige fietsverbindingen op schoolroutes. De gevolgen voor de fiets bij het oversteken van water, spoor en grote weginfrastructuur zullen de komende periode specifiek in beeld worden gebracht en zal worden betrokken bij (grote) infrastructurele werken.

Per regio zal gelet worden op de goede aansluiting van de fietsnetwerken van de verschillende wegbeheerders. Naast het opzetten van een netwerk van fietsverbindingen wordt gewerkt aan goede fietsstallingen.

3.5 Knooppunten

Om een optimale benutting van het totale systeem mogelijk te maken zijn wis selwerking en samenhang tussen de verschillende netwerken belangrijk. Dit vraagt om goede mogelijkheden van overstap (personen) en overslag (goederen) op knooppunten in het netwerk. Hiermee kan bereikt worden dat fiets en openbaar vervoer voor personen, en vervoer over water en spoor voor goederen zo aantrekkelijk mogelijk worden.

Knooppunten zijn bindende elementen in het netwerk; door realisatie van lange- afstands-, stadsrand- en natuurtransferia, het ontwikkelen van beleid voor ruimtelijke knooppunten en in te zetten op overslagvoorzieningen kan de rol van de knooppunten worden versterkt.

In het nieuwe streekplan wordt aangegeven wat, binnen het verstedelijkingsbeleid op provinciaal/regionaal niveau, de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden zijn van knooppunten op basis van hun ligging in het netwerk en de benuttingsmogelijkheden van dat verkeers- en vervoersnetwerk. De kwaliteit van het openbaar vervoer en de ruimte in capaciteit op het wegennet zijn daarbij bepalend.



4 Van ambities naar oplossingen

Het is mogelijk om mobiliteitsproblemen te voorkomen door ruimtelijk - economische ontwikkelingen veel beter af te stemmen op de aanwezige infrastructuur en ze zo veel mogelijk te concentreren en bundelen. Beter benutten begint bij het behouden, efficiënt beheren en onderhouden van het bestaande verkeers- en vervoerssysteem. Op een aantal knelpunten is bouwen van nieuwe verkeersinfrastructuur nodig. Daarnaast kan prijsbeleid een effectief instrument zijn.

De planperiode van dit PVVP is tien jaar en loopt van 2004 tot 2014. In de volgende pagina's wordt een overzicht gegeven van acties die wij als provincie de eerste twee jaar starten om onze doelstellingen en ambities te halen. Basis voor de acties vormt het Statenakkoord en dit PVVP. Oplossingsprincipe: Voor-komen, benutten, bouwen en beprijzen.

Onze strategie richt zich op problemen voorkomen en problemen oplossen door benutten, bouwen en (in een later stadium) beprijzen, in een gebiedsgerichte uitwerking. Dit laat onverlet de prioriteit voor het realiseren en bouwen van de verschillende projecten zoals vastgelegd in het kaderstellende Statenakkoord 2003-2007. Uitvoering staat voorop.

4.1 Problemen voorkomen

Het is mogelijk om mobiliteitsproblemen te voorkomen door ruimtelijk-economische ontwikkelingen veel beter af te stemmen op de aanwezige infrastructuur en ze zo veel mogelijk te concentreren en bundelen. Dit biedt kansen voor een groter draagvlak voor het openbaar vervoer, kortere verplaatsingen en een betere, gebundelde aanpak van de negatieve effecten. Aandachtspunten bij bundeling en concentratie zijn de geluid- en luchtproblematiek en de mogelijke vergroting van de filekans. Concentreren betekent het verkeer zo veel mogelijk langs bestaande hoofdverbindingen leiden. Op (grootschalige) ruimtelijke ontwikkelingen is locatiebeleid van toepassing.

Ook het stimuleren van schonere vervoersvormen kan negatieve effecten van mobiliteit voorkomen.

4.2 Beter benutten

Zowel voor bereikbaarheidsproblemen, als voor leefomgeving en veiligheid kan een betere benutting van het bestaande totale vervoersysteem een deeloplossing bieden.

Beter benutten begint bij het behouden, efficiënt beheren en onderhouden van het bestaande verkeers- en vervoersysteem, waaronder uiteraard de provinciale wegen.

Voor een betere benutting treffen wij maatregelen en stimuleren een beter gebruik van het totale systeem. Dit doen wij op drie manieren. Ten eerste door de reiziger en de goederenvervoerder te verleiden tot bewuste keuzen voor de wijze van verplaatsen waardoor de bestaande infrastructuur beter benut wordt.

Ter illustratie: het openbaar vervoer en de fiets kunnen een meer prominente plaats innemen in de vervoersketen, mits wij dit zorgvuldig aanbieden. Ook is er nog veel onbenutte capaciteit op het water voor goederenvervoer.

Ten tweede door de beschikbare capaciteit van het wegennet qua ruimte en in de tijd (niet allemaal tegelijk op weg) optimaal te benutten. Ten derde stimuleren wij op drukke plekken het benutten van capaciteit in het openbaar vervoer, op fietspaden en vervoer over spoor of water. Pas wanneer benutten onvoldoende soelaas biedt, komt bouwen in beeld. Voor een juiste mix van (benuttings)maatregelen is het van belang het verkeers- en vervoersysteem in samenhang te bezien, ongeacht wie de wegbeheerder is.

Bij benuttingsmaatregelen is soms ook een vorm van bouwen nodig.

4.3 Bewust bouwen

Met het voorkomen van nieuwe problemen en het optimaal benutten van wat er al is, kunnen wij niet alle problemen in Gelderland oplossen. Op een aantal knelpunten is bouwen van nieuwe verkeersinfrastructuur gewoon nodig. Wij doen dit zo duurzaam mogelijk. Als wij bouwen, doen wij dit op basis van een integraal ontwerp waarbij leefomgevings- en veiligheidsaspecten zijn geïntegreerd. Nieuwe tracés zijn pas aan de orde als aanpassing van bestaande infrastructuur niet meer voldoet. Waar mogelijk wordt nieuwe infrastructuur mede gefinancierd uit nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Bouwen betekent ook het toepassen van maatregelen aan de weg zoals bijvoorbeeld het toepassen van stil asfalt.

4.4 Beprijzen

Om te komen tot een verantwoord evenwicht tussen vraag en aanbod van verkeer en vervoer, en tot een optimale benutting binnen en tussen netwerken is prijsbeleid een effectief instrument. Wij verstaan onder beprijzen het met elkaar in verband brengen van de kosten en het gebruik van infrastructuur. Daarbij betaalt de gebruiker voor de kosten van mobiliteit naar tijd en/of plaats. Enerzijds ter beïnvloeding van de mobiliteit, anderzijds ter financiering van mobiliteitsmaatregelen. Mogelijkheden voor dit laatste zijn bijvoorbeeld tolheffing en differentiatie van tarieven in het openbaar vervoer. Op nationaal niveau staat beprijzing wel op de agenda maar maatregelen zullen pas op termijn worden genomen. Provincies en regio's hebben mogelijkheden gekregen om te werken met beprijzing en worden door het Rijk gevraagd na te denken hoe zij hierop kunnen inhaken. Gelderland staat open voor nader onderzoek naar de meest geschikte vorm van beprijzen; wij willen nagaan of beprijzing een oplossing kan bieden voor de bereikbaarheidsproblematiek in relatie tot de doortrekking van de A15 naar de A12 en de doortrekking van de A73. Wij willen daarbij niet vooruitlopen op landelijke ontwikkelingen.

Vanuit het oplossingsprincipe voorkomen, benutten, bouwen en beprijzen beschrijven wij in de volgende hoofdstukken de acties die wij in 2004 en 2005 in gang zetten.



5 Maatregelen, voor heel Gelderland

De ambities voor bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid zijn uitgewerkt in provinciebrede actiepunten voor de komende twee jaar.

Wij gaan de bereikbaarheid vergroten met behoud van een goede kwaliteit van de leefomgeving en een veilige mobiliteit. Dit kunnen wij bereiken door een evenwichtige inzet van middelen, met een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden en bedrijven.



2

De 6 ambities hebben wij in hoofdstuk 2 neergezet:

Voor bereikbaarheid:

- 1 het verkeers- en vervoersysteem optimaliseren ten dienste van bereikbaarheid;
- 2 bereikbaarheid van de stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen waarborgen.

Voor leefomgeving:

- 3 zorgen voor een duurzame mobiliteit met een goede kwaliteit van de leefomgeving van mensen (risico's voor gezondheid vallen binnen het acceptabele; zie ook GMP₃);
- 4 waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de unieke groene waarde in Gelderland.

Voor veiligheid:

- 5 zorgen voor een veilige mobiliteit.
Dit willen wij bereiken door:
- 6 evenwichtige inzet van middelen, met een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden en bedrijven.

In dit hoofdstuk worden de ambities uitgewerkt in provinciebrede actiepunten voor de komende twee jaar. In het volgende hoofdstuk volgen regionale uitwerkingen met een concretisering naar gebied en locatie.

In de tabel die behoort bij de Dynamische Beleidsagenda worden de acties voor de komende twee jaar nader gespecificeerd en wordt uitgebreidere informatie gegeven over onder andere de specifieke rollen van de provincie en onze partners. Tevens wordt een doorkijk gegeven naar de middellange termijn (2006-2014).

5.1 Het verkeers- en vervoersysteem optimaliseren ten dienste van bereikbaarheid

Voor een goede bereikbaarheid is een optimaal werkend verkeers- en vervoersysteem met daarin een goed functionerende hoofdinfrastructuur van groot belang. De hoofdinfrastructuur is immers de ruggengraat van het totale verkeers- en vervoersysteem. Het Rijk heeft daarin een belangrijke rol en is bereid hierover afspraken te maken met betrokken wegbeheerders voor een betere samenwerking en afstemming.

Verschillende modaliteiten stellen verschillende eisen aan het verkeers- en vervoersysteem. Naast de (vracht)auto nemen het openbaar vervoer en de fiets een belangrijke plaats in binnen het totale systeem.

Conform het oplossingsprincipe voorkomen, benutten en bouwen worden de volgende acties ondernomen:

Acties

Voorkomen:

1. In streekplan de basis leggen voor het afstemmen van grootschalige woningbouw en bedrijvigheid, geconcentreerd op de aanwezige hoofdinfrastructuur.
2. Feitelijke nieuwe grootschalige ontwikkelingen toetsen op mobiliteitsaspecten met alle effecten op goederen- en personenvervoer.

Benutten:

3. Provinciale wegen adequaat beheren en onderhouden.
4. Uitbouwen Beter Bereikbaar KAN en starten Beter Bereikbaar Vallei en Stedendriehoek.
5. Gebruik van overstapvoorzieningen voor personen en goederen optimaliseren door benaderen van bedrijven en doelgroepen, bieden van informatie over o.a. carpoolen, multimodale voorzieningen en openbaar vervoer en voldoende en goede fietsenstallingen.
6. Onderzoeken wat Gelderland kan doen om de veerponten in stand te kunnen houden.

Bouwen:

7. Lobbyen voor structurele verbredingen (deels Spoedwet) A1, A2, A12, A50 (door het Rijk) en voldoende capaciteit op rijkswegen en reserveringen van gelden voor de aanleg van de A18.
8. Besluiten over het realiseren van nieuwe oeververbindingen, tevens ontbrekende schakels A15 en A73.
9. Lobby inzetten voor overeind houden ambities hogesnelheidslijn met prominente plaats voor Station Arnhem.
10. Aanleg van rondwegen uit Statenakkoord (2003-2007): Hedel (2006-2009), Voorthuizen-Putten (2009-2010), Druten-Beneden Leeuwen (2008-2009), Laag Soeren (2005-2006), Zeddam (2004-2005), Lochem (2009-2010), Zutphen-Eefde plus ontsluiting de Mars (2009-2011), Harderwijk N302 (2006-2010), Arnhem-Heteren (2005-2006), Hummelo (2010-2011).

5.2 Bereikbaarheid van stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen waarborgen

Om de stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar te houden willen wij eerst problemen voorkomen door stadsdistributie te ontwikkelen, nieuwe ontwikkelingen te toetsen op mobiliteitsaspecten en maatregelen te treffen ter geleiding van de mobiliteit.

Acties

Voorkomen:

11. Met Gelderse steden en stedelijke regio's (WERV, Stedendriehoek, KAN) afspraken maken over gezamenlijke aanpak bereikbaarheid.
12. Nieuwe ontwikkelingen toetsen op mobiliteitsaspecten.

Benutten:

13. Inzetten dynamisch verkeersmanagement rond grote steden in samenwerking met gemeenten en Rijk.
14. Bereikbaarheidsoffensief starten voor de economische centra samen met betrokken (economische) partners; mobiliteitsmanagement inzetten voor grote bedrijven (centra), ziekenhuizen, recreatieve voorzieningen en andere voorzieningen.
15. Hoogwaardig OV in en rond steden ontwikkelen (o.a. regionaal KAN, aanleg stations Stedendriehoek; reisinformatie) en economische centra, gekoppeld aan het realiseren van fietsvoorzieningen en fietsverbindingen rond OV-haltes.
16. Ontwikkelen netwerk goederen (inclusief regionale overslagvoorzieningen).

Bouwen:

17. Uitvoeren van openbaar vervoer projecten op provinciale wegen uit Netwerknota OV.

5.3 Zorgen voor een duurzame mobiliteit en daarmee voor een goede kwaliteit van de leefomgeving

De infrastructuur in Gelderland wordt aangelegd en onderhouden volgens de eisen van deze tijd, waarbij naast bereikbaarheid ook leefomgeving en veiligheid een belangrijke rol spelen.

Bij aanleg van nieuwe infrastructuur en bij grote reconstructies wordt gewerkt met integrale ontwerpen. De infrastructuur wordt op een duurzame wijze aangelegd en beheerd, zowel voor leefomgeving als voor veiligheid. Dit betekent dat integraal duurzaam ontwerpen per saldo duurder is dan niet integraal ontwerpen. Naast nieuwe infrastructuur is sprake van een aantal knelpunten en problemen op het gebied van leefomgeving waar wij op dit moment onvoldoende middelen voor hebben om ze allemaal weg te werken. Daarvoor is een inhaalslag nodig. Wij willen daarvoor een leefomgevingsoffensief opstarten om extra middelen te genereren om daarmee de basiskwaliteit en de daarbij behorende doelstellingen (zie daarvoor bijlage) te behalen. Bij dit leefomgevingsoffensief zijn het PVVP-2, GMP-3 en het natuur- en landschapsbeleid betrokken.

Gebruikmakende van de verruimde reikwijdte van de Wet milieubeheer zal de provincie de bedrijven stimuleren vervoersaspecten mee te nemen in de aanvragen van een milieuvergunning. Hiermee wijzen wij bedrijven op hun verantwoordelijkheid in het voorkomen van mobiliteitsproblemen.

Onderstaande acties betreffen de aanpak van de meest prioritaire knelpunten op het gebied van gezondheid. In 5.4 worden acties op het gebied van natuur en landschap gepresenteerd.

Acties op het gebied van mobiliteit en gezondheid:

Voorkomen:

18. Voorkomen van nieuwe knelpunten ten aanzien van gezondheid langs alle wegen door de gezondheidsdoelstellingen als uitgangspunt te nemen bij het toetsen van bestemmingsplannen en bij MER/Tracéstudies en de spoedwetprojecten.
19. Voor duurzame aanleg en onderhoud van wegen stellen wij een inpassingsplan op. Deze actie heeft ook betrekking op 5.4.
20. Stimuleren van het meenemen van vervoersaspecten in de aanvragen van milieuvergunningen van bedrijven.
21. Stimuleren gebruik van schone vervoersvormen; realiseren van eigen schoon wagenpark.

Benutten:

22. Probleemverkenningen van bebouwde kommen integraal aanpakken - geluid, lucht, veiligheid, doorstroming en oversteekbaarheid.
23. Uitvoeren van het Leefomgevingsoffensief: de achterstand in knelpunten op provinciale wegen, op het raakvlak van verkeer en gezondheid en verkeer en natuur aanpakken.
24. Stimuleren van gemeenten via Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing

-
- (ISV) tot het uitvoeren van een isolatieprogramma of andersoortige maatregelen zoals het toepassen van stiller asfalt.
25. Luchtkwaliteit: de aanpak van problemen binnen de grote steden wordt inzet voor de tweede ronde van het Gelderse Grote Steden Ontwikkelingsbeleid (GSO II).
 26. Voor knelpunten langs rijkswegen stimuleren dat deze worden opgepakt door het Rijk, waar nodig samen met gemeenten; middel hierbij is de toetsing van de wettelijk verplichte luchtkwaliteitsrapportages door de gemeenten.
 27. Vanwege de cumulatie van verschillende problemen zijn Pleyroute en de N348 door Dieren de grootste knelpunten langs provinciale wegen. Pleyroute wordt als gebiedsgericht project opgepakt vanuit het milieubeleid (GMP-3). Hart voor Dieren is een bestaand project.

Bouwen:

28. Opstellen plan van aanpak duurzaam bouwen met pilotprojecten, kennis overdracht, streefwaarden en evaluatie/monitoring.
29. Als uitwerking daarvan het toepassen van stiller asfalt op provinciale wegen daar waar sprake is van knelpunten.
30. Aanleg van rondwegen en uitvoering van fietspadenplan volgens Staten akkoord (2003-2007), en regionale concretisering van het bovenlokaal fietsnetwerk.
31. Wij onderzoeken of de aanleg van de A15 voldoende milieuwinst kan opleveren voor de knelpunten op de Pleyroute in Arnhem.
32. Wij realiseren mede de ondertunnelling van weg en spoor in Dieren.

5.4 Natuur en landschap: waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de unieke groene waarde in Gelderland

Acties op het gebied van mobiliteit en natuur en landschap:

Voorkomen:

33. Voorkomen van nieuwe knelpunten langs alle wegen door rekening te houden met fauna en landschappelijke inpassing onderdeel te maken van het toetsen van bestemmingsplannen en bij MER/Tracéstudies.
34. Op milieuhygiënisch verantwoorde manier verwerken van het bermmaaisel van de provinciale wegen (waar mogelijk toepassen als meststof en opstellen van een handreiking).
35. Duurzame grondstoffenvoorziening in Gelderland realiseren door vermindering van gebruik van primaire grondstoffen en optimaal inzetten van secundaire en vernieuwbare grondstoffen; als hulpmiddel wordt een 'grondstoffen-toets' ontwikkeld voor toepassing bij bestekken van provinciale wegen.

Benutten:

36. Opstellen en uitvoeren van meerjarenprogramma ontsnippering, maatregelen variëren van het verkeersluw maken van wegen tot het aanleggen van oversteekvoorzieningen voor dieren.
37. Mobiliteitsmanagement inzetten voor recreatie en evenementen, o.a. in het kader van Veluwe 2010.

Bouwen:

38. Uitvoeren van Veluwe 2010-projecten voor het afstemmen van verkeer, natuur en recreatie; onderwerpen zijn stilte, lichthinder en versnippering; het verkeersluw maken van een aantal wegen is een maatregel die meerdere doelen dient.

-
39. Stiltegebieden - compenseren van verloren gegaan areaal door het toepassen van stil asfalt en/of andere verkeersmaatregelen bij provinciale wegen (GMP₃ als het gaat om het zoeken van nieuw areaal).
 40. Aanleggen van natuurtransferia.
 41. Waar nodig treffen van bodembeschermende maatregelen langs provinciale wegen in kwetsbare grondwaterbeschermingsgebieden.

5.5 Zorgen voor een veilige mobiliteit

Wat geldt voor leefomgeving geldt ook voor veiligheid. Nieuwe problemen worden voorkomen door nieuwe infrastructuur en grote reconstructies duurzaam veilig aan te leggen. Ook worden problemen voorkomen door van meet af aan verkeersveiligheid te betrekken bij ruimtelijke plannen en door in te zetten op educatie en handhaving. Om op infrastructureel gebied een inhaalslag te maken voor duurzaam veilig zijn extra middelen nodig. Tevens zijn afspraken nodig met onze partners en medewegbeheerders.

Acties:

Voorkomen:

42. Verkeersveiligheid als criterium gebruiken bij ontwikkeling ruimtelijke plannen (relatie Streekplan).
43. Doelgroepgerichte verkeerseducatie volgens het principe van permanente verkeerseducatie (via de samenwerkingsstructuur van het ROVG).
44. Handhaving op trajecten of in gebieden met een hoge verkeersonveiligheid als gevolg van gevaarlijk verkeersgedrag.

Benutten:

45. Regionale concretisering van Duurzaam Veilig 2 en het opstellen en uitvoeren van regionale maatregelpakketten.
46. Toepassen Handboek wegontwerp en Essentiële kenmerken en uitvoering Duurzaam veilig programma provinciale wegen (verkeersongevallenconcentraties aanpakken en trajectgerichte aanpak).

Bouwen:

47. Aanleg van nieuwe infrastructuur per definitie Duurzaam Veilig.

5.6 Evenwichtige inzet middelen

De programma's in het beleidsveld verkeer en vervoer worden ingericht volgens de beleidslijnen uit het PVVP. Wij zullen de ontwikkelingen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving blijven volgen.

Tweejaarlijks wordt daarvan, in het kader van de Dynamische Beleidsagenda, verslag gedaan. In dat verslag zullen wij ingaan op het behalen van de doelstellingen uit het PVVP-2 en op de door de provincie uitgevoerde maatregelen. In het bijlagerapport wordt een overzicht gegeven hoe wij de doelstellingen gaan monitoren en welke kengetallen wij bij zullen houden.

Acties:

48. Werkenprogramma beleidsveld verkeer en vervoer inrichten volgens PVVP.
49. Volgen van ontwikkelingen op gebied van bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid en beoordeling effecten beleid en eventuele bijstelling.
50. In 2005 opstellen van tweede Dynamische Beleidsagenda (DBA) voor de periode 2006 en verder na monitoring en evaluatie eerste DBA.



6 Regionale uitwerkingen

De verschillende Gelderse regio's kennen elk een eigen problematiek. Door een omschrijving van elke regio en een beschrijving van de verkeers- en vervoerssituatie, met bijbehorende knelpunten, worden de specifieke opgaven en de bijbehorende acties omschreven. De opgaven gelden voor de PVVP-periode 2004 – 2014. De acties zijn opgenomen voor de komende twee jaar en worden geactualiseerd via deel B: de Dynamische Beleidsagenda.

In het voorgaande hoofdstuk is beschreven welke opgaven en maatregelen wij voor heel Gelderland zien. In dit hoofdstuk werken wij onze uitgangspunten van beleid uit voor de regio's van onze provincie. Per regio geven wij een typing van het gebied en van de verkeers- en vervoerssituatie en de betreffende knelpunten. Vervolgens beschrijven wij per regio de specifieke opgaven en de bijbehorende acties.

De opgaven gelden voor de PVVP-periode 2004-2014. De acties die zijn beschreven, worden de eerste twee jaar in gang gezet.

6.1 Regio Achterhoek

Typing gebied

De Achterhoek is een groot landelijk gebied tussen het KAN, de regio Twente en Duitsland. Het gebied kent vele kernen die veelal van vergelijkbare omvang en vergelijkbaar gewicht zijn. Belangrijke kenmerken van het gebied zijn het coulissenlandschap, de kleinschaligheid en de bijzondere ecologische waarde van beken en landgoederen. Wonen en werken kennen in de Achterhoek een grote spreiding. Veel werkgelegenheid en voorzieningen zijn geconcentreerd in een aantal verspreid liggende grotere kernen: Doetinchem, Groenlo, Winterswijk, Lichtenvoorde, Aalten, Varsseveld en 's-Heerenberg. De werkgelegenheid ligt met name in de industrie en aan de landbouw gerelateerde bedrijvigheid.

Belangrijke vraagstukken voor de Achterhoek zijn de toekomst van de landbouw, versterking van passende economische bedrijvigheid en tegelijkertijd het behoud en de versterking van de landschappelijke en ecologische kwaliteiten.

De kwaliteit van verkeer en vervoer

In de Achterhoek zijn de verkeers- en vervoerrelaties sterk intern gericht. Er is een fijnmazig wegennetwerk waarin een duidelijke hiërarchie ontbreekt. Mede daardoor is er een diffuus verkeerspatroon. Veel werkgelegenheid en voorzieningen zijn geconcentreerd in de grote kernen van Doetinchem, Winterswijk en Groenlo. Door de relatief grote afstand voor veel inwoners naar deze voorzieningen- en werkgelegenheidscentra is er sprake van een grote afhankelijkheid van de auto. Veel autogebruik, het gebrek aan hiërarchie in het wegennet en enkele slecht functionerende schakels in het wegennet, zijn belangrijke oorzaken voor veiligheids- en leefomgevingsproblemen in de Achterhoek.

Het openbaarvervoersysteem in de Achterhoek is bijzonder in zijn soort. Het openbaar vervoer per spoor vindt plaats met light-rail-materieel en met minimaal een halfuurdienst overdag. Busdiensten zijn afgestemd op vertrek- en aankomsttijden van de trein. Het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (de regiotaxi) functioneert goed en heeft een belangrijke sociale functie in de basismobiliteit. Toch kan het openbaar vervoer (met name de bus) het grote aandeel autoverplaatsingen niet significant veranderen door het grote aantal kris-krasbewegingen, de relatieve dunbevolktheid en de grote afstanden. De voornaamste dragers van het openbaarvervoernetwerk in de Achterhoek zijn de spoorverbindingen Arnhem-Doetinchem-Winterswijk en Zutphen-Winterswijk, aangevuld met snelnet-busverbindingen. Deze verbinden de Achterhoek met de Randstad en het KAN-gebied. Het regionet is met name van belang voor de basismobiliteit (CVV) en voor scholieren.



Het fietsnetwerk in de Achterhoek is, mede door de recreatie, sterk ontwikkeld. Het fietsgebruik in het woon-werkverkeer en onder scholieren en de recreatie is groot. In het woon-werk- en schoolfietsverkeer zijn echter nog een aantal ontbrekende of te verbeteren hoogwaardige fietsvoorzieningen nodig.

Een aantal bedrijven(terreinen) in de Achterhoek is slecht bereikbaar. Uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid is het wenselijk om deze bedrijven beter te ontsluiten. De nieuwe bedrijventerreinen rondom de N18/A18 (Wehl en Groenlo) bieden daar goede mogelijkheden voor.

Opgaven

1. Realiseren van de A18 tussen Varsseveld en Enschede.
2. Realiseren van een hiërarchische wegenstructuur in het gebied tussen A1, A12 en A18.
3. Bereikbare stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen.

I Realiseren van de A18 tussen Varsseveld en Enschede

De realisatie van de doortrekking van de A18 tussen Varsseveld en Enschede is belangrijk voor de bereikbaarheid van de regio, het versterken van de sociaal-economische structuur, behoud en versterking van natuur en landschap en verbeteren van de leefomgeving en de verkeersveiligheid.

Met de realisatie van de A18 ontstaat een centrale as in de Achterhoek die de drager wordt van een samenhangende wegenstructuur in de regio. De A18 vormt enerzijds de ontsluiting vanuit de regio in de richting van Twente en het KAN en is anderzijds de voornaamste verbinding voor afwikkeling van verkeer uit de regio in oost-westrichting.

Voor de sociaal-economische structuur kan de A18 de grote kernen en bedrijventerreinen in de Achterhoek goed ontsluiten in de richting van de economische kerngebieden buiten de regio. De A18 vormt ook een ontwikkelingsas waarlangs ruimtelijke en economische ontwikkelingen, zoals bedrijventerrein Wehl en Groenlo, plaats kunnen vinden. Andere plekken in de regio kunnen daarmee worden ontlast, waardoor natuur en landschap in het gebied kunnen worden behouden en versterkt.

Door het richten van de verkeersafwikkeling in de regio over de A18, worden elders problemen met verkeer door de kern voorkomen. Investerings in de leefomgeving en veiligheid kunnen gebundeld plaatsvinden, wat de veiligheid en leefomgeving ten goede komt.

Met het Rijk zijn afspraken gemaakt over de planvoorbereiding van de N18, gedeelte Varsseveld en Enschede, met prioriteit voor de realisering van het gedeelte van de omlegging Eibergen. Het Rijk zal overeenkomstig de Tracéwet de planstudie uitvoeren.

Acties:*Bouwen:*

1. In landsdelig verband, dus samen met de provincie Overijssel, de regio Achterhoek en de Kaderwetgebieden KAN en Twente wordt een gezamenlijke inspanning gedaan richting het Rijk voor reservering van gelden voor de aanleg van de A18.
2. Het Rijk voert de Planstudie Omlegging Eibergen uit. Begin 2005 zullen de Richtlijnen worden vastgesteld waarna de start van tracé-MER-studie gestart wordt.
3. Na inspraak en verdere uitwerking van het ontwerp-Tracé-besluit wordt in 2008 begonnen met de grondverwerving voor de omlegging Eibergen. De realisatie zal rond 2009 beginnen. Als bijdrage in de oplossing trekken wij totaal 85 mln. euro uit.

2: Realiseren van een hiërarchische wegenstructuur in het gebied tussen A1, A12 en A18

Met het realiseren van een hiërarchische wegenstructuur in het gebied tussen A18 en A1 en het gebied tussen en A18 en A12 kan een oplossing worden geboden voor het diffuse verkeerspatroon in de Achterhoek. Door gebruik van een beperkt aantal verbindingen te stimuleren kunnen bereikbaarheids-, veiligheids- en leefomgevingsproblemen met verkeer door kernen elders worden voorkomen. Daarnaast kunnen wegen in waardevolle natuur en landschappen worden ontzien. De A18 vormt hierin de regionale hoofdas.

Met gemeenten, ANWB en gebruikers zal de provincie de komende jaren werken aan slimme bewegwijzering om het gebruik van de wegen in de juiste richting bij te sturen. Voorwaarde hiervoor is dat de wegen worden ingericht conform functie en gebruik. Dit betekent de aanleg van een aantal rondwegen in wegen met een ontsluitingsfunctie.

De wegennetvisie geeft de gewenste hiërarchie van de wegen in de Achterhoek aan, waarbij een integrale afweging is gemaakt tussen verkeersbelangen en veiligheid en leefomgeving. Het vaststellen van deze wegennetvisie als vertrekpunt voor vervolgacties is van wezenlijk belang.

Specifieke problemen qua leefomgeving en veiligheid zijn weliswaar gebaat bij meer hiërarchie in het wegennet, maar zijn daarmee nog niet helemaal opgelost. Voor veiligheid biedt de regionale uitwerking Duurzaam Veilig 2 soelaas. Door een duurzaam veilige inrichting van het wegennet wordt het verschil tussen wegen met een verkeersfunctie en wegen met een verblijfsfunctie duidelijker. Bij reconstructies en groot onderhoud van provinciale wegen wordt de inrichting in overeenstemming gebracht met de functie in de wegennetvisie. Daarbij hanteren wij de inrichtingseisen zoals vastgelegd in de Gelderse Essentiële Kenmerken. Hier zal in veel gevallen sprake zijn van maatwerk om een goede en vooral veilige afwikkeling van landbouwverkeer, openbaar vervoer, fietsers en autoverkeer mogelijk te maken.

Voor leefomgeving wordt Gelderland-breed een leefomgevingsoffensief gestart. Dit levert ook in de Achterhoek maatregelen op die veelal op inrichtingsniveau worden ingezet. Denk bijvoorbeeld aan stil asfalt en wildwissels of dassentunnels.

Speciaal voor het goederenvervoer is de inrichting van het Achterhoekse wegennet een punt van zorg. Vrachtvervoer in zijn algemeenheid en meer in het bijzonder exceptioneel transport vragen voldoende vormgegeven infrastructuur waar de doorstroming goed is. Ook vanuit het oogpunt van beheer en onderhoud van de wegen en kunstwerken is dit een belangrijk aandachtspunt. De provincie bepaalt samen met de sector welke routes nodig en bruikbaar zijn voor exceptioneel transport. Wanneer deze gezamenlijke basis is vormgegeven, is deze bepalend bij vergunningverlening en is het zaak hier bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening mee te houden.

Acties:

Voorkomen:

4. De wegennetvisie in dit PVVP laat de functies van de rijks-, provinciale en belangrijkste lokale wegen zien. Met het vaststellen van deze visie geven wij richting aan de maatregelen die we de komende jaren treffen ter versterking van de hiërarchie in het wegennet.
5. Bij het aanduiden van zoekzones voor verstedelijking in het streekplan zullen wij de (bestaande) infrastructurele mogelijkheden (weg, openbaar vervoer en ook fiets) een belangrijke rol laten spelen.
6. Wij nemen het initiatief om samen met de regio te komen tot een regionaal pakket verkeersveiligheidsmaatregelen in het kader van Duurzaam Veilig 2. In de Achterhoek gebeurt dit in de vorm van een pilot, gericht op het ontwikkelen van een systematiek om te komen tot een regionale doelstelling en maatregelenpakket. Vervolgens wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld waarin gemeenten en provincie hun middelen bundelen.

Benutten:

7. Provincie start project bewegwijzering Achterhoek. Hierin brengen wij de huidige bewegwijzering in beeld, maken een voorstel voor eventuele aanpassingen op basis van de wegennetvisie en bespreken deze met ANWB, gemeenten en gebruikers.

Bouwen:

8. Op korte termijn werken we de rondwegen uit het Statenakkoord uit, te weten: A18 rond Eibergen en N316 rond Zeddam/Bergh.
9. Naast deze rondwegen is er bij het optimaliseren van de weginrichting naar functie en gebruik in de Achterhoek aandacht nodig voor: de gehele A18, de doortrekking van de A15, de oostelijke randweg Vorden, de N319 Vorden-Kranenburg, de oostelijke rondweg Doetinchem en de rondweg Hummelo. Het onderzoek voor de A18 en de rondweg Doetinchem loopt reeds.
10. Bij reconstructies en groot onderhoud van provinciale wegen maken we extra middelen vrij om de inrichting af te stemmen op de functie en het gewenste gebruik op die plaatsen waar dit de hiërarchie versterkt of concrete problemen qua veiligheid en leefomgeving verhelpt (juist ook in de kommen en bij lintbebouwing).
11. Voor heel Gelderland wordt een leefomgevingsoffensief gestart. Een uitvoeringsprogramma ontsnippering maakt hier onderdeel van uit. De provincie ontwikkelt dit samen met betrokken partijen.

3: Bereikbare stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen

Omliggende plaatsen zijn aangewezen op grotere kernen als Winterswijk, Groenlo en Doetinchem voor veel van hun voorzieningen (winkels, scholen, zie-

kenhuizen en theater), hun werk (bedrijventerreinen) en het openbaar vervoer vanuit de Achterhoek naar buiten. Dit zijn dus bij uitstek de plaatsen die vanuit de omliggende regio goed bereikbaar moeten zijn. Niet alleen met de auto, maar juist ook met de fiets en het openbaar vervoer.

Knooppunten met goede overstapmogelijkheden zijn voor deze mensen heel belangrijk. Daar wordt immers de mogelijkheid geboden om van de fiets of uit het CVV op het openbaar vervoer naar de grotere kernen te stappen. Het stimuleren van ketenmobiliteit geven wij extra aandacht waar grote doelgroepen zijn.

Voor fietsers werken wij het bovenlokale fietsnetwerk verder uit als basis voor investeringen. Vooruitlopend daarop zijn reeds enkele noodzakelijke verbeteringen in gang gezet. Bij het prioriteren van projecten wordt speciaal aandacht besteed aan veilige routes naar scholen omdat scholieren juist in de Achterhoek vaak ver naar school moeten fietsen.

Voor de aansluiting op het nationale openbaar-vervoernetwerk is de verbinding tussen Doetinchem en Arnhem essentieel. Dit vraagt om een uitstekende bereikbaarheid van het station in Doetinchem en moet de betrouwbaarheid van de verbinding Doetinchem-Arnhem ook in de toekomst gewaarborgd blijven. De provincie zal de betrouwbaarheid van de verbindingen op korte termijn onderzoeken (2004-2005). Het resultaat van dit onderzoek zal uitwijzen in hoeverre nadere stappen noodzakelijk zijn.

Doetinchem kent geen volledig sluitende wegenstructuur waardoor herkomst- en bestemmingsverkeer niet goed wordt afgewikkeld. Hierdoor staan de bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid onder druk. In Doetinchem kan de ontsluiting en geleiding van het verkeer worden verbeterd met de aanleg van een oostelijke rondweg.

Voor de bereikbaarheid van de bedrijven in Doetinchem over water biedt de Oude IJssel kansen.

Acties:

Voorkomen:

- 12 Bij het aanduiden van zoekzones voor verstedelijking in het streekplan zullen wij de (bestaande) infrastructurele mogelijkheden (weg, openbaar vervoer en ook fiets) een belangrijke rol laten spelen.
- 13 Bij de ontwikkeling van de nieuwe bedrijventerreinen in Wehl en Groenlo voorkomen we mobiliteitsproblemen door een vroegtijdige inzet van mobiliteitsmanagement.
- 14 Provincie ontwikkelt samen met gemeenten, Fietsersbond, recreatieschappen een bovenlokaal fietsnetwerk voor de bereikbaarheid van voorzieningen. Dit netwerk dient als basis voor investeringen.

Benutten:

- 15 Onderzoek betrouwbaarheid verbinding Doetinchem-Arnhem door de provincie in 2005.
- 16 Wij beoordelen de dienstregeling in de Achterhoek op de mate waarin goede aansluitingen en dus overstapkansen worden geboden.
- 17 Waar mogelijk verbeteren van CVV als voor- en natransport. Wanneer de markt met innovaties komt, stellen wij geld beschikbaar voor de uitvoering hiervan.



Bouwen:

- 18 Om de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden, voorzieningen en bedrijventerreinen voor fietsers te verbeteren zullen we de fietsverbindingen verbeteren en fietsparkeervoorzieningen aanleggen bij snelrehaltes en bedrijventerreinen.
- 19 Wij ontwikkelen samen met gemeenten, Fietsersbond, recreatieschappen een bovenlokaal fietsnetwerk voor de bereikbaarheid van voorzieningen. Dit netwerk dient als basis voor investeringen, waarbij wij de komende jaren extra aandacht besteden aan veilige, comfortabele fietsroutes naar scholen.
- 20 Wij starten een integrale studie naar de verkeersafwikkeling rondom Doetinchem.

6.2 Regio Noordwest-Veluwe

Typering

De regio Noordwest-Veluwe ligt tussen de stedelijke centra Amersfoort en Zwolle, aan de Veluwe en de Randmeren, met aan de overzijde Flevoland. In de regio liggen monumentale steden die een rijke cultuurhistorie laten zien, vooral in relatie tot de Zuiderzee. Recreatie en toerisme zijn voor de regio van groot belang: de Veluwe, de Randmeren, de oude steden en enkele grote attracties in en nabij de regio, zoals het Dolfinarium en SixFlags. Het aantal bezoekers van de regio bedraagt daardoor in sommige perioden een veelvoud van het inwoneraantal.

Harderwijk vertoont een grote dynamiek rond wonen, werken en centrumvoorzieningen. Het nieuwe bovenregionale bedrijventerrein is hier gepland. Voor de overige kernen geldt een terughoudend ruimtelijk beleid, met een nadruk op inbreiding. Dit moet ervoor zorgen dat de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden van (inter)nationale allure behouden blijven.

De kwaliteit van verkeer en vervoer

De verkeers- en vervoerrelaties in de regio worden sterk bepaald door externe factoren. Het bijzondere van dit gebied is de grote dynamiek in de directe omgeving van de regio, waarvan de mobiliteitseffecten op het netwerk in de regio merkbaar zijn. Amersfoort, Zwolle, Lelystad, Almere en Dronten zijn centra waar een sterke groei in wonen en werken plaatsvindt.

Ook grote publiekstrekkingen als het Dolfinarium en SixFlags (net over de provinciale grens in Flevoland) oefenen grote invloed uit op (vooral) het wegennet in de regio.

Het knooppunt Hoevelaken en de A28 bij Zwolle zijn knelpunten op het hoofdwegennet. Op de drukke dagen blijken ook de beperkingen van de verbindingen over de Randmeren met Flevoland. Van de knelpunten aan de randen van de regio gaat een sterke invloed uit op de mobiliteitsproblemen in de regio zelf: de problemen rond bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving. In de westelijke punt worden de negatieve effecten versterkt door de onheldere verkeersstructuur. Nabij Zwolle is gewoon sprake van sluipverkeer.

De Veluwe geeft met haar natuurwaarde een specifieke opgave aan dit PVVP mee.



Opgaven

- 1 Effecten van de fileproblematiek in de omgeving van Zwolle beteugelen.
- 2 Verbetering van de verbindingen tussen Flevoland en Gelderland.
- 3 Verbeteren van de verkeersstructuur binnen de driehoek Harderwijk-Hoewelaken-Barneveld (gebied tussen de A1, A28 en N302).
- 4 De natuurwaarde van de Veluwe beschermen.

1: Effecten van de fileproblematiek in de omgeving van Zwolle beteugelen

De fileproblematiek rond de A28 Zwolle vindt haar terugslag in de omgeving Hattem/Wezep. Knooppunt Hattemerbroek (A28/A50) is filegevoelig en op de route Elburg - Oldebroek - Wezep ontstaat sluipverkeer met negatieve gevolgen voor de omgeving. Enerzijds zullen wij bij Rijkswaterstaat aandringen op verbetering van de doorstroming op de A28 en A50 en hier ook onze medewerking aan verlenen. Anderzijds willen wij de negatieve gevolgen op de omgeving in Gelderland aanpakken door de fietsvoorzieningen naar Zwolle te versterken en door maatregelen te nemen op de sluiproute. In het kader van voorkomen van problemen zullen wij ook hier het vestigingsbeleid mede afstemmen op de bestaande infrastructuur en waar nodig maatregelen treffen. Zo voorkomt het intergemeentelijke bedrijventerrein Hattemerbroek bij de het knooppunt Hattemerbroek, bedrijvigheid op ongewenste locaties op de Veluwe.

In het kader van de komst van de Hanzelijn streven wij een structurele oplossing na voor de ontsluiting van het bedrijventerrein van Hattem.

Acties:

Benutten:

- 1 Wij onderzoeken het benodigde pakket van maatregelen en kansrijke tracés voor de afwikkeling van het regionaal verkeer op de N309; met name rond Oostendorp en 't Harde.
- 2 Wij adviseren RWS met betrekking tot doorstromingsmaatregelen op de A28 en A50, inclusief het knooppunt Hattemerbroek.
- 3 Wij stimuleren mobiliteitsmanagement op het bedrijventerrein in Hattem met behulp van Europees geld (OPTIMUM2).
- 4 De fietsvoorziening Hattem-Zwolle wordt verbeterd.

2: Verbetering van de verbindingen tussen Flevoland en Gelderland

Wij kiezen voor betere benutting van de bestaande structuren en voor een betere geleiding van de verkeersstromen uit Flevoland door Gelderland. Het accent ligt op de N302, de verbinding tussen de A28 en Flevoland bij Harderwijk. Deze route zal worden opgewaardeerd. Verder is er nog een verbinding bij Elburg (N309) en Nijkerk (N301) in de regio De Vallei.

De inrichting van de traverse van de N309 door 't Harde en Oostendorp zal beter worden afgestemd op haar functie. Daarbij wordt gezocht naar de mogelijkheid voor ruimtelijke inpassing van een rondweg bij Oostendorp en 't Harde. Tot die tijd worden een aantal maatregelen genomen als het toepassen van stil asfalt, een betere benutting en het stimuleren van openbaar vervoer. De verkeersaantrekkende werking van SixFlags drukt een onevenwichtige stempel op het verkeersbeeld. Samen met SixFlags, provincie Flevoland en vervoersondernemingen wordt nagestreefd de infrastructuur beter te benutten door de inzet van collectief vervoer.



Acties:*Voorkomen:*

- 5 In ruimtelijke planvorming voor de uitbreiding van Almere waarborgen dat goede verkeersafwikkeling richting en door Gelderland bijtijds wordt meegenomen.

Benutten:

- 6 Wij zullen in samenwerking met de gemeente Harderwijk de N302 (A28-Harderwijk-Flevoland) verbeteren waarvan niet alleen de bereikbaarheid van Flevoland profiteert, maar ook de ontwikkeling binnen Harderwijk.
- 7 Verbetering van de verkeersafwikkeling op de N309 (zie ook opgave 1).

Bouwen:

- 8 Opwaarderen N302 door Harderwijk. Afronding van de realisatie is voorzien in 2005.
- 9 Op termijn onderzoeken wij met betrokkenen de mogelijkheden om de verbindingen met Flevoland te verbeteren door het verbreden van de brug bij Nijkerk.

3: Verbeteren van de verkeersstructuur binnen de driehoek Harderwijk - Hoevelaken-Barneveld (gebied tussen de A1, A28 en N302)

Wij kiezen niet langer voor het bouwen van grootschalige nieuwe infrastructuur (verlenging A30). Wij kiezen primair voor het voorkomen van nieuwe problemen, vervolgens voor het benutten van de bestaande infrastructuur en ten slotte op een enkele plek het bouwen van nieuwe infrastructuur, maar dan meer op lokaal niveau.

Het voorkomen van nieuwe problemen geven wij inhoud door in te zetten op inbreiding en door grotere ruimtelijk-economische ontwikkelingen een plek te geven in de directe omgeving van de bestaande infrastructuur. Voorbeelden zijn de ontwikkeling van het waterfront Harderwijk en de daarmee samenhangende bedrijventerreinen, de versterking van de Harselaar in Barneveld en bedrijventerrein Corlaer bij Nijkerk waar wij onze medewerking verlenen aan het verbeteren van de ontsluiting (regio De Vallei).

Middels een aantal voorzieningen worden de alternatieven voor de auto verbeterd, met name op het gebied van de fietsverbindingen. Wij streven naar de intercitystatus van Harderwijk. Een snellere en frequentere verbinding naar het westen verbetert het openbaarvervoer-netwerk en biedt tevens oplossend vermogen voor de groeiende verkeerscongestie op de A28 richting knooppunt Hoevelaken en knooppunt Hattermerbroek. Tevens streven wij naar een verbetering van de o.v.-verbinding naar het NS-station Putten, met name vanuit centrum Putten. Voor goederenvervoer wordt nagestreefd de aanwezige vervoerscapaciteit over water beter te ontsluiten, met name bij het bedrijventerrein en overslagpunt Lorentz in Harderwijk.

Wij kiezen voor bundeling van de doorgaande verkeersstromen op de A1 en A28. Daarbij is van belang dat de capaciteit van knooppunt Hoevelaken wordt verruimd. De N302 en de N303 vormen de belangrijkste regionale verbindingen. De zwaar belaste verbinding tussen Putten, Ermelo en Harderwijk kennen wij vooral een functie toe voor het lokaal, stedelijke verkeer. De leefbaarheid in Putten wordt verbeterd met een omleiding van de N303. De verkeersstudie zal uitwijzen of op termijn een doortrekking van de rondweg Putten naar de A28 (strand Nulde) nodig is ten behoeve van het regionale verkeer en (nog) niet

voor doorgaand verkeer van de A28 naar de A1. Deze doortrekking is wellicht nodig om de verbinding Putten, Ermelo, Harderwijk te kunnen ontlasten van doorgaand regionaal verkeer. De traverse Putten-Ermelo kan vervolgens worden aangepast.

Acties:

Benutten:

- 10 Capaciteitsverruiming knooppunt Hoevelaken.
- 11 Aanpak N302 Harderwijk (zie ook opgave 2).
- 12 Mobiliteitsmanagement bedrijventerrein Harderwijk.
- 13 De provincie draagt bij aan de ontwikkeling van een openbare overslagvoorziening op bedrijventerrein Lorentz waar de gemeente invulling aan geeft als onderdeel van het Waterfront.
- 14 Onderzoek naar mogelijkheden om NS-station Harderwijk de intercitystatus te geven.
- 15 Onderzoek naar verbetering van het openbaar vervoer tussen station Putten en het centrum van Putten.

Bouwen:

- 16 Tracé-MER-studie N303 Putten - Ermelo - Harderwijk afronden en tot besluit vorming brengen.
- 17 Wij starten de procedure om te komen tot de aanleg van de rondweg Putten. Tevens starten wij een onderzoek naar de mogelijkheden voor een rechtstreekse verbinding tussen Putten en de A28.

4: De natuurwaarde van de Veluwe beschermen

Met het plan Veluwe 2010 zijn heldere keuzes gemaakt over het belang van de natuurwaarde van de Veluwe. Dit heeft zijn weerslag op de mobiliteit die met extra zorg moet worden ingepast. Door een uitgebalanceerde set van maatregelen moeten alternatieven voor het autoverkeer worden aangeboden. Alternatieven als het natuurtransferium Nunspeet, een sluitend fietspadennet en openbaar vervoer (o.a. het groene haltenplan). Wegen die een belangrijke verkeersfunctie behouden, moeten zo worden ingericht dat er adequate plekken zijn om het wild doorgang te geven (wildwissels e.d.). Op wegen van lagere orde is niet uitgesloten dat wegen verder afgewaardeerd worden en dat de bereikbaarheid op andere wijze moet worden gegarandeerd.

Acties:

Benutten:

- 18 In overleg met het recreatieschap Veluwe worden de fietsvoorzieningen in dit gebied verbeterd.
- 19 Uitbreiding Veluwepas en groenehalteproject.
- 20 Afhankelijk van het advies van de Veluwecommissie werken we aan het realiseren van een natuurtransferium bij Epe of Heerde.
- 21 Wegen over de Veluwe via Vierhouten en Heerde-Wezep (sluipverkeer A50) worden verkeerssluw ingericht.

Bouwen:

- 22 Op een aantal provinciale wegen worden maatregelen genomen om het aantal wildongevallen terug te dringen - een gezamenlijk te ontwikkelen visie op de problematiek en het wegennet op de Noord-Veluwe geldt als vertrekpunt voor deze maatregelen.

6.3 Regio Rivierenland

Typering

Het rivierenlandschap en de grote infrastructuur zijn de belangrijkste kenmerken van de regio Rivierenland. De infrastructuur steekt scherp af bij het karakteristieke landschap met vele verspreid liggende kernen, waaronder bijzondere stadjes als Buren. Het bijzondere rivierenlandschap maakt dat dag- en verblijfsrecreatie een belangrijke pijler voor de regionale economie is. Denk daarbij aan locaties als De Gouden Ham, Maurik, Kerkdriel en Nederhemert.

Wonen en werken concentreert zich in de vijf grotere kernen Tiel, Geldermalsen, Culemborg, Zaltbommel en Druten. Door de centrale ligging van deze kernen aan grote transportassen zijn hier nogal wat distributiecentra en hoofdkantoren van bedrijven gevestigd. Ook is de verstedelijkingsdruk op het gebied groot vanuit de Randstad.

Omwille van de vele kleine kernen is leefbaarheid voor de regio een belangrijk thema, net als het behouden en versterken van waardevolle landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden.

Vanzelfsprekend speelt waterbeheer, bij de uitwerking van maatregelen, een grote rol in dit gebied.

De kwaliteit van verkeer en vervoer

De verkeers- en vervoerrelaties in het Rivierenland worden in hoge mate bepaald door externe factoren. De bevolking is sterk georiënteerd op steden buiten de regio (Utrecht, Gorinchem, Den Bosch, Arnhem-Nijmegen en Wageningen- Ede-Rhenen-Veenendaal). Grootschalige infrastructuur is een zeer bepalend element.

De A15 en de A2 zijn de internationale corridors die de hoofdwegenstructuur vormen. Zij faciliteren de grote doorgaande verkeersstromen in oost-west en noord-zuidrichting. Deze hoofdassen hebben maar een beperkte functie voor het regionale verkeer. Wel zijn de aansluitingen op de hoofdwegen van essentieel belang voor de ontsluiting van het Rivierenland in de richting van omliggende stedelijke concentraties. Door de specifieke ligging van het Rivierenland vormen de rivierovergangen, bruggen en veren, een kwetsbaar element in het verkeers- en vervoersysteem. De congestie op de Rijnbrug bij Kesteren illustreert dit.

Het verkeer tussen de kernen in het Rivierenland maakt vooral gebruik van het onderliggend wegennet. Daar komt bij dat problemen met de doorstroming op de A2 en A15 sluipverkeer veroorzaken dat de drukte op de rijkswegen ontloopt. Hier dreigen problemen qua veiligheid en leefomgeving.

Het openbaar vervoer in de regio heeft de treinverbindingen van Rotterdam-Geldermalsen-Tiel-KAN en Den Bosch-Zaltbommel-Geldermalsen-Utrecht als ruggengraat samen met de snelnetbussen. De vele verspreid liggende kernen maken een rendabel netwerk van busverbindingen nagenoeg onmogelijk. Het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer en andere slimme OV-systemen zijn daarom van groot belang voor de regio.

Het fietsnetwerk is recreatief sterk, maar kampt met een aantal veiligheidsproblemen als gevolg van ontbrekende vrijliggende fietspaden.

De unieke ligging van de regio, centraal in het land, met de multimodale transportas A15/Betuwelijn/Waal biedt enorme kansen voor het goederenvervoer. De vele distributiecentra illustreren dit. Op deze ontwikkelingsas is nog



restcapaciteit en bestaan er kansen voor multimodaal transport in Tiel, Haaften en Kesteren. Voor de laatste onderzoeken we of het Container Uitwisselpunt Valburg (CUP) deze kan vervangen.

Opgaven

- 1 Bereikbaarheid omliggende steden.
- 2 Goede afwikkeling doorgaand en regionaal verkeer in Rivierenland.
- 3 De brug bij Rhenen.
- 4 Benutten van de corridor A15, Waal en Betuweroute.
- 5 Bereikbare voorzieningen in de grotere kernen.

Opgave 1: Bereikbaarheid omliggende steden

De gerichtheid op steden buiten de regio levert gezien de unieke ligging van het Rivierenland vooral bij de rivierovergangen problemen. Onderzoek naar de uitgaande pendel moet grote stromen identificeren waar kansen liggen voor mobiliteitsmanagement.

Goede openbaarvervoerverbindingen met de omliggende steden zijn essentieel voor een goede bereikbaarheid. De doortrekking van Randstadspoor naar Geldermalsen en Tiel biedt de mogelijkheid de overbelaste wegen te ontlasten. Indien Randstadspoor gerealiseerd wordt, zal een transferium bij Geldermalsen automobilisten de keuze bieden om eventuele files richting Randstad te ontlopen door de trein te pakken.

In de richting van Den Bosch, KAN en de Vallei biedt het openbaar vervoer eveneens kansen. De investeringen die nodig zijn om hier sterk op in te zetten, ontbreken, dus zal de komende jaren vooral gezocht worden naar manieren om de bestaande voorzieningen beter te benutten. Wellicht dat daarmee kansen voor de toekomst aan het licht komen.

Het verbeteren van de kwetsbare rivieroverschrijdende verbindingen met de omliggende stedelijke gebieden is essentieel, net als het zo veel mogelijk in standhouden van de kwaliteit van het openbaar vervoer daarnaartoe. De fileproblematiek op de A2 springt het meest in het oog.

Acties:

Voorkomen:

1 Bij het aanduiden van zoekzones voor verstedelijking in het streekplan zullen wij de (bestaande) infrastructurele mogelijkheden (weg, openbaar vervoer en ook fiets) een belangrijke rol laten spelen.

Benutten:

- 2 Onderzoeken uitgaande pendel voor mobiliteitsmanagement.
- 3 Wij ondersteunen samen met de regio richting provincie Utrecht en NS het waarbomen van de doortrekking van Randstadspoor naar Geldermalsen.
- 4 In navolging op de doortrekking van Randstadspoor naar Geldermalsen dragen wij bij aan de ontwikkeling van een transferium bij Geldermalsen.
- 5 Daarnaast wordt gezocht naar mogelijkheden om ook de aansluiting van Tiel op Randstadspoor te bewerkstelligen.
- 6 Wij zullen ons inspannen om het gebruik van openbaar vervoer op drukke plekken (de trein Tiel-Arnhem, bus Neder-Betuwe-Rhenen en verder, en bus/trein naar Den Bosch) te stimuleren.

2: Goede afwikkeling doorgaand en regionaal verkeer in Rivieren land

De rijksoverheid heeft verbreding van de A2 in procedure gebracht. Deze verbetering laat onverlet dat wij nieuwe problemen moeten voorkomen. De sterke verstedelijkingsdruk op de regio moet daarvoor in goede banen worden geleid. In de ruimtelijke planvorming zal gezocht worden naar locaties waar goede kansen liggen voor openbaar vervoer en fietsgebruik voor het personenvervoer en voor multimodaal transport als het gaat om goederenvervoer. Toch zal ook steeds een goede oplossing nodig zijn voor de toename van autoverkeer.

Tegelijk met de aanleg van de Betuweroute worden de aansluitingen op de A15 gereconstrueerd. Dit levert in de huidige situatie stremmingen op. Als het werk verder gevorderd is, zal onderzocht worden of de ontsluiting van de regio in oost-westrichting goed is. Daarbij gaat het om het functioneren van de aansluitingen op de A15 en de afwikkeling op de A15 zelf.

Op tal van plaatsen op het onderliggende wegennet doen zich problemen voor qua leefomgeving en veiligheid. Deze knelpunten worden veroorzaakt door het regionale verkeer, maar ook door sluipverkeer dat files op de A2 en de A15 ontloopt. Oplossingen die de doorstroming op het onderliggend wegennet verbeteren, bezien wij in relatie tot de doorstroming op de hoofdwegen (zodat wij geen extra sluipverkeer oproepen). Op basis van de wegennetvisie die in overleg met de regio is opgesteld, stellen wij vast hoe met de gesignaleerde problemen wordt omgegaan. De aanpak behelst een combinatie van ingrepen die een veilige doorstroming bevorderen, en maatregelen die de snelheid van het autoverkeer reduceren/verblijfsfunctie.

Acties:

Voorkomen:

- 7 Vaststellen wegennetvisie voor het Rivierenland als beleidskader voor ingrepen in het wegennet, met extra aandacht voor de verbinding Tiel-Culemborg (N833).

Bouwen:

- 8 Afstemmen functie, inrichting en gebruik in navolging van de uitkomst in de discussie verbinding Tiel-Culemborg.
- 9 Wij stellen in overleg met betrokkenen een regionaal pakket duurzaam veilig op, met daarin investeringen ten behoeve van de verkeersveiligheid.
- 10 Realisatie omlegging Hedel.
- 11 Realisatie omlegging West Maas en Waal.
- 12 Na afronding werkzaamheden Betuwelijn/A15 onderzoeken wij of de aansluitingen op de A15 en afwikkeling van verkeer op de A15 goed zijn.

3: De brug bij Rhenen

Bij de brug van Rhenen zijn dagelijks stremmingen voor het autoverkeer. De opgave is een goede afwikkeling van het regionale verkeer zonder dat daarmee extra doorgaand verkeer wordt aangetrokken tussen de A12 en de A15.

Daartoe worden zowel de fietsvoorzieningen als het openbaar vervoer geoptimaliseerd. Desondanks blijft een verbeterde afwikkeling van het autoverkeer noodzakelijk. Dit gebeurt in eerste instantie in het kader van het project Gebiedsgericht Benutten dat in De Vallei wordt gestart en dat ook de problematiek bij de brug bij Rhenen omvat.

Het project Gebiedsgericht Benutten zal tevens uitwijzen welke infrastructurele investeringen absoluut noodzakelijk zijn om een goede verkeersafwikkeling bij Rhenen te bewerkstelligen. Deze zullen wij samen met betrokken partijen in gang zetten.

De aanpak zal verschillen naargelang de termijn. Voor de korte termijn wordt in het project Benutten Vallei maatregelen gericht op stimulering van het openbaar vervoer, dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Op de middellange termijn wordt gemikt op maatregelen voor de reconstructie van de aansluiting aan de noordzijde van de Rijn op de N225 en de aansluiting van de N233 op de N320. Op de lange termijn wordt een verkenning gedaan naar het doortrekken van de spoorlijn Rhenen-Kesteren, capaciteitsverbetering van de brug of een nieuwe brug, en de verbetering van de A15 en A12.

Acties (zie ook regio De Vallei):

Benutten:

- 13 De verbinding Vallei-Rivierengebied wordt geïntegreerd in het benuttingsproject voor de hele Vallei. Daarin wordt gestreefd de verkeersdruk te verminderen via verkeersmanagement op netwerkniveau.
- 14 In het benuttingsproject is aandacht voor stimuleren van het OV-gebruik tussen het Rivierengebied en De Vallei als alternatief voor de auto. Daarvoor worden zo nodig kleinschalige infrastructurele maatregelen getroffen.
- 15 In het benuttingsproject is aandacht voor stimuleren van het fietsgebruik tussen het Rivierengebied en De Vallei als alternatief voor de auto. Daarvoor wordt zo nodig nieuwe fietsinfrastructuur aangelegd.

Bouwen:

- 16 Compleet maken van de aansluiting van de N233 op de N320.

4: Benutten van de corridor A15, Waal en Betuweroute

Tegelijk met de aanleg van de Betuweroute worden de aansluitingen op de A15 gereconstrueerd. Dit levert in de huidige situatie stremmingen op. Als het werk verder gevorderd is, zal onderzocht worden of de ontsluiting van de regio in oost-westrichting goed is. Daarbij gaat het om het functioneren van de aansluitingen op de A15 en de afwikkeling op de A15 zelf.

Daarbij zal extra aandacht worden besteed aan de kansen voor multimodaal transport in Rivierenland. Wij zien op de bedrijventerreinen Kellen en Medel mogelijkheden voor het uitbreiden en realiseren van een regionaal overslagpunt. Dit vraagt om goede overslagvoorzieningen en een goede en vooral ook veilige ontsluiting over de weg.

Een proef in de regio Rivierenland moet uitwijzen in hoeverre een netwerk goederen voor een optimale afwikkeling van het goederenvervoer kan zorgen.

Actie:

- 17 We bezien de vervolgstappen voor de uitbreiding en realisering van bulk- en containeroverslag Medel / Kellen. Het marktinitiatief Haaften zullen wij toetsen aan de randvoorwaarden vanuit ruimtelijke ordening, veiligheid en leefomgeving. De ontsluiting van dit terrein zullen wij in dat verband meenemen.



5: Bereikbare voorzieningen in de grotere kernen

De sterke verstedelijkingsdruk op de regio moet daarvoor in goede banen worden geleid. In de ruimtelijke planvorming zal gezocht worden naar locaties waar goede kansen liggen voor openbaar vervoer en fietsgebruik voor het personenvervoer en voor multimodaal transport als het gaat om goederenvervoer. Toch zal ook steeds een goede oplossing nodig zijn voor de toename van autoverkeer.

Het voorzieningenniveau in de kleine kernen staat onder druk, wat vraagt om goede en vooral veilige bereikbaarheid van de voorzieningen die zijn geconcentreerd in de grotere kernen. Dit betekent dat de kernen Tiel, Geldermalsen, Culemborg, Zaltbommel en Druten niet alleen met de auto, maar vooral ook met de fiets en het openbaar vervoer goed te bereiken moeten zijn. De nadruk ligt op de grotere kernen en bedrijventerreinen.

Het openbaar vervoer in het Rivierenland zien wij als een totaalconcept met een ruggengraat en feeder van die ruggengraat. De ruggengraat is deels bedoeld voor de ontsluiting van het Rivierenland naar omliggende regio's. Op de ruggengraat liggen ook de belangrijkste concentraties van stedelijke voorzieningen. Het CVV voedt het Regionet en het Snelnet. Fietsparkeervoorzieningen plus uitstekende informatievoorziening op halteplaatsen zorgen ervoor dat mensen gemakkelijk van de fiets of uit het CVV kunnen overstappen op Snelnet, Regionet of de trein.

We werken samen met de regio het bovenlokale fietsnetwerk uit om vast te stellen op welke relaties wij investeren in verbetering van de fietsvoorzieningen.

Acties:

Voorkomen:

- 18 Nieuwe ontwikkelingen in de kleine kernen richten op versterking fiets en OV. Bij het aanduiden van zoekzones voor verstedelijking in het streekplan zullen wij de (bestaande) infrastructurele mogelijkheden (weg, openbaar vervoer en ook fiets) een belangrijke rol laten spelen.

6.4 Regio Stedendriehoek

Typering

Karakteristiek voor de Stedendriehoek is het contrast tussen de dynamiek van het stedelijk netwerk van Apeldoorn, Deventer en Zutphen en de landelijke omgeving met de bijzondere landschappelijke en natuurwaarden van de Veluwe- rand en het rivierengebied van de IJssel. De combinatie van stuwwal- en dek- zandgebieden met de riviervallei kenmerkt de afwisseling van landschapstypen. De groene kwaliteit en het water zijn belangrijke dragers voor het toeristische en recreatieve karakter van de regio.

Industrie en landbouw zijn altijd belangrijke sectoren voor de Stedendrie- hoek geweest. De afgelopen jaren is het accent verschoven naar dienstverlening en handel. Dit is in de steden goed zichtbaar, waarbij de strategische ligging aan de A1 een belangrijke rol speelt. In het landelijk gebied is de reconstructie van de landbouw in toenemende mate zichtbaar en wordt het recreatieve gebruik



van het landelijk gebied voor de stedeling en bezoeker sterk vergroot.

De Stedendriehoek ontwikkelt zich tot een stedelijk netwerk met steeds sterkere ruimtelijke en functionele relaties tussen de steden onderling en het omliggende landelijke gebied. De steden zijn de afgelopen jaren gegroeid, zowel wat betreft de woonfunctie en de werkgelegenheid als het voorzieningenniveau. Dat beïnvloedt ook het omliggende landelijke gebied. Gezien de grote dynamiek in de regio is een samenhangend integraal beleid gewenst, waarbij vooral ook waterbeheer een steeds belangrijker rol zal spelen naast mobiliteit, ruimtelijke ordening, economie en milieu.

De kwaliteit van verkeer en vervoer

Centraal door de Stedendriehoek loopt grootschalige infrastructuur van hoofdwegen en intercity-railverbindingen. De transportas A1 biedt een uitstekende bereikbaarheid naar de Randstad en Twente en is tevens een belangrijke regionale verbinding tussen Apeldoorn en Deventer. In noord-zuidrichting vormt de A50 met het spoor de as waarlangs verkeer richting Arnhem en Zwolle zich beweegt. Het spoor biedt door de grote afstand tot een aantal kernen niet voor alle kernen in dit gebied een goede verbinding. Zutphen ligt perifeer ten opzichte van deze noord-zuidas en wordt ontsloten met de A1 en Doetinchem via de N348.

De gunstige ligging van de Stedendriehoek heeft de stedelijke ontwikkeling binnen het stedelijk netwerk de afgelopen jaren versterkt en zal dat ook de komende jaren doen. Deze ontwikkelingen hebben een sterke mobiliteitsgroei tot gevolg. Met name de bruggen over de IJssel en de afwikkeling richting het rijkswegennet komen hierdoor onder druk te staan. De opgave is de mobiliteitsgroei op een verantwoorde wijze op te vangen, de interne samenhang te versterken en in te zetten op een goede relatie tussen hoofdwegennet en het stedelijke en regionale net.

In toenemende mate zijn de drie grote steden op elkaar aangewezen voor specifieke voorzieningen. De omliggende kleinere kernen zijn voor veel voorzieningen sterk op de steden georiënteerd. Daarom is bereikbaarheid van de steden een belangrijke voorwaarde. Een belangrijke rol is dan ook weggelegd voor het openbaar vervoer tussen de steden.

In de landelijke omgeving buiten het stedelijke netwerk speelt de basismobiliteit een belangrijke rol. Naast goede fietsverbindingen is hier een belangrijke rol weggelegd voor het CVV.

Opgaven

- 1 Netwerkstad Stedendriehoek.
- 2 Doorgaand en regionaal verkeer op A1 en A50.
- 3 Perifere ligging van Zutphen.
- 4 Kwaliteit van de leefomgeving en verkeersveiligheid.
- 5 Bereikbaarheid voorzieningen in de steden.

I: Netwerkstad Stedendriehoek

In het concept van de netwerkstad Stedendriehoek staan de steden Apeldoorn, Deventer en Zutphen centraal. Vanuit het ruimtelijk concept van de net-



werkstad bespreken de gemeenten het verdelen van ruimtelijke programma's tussen de verschillende kernen. Met de verdeling van functies tussen de steden in de Stedendriehoek ontstaan sterke(re) verkeersrelaties. Het concept vraagt dus om een optimale onderlinge bereikbaarheid van de steden.

Bij het opstellen van de ruimtelijke visie Stedendriehoek 2030 (door de regio) worden ruimtelijke ontwikkelingen gericht op de reeds aanwezige of te realiseren infrastructuur.

Voor een goede afwikkeling van het verkeer binnen de Stedendriehoek is ons doel de groei van de mobiliteit op te vangen in een toename van het gebruik van het openbaar vervoer waardoor de wegen, met name de A1, niet extra belast worden. Door de bouwopgave op het bestaande openbaar vervoer te richten, wordt dit beter benut en ontstaat draagvlak voor een verdere uitbouw van de kwaliteit van het openbaar vervoer. De fiets speelt door de relatief grote afstanden tussen de steden maar een kleine rol in het vervoer tussen de steden van de Stedendriehoek.

Acties:

Voorkomen:

- 1 Realiseren OV-knooppunten in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteitsmanagement en ketenmobiliteit.

Bouwen:

- 2 De provincie draagt bij aan kwaliteitsverbetering openbaar vervoer tussen de steden waarvoor de gemeenten OV-knopen ontwikkelen: realisatie afgerond in 2005:
 - a. station Apeldoorn De Maten
 - b. station Voorst-Empe
 - c. station Apeldoorn Osseveld (afhankelijk van exploitatie spoorlijn Apeldoorn-Deventer)
 - d. station Twello (afhankelijk van exploitatie spoorlijn Apeldoorn-Deventer).
- 3 Op termijn is ook aanleg van station Deventer Zuid voorzien, wat onderdeel zal uitmaken van een totaalpakket van afspraken over de uitvoering van projecten in de Stedendriehoek.

2: Doorgaand en regionaal verkeer op A1 en A50

De A1, die Deventer met Apeldoorn verbindt, en de A50, die Arnhem met Apeldoorn verbindt, wikkelen zowel doorgaand als regionaal verkeer af. Door de vele op- en afritten is er veel uitwisseling van verkeer en ontstaan bereikbaarheidsproblemen (doorstroming) op het hoofdwegennet.

Dit leidt ook tot sluipverkeer en daarmee veiligheids- en leefomgevingsproblemen op het onderliggende wegennet.

Ondanks de openbaarvervoerontwikkeling in de Stedendriehoek zijn extra maatregelen voor het autoverkeer noodzakelijk. In overleg met overheden en marktpartijen wordt gewerkt aan een pakket van maatregelen waarmee wij het doorgaande verkeer de ruimte geven op A1 en A50 en zorgdragen voor een goede afwikkeling van regionale verkeersstromen.

Op korte termijn zullen de Spoedwetprojecten van de rijksoverheid lucht bieden op de A1 en de A50. In aansluiting op deze benuttingsmaatregelen wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn om in de Stedendriehoek te starten met 'Gebiedsgericht Benutten'.

Naast de capaciteitsverruiming op de hoofdwegen en het starten van een proces om het totale wegennet in de Stedendriehoek beter te benutten starten wij op een aantal plaatsen projecten om de negatieve effecten van het autoverkeer terug te dringen. In aansluiting op de wegennetvisie wordt op een aantal plaatsen een verkeersluw profiel aangebracht, waardoor de veiligheid en de leefomgeving verbetert en de verbindingen minder aantrekkelijk zijn voor doorgaand verkeer.

Acties:

Benutten:

- 4 Rijkswaterstaat richt de vluchtstrook in als spitsstrook van de A50 tussen Arnhem en knooppunt Beekbergen in het kader van de Spoedwet.
- 5 Rijkswaterstaat richt de linkerrijstrook in als plusstrook van de A1 tussen knooppunt Beekbergen en Deventer-Oost.
- 6 Wij leggen carpoolpleinen aan langs de A1 en de A50 bij Apeldoorn.
- 7 In 2004 zal de provincie de mogelijkheden en het draagvlak verkennen voor het starten van een benuttingsproject in de Stedendriehoek.

Bouwen:

- 8 Herinrichting van de N788 in de kom van Beekbergen (Arnhemseweg).
- 9 Herinrichting N786 kom Beekbergen (Dorpstraat/Kerkweg) wordt voorbereid door gemeente Apeldoorn.
- 10 Herinrichting van de kom van Twello. Uitvoering van dit project is gepland voor 2004.

3: Perifere ligging Zutphen

Door de perifere ligging van Zutphen is er veel autoverkeer dat door de kerren Eefde, Voorst en De Hoven gaat. Het betreft zowel doorgaand verkeer tussen de Achterhoek en de A1, als regionaal verkeer. Bovendien is er sprake van veel vrachtverkeer doordat bedrijventerrein De Mars hier ook ontsloten wordt.

Wij streven ernaar functie, inrichting en gebruik van wegen in het gebied af te stemmen en zo nodig de rondwegen te realiseren. Dit gebeurt op basis van de wegennetvisie op die plaatsen waar de leefomgeving en de veiligheid onder druk staan. Extra aandacht wordt geschonken aan de belangen van openbaar vervoer en hulpdiensten.

De knelpunten bij Eefde pakken wij gefaseerd aan. Op korte termijn verbeteren wij de leefomgeving en de veiligheid in Eefde en Zutphen-Noord en de bereikbaarheid van Polbeek en De Mars. Op de langere termijn wordt de doorstromingsproblematiek op de N348 tussen Zutphen-Zuid en de A1 opgepakt. Bovendien stimuleren wij de doorontwikkeling van de overslagfunctie op De Mars om een toename van het goederenvervoer over water te bewerkstelligen. De omlegging Voorst is van belang in relatie tot de problemen op de N348 en de A1.

Acties:

Benutten:

- 11 Wij dragen bij aan het doorontwikkelen van de overslagfunctie op De Mars, dat wordt getrokken door de gemeente Zutphen.

Bouwen:

- 12 Omlegging Polbeek/Eefde-West en ontsluiting de Mars

-
- 13 Omlegging Voorst.
 - 14 Omlegging De Hoven.

4: Kwaliteit van de leefomgeving en verkeersveiligheid

Ook op andere plekken in de Stedendriehoek problemen met verkeer dat zijn weg vindt door kernen of kwetsbare natuur. Voor deze wegen worden oplossingen gezocht in een goede afstemming van functie, inrichting en gebruik van de wegen.

Op de Veluwe streven wij daarbij naar zo veel mogelijk verkeersluwe wegen en waar mogelijk het verleiden van verkeersdeelnemers om gebruik te maken van andere vervoerswijzen dan de auto.

Benutten:

- 15 In overleg met het recreatieschap Veluwe worden de fietsvoorzieningen in dit gebied verbeterd.
- 16 Uitbreiding Veluwepas en groenehalteproject/natuurtransferia.
- 17 Verkenning verkeersproblematiek Loenen

Bouwen:

- 18 Herinrichting van de kom Loenen op de N786. De 2e fase hiervan is reeds in voorbereiding.
- 19 Omlegging N332-N825 Lochem
- 20 Omlegging Vorden

5: Bereikbare stedelijke voorzieningen en bedrijventerreinen

Omliggende kernen zijn aangewezen op Apeldoorn, Zutphen en Deventer voor veel van hun voorzieningen (winkels, scholen, ziekenhuizen en theater), hun werk (bedrijventerreinen) maar ook de belangrijke openbaar vervoerverbindingen voor de ontsluiting van het gebied. Dit zijn bij uitstek de plaatsen die vanuit de omliggende regio goed bereikbaar moeten zijn; niet alleen met de auto, maar juist ook met de fiets en het openbaar vervoer.

We zetten in op goede voorzieningen om met de fiets en het openbaar vervoer de grotere kernen te bereiken. Bovendien wordt de ruimtelijke ontwikkeling van de Stedendriehoek sterk gericht op de bestaande en uit te bouwen OV-voorzieningen.

Om met het openbaar vervoer in de steden te komen zijn enkele buslijnen en vooral ook het CVV van essentieel belang voor de regio. Transferpunten zijn heel belangrijk. Daar wordt immers de mogelijkheid geboden om van de fiets of uit het CVV op het openbaar vervoer over te stappen naar de steden in de Stedendriehoek of om verder te reizen naar de Randstad, Twente of het KAN. Het stimuleren van ketenmobiliteit geven wij extra aandacht waar grote doelgroepen zijn.

In de bereikbaarheid van de voorzieningen en leefbaarheid van de afzonderlijke steden kan de fiets wel een belangrijke rol spelen. Wij streven ernaar goede fietsverbindingen naar openbaarvervoerknooppunten, ziekenhuizen en bedrijventerreinen te realiseren. Tevens zullen op bedrijventerreinen en bij ziekenhuizen mobiliteitsmanagementmaatregelen worden ingezet om ook in de toekomst een goede verkeersafwikkeling te garanderen.

Naast het stimuleren van fietsgebruik en het openbaar vervoer blijft aandacht nodig voor het autoverkeer. Met name Apeldoorn kampt met problemen op de invalswegen. Om de druk op deze stedelijke infrastructuur te verminderen wordt gezocht naar manieren om de beschikbare capaciteit beter te benutten, bijvoorbeeld ook in de tijd.

Speciale aandacht is er voor de bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving van Lochem waarvoor de rondweg Lochem wordt aangelegd.

Acties:

Voorkomen:

- 21 Bij het aanduiden van zoekzones voor verstedelijking in het streekplan zullen wij de (bestaande) infrastructurele mogelijkheden (weg, openbaar vervoer en ook fiets) een belangrijke rol laten spelen.
- 22 Bij regionale bedrijventerreinen en ziekenhuizen zetten wij mobiliteitsmanagement in.
 - a. Samen met Gelreziekenhuizen in Apeldoorn starten wij met Europese cofinanciering (OPTIMUM2) een mobiliteitsmanagementproject.
 - b. De bedrijventerreinen bij Zutphen en Apeldoorn benaderen we actief om mobiliteitsmanagement te implementeren.
- 23 Daarnaast onderzoeken wij de mogelijkheid voor het aanstellen van mobiliteitsmakelaars en het opstarten van mobiliteitswinkels in Zutphen en Apeldoorn. Benutten:
- 24 Wij ontwikkelen samen met gemeenten, Fietsersbond, recreatieschappen een bovenlokaal fietsnetwerk voor de bereikbaarheid van voorzieningen. Dit netwerk dient als basis voor investeringen.
- 25 Waar mogelijk verbeteren van CVV als voor- en natransport. Wanneer de markt met innovaties komt, stellen wij geld beschikbaar voor de uitvoering hiervan.
- 26 In 2004 zal de provincie de mogelijkheden en het draagvlak verkennen voor het starten van een benuttingsproject in de Stedendriehoek.
- 27 Wij beoordelen de dienstregeling en openbaarvervoerlijnen in de Stedendriehoek op de mate waarin goede aansluitingen en dus overstapkansen worden geboden.
- 28 Uitwerken rondweg N332-N825 rond Lochem.

6.5 Regio DeVallei

Typering

Regio De Vallei ligt tussen de Randstad en het KAN en heeft een directe relatie met een aantal Utrechtse gemeenten. Een belangrijk deel van de Veluwe ligt in deze regio. De agrarische sector, van groot belang voor de regio, heeft de afgelopen decennia een sterke ontwikkeling doorgemaakt, vooral in de intensieve veehouderij. Daarnaast heeft de werkgelegenheid in de kernen Barneveld, Ede en Nijkerk een sterke groei doorgemaakt. Bijzonder is de aanwezigheid van de universiteit in Wageningen, die zich met diverse researchcentra heeft ontwikkeld tot een onderwijs- en onderzoekscentrum van wereldformaat.

De kwaliteit van verkeer en vervoer

Het noordelijk deel van De Vallei kent vooral problemen met het ontsluiten van het gebied op de hoofdinfrastructuur. Het zuidelijk deel wordt gekenmerkt



door de dynamiek van het stedelijk netwerk Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal (WERV) en de A12.

De A1 en A12 als internationale corridors en de A30 als regionale as vormen samen de hoofdstructuur van het wegennet in deze regio en zullen dat blijven doen. Zij faciliteren de belangrijkste verkeersstromen in oost-west- en noord-zuidrichting. Zij vervullen deze functie niet alleen voor het doorgaande verkeer, maar ook voor de belangrijke regionale verkeersstromen (Veenendaal, Ede, Arnhem, Barneveld, Amersfoort).

Langs de A1-as is, met name in Barneveld, sprake van een grote ruimtelijke dynamiek als gevolg van de ruimtedruk vanuit de Randstad. In oostelijke richting lijkt de hoofdinfrastructuur toereikend. In westelijke richting zijn meer en meer problemen voor de bereikbaarheid, met name over de weg. De fileproblematiek doet zich hoofdzakelijk voor rond knooppunt Hoevelaken.

De ruggengraat van het openbaar vervoer wordt gevormd door het spoor Arnhem-Utrecht, met Ede als intercitystation, het spoor Ede-Barneveld-Amersfoort en het spoor Apeldoorn-Barneveld. Hier sluiten sterke buslijnen op aan. Verder is er sprake van een sterk verspreid verstedelijkingspatroon waardoor bussen al snel onrendabel zijn. Het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer is daarom van groot belang.

Het fietsnetwerk in De Vallei is vooral in recreatief opzicht sterk ontwikkeld met name in relatie tot de Veluwe.

Opgaven

1. Stedelijk Netwerk WERV.
2. Verbinding Vallei - Rivierenland (A15).
3. De verbinding Ede - Amersfoort.
4. Afwikkeling verkeer uit gebied tussen A1 en A28.
5. Veluwe verkeerssluw maken.

I: Stedelijk netwerk WERV

In het zuidelijk Valleigebied staan de WERV-gemeenten centraal: Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal. Vanuit het ruimtelijk concept van de netwerkstad bespreken de gemeenten het verdelen van ruimtelijke programma's tussen de verschillende kernen. Het concept vraagt om een optimale onderlinge bereikbaarheid. Het is noodzakelijk de hoofdstructuur van het wegennet in het zuidelijk Valleigebied, waarvoor tussen Veenendaal en Ede uitbreidingsplannen in procedure zijn, ook een belangrijke functie te geven in de regionale verkeersafwikkeling. Dat is ingegeven door het feit dat de Veluwe, dat als natuurgebied de oostflank van de regio vormt, een verkeerssluw profiel dient te krijgen. In het stedelijk gebied tussen Ede en Veenendaal ontbreekt bovendien de ruimte voor een extra regionale weg naast de A12. Wageningen heeft een perifere ligging in het netwerk. De verbinding met het hoofdwegennet en de kwaliteit van het openbaar vervoer zijn cruciaal voor de universiteit en onderzoekscentra. Het grote verzorgingsgebied van de voorzieningen in de gemeente Ede, met haar vele perifere liggende kernen, maakt een goede bereikbaarheid van Ede vanuit de omliggende kernen noodzakelijk.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden gericht op de reeds aanwezige infrastructuur voor auto, fiets- en openbaar vervoer waardoor een goede bereikbaarheid gewaarborgd kan worden. Dat voorkomt eveneens nieuwe problemen.

Voor een goede afwikkeling van het verkeer binnen het WERV-gebied is ons doel een toename van fiets- en openbaarvervoergebruik, waardoor de wegen ontlast worden. Vanwege de vele studenten in Wageningen zetten wij eerst in op verbetering van het openbaar vervoer van en naar Wageningen en het realiseren van uitstekende fietsverbindingen in het WERV-gebied. Rond de bedrijventerreinen Frankeneng en Heestereng wordt samen met het bedrijfsleven mobiliteitsmanagement ontwikkeld om ook in de toekomst de verkeersdruk te kunnen beheersen.

Ook mét uitstekende fiets- en openbaarvervoervoorzieningen blijft autobereikbaarheid een belangrijk vraagstuk. Om het autoverkeer optimaal gebruik te laten maken van de beschikbare infrastructuur initieert de provincie samenwerking ten behoeve van netwerkmanagement. Dit houdt in dat provincies, Rijkswaterstaat, gemeenten en belanghebbenden gezamenlijk afspraken maken om de beschikbare weginfrastructuur optimaal te benutten. Waar nodig worden daarvoor benuttingsmaatregelen ingezet.

Specifiek voor een goede afwikkeling van het goederenvervoer in de regio zijn de overslagfuncties van Wageningen en Ede belangrijk. Daar vindt overslag plaats op water en spoor, waardoor minder vervoer over de weg plaatsvindt.

Acties:

Voorkomen:

- 1 Bij het aanduiden van zoekzones voor verstedelijking in het streekplan zullen wij de (bestaande) infrastructurele mogelijkheden (weg, openbaar vervoer en ook fiets) een belangrijke rol laten spelen.

Benutten:

- 2 Spoorzone-project Ede; wij adviseren de gemeente met betrekking tot het benutten van de potenties van een OV-knoop met een goede inpassing van de Valleilijn en de HSL-Oost.
- 3 Vanuit onze visie op het bovenlokaal fietsnetwerk en in relatie tot het Fiets Totaalplan van de Veluwe zullen wij samen met de gemeenten Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal kansrijke fietsverbindingen inclusief een gezamenlijk investeringsprogramma in beeld brengen.
- 4 Wij maken middelen vrij om in De Vallei een benuttingsproject 'Beter Bereikbaar Vallei' te starten: met de Valleigemeenten, de provincie Utrecht en Rijkswaterstaat worden maatregelen ontwikkeld om het gebruik van de bestaande infrastructuur te optimaliseren. Hierbij wordt rekening gehouden met weggebruik door auto, fiets, openbaar vervoer en vrachtverkeer. Daarnaast zullen wij initiatieven ontwikkelen om aansluitend/aanvullend aan dit benuttingsproject, de Mobiliteitsmarkt (vraag en aanbod) in De Vallei meer in balans te brengen.
- 5 Ten behoeve van de verkeersveiligheid wordt een afweging gemaakt om al dan niet te investeren in een duurzaam veilige inrichting voor wegen als de N224 bij Scherpenzeel, de N225, N781 en N233 ter verbetering van de leefomgeving en de veiligheid en ter voorkoming van sluipverkeer.

-
- 6 Wij onderzoeken hoe de overslagfunctie van Ede behouden kan worden voor Gelderland. Wij denken daarbij aan mogelijkheden bij het Rail Service Center bij Valburg.
 - 7 Wij stimuleren beter gebruik van overslagvoorziening en ontsluiting van de haven van Wageningen. Op korte termijn leggen wij (mede) daartoe een nieuwe rotonde aan op de N225 voor de ontsluiting van de Nude.

Bouwen:

- 8 Realiseren voorzieningen voor hoogwaardig openbaar vervoer tussen Ede en Wageningen: aanleg busbaan langs de N781 in aansluiting op toekomstige realisatie Valleilijn.

2: Verbinding Vallei-Rivierenland (A15)

Vanwege de economische potentie van de regio is ook de verbetering van de externe verbinding van De Vallei over de Rijn met het Rivierenland en de A15 een belangrijke opgave.

Zolang er geen verbetering is in de afwikkeling van het autoverkeer op de Rijnbrug tussen Kesteren en Rhenen stellen wij ons terughoudend op ten aanzien van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Om de drukke Rijnbrug te ontlasten zetten wij juist hier in op meer openbaarvervoer gebruik en uitstekende fietsvoorzieningen.

De verbinding van het Rivierenland met de Gelderse Vallei zal onderdeel uitmaken van het benuttingsproject 'Beter Bereikbaar Vallei'. Daarin wordt samen met de provincie Utrecht, de gemeenten en Rijkswaterstaat gezocht naar mogelijkheden om via benuttingsmaatregelen (o.a. verkeersmanagement) de bereikbaarheidsproblemen op de Rijnbrug te verminderen.

Acties:

Voorkomen:

- 9 Geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zonder verkeersoplossing.

Benutten:

- 10 De verbinding Vallei-Rivierengebied wordt geïntegreerd in het benuttingsproject 'Beter Bereikbaar Vallei'.
- 11 In het benuttingsproject is aandacht voor het gebruik van de beschikbare weginfrastructuur door de fiets en het openbaar vervoer. Er wordt onderzocht of er mogelijkheden zijn om de fiets en de bus te faciliteren.

3: De verbinding Ede-Amersfoort

De verbinding tussen Ede en Amersfoort is van groot belang voor de regio. Inwoners van De Vallei zijn voor hun stedelijke voorzieningen grotendeels aangewezen op de steden Amersfoort, Ede en Veenendaal. Om te voorkomen dat deze mensen alleen met de auto naar de steden komen, is goed openbaar vervoer nodig, evenals goede fietsvoorzieningen. Om dit mogelijk te maken is het zaak juist de beschikbare OV- en fietsvoorzieningen te ondersteunen wan neer gebouwd wordt buiten de steden. Ook zijn goede verbindingen vanuit het omliggend gebied met de ruggengraat van het openbaar vervoer essentieel.

Daarbij gaat het om een goed functionerend net van buslijnen, buurtbussen en CVV, evenals fietsvoorzieningen bij transferpunten ten behoeve van ketenmobiliteit.

De kans van slagen neemt toe als in de steden waar de voorzieningen geconcentreerd zijn, actief parkeerbeleid wordt gevoerd ten behoeve van ketenmobiliteit. Naast het stimuleren van en goed laten functioneren van OV en fiets als onderdeel van de keten dient er ook een actief parkeerbeleid te worden toegepast. Een actief parkeerbeleid is essentieel als onderdeel van een pakket aan maatregelen om ervoor te zorgen dat er een goed functionerend mobiliteitsstelsel ontstaat.

Ook voor de verbinding Ede-Amersfoort geldt dat een groot deel van de vervoerbewegingen met de auto wordt gemaakt. Het gebied valt binnen het studiegebied van het benuttingsproject 'Beter Bereikbaar Vallei'. In dat project wordt een kortetermijnoplossing gezocht voor het knelpunt A1-A30.

Acties:

Voorkomen:

12 Ruimtelijke ontwikkelingen ondersteunen de beschikbare openbaarvervoer- en fietsvoorzieningen

Benutten:

13 Aanbesteden Valleilijn als HOV.

14 Feeder Parelhoen vormgeven - concessie openbaar vervoer Veluwe, fietsvoorzieningen.

15 De provincie zal samen met de regio onderzoeken wat de implicaties zijn van een actief parkeerbeleid. Hierbij zal ook het begrip regiobeprijzen (met een directe relatie tussen parkeergeld en investeren in OV en fiets) worden meegenomen.

Bouwen:

16 Opwaarderen spoorvoorziening Valleilijn. Kosten provincie ca. 20 mln.

17 Samen met Barneveld streven wij richting RWS naar een goede afwikkeling van het verkeer op het knooppunt A1-A30 na gereedkomen van het weggedeelte A30-A12.

4: Afwikkeling verkeer uit gebied tussen A1 en A28

De Veluwe vormt als groot landschappelijk gebied met hoge natuurlijke kwaliteit een bijzonder aandachtsgebied. De opgave is dit gebied zo veel mogelijk verkeersluw te maken en juist voorzieningen voor het openbaar vervoer en de fiets prioriteit te geven.

In het noordelijk Valleigebied vragen de files rond knooppunt Hoevelaken om een strategie waarin wij allereerst proberen het verkeer in westelijke richting 'af te vangen' door het realiseren van een transferium (Barneveld-Noord) in combinatie met een optimale openbaarvervoerverbinding in westelijke richting. Als onderdeel van de Valleilijn wordt met dit doel ook station Hoevelaken gerealiseerd.

Op termijn streven wij ook naar een betere openbaarvervoerverbinding vanuit (de richting) Nijkerk ter ontlasting van de overvolle wegen richting Randstad. De afwikkeling van het regionale verkeer is vooral rondom Voorthuizen een punt van zorg. Het gaat voor een deel om sluipverkeer, dat de knelpunten op de A1 en A28 ontloopt. De Spoedwetprojecten die het Rijk in gang heeft gezet, nemen dit probleem grotendeels weg. Op de korte termijn reest dan de behoefte aan goede afwikkeling van het verkeer uit de regio zelf.

Hiervoor zal een rondweg Voorthuizen worden aangelegd (N303).

De nieuwe aansluiting Nijkerk op de A28 is vooral voor Nijkerk van belang. Voor de gehele regio is van belang westelijke omleiding van de N303 om Putten (regio Noordwest-Veluwe), die op termijn wellicht moet worden doorgetrokken naar de A28 (aansluiting ter hoogte van strand Nulde). De verkeersstudie voor de randweg Putten zal dit uitwijzen.

Acties:

Benutten:

- 18 Planvorming Barneveld-Noord door gemeente Barneveld.
- 19 Uitvoering Transferium Noord: verplaatsen autoveiling en station, aanleg transferium, afspraken met NS over halteplaats intercity. Provincie subsidieert plan van de gemeente en voert overleg met NS.
- 20 Wij dragen bij aan onderzoek naar en aanleg van station Hoevelaken dat de gemeente Nijkerk in gang zet. Tevens wordt gezocht naar cofinanciering door de provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort.

Bouwen:

- 21 Vaststellen wegennetvisie als vertrekpunt voor infrastructurele ingrepen rondom Voorthuizen en Putten.
- 22 Wij starten de procedure om te komen tot de aanleg van de rondweg Voorthuizen. Afhankelijk van de uitkomsten van de tracé-/MER-studie wordt de oostelijke of de westelijke omlegging aangelegd.
- 23 Verbeteringen knooppunt Hoevelaken. Voor het knooppunt Hoevelaken (A1/A28) wordt in samenhang met de aanliggende wegvakken een studie uitgevoerd naar mogelijkheden van benutting of reconstructie. Het Rijk zal hiervoor verantwoordelijk zijn en de prioriteit bepalen.
- 24 Realiseren aansluiting Nijkerk - A28: Als onderdeel van een totaalpakket aan afspraken in het kader van de rondweg Voorthuizen wordt de provinciale bijdrage aan deze nieuwe aansluiting meegenomen.
- 25 Aanleg rondweg Putten (zie regio Noordwest-Veluwe).

5: Veluwe verkeersluw maken

De Veluwe vormt een bijzonder aandachtsgebied. Wij willen dit gebied zoveel mogelijk verkeersluw maken. Dit betekent het verkeer zo snel mogelijk naar buiten afwikkelen en het voorkomen van doorgaand verkeer. Daarbij besteden wij extra aandacht aan een goede doorstroming voor het openbaar vervoer, zonder dat dit routes aantrekkelijk maakt voor doorgaand verkeer. Behalve het openbaar vervoer krijgt ook de fiets extra aandacht op de Veluwe.

Voor het voorkomen van doorgaand verkeer zijn goed functionerende alternatieven nodig. Voor verkeer van Ede naar Apeldoorn zijn dit primair de routes A12/A50 en A30/A1. Over de Veluwe is slechts een beperkt aantal wegen met een sterke verkeersfunctie. Deze blijven nodig om een goede ontsluiting van het gebied te waarborgen. Bij het toekennen van functies aan provinciale wegen is zo goed mogelijk rekening gehouden met de impact van de weg op de waardevolle natuur.

Speciale aandacht gaat uit naar de oversteekbaarheid van de provinciale weg N224. Deze weg is de belangrijkste aansluiting van Ede(-Oost) op de A12 voor verkeer in oostelijke richting. Bovendien is het een veelgebruikte route voor verkeer dat van de A30 komt. Met het gereedkomen van de aansluiting A30-A12 is de verwachting dat de verkeersintensiteiten afnemen. Met het gereedko-

men van een alternatief zal de provincie een mogelijke herinrichting van de N224 onderzoeken over de Ginkelse Hei. De N224 zou op de lange termijn afgewaardeerd kunnen worden als er een alternatieve oostelijke aansluiting voor Ede op de A12 mogelijk is. Dit zou aansluiten op de behoefte vanuit Ede om een oostelijke randweg te realiseren. Voorwaarde is wel dat de A12 voldoende extra capaciteit heeft om het extra verkeer tussen de nieuwe oostelijke aansluiting en de huidige aansluiting te verwerken. Op korte termijn volgt de provincie de initiatieven van Ede met betrekking tot een oostelijke randweg. Wanneer daar meer duidelijkheid over is en bovendien het effect van gereedkomen van de A30 bekend is, zal de provincie opnieuw bezien of, en zo ja hoe, tot afwaardering van de N224 gekomen kan worden.

Rond park De Hoge Veluwe loopt reeds een project om te komen tot ontsnippering van de Veluwe op een veilige manier, door ontrastering, afwaarderen van wegen en andere maatregelen.

Bezoekers van de Veluwe worden gestimuleerd de fiets en het openbaar vervoer te gebruiken. Daartoe wordt natuurtransferium Ede aangelegd en wordt het groenehalteproject voortgezet. Ook investeren wij om deze reden in uitstekende fietsroutes.

Acties:

Voorkomen:

- 26 Vaststellen wegennetvisie wat betreft functies van wegen op de Veluwe.
- 27 Herinrichting van de N224 bezien, na gereedkomen A30.

Benutten:

- 28 Wij onderzoeken samen met de gemeenten Ede en Barneveld mogelijkheden om natuurtransferia te realiseren bij Ede en Stroe.
- 29 Wij ontwikkelen samen met gemeenten, Fietsersbond, recreatieschappen een bovenlokaal fietsnetwerk voor de bereikbaarheid van voorzieningen. Dit netwerk dient als basis voor investeringen, waarbij extra aandacht wordt besteed aan de kwaliteit van de fietsvoorzieningen op de Veluwe.
- 30 Wij streven naar uitbreiding van het groenehalteproject, waarbij we een evaluatie van het huidige project als basis hanteren.

Bouwen:

- 31 De planvorming die de gemeente Ede start met betrekking tot een oostelijke randweg, al dan niet te combineren met een nieuwe oostelijke aansluiting op de A12, ondersteunen wij met het oog op toekomstige mogelijkheden de N224 af te waarderen.
- 32 Uitvoering project Hart van de Veluwe (ontsnippering rond park De Hoge Veluwe).



6.6 Knooppunt Arnhem- Nijmegen

Het KAN heeft een eigen bevoegdheid en stelt zelf een Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP) op. De regionale uitwerking in dit PVVP hebben wij opgesteld in nauwe samenwerking met het KAN.

Het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) is een samenwerkingsverband van 21 gemeenten en vormt buiten de Randstad het meest verstedelijkte gebied

in Nederland met hoogwaardige stedelijke milieus. Het KAN wordt in het noorden en zuiden begrensd door indrukwekkende stuwwallen (Veluwe en Nijmeegs-Kleefse stuwwal) en uitgebreide bossen. Uniek in Europa is de combinatie van twee stuwwallen met het samenkomen van de stroomgebieden van twee grote Europese rivieren, de Rijn en de Maas, net als de deltavertakking in de IJssel, Nederrijn, Linge en Waal. Deze elementen zijn zeer bepalend geweest voor de verstedelijking.



Door de groeiende welvaart en technologische vooruitgang is de mobiliteit in enkele decennia zeer sterk gegroeid. Ook het KAN-gebied heeft volop met deze dynamiek te maken. Het KAN ligt op een strategisch knooppunt van (inter)nationale weg-, water- en spoorverbindingen (o.a. HSL-Oost). Aan de westzijde de Randstad, Schiphol en de Rotterdamse haven, aan de oostzijde het Europese achterland.

Het KAN wil zijn strategische positie benutten voor het aantrekken van (internationale) bedrijven en instellingen. De kwaliteit van de nationale en internationale verbindingen, aangevuld met voorzieningen die de toegang en het gebruik vergemakkelijken, is daarom van strategisch belang. Het KAN is sterk verstedelijkt rondom de ruggengraat, waarvan het openbaarvervoersysteem de drager is. Concentratie van woningbouw en voorzieningen vinden hierlangs plaats. Uitgangspunt is dat de interne bereikbaarheid van het KAN hierdoor verbeterd wordt. Dit is van groot belang voor het functioneren van de regio.

De kwaliteit van verkeer en vervoer

Het KAN is strategisch gelegen op een knooppunt van belangrijke internationale oost-west- en noord-zuidverbindingen. Het KAN heeft daarmee een belangrijke positie in logistieke netwerken. In het KAN bestaan sterke verkeers- en vervoerrelaties tussen en naar de steden waar zich de economische concentraties en het merendeel van de voorzieningen bevinden. In het KAN zijn zowel het doorgaande verkeer als het extern en intern gerichte verkeer van belang. Voor het goed functioneren van het stedelijk netwerk moet de bereikbaarheid van en in het KAN goed zijn.

De ontoereikende wegcapaciteit in de noord-zuidrelaties en in het bijzonder over de Waal is het grootste knelpunt in het KAN. Dit knelpunt zal nog groeien bij het gereedkomen van nieuwe hoofdinfrastructuur in de omgeving van het KAN-gebied: de A50 Eindhoven-Oss (eind 2003), de A30 Ede-A1 (2004), de ombouw A57 Oss-Den Bosch tot volwaardige snelweg en de doortrekking van de A73 Venlo-Maasbracht (2008). Door deze nieuwe wegen zullen de intensiteiten van het verkeer over de Waal en de Rijn sterk toenemen. Deze toename komt boven op de autonome groei van het autoverkeer, een groei die in de prognoses groter is dan de groei in de Randstad.

Opgaven

Het KAN kiest voor een duidelijke opgave: de regio Arnhem-Nijmegen biedt aan iedereen een samenhangend verkeers- en vervoersysteem, dat bijdraagt aan een veilige en bereikbare regio en dat de ruimtelijke en economische kansen en kwaliteiten benut en creëert, binnen de grenzen die vanuit de leefbaarheid worden gesteld.

Ruimtelijke ontwikkelingen en groeiende mobiliteit zijn niet slechts bedreigingen, maar ook kansen om het verkeers- en vervoersysteem te optimaliseren. Uitbreiding van railsystemen en autowegen hoort daarbij. Omdat er nog geen zicht is op voldoende middelen voor de nodige grote infrastructuurprojecten, moet er worden gekeken naar systemen van beprijzing, waarmee de regio zelf middelen krijgt voor rail- en wegprojecten. Beprijzing, met name in de spits, zal ook een regulerend effect op het verkeer hebben. Maar beprijzing zal nog jaren voorbereiding vergen. Betere benutting van het wegennet is daarom onontkoombaar en voor de korte termijn de sleutel tot succes. Ook de mogelijkheden van ICT-toepassingen worden hierbij meegenomen.

Voor het opvangen van de mobiliteitsgroei hebben wij de onderstaande opgaven in de regio verder uitgewerkt:

- een reductie van het aantal verkeersongevallen in 2010: 11% minder doden en 6% minder ziekenhuisslachtoffers ten opzichte van 1998;
- congestie van auto- en vrachtverkeer stabiliseren op het niveau van 2003;
- handhaven van het marktaandeel van het openbaar vervoer - bij een stijging de personenmobiliteit betekent dat een stijging van het aantal reizigers;
- waarborgen van de sociale functie van het openbaar vervoer;
- een toename van het gebruik van de fiets als vervoersmiddel op korte reisafstanden.

Strategie

De sterke ruimtelijk-economische dynamiek in de regio maakt integratie van het verkeers- en vervoerbeleid in de ruimtelijke en economische ontwikkeling essentieel om - ook in de toekomst - een goede, veilige bereikbaarheid mogelijk te maken. Speerpunt is concentratie en bundeling van verstedelijking rondom de openbaarvervoersassen. Voor de verkeersveiligheid sluit wij in het KAN aan op de provinciale strategie met als pijlers infrastructuur, verkeerseducatie en voorlichting en handhaving.

Met mobiliteitsmanagement wordt in KAN geprobeerd keuzes van de gebruiker te beïnvloeden bij zijn verplaatsingsbehoefte, vervoerwijze en efficiëntie van verplaatsingen; dit om de druk op het verkeers- en vervoersysteem te verminderen. Belangrijk aspect daarbij is het mogelijk maken van ketenmobiliteit, waarvoor in de regio extra aandacht wordt besteed aan de knooppunten van verschillende netwerken. Daarvoor zet het KAN de volgende instrumenten in: locatie- en parkeerbeleid, vervoermanagement, transferia ontwikkelen, fietsbeleid en (op termijn) prijsbeleid.

Goede reisinformatie is hierbij essentieel. Op dit moment is voor de reiziger alleen actuele informatie over de situatie op het hoofdwegennet beschikbaar en over treinstoringen. Informatie over de verkeerssituatie van het gehele wegennet ontbreekt nog. Ook de samenhang tussen auto (parkeren) en het openbaarvervoersysteem moet verbeterd worden. Het KAN werkt aan de voorbereiding van een samenhangend regionaal systeem van reisinformatie.

Het KAN zou als landelijke pilot voor zo'n mobiliteitsinformatiesysteem kunnen dienen.

Centraal in de strategie om de bereikbaarheid van het KAN te verbeteren staat benutten. Benutten van het autonetwerk staat voorop. Het project Beter Bereikbaar KAN! (BBKAN!) geeft hier invulling aan. Waar benutten onvol-

doende soelaas biedt, komt bouwen in beeld. In de regio worden voorbereidingen getroffen voor verschillende bouwprojecten:

- doortrekking A73,
- verbreding A50,
- doortrekking A15 (Ressen-A12),
- verbreding A12,
- stadsbrug Nijmegen,
- westtangent Arnhem (haalbaarheidsstudie).

Het is voor de regio van het grootste belang dat er regionale consensus ontstaat over de prioritering van de bouwopgaven. In 2003 is het proces gestart om te komen tot een gezamenlijke stellingname door de 4 SWADT-partners (Arnhem, Nijmegen, Provincie en KAN).

Het is de bedoeling dat in de tweede helft van 2004 deze prioriteitstelling in de betrokken raden en staten wordt besproken. Uitgangspunt is een gezamenlijke prioritering en één regionaal signaal naar de rijksoverheid rond de zomer van 2004.

Het goederenvervoer is een belangrijke gebruiker van het verkeers- en vervoersysteem. Voor goederenvervoer is het wegvervoer en het vervoer over water en spoor belangrijk. Een groot deel van de goederenstromen betreft doorvoer, al genereert de regionale bedrijvigheid ook veel goederenvervoer. In het KAN-gebied zijn er goede kansen voor multimodaal transport vanwege de grote rivieren en het spoorwegennet. Het is onze strategie om de komende jaren een kwaliteitsnet voor goederenvervoer te ontwikkelen dat richting geeft aan de uitvoering van projecten die zorgen voor een betere afwikkeling van het goederenvervoer.

Voor het openbaar vervoer creëert RegioRail KAN kansen om het railnetwerk beter te benutten. Dit vraagt om een heroriëntatie van de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het openbaarvervoerbeleid. Op dit moment wordt de visie op het openbaar vervoer voor een belangrijk deel ingegeven door de wijze van bekostiging (opbrengstsuppletie). Hierdoor staat bij beleidskeuzes de kostendekkingsgraad per buslijn centraal, in plaats van de totale kosten van het totale netwerk. Geredeneerd vanuit het benutten van het openbaarvervoernetwerk komt de bijdrage die een buslijn levert aan de benutting van het totale netwerk (trein en bus) centraal te staan.

Het fietsnetwerk bevat nog zeer veel (rest)capaciteit (er is nog veel ruimte op de fietspaden) en kan voor afstanden tot 7,5 kilometer een deel van de groei van de personenmobiliteit opvangen. In plaats van het realiseren van een compleet en samenhangend netwerk zet het KAN in op het beter benutten van het bestaande fietsnetwerk door te investeren in de kwaliteit van de belangrijkste fietsverbindingen tot 7,5 kilometer. Dit betekent een beleidswijziging. Het fietsgebruik wordt aantrekkelijker gemaakt door betere fietspaden en de aanpassingen van de voorrangsregels. Ook moeten bij overstappunten op bijvoorbeeld openbaar vervoer, goede stallingvoorzieningen voor de fiets worden aangebracht.

Mobiliteitsfonds

Voor een verantwoord evenwicht tussen vraag en aanbod op het gebied van

verkeer en vervoer is een vorm van prijsbeleid, waarbij de gebruiker betaalt voor de kosten van mobiliteit naar tijd en plaats, een effectief instrument. Dit helpt ook om te komen tot een optimale benutting binnen en tussen netwerken. Prijsbeleid heeft naast effecten op het gebied van mobiliteit ook belangrijke gevolgen voor de economische ontwikkeling van het KAN. In dit licht is prijsbeleid een serieuze optie wanneer het wordt ingevoerd in heel Nederland. In dat kader staat het KAN open voor nader onderzoek naar de meest geschikte vorm van beprijzen. Wij willen de daarmee te genereren middelen inzetten voor een krachtig mobiliteitsfonds.

Specifieke acties provincie

Het hierboven beschreven beleid is voortgekomen uit het KAN en de 21 gemeenten. Het zal worden vastgelegd in het RVVP voor het KAN. De provincie zal waar mogelijk aan de realisatie van dit beleid meewerken, waarbij steeds per project/actie onze rol nader wordt ingevuld. Vanuit onze rol als wegbeheerder in het KAN-gebied en de relatie met de rest van Gelderland zal de provincie voor een aantal projecten fungeren als trekker en voor een aantal projecten als deelnemer. Het betreft de volgende projecten/acties:

Acties provincie op infrastructureel en niet-infrastructureel gebied

- 1 Medestimuleren van vervoersmanagement via een uitvoeringsorganisatie (momenteel VCC-Oost).
- 2 Meewerken aan BB-KAN en besluiten over provinciale inzet en financiële bijdrage aan DVM-maatregelen en noodzakelijke infra-aanpassingen.
- 3 Doorstromingsmaatregelen treffen t.b.v. openbaar vervoer op provinciale wegen (busbaan Malden, busbaan Nijmegen, busbaan Arnhem).
- 4 Investeren inabri's en fietsvoorzieningen bij bushaltes langs provinciale wegen.
- 5 Aanpak en kwaliteitsverbetering van een aantal fietsverbindingen langs provinciale wegen vanuit het bovenlokale netwerk (verkenning Beuningen-Wijchen, kwaliteitsverbetering Malden-Nijmegen, verkenning Arnhem-Hoenderloo in het kader van Veluwe 2010).
- 6 Samen met het KAN het belang van bovenlokaal fietsnetwerk bezien.
- 7 Multimodale infrastructuur (uitbreiding Container Terminal Nijmegen, ontwikkeling Rail Service Centrum Valburg, multimodale ontsluiting (regionale) bedrijfsterreinen).
- 8 Aanpak/verbetering stedelijke distributie goederenverkeer onder meer via ontwikkeling proefprojecten.

Acties grote infrastructuur:

Gezamenlijk met partners:

- 9 Prioriteiten vaststellen in regio inzake uitbreiding Waal en Rijn overschrijden de hoofdinfrastructuur in 2004 (conform afspraak uit Statenakkoord)

Projecten met provincie als trekker:

- 10 Doortrekking A15.
- 11 A73 op basis van convenant met de regio.
- 12 Verbetering Pleyroute (verschillende deelprojecten).
- 13 Hart voor Dieren; weg en spoor onder Dieren door.

Grote projecten getrokken door anderen, met provincie in begeleidende en/of adviserende rol

- 14 Benuttingsmaatregelen A12/A50.
- 15 Regiorail KAN.
- 16 Rijnboogproject Arnhem met spoorprojecten (vierde perron, vrije kruisingen) in afstemming met actie provincie HSL-Oost op de TEN-lijst.

Verkeersveiligheid

De Gelderse ambitie betreffende verkeersveiligheid is hoger dan die van het KAN; dit heeft te maken met het meer verstedelijkt karakter van het KAN-gebied. Wij hanteren de Gelderse ambitie voor onze provinciale wegen, waardoor wij sterker bij kunnen dragen aan het behalen van de KAN-doelstellingen. Voor het behalen van de verkeersveiligheidsdoelen zal de provincie samen met het KAN, gemeenten en ROVG een regionaal pakket van maatregelen uitwerken. Daarbij zal ook duidelijk worden hoe de middelen van de verschillende partners daarvoor worden ingezet. De provincie zal zich in ieder geval als wegbeheerder van de provinciale wegen en als partner in het ROVG inspannen voor een grotere verkeersveiligheid in het KAN.

Acties verkeersveiligheid

- 17 Primair vanuit onze wegbeheerdersrol bijdragen aan de uitwerking van een regionaal pakket van maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid.
- 18 Duurzaam veilig inrichten van provinciale wegen laten meeliften met groot onderhoud en reconstructies.
- 19 In samenwerking en afstemming met het KAN het ROVG-programma voor het KAN uitvoeren.

7 Kosten en benodigde middelen

Het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan wordt uitgevoerd met reguliere provinciale middelen en daarnaast met externe en incidentele middelen. Wij streven ernaar met dit plan de bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving in Gelderland te verbeteren.

Kosten PVVP-2

In dit PVVP-2 worden acties en maatregelen voor 2004-2005 beschreven.

Tevens wordt een doorkijk gegeven naar 2006 en verder. in de tabel behorende bij de Dynamische Beleidsagenda (Deel B van het PVVP-2). De financiële doorvertaling van deze maatregelen op basis van de beschikbare budgetten gebeurt voor de Dynamische Beleidsagenda 2004-2005 in het werkenprogramma voor het beleidsveld verkeer en vervoer.

Het Leefomgevingsoffensief

Op weg naar een duurzame kwaliteit van de leefomgeving in Gelderland zetten we in op het voorkomen van nieuwe problemen, en op een gedegen aanpak van bestaande problemen. Voor het oplossen van bestaande knelpunten op provinciale wegen zijn, op het raakvlak van verkeer en gezondheid en verkeer en natuur, extra middelen nodig.

Het Leefomgevingsoffensief bestaat uit een gefaseerde aanpak van de meest nijpende knelpunten. Voor verkeer en gezondheid (inclusief stilte) is jaarlijks 1,3 miljoen nodig; voor verkeer en natuur 2,1 miljoen. Totaal 3,4 miljoen. Hierbij is uitgegaan van een gefaseerde aanpak. Alleen de meest ernstige overschrijdingen van de wettelijke normen voor gezondheid (gebaseerd op Europese en nationale wetgeving). En de doorsnijdingen van de meest kwetsbare aaneengesloten natuurgebieden zijn opgenomen in het Leefomgevingsoffensief.

Beschikbare middelen

Op basis van de Begroting 2004 is jaarlijks binnen het beleidsveld verkeer en vervoer voor stimulering openbaar vervoer, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling, fietsverkeer, openbaar vervoer, strategische acties en goederenvervoer in totaal een budget beschikbaar van 20,0 miljoen euro en voor beheer en onderhoud 35,0 miljoen euro (alle budgetten betreffen programmatische en apparaatskosten). De uitvoering van provinciale wegenprojecten kent haar eigen financiering uit fondsen en eenmalige investeringen. Dit werkt ook door in het jaarlijks budget, dat voor 2004 uitkomt op 68,5 miljoen euro.

Het totale budget bestaat uit deze reguliere provinciale middelen en daarnaast reguliere externe middelen (hoofdzakelijk rijksbijdragen) en incidentele middelen. De financiële paragraaf bij dit PVVP-2 betreft primair de provinciale middelen.

Balans

In het zoeken naar de balans tussen de beschikbare middelen en de kosten voor het PVVP-2 werken wij uiteraard met optimale combinaties van acties en maatregelen. Zo passen wij de inrichting van wegvakken aan aan de functie en het gebruik op het moment dat er groot onderhoud wordt gepleegd (1,5 miljoen euro per jaar gedurende de planperiode van 2004-2014). Om de ambitie van het leefomgevingsoffensief waar te maken, is in het basisscenario 3,4 miljoen euro per jaar extra nodig gedurende de planperiode (2004-2014). Voor benuttingsmaatregelen 1,5 miljoen euro per jaar gedurende de planperiode. Verder vraagt het beheer en onderhoud van provinciale wegen 3,5 miljoen extra per jaar.

Bovendien valt een deel van de externe middelen weg door bezuinigingen bij het Rijk.

Het bereiken van onze ambitie is afhankelijk van besluitvorming in de Staten in het kader van de begroting.

Daarbij zijn mogelijke scenario's:

- Budgetpakket mobiliteit
Met de huidige beschikbare middelen kunnen wij het wegennet redelijk op peil houden en nieuwe infrastructuur en grote aanpassing van bestaande infrastructuur via integraal ontwerpen op een duurzame wijze uitvoeren. De doelen voor wat betreft bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid worden niet gehaald.
- Basispakket mobiliteit
In het basispakket wordt een begin gemaakt om onze ambitie waar te maken. Het beheer en onderhoud van provinciale wegen krijgt een extra impuls. De doelstellingen lijken haalbaar met dit pakket, mits er geen tegenvallers optreden, bijvoorbeeld wat betreft de externe middelen.
- Ambitiepakket mobiliteit
Het ambitiepakket maakt het mogelijk onze ambities waar te maken binnen de PVVP-periode 2004-2014. De doelstellingen worden gehaald.

In het ontwerp-PVVP-2 dat de inspraak is ingegaan hebben wij gekozen voor een ambitieniveau zoals dat is neergelegd in de basisvariant. Deze variant vergt voor het PVVP een extra financiële inzet van 3,5 miljoen boven op het beschikbare budget. Voorzien was om door herschikking van middelen een impuls te geven aan de accenten in het PVVP-2 rond beter benutten en het duurzaam veilig meeliften bij onderhoud. Ten gevolge van de kerntakendiscussie is de voorziene herschikking van middelen niet meer toereikend om de basisvariant volledig te realiseren. Door aanpassing van de rekenrente van 6,75 % naar 6,0 % in de meerjarenplanning van het programma grote wegenprojecten, kan 800.000 van het structureel benodigde budget binnen het fonds provinciale wegen worden gevonden. Hiermee kunnen wij de genoemde accenten slechts ten dele uitvoeren en worden de doelstellingen op het gebied van veiligheid en bereikbaarheid, zoals beoogd in de basisvariant, niet binnen de daarvoor voorziene termijnen gerealiseerd. Dit betekent dat gekozen is voor een variant die ligt tussen de budget- en de basisvariant, de budget ++ variant.

Het ambitieniveau behorende bij het basisscenario sluit naar onze mening aan bij hetgeen voor deze beleidsterreinen is vastgelegd in het Statenakkoord. Wat betreft het Statenakkoord zijn voor de ambities die wij in deze plannen aan u voorleggen geen extra middelen voorzien. Het ambitieniveau in voorliggende plannen sluit voorts aan bij hetgeen hieromtrent is opgenomen in het Collegewerkplan en is hetgeen in de plannen is aangegeven aan te merken als een nadere uitwerking van ons werkplan. Ten aanzien van de realisering van de ambities uit het Collegewerkplan is in dat plan onder meer vermeld: "De realisering van de ambities uit dit Werkplan is afhankelijk van de beschikbare financiële middelen. De integrale weging van de (additionele) inzet van middelen vindt steeds plaats in het kader van de begroting. Aldaar blijkt wat wel en niet kan. Met het oog op dit laatste en de mogelijkheid van geleidelijke ingroei naar de basisscenario's in relatie tot de looptijd van de plannen, zal de feitelijke inzet van middelen voor genoemde plannen, incl. het zgn. leefbaarheidsoffensief, door ons jaarlijks worden betrokken bij de integrale prioriteitenafweging in het kader van de begroting."

Effecten

Wij streven met dit PVVP-2 een verbetering van de bereikbaarheid, de veiligheid en de leefomgeving in Gelderland na. De effecten van onze inspanningen worden bijgehouden.

De knelpuntenkaarten vormen daarvoor de basis. Deze laten de huidige stand van zaken zien met betrekking tot bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving. Over twee jaar stellen we deze kaarten bij waardoor zichtbaar wordt welke ontwikkeling in de periode 2004-2005 heeft plaatsgevonden. De effecten ten aanzien van de afzonderlijke hoofddoelstellingen, zoals het aantal verkeersdoden en -gewonden, worden ook apart bijgehouden. Bovendien rapporteren wij welke voorgenomen acties en projecten ook daadwerkelijk zijn uitgevoerd.

Voor de grotere projecten vindt er op projectniveau effectmeting plaats. Daarvoor wordt per project vooraf het gewenste effect beschreven. Dan wordt bijvoorbeeld ten aanzien van bereikbaarheid zichtbaar of het gaat om het bevorderen van de doorstroming op een provinciale weg, de bereikbaarheid van een binnenstad of juist het verbeteren van reistijden. Van geval tot geval zal dit effect anders geformuleerd worden, afhankelijk van de betrokken partijen.

In Deel C is in het hoofdstuk over Monitoring een overzicht van (effect en prestatie) indicatoren toegevoegd die in ieder geval worden gehanteerd bij de nulmeting en evaluaties van het PVVP-2. De nulmeting heeft als basisjaar 2003.

Verklarende woordenlijst en afkortingen

Woord of afkorting	Verklaring
Achterhoek	Samenwerkingverband in het gebied van de gemeenten Doetinchem, Borculo, Neede, Eibergen, Groenlo, Lichtenvoorde, Ruurlo, Hummelo en Keppel, Steenderen, Hengelo, Zelhem, Wehl, Bergh, Gendringen, Wisch, Dinxperlo, Aalten en Winterswijk Bereikbaarheid De mate waarin locaties en voorzieningen voor wonen, werken en recreatie als mede voorzieningen zijn te bereiken
Congestie	Hier is sprake van als verkeer niet kan doorstromen. Ook wel file of filevorming.
Concessie (gebied)	Vervoerskundig samenhangend gebied van verbindende en ontsluitende openbaar vervoerlijnen, onder jurisdictie van de Provincie, waarbinnen het openbaar vervoer wordt aanbesteed
CVV Collectief	Vraagafhankelijk Vervoersysteem: openbaar vervoersysteem, aansluitend op het regionet en snelnet, in gebieden en op tijden met een geringe vervoervraag
De Vallei	Samenwerkingverband van de gemeenten in het gebied van de gemeenten Rhenen, Veenendaal, Wageningen, Ede, Barneveld, Scherpenzeel, Renswoude en Nijkerk
DBA	Dynamische Beleids Agenda: provinciale actieprogramma van het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan voor 2 jaar
DuBo	Duurzaam Bouwen: principe van bouwen waarin in alle fasen van het proces aandacht wordt gegeven aan thema's: energie materialen, leefomgeving, natuur en landschap, bodem en water
DV	Duurzaam Veilig: verzamelnaam voor verkeersveiligheidsbeleid, gericht op het voorkomen van verkeersongevallen
Dynamische verkeersmanagement	Kleinschalige maatregelen ter bevordering van de doorstroming
EHS	Ecologische Hoofdstructuur: gebieden specifiek bestemd voor natuurdoeleinden
Essentiele wegkenmerken	Kenmerken die een rol spelen in de herkenning van de wegcategorie en de bijbehorende gedragscode door de weggebruiker
GDU(+)	Gebundelde Doeluitkering: financiële middelen van het Rijk voor kleinere infrastructurele projecten van regionale en lokale overheden
GMP	Gelders Milieubeleids Plan (provinciaal strategisch beleidsplan)
GS	Gedeputeerde Staten
GSO-steden	Steden van het Gelders Stedelijk Ontwikkelingsbeleid (Apeldoorn, Arnhem, Doetinchem, Ede, Harderwijk, Nijmegen, Tiel, Zutphen)
HEN-wateren	Wateren van het Hoogste Ecologisch Niveau

HSL	Hoge Snelheids Lijn
IGON	Initiatief en Coördinatie punt Goederenvervoer Oost Nederland
Inrichtingseisen	Voorwaarden die gesteld worden aan de vormen en regelgeving van een weg; deze eisen verschillen per wegtype, afhankelijk van de verkeerskundige functie van de weg
Integraal verkeers- en vervoersysteem	Een zo optimaal mogelijk verkeers- en vervoersysteem waarin recht wordt gedaan aan de mobiliteitsvraag die voorkomt uit de verschillende (ruimtelijke) functies
IPO	Inter Provinciaal Overleg: overlegstructuur waarin de twaalf provincies zijn verenigd
ISV	Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
KAN	Kaderwetgebied Knooppunt Arnhem Nijmegen
Ketenmobiliteit	Wisselwerking en samenhang voor een aaneengesloten reis met meerdere modaliteiten
Knooppunt	Punt waar verschillende infrastructurele voorzieningen samenkomen en waar door wisselwerking en samenhang in de netwerken te bewerkstelligen optimale benutting van het systeem mogelijk wordt
Kwaliteit van de leefomgeving	de mate waarin mens, dier worden blootgesteld aan verontreinigde stoffen, geluid, versnippering, externe veiligheid door verkeer en de mate waarin natuurwaarden worden aangetast door verkeer
Letseldichtheid	Aantal doden en (ziekenhuis)gewonden per kilometer wegvak
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport: nationaal programma met investeringen in (provinciale) projecten
Mobiliteit	Het geheel van verplaatsingen van personen en goederen
Mobiliteitsmanagement	Alle activiteiten gericht op het afstemmen van vraag en aanbod van verkeer en vervoer gericht op het keuzeproces en bewustwording van de reiziger en goederen
Mobiliteitsprofiel	De verkeers- en vervoerbewegingen per bedrijf, kantoor of voorziening
Modal shift	Verschuiving tussen vervoerswijzen/ modaliteiten
Modaliteiten	vervoerswijzen (auto, bus, vrachtauto, fiets, schip, etc.)
Multimodaal Nota Mobiliteit	Via meerdere vervoerswijzen/ modaliteiten nog te verschijnen nationaal strategisch beleidsplan voor verkeer en vervoer (opvolger Nationaal Verkeer en Vervoer Plan)
Noordwest Veluwe	Samenwerkingsverband in het gebied van de gemeenten Putten, Ermelo, Harderwijk, Nunspeet, Elburg, Oldenbroek, Heerde

Ontsluiten/ ontsluitingsfunctie	Een weg met als functie het bieden van vlotte afwikkeling van regionaal verkeer door goede doorstroming te bieden op de wegvakken en uitwisseling mogelijk te maken op een beperkt aantal kruisingen
OV	Openbaar Vervoer
PS	Provinciale Staten
PVVP	Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (provinciaal strategisch bleidsplan)
Regelstrategie	Prioritering van het gezamenlijke wegennet op basis waarvan benuttingsmaatregelen worden ingezet
Regionet	Netwerk van buslijnen en buurtbusvervoer ter ontsluiting van dorpen, steden en regio's met een inwonertal > 1500
RO	Ruimtelijke Ordening
ROC	Regionale Overslag Centrum (terminal)
ROVG	Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland
Rivierenland	Samenwerkingsverband in het gebied van de gemeenten Tiel, Zaltbommel, Geldermalsen, Lingewaal, Neerijnen, Beneden Leeuwen, Buren, Culemborg, Maasdiel, West Maas en Waal, Druten, Buren en Neder Betuwe
RWS	Rijkswaterstaat
SED-wateren	Wateren met Specifieke, Ecologische Doelstelling
Snelnet	Netwerk van snelle buslijnen en regionale railverbindingen die zowel de belangrijkste relaties binnen regio's als de relaties met belangrijke bovenregionale centra binnen en buiten de provincie op hoogwaardige manier verbinden
Stedelijk netwerk/ netwerkstad	Verstedelijkt gebied (WERV, Stedendriehoek, KAN) waarin stedelijke functies met elkaar worden gedeeld en op elkaar zijn afgestemd (bioscoop, ziekenhuis, industrieterrein, etc.)
Stedendriehoek	Samenwerkingsverband en stedelijk netwerk in het gebied van de gemeenten Apeldoorn, Zutphen en Deventer, Voorst, Gorssel, Vorden, Lochem, Warnsveld, Epe en Brummen
Streekplan	Streekplan (provinciaal strategisch plan)
Stromen/ stroomfunctie	Een weg met als functie het bieden van vlotte afwikkeling van doorgaand verkeer door goede doorstroming te bieden op de wegvakken en uitwisseling alleen mogelijk te maken op een beperkt aantal ongelijkvloerse kruisingen

Toegang/ toegang biedende functie	Een weg met als functie het verzamelen en verdelen van lokaal verkeer binnen gebieden door het verzamelen van verkeer op de kruispunten en het bieden van goede doorstroming op de wegvakken
Transferpunt/ transferium	Op- of overstappunt voor openbaar vervoer. We onderscheiden regionale transferpunten ter onlasting van de regionale weginfrastructuur, lange-afstandstransferpunten ter onlasting van het autoverkeer naar de randstad, stadsrand-transferia om het verkeer uit de grote steden te weren en natuur/ recreatietransferia ter ontsluiting van gebieden met een recreatieve functie
V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VCC Oost	Vervoers Coördinatie Centrum Oost
Verkeersveiligheidsrisico	Het risico dat verkeersdeelnemers lopen uitgedrukt in ongevallen met of zonder letsel
WERV	Samenwerkingsverband en stedelijk netwerk van de steden in het gebied tussen en rond Ede, Wageningen, Rhenen en Veenendaal
WHP	Water Huishoudings Plan (provinciaal strategisch plan)
ZOAB	Zeer Open Asfalt Beton

