provincie Gelderland

PROVINCIAAL BLAD

Officiële uitgave van de provincie Gelderland

Nr. 15623

11 september 2026

Vaststelling Gelders programma Bereikbaarheid

Bekendmaking van het besluit van 3 september 2026 - zaaknummer 2024-001956

Artikel I

Het Gelders programma Bereikbaarheid is eerder vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 10 september 2024 met zaaknummer 2024-001956.
In verband met de inwerkingtreding van de Omgevingswet en de daarbij horende digitale publicatievereisten is dit document technisch aangepast. Deze aanpassing was nodig om het document correct te kunnen publiceren in het Omgevingsloket.
Deze wijziging is uitsluitend technisch van aard. Het oorspronkelijk vastgestelde document is beleidsinhoudelijk ongewijzigd gebleven.
Deze bekendmaking heeft dan ook uitsluitend tot doel kenbaar te maken dat het document in aangepaste digitale vorm beschikbaar is gesteld, zonder dat dit beleidsinhoudelijke wijzigingen tot gevolg heeft.

Artikel II

Het technisch gewijzigde Gelders programma Bereikbaarheid is vastgelegd in 'bijlage A'.

Gepubliceerd te Arnhem

Namens Gedeputeerde Staten van Gelderland

Edwin Kupers
Teammanager Bereikbaarheid

Bijlage A Gelders programma Bereikbaarheid

Gelders programma Bereikbaarheid

Deel A Uitvoeringskader

Hoofdstuk 1 Voorwoord



Zonder bereikbaarheid staat alles en iedereen stil. Om ergens te komen moeten we ons verplaatsen. Voor werk, studie, sociale contacten, maar ook bezoeken aan een ziekenhuis of voor boodschappen. Dat willen we vlot doen, maar vooral ook veilig. We willen weten welke mogelijkheden er zijn om ergens te komen. We willen dat deze mogelijkheden betrouwbaar zijnen we willen hierover duidelijke informatie kunnen vinden.

We willen dus veel, maar het is vooral belangrijk om echt te doen. Gewoon doen. Dat is de titel van ons coalitieakkoord. Daarin staat ook uitgebreid beschreven hoe we Gelderland bereikbaar willen houden. Voor alle inwoners van Gelderland, van de grote steden, tot het uitgestrekte platteland, maar ook voor iedereen die onze provincie bezoekt. Hier werken we als provincie hard aan. We doen al veel en daar gaan we de komende jaren mee door.

In Gelderland kun je vlot en veilig op je bestemming komen. Of je nu reist te voet, met de fiets, in het openbaar vervoer of met de auto. Hier werken we dagelijks aan. We onderhouden onze wegen en kunstwerken, kijken waar we de verkeersveiligheid kunnen verbeteren en zorgen voor een betrouwbaar alternatief voor de auto, door een sterk OV-netwerk in te richten en goede fiets- en wandelpaden aan te leggen ente onderhouden.

We denken niet alleen vanuit bereikbaarheid, maar werken integraal. Onze grote verstedelijkingsopgave gaat door, maar voor nieuwbouw moet de bereikbaarheid vooraf al op orde zijn. Ook bestaande dorpen in Gelderland moeten goed bereikbaar blijven. Dat geldt ook voor onze bedrijven. Daarnaast is Gelderland een corridor van het Westen van Nederland naar Duitsland. Deze logistiek gaat over onze wegen, water

en rails. We werken ook aan de duurzaamheidsopgave, met meer elektrische voertuigen op de weg, maar ook door duurzaam en circulair onderhoud uit te voeren aan onze wegen en kunstwerken.

Daarnaast moeten we ook zeker het sociale aspect van bereikbaarheid niet vergeten. Leefbaarheid, dus op een fijne manier ergens wonen en leven en mensen kunnen ontmoeten, is onlosmakelijk verbonden met goede bereikbaarheid. In al deze bovenstaande thema's is bereikbaarheid een randvoorwaarde.

In dit programma beschrijven we hoe we Gelderland bereikbaar houden, de bestaande bereikbaarheid verbeteren en onze bereikbaarheid verder ontwikkelen. Hierbij geven we aan wat de provincie concreet gaat doen voor lopen, fietsen, het openbaar vervoer, wegen, verkeersveiligheid en goederenvervoer.

Onder dit programma hangen de verschillende uitvoeringsagenda's, waar de grote thema's van bereikbaarheid verder zijn uitgewerkt. Zo blijven we de komende jaren hard werken aan een vlot en veilig bereikbaar Gelderland.



Klaas Ruitenberg

Gedeputeerde Mobiliteit

Hoofdstuk 2 Samenvatting

Kaders

De 'Visie voor een bereikbaar Gelderland' is nog actueel en van kracht. Wat we anders doen vanuit het Coalitieakkoord "Gewoon doen" ten opzichte van de visie voor een bereikbaar Gelderland is meer aandacht voor de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit, meer aandacht voor bereikbaarheid van en leefbaarheid in landelijke gebieden en extra inzet op verkeersveiligheid.

We werken de volgende kaders uit in het beleidskader bereikbaarheid:
a. meer aandacht voor de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit;
b. stapsgewijs bevorderen dat meer mensen gaan fietsenen gebruik gaan maken van het OV;
c. meer aandacht voor bereikbaarheid van en leefbaarheidin landelijke gebieden, daarbij inzetten op OV dat beter aansluit op de behoeften van de reizigers;
d. nog meer aandacht voor verkeersveiligheid;
e. slim en schoon goederenvervoer.

Programma

Dit programma is samengesteld op basis van het beleidskader bereikbaar Gelderland. Doel van het Gelders programma bereikbaarheid is uitvoering geven aan de kaders en ambitiesuit het beleidskader. In het programma staat concreet hoe we dit gaan doen.

Financiering

Voor de activiteiten en projecten in dit Gelders programma bereikbaarheid is een structureel budget beschikbaar en een incidenteel budget gereserveerd. Het structurele budget per jaar bedraagt € 251,7 miljoen (2024), en is verdeeld over de thema's beheer, onderhoud, verbetering infrastructuur (€ 72,2 miljoen), gebruik infrastructuur (€ 23 miljoen) en ov-concessies (€ 156,5 miljoen). Voor de coalitieperiode 2023-2027 zijn incidentele middelen gereserveerd: € 167miljoen. Het programma voor 2024-2027 is dynamisch. Wat we willen bereiken (€ 209,5 miljoen) is groter dan de gereserveerdemiddelen (€ 167 miljoen).

Keuzes

Voor ov en overstappunten, stimuleren lopen en fietsen, infrastructuurprojecten als ruggengraat van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en goederenvervoer beschrijven we wat we gaan doen en waarom in de periode 2024-2027. En waar we geld voor beschikbaar willen stellen. Bijvoorbeeld dat we Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) willen stimuleren, om het aantrekkelijker te maken meer met het ov te reizen en landelijke gebieden en steden bereikbaar te houden.

Omdat we niet alles kunnen doen wat wenselijk is, bepalen we op basis van het afweegkader in dit programma wat nodig en mogelijk is met het geld dat beschikbaar is. We kijken ook wat partners hierin bijdragen, zodat we ons geld op zo'n manier gebruiken dat we zo veel mogelijk bereiken.

In het programma staat met welke projecten we verder willen gaan (agenderen). Voor ov kiezen we bijvoorbeeld welke buslijnen HOV-kwaliteit krijgen.



Hoofdstuk 3 Aanpak voor een vlot en veilig bereikbaar Gelderland

Waarom een Gelders programma bereikbaarheid

Aanleiding en doel

In dit Gelders programma bereikbaarheid staat beschreven wat we gaan doen om ervoor te zorgen dat de inwoners van Gelderland vlot en veilig op hun bestemming kunnen komen. Provincie Gelderland werkt aan een vlotte, veilige en betrouwbare bereikbaarheid van wijken, dorpen, steden, bedrijven en voorzieningen. Samen met andere wegbeheerders en vervoerbedrijven maken we het mogelijk dat iedereen op weg kan naar de gewenste bestemming. We werken aan eenbetrouwbaar samenhangend systeem van lopen, fietsen, openbaar vervoer, mobiliteitsdiensten en de auto.

Dit programma is samengesteld op basis van het beleidskaderbereikbaar Gelderland (vast te stellen door PS). Doel van het Gelders programma bereikbaarheid is uitvoering te geven aan de kaders en ambities uit het beleidskader. In de uitvoeringsagenda's gaan we voor verkeersveiligheid, openbaar vervoer (OV), actieve mobiliteit, logistiek en slimme en schone mobiliteit nader in op de aanpak en uit te voeren projecten. (waaronder planning en benodigde middelen van deze projecten).

Leeswijzer

In paragraaf Ontwikkelingen, opgaven en kaders vatten we de ontwikkelingen, opgaven en kaders samen. Op basis hiervan werken we in paragraaf Aanpak voor een vlot en veilig bereikbaar Gelderland de aanpak uit. In hoofdstuk 5 presenteren we de uit te voeren activiteitenen projecten; wat gaan we doen? Hoofdstuk 12 beschrijft hoe we het programma gaan uitvoeren en monitoren.



Ontwikkelingen, opgaven en kaders

Ontwikkelingen en opgaven

We zien de volgende ontwikkelingen en opgaven.



Ruimtelijke ontwikkelingen, zoals voor werken en een groot aantal nieuwe woningen

Van 2022 tot en met 2030 komen er in Gelderland 104.000 extra woningen bij. Er wordt gebouwd in de grote en middelgrote steden, maar ook in dorpen in het landelijk gebied. Dit leidt tot veel meer verplaatsingen en knelpunten op de weg, voor OV en op de fietspaden. Er zijn veel maatregelen nodig om de nieuwe woonwijken bereikbaar te maken.



Demografische ontwikkelingen

De afgelopen 10 jaar steeg de bevolkingsomvang van Nederland. Ook in Gelderland. Tussen 2014 en 2023 groeide de bevolking in Gelderland met circa 6% naar 2,13 miljoeninwoners. De toename zit vooral in de leeftijdsgroep boven de 65 jaar. Het aandeel van deze groep groeide van 17 naar 21%. Verder is er een duidelijke toename te zien onder jong–volwassenen (20-25 jaar) en een afname van de leeftijdsgroep onder de 20 jaar. De overige leeftijdsgroepen bleven ongeveer stabiel. Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek is de prognose dat er in 2050 2.292.900 mensen in Gelderland wonen. Dat is een groei van 7,5% ten opzichte van 2023. Daarnaast zien we dat er ook gemiddeld minder mensen in een huishouden wonen en daardoor groeit het aantalhuishoudens sneller dan de bevolking. Dit betekent het nodige voor de woningbouwopgave.



Groei mobiliteit

Mede door woningbouw en demografische ontwikkelingen groeit de mobiliteit sterk in Nederland. Dit geldt vooral voor trein, auto en overig openbaar vervoer, maar ook voor lopen en fietsen (Bron: Integrale Mobiliteitsanalyse van het Rijk, 2021). In Oost-Nederland groeit het aantal verplaatsingskilometers met 31% (tot 2040, ten opzichte van 2018). Tot 2040 groeit het gebruik van de auto met 33% en stijgt het gebruik van de trein met 39%. De bus blijft tot 2040 nagenoeg gelijk en het gebruik van de fiets blijft stabiel. Het goederenvervoer in Nederland kent ook een sterke groei tot 2040. Dit geldt vooral voor transport per spoor, maar ook voor weg en binnenvaart.



Veel gebruik van de auto

Het gebruik van de auto in Gelderland is dominant. Ook voor korte afstanden. De verdeling in het totaal aantal afgelegde kilometers is als volgt: auto: 69%, OV: 11% en fiets: 10%.



Mobiliteitsnetwerken lopen vast

Wat zijn de gevolgen van woningbouwgroei, de groei van de mobiliteit en het goederenvervoer? Kort gezegd: onderzoeken laten zien dat het huidige netwerk door deze groei vastloopt op wegen en fietspaden en dat bussen en treinen overvol raken. Als we niets doen ontstaan er knelpunten op nationaal, regionaal én lokaal niveau. We zien nu al op bijna alle snelwegen files tussen regio's en steden. En dat nog zonder extra woningbouw en de groei in het aantal verplaatsingen. Er is onderzocht wat er in 2040 gebeurt in de Stedendriehoek, Arnhem, Nijmegen en Foodvalley wanneer de verwachte aantallen woningen zijn

gebouwd: het loopt vast op bijna alle nationale en regionale wegen in die regio's en ook lokaal zien we grote druk op het netwerk, voor alle modaliteiten.



Bereikbaarheid en leefbaarheid in Gelderse gemeenten en regio's

Voor leefbaarheid is het cruciaal dat werk, onderwijs en voorzieningen in steden, dorpen en landelijk gebied goed bereikbaar zijn. Ook een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven vraagt om het bereikbaar maken en houden van (nieuwe) werklocaties en goede (inter)nationale, regionale en lokale verbindingen. Om de bereikbaarheid goed in beeld te brengen, is geanalyseerd hoeveel banen en onderwijsplekken binnen 45 minuten bereikbaar zijn vanuit Gelderse gemeenten. Hieruit blijkt dat vooral in Rivierenland en in de Foodvalley de meeste banen bereikbaar zijn. Met name Noord-Veluwe en Achterhoek blijven hierbij duidelijk achter. In de Stedendriehoek scoren Voorst en Apeldoorn redelijk, de andere gemeenten in deze regio scoren minder goed op bereikbaarheid. Voor de bereikbaarheid van onderwijsplekken springt Foodvalley er duidelijk in positieve zin uit. Dat komt door relatief veel plekken in eigen gebied (Ede/Wageningen) en de nabijheid van zowel Arnhem/Nijmegen als Utrecht/Amersfoort. Ook westelijk Rivierenland en de Veluwe scoren redelijk goed, Achterhoek blijft ook hier duidelijk achter. Vanuit de regio's in het westelijk deel van de provincie (met name Foodvalley en Rivierenland) zijn dus de meeste arbeidsplaatsen en onderwijsplekken bereikbaar. Dit komt ook deels door de relatief korte afstand tot de Randstad. In de stedelijke gebieden in Gelderland, zoals Foodvalley, Stedendriehoek en Groene Metropoolregio zien we dat de bereikbaarheid van arbeids- en onderwijsplaatsen in de huidige situatie reeds onder druk staat. Naar de toekomst toe zien we in heel Gelderland een verslechtering van de bereikbaarheid van arbeids- en onderwijsplekken. Duidelijk is dat als we niets doen er knelpunten ontstaan in het mobiliteitsnetwerk op nationaal, regionaal én lokaalniveau, waardoor de bereikbaarheid (van werk en onderwijs) en leefbaarheid onder druk komt te staan.



Stijgende trend verkeersslachtoffers

Voor verkeersveiligheid zien we in Gelderland een stijgende trend in het aantal dodelijke slachtoffers, met name onder fietsers. Daarnaast zien we een stabiliserende trend van het aantal ernstige verkeersslachtoffers. Ons doel is te komen tot een daling van het aantal ernstige verkeersslachtoffers.



Klimaatopgave en klimaatadaptatie

De klimaatopgave voor mobiliteit is fors. Het gaat daarbij om het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen en het klimaatrobuust maken van de infrastructuur. 36% van de Gelderse CO2 uitstoot komt van mobiliteit. Er is versnelling nodig om het doel voor mobiliteit te behalen van 4,5 megaton in 2021 naar 2,6 in 2030 (55% reductie) (zie ook Geldersprogramma klimaat 2021-2030). Bij ruimtelijke plannen en planning van mobiliteitsmaatregelen is het raadzaam te anticiperen op klimaatverandering. Zoals dat de beschikbaarheid van de weg onder druk kan komen te staan bij extremere buien. En bijvoorbeeld door niet te bouwen op natte en lageplekken. En door rekening te houden met warmere zomers en daarom te zorgen voor schaduw op fiets- en wandelpaden.



Leefomgeving, schone lucht en geluid

Mobiliteit heeft effect op en kan bijdragen aan deleefomgeving, waaronder schone lucht en geluid. Voor schone lucht met name op het gebied van wegverkeer. Het stimuleren van het gebruik van de fiets of het zero emissie openbaar vervoer leidt tot schonere lucht en afname van geluidsoverlast door wegverkeer. Schone mobiliteit leidt ook tot minder stikstofuitstoot, wat nodig is voor natuurherstel.

Kaders

We gaan uit van de volgende kaders (bron: door PS vast te stellen Beleidskader):

Taken provincie en samenhangende aanpak

De provincie heeft de wettelijke taak om het beheer, onderhoud en de infrastructuur te verbeteren, als opdracht gever het regionale openbaar vervoer te verzorgen en moet ervoor zorgen dat alle regio's binnen de provincie goed bereikbaar zijn. Om ervoor te zorgen dat alle regio's goed bereikbaar zijn investeren we in goede verbindingen voor fiets, OV en weg. Daarnaast heeft de provincie een belangrijke taak bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. We werken aan bereikbaarheid, in samenhang met voor onze inwoners belangrijke thema's zoals leefbaarheid, wonen, werken en bedrijvigheid, klimaat en energietransitie, natuur en voorzieningen.

Ambitie

Zonder mobiliteit staat alles stil. Bereikbaarheid is nodig voor leefbaarheid, wonen, economie en werken en bedrijvigheid, voorzieningen, sociale contacten, of wel brede welvaart. In Gelderland moet je vlot en veilig op je bestemming kunnen komen. Of je nu reist te voet, met de fiets, in het openbaar vervoer of met de auto. Betrouwbaarheid van het mobiliteitsnetwerk is belangrijk, want als reiziger moet je weten waar je aan toe bent. De reiziger kiest zelf hoe hij of zij reist. Dit kan per moment, individuele mogelijkheden en bestemming verschillen. We werken daarbij concreet aan het verbinden van ontwikkelingen in de ruimte aan bereikbaarheid, zoals de extra woningbouw en economische ontwikkelingen. En we werken aan het totale pakket aan mogelijkheden, dus lopen, fiets, OV en auto. Daarbij streven we ernaar dat meer mensen gaan lopen en fietsen en meer gebruik gaan maken van het OV. We willen ervoor zorgen dat het aantal verkeersslachtoffers daalt. Daarnaast zetten we in op slim en schoon goederenvervoer en clean energy hubs.

Bijgewerkte kaders

Wat we anders doen vanuit het Coalitieakkoord "Gewoon doen" ten opzichte van de visie voor een bereikbaar Gelderland is meer aandacht voor de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit, meer aandacht voor bereikbaarheid van en leefbaarheid in landelijke gebieden en extra inzet op verkeersveiligheid.

We werken de volgende kaders uit:
a. meer aandacht voor de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit;
b. stapsgewijs bevorderen dat meer mensen gaan fietsenen gebruik gaan maken van het OV;
c. meer aandacht voor bereikbaarheid van en leefbaarheid in landelijke gebieden, daarbij inzetten op OV dat beter aansluit op de behoeften van de reizigers;
d. nog meer aandacht voor verkeersveiligheid;
e. slim en schoon goederenvervoer.

Drie strategische doelen:
1. Goede en zekere bereikbaarheid voor leefbaarheid en brede welvaart;
   a. Goede bereikbaarheid en leefbaarheid in de landelijke gebieden door de verbindingen tussen landelijke gebieden en steden te verbeteren;
   b. Goede bereikbaarheid door verbindingen tussensteden te verbeteren, ook (inter)national;
   c. Goede bereikbaarheid en leefbaarheid door OV-, fiets- en wegverbindingen binnen de Gelderse regio's te verbeteren (landelijke gebieden en stedelijke regio's);
   d. Comfortabel en efficiënt kunnen overstappen tussen vervoersmiddelen is hier onderdeel van.
2. Verkeersveiligheid: we streven naar een dalende lijn van het aantal verkeersslachtoffers in Gelderland;
3. Goederenvervoer: slimmer en schoner vervoeren van goederen en versterken van de (inter)nationale transportverbindingen.

Aanpak voor een vlot en veilig bereikbaar Gelderland

In deze paragraaf beschrijven we de aanpak per strategisch doel. Welke activiteiten gaan we uitvoeren om de doelen te realiseren?

Goede en zekere bereikbaarheid voor leefbaarheid en brede welvaart

Openbaar Vervoer voor de toekomst en overstappunten realiseren

Om het wegennet te ontlasten en te werken aan de klimaat opgave en verkeersveiligheid, streven we er naar dat meer mensen over langere afstanden gebruik gaan maken van het OV (zie ook Gelders programma Klimaat 2021-2030).

Daarmee dragen we bij aan gezondheid (meer beweging) en een gezonde leefomgeving.

De provincie Gelderland voert de wettelijke taak uit conform de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) om het regionale openbaar vervoer (OV) te verzorgen in Gelderland. Dit doen we via concessies. De kosten van het openbaar vervoer zijn de laatste jaren fors opgelopen. We zien OV als een nutsvoorziening. Om de gebruiker van het OV in Gelderland een goed voorzieningenniveau te kunnen blijven bieden en tegelijk het OV betaalbaar te houden zoeken we naar optimalisaties.

Hoe we ons openbaar vervoer toekomstbestendig maken leggen we vast in het Toekomstbeeld OV Gelderland (gereed eind 2024), bestaand uit de volgende onderdelen:

- Doorontwikkeling van het OV naar hoogwaardig OV (HOV): Het Hoogwaardig OV bestaat uit spoorlijnen en HOV-buslijnen als robuuste ruggengraat. We leggen vast waar we investeren in het verhogen van frequenties, versnellen en meer strekken van lijnen in en tussen stedelijke en landelijke gebieden. Daarbij geven we meer aandacht voor openbaar vervoer en overstapvoorzieningen (hubs) in het landelijk gebied. Als landelijke kernen op HOV corridors liggen worden ze goed bediend. Waar dat niet het geval is, gaan we na of er sprake moet zijn van een reguliere OV lijn, buurtbus of andersoortige ontsluiting. We maken in samenspraak met de vervoerder en regio en gemeenten keuzes op welke buslijnen we HOV kwaliteit gaan invoeren (en per wanneer) en leggen deze keuzes vast in de Uitvoeringsagenda Openbaar Vervoer. Dit zal gefaseerd gebeuren. We baseren de keuzes op basis van reizigerspotentieel, en bediening van bestaande en nieuwe woningbouwclusters. Naast investeringen in doorstroming en haltes op HOV corridors is het belangrijk dat er ook voldoende middelen worden ingezet voor het laten rijden van bussen in een hoge frequentie. Alleen dan kan sprake zijn van HOV dat een grote bijdrage gaat leveren aan duurzame mobiliteit en meer gebruik van het OV. Om de robuuste OV-ruggengraat van HOV te kunnen faciliteren, is de juiste infrastructuur nodig. Bij het strekken van lijnen komen steeds meer bussen over grotere en drukke verkeersaders te rijden. Ze gaan bijvoorbeeld vanuit het dorp naar de provinciale weg, of rijden een file voorbij over de vluchtstrook op een snelweg. Om dit mogelijk te maken zijn haltes met goede voorzieningen langs deze wegen nodig en zullen kruispunten en verkeersregelinstallaties soms moeten worden aangepast. Daarnaast is het belangrijk om, net als bij mobiliteitshubs, de juiste voorzieningen ook bij de haltes te treffen en deze toegankelijk te maken. Het voor- en natransport faciliteren is van belang ter ondersteuning van HOV. De afstand tussen herkomst en bestemmingslocaties en de haltes aan HOV lijnen kan soms toenemen. Bijvoorbeeld doordat buslijnen over de provinciale weg lángs het dorp rijden in plaats van dóór het dorp. In ons toekomstbeeld OV en de daaraan gekoppelde Uitvoeringsagenda leggen we vast op welke routes aanpassingen aan de infrastructuur gepland worden.
- Goede in- en uitstappunten en overstappunten: Randvoorwaarde voor het komen tot deze robuuste ruggengraat is het inzetten op goede in- en uitstappunten zoals haltes en (bus)stations waar veilige (fiets)parkeervoorzieningen op orde zijn. En inzetten op overstappunten, de mobiliteitshubs. Daarbij werken we aan goede en veilige looproutes, bijvoorbeeld op grote stations. Hubs aan randen van de steden (stadsrand hubs) en in landelijke gebieden (regionale hubs) bevorderen bijvoorbeeld de overstap van de auto en de fiets op de bus of trein.
- Verduurzaming OV: We zetten in op zero emissie busvervoer en elektrificatie van het regionale spoor. Verduurzaming OV is gunstig voor de klimaatopgave en leefbaarheid (geluid en uitstoot). Elektrificatie is gunstig voor de rijtijden, omdat de treinen sneller kunnen optrekken. Het landelijke bestuursakkoord zero emissie busvervoer (BAZEB) schrijft voor dat alle nieuwe bussen die vanaf 2025 in de concessie instromen zero emissie moeten zijn en dat vanaf 2030 de hele bus vloot zero emissie moet zijn. We hebben ernstige twijfels of de doelstellingen uit het bestuursakkoord zero emissie busvervoer (alle bussen vanaf 2030 zero emissie) volledig haalbaar zijn. Introductie van zero emissie bussen bij de start van onze nieuwe concessies in 2025 en 2026 ligt voor de hand. Conform ons huidige beleid vragen we de markt om in hun aanbieding voor de nieuwe concessie met voorstellen voor zero emissie busvervoer te komen. Echter zorgen netcongestie en leveringstekorten van zero emissie bussen ervoor dat dit bij de start van de concessie in 2026 waarschijnlijk niet volledig haalbaar is. We zetten in op maatwerk binnen de concessie, zero emissie busvervoer daar waar het kan. Dat betekent mogelijk langer doorrijden met bussen die rijden op fossiele of organische brandstoffen. We willen sturen op de inzet van bussen die op groen gas rijden indien 100% zero emissie nog niet haalbaar is.
- Sociale Veiligheid: Sociale veiligheid is belangrijk voor de reiziger die gebruik maakt van het OV en ook van het personeel dat wordt ingezet om dit OV beschikbaar te laten zijn. We verduidelijken onze inzet op dit gebied in het Toekomstbeeld OV Gelderland.

Belangrijke specifieke onderwerpen bij het openbaar vervoer/hubs:

- Flexibel vervoer, zoals de deeltaxi haltetaxiRRReis: Flexibel vervoer dat wordt geïnitieerd door de provincie Gelderland is geen wettelijke taak maar een beleidswens, op de markt gezet via een contract. De deeltaxi haltetaxiRRReis is flexibel vervoer op plekken waar op momenten van de dag geen OV rijdt, vooral voor- en natransport OV. We verkennen de mogelijkheden voor een betere afstemming van het openbaar en flexibel vervoer met het gemeentelijke doelgroepenvervoer. We zijn partner in de uitwerking van Publieke mobiliteit in het kader van de afspraken hierover in de Regiodeal Achterhoek (2024-2027).
- Deelmobiliteit: Voor deelmobiliteit vervullen wij geen wettelijke taak en hebben wij geen bestuurlijke afspraken gesloten. Omdat we fietsen en gebruik van het OV willen bevorderen, willen we bijdragen aan meer deelfietsen op OV-knooppunten/hubs. Dit door gemeenten te ondersteunen (kennis) bij deelmobiliteit, onder andere bij ruimtelijke ontwikkelingen, zoals bij de realisatie van nieuwe woonwijken. In de uitvoeringsagenda's werken we deze maatregelen en rol uit.
- Toiletten in regionale treinen: We zorgen ervoor dat er toiletten zijn in regionale treinen in Gelderland, Besluit (PS2023-1108). Dit is cruciaal voor de reiziger en draagt in die zin bij aan brede welvaart en sociaal welbevinden.

Op de kaart onderscheiden we spoorlijnen en spoorgebieden.

Stimuleren lopen en fietsen

Om het wegennet te ontlasten en te werken aan de klimaatopgave en verkeersveiligheid, streven we er naar dat meer mensen over kortere afstanden gaan lopen en fietsen (zie ook Gelders programma klimaat 2021-2030).

Daarmee dragen we bij aan gezondheid (meer beweging) en een gezonde leefomgeving. Voor een verplaatsing op de korte afstand is lopen of fietsen de meest vanzelfsprekende en actieve keuze. Voor verplaatsingen tussen landelijk gebied en voorzieningen in de steden willen we reizen via de keten stimuleren. Dit lukt als we het aandeel van actieve mobiliteit (lopen en fietsen) in het algemeen en specifiek in het voor- en natransport bij overstappunten vergroten.

We denken daarbij aan de volgende in de Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit verder uitgewerkte onderdelen:

- Het versterken van het Hoofdfietsnet Gelderland: Het hoofdfietsnet is een netwerk van fietsroutes tussen de belangrijkste woonwijken, arbeidsplekken en voorzieningen in Gelderland. Deze routes kunnen zowel over provinciale wegen als over gemeentelijke wegen lopen. Door deze fietsroutes op een kwalitatief hoog niveau in te richten willen de provincie en de gemeenten waarmee we samen werken zorgen voor veilige, vlotte en comfortabele fietsverbindingen voor de belangrijkste verplaatsingen in Gelderland. We werken toe naar een goed netwerk dat essentieel is voor woningbouw, bedrijvigheid en het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten en maken met gemeenten en regio afspraken over verkenning en uitvoering van trajecten. Gemeenten kunnen subsidie aanvragen voorhet verbeteren van fietspaden die op het Hoofdfietsnet Gelderland liggen en die zij in beheer hebben. Zelf pakken we de belangrijkste hoofdfietsroutes langs provinciale wegen aan. En we stellen extra financiële middelen beschikbaar voor de realisatie van reeds voorbereide (maar bij voorbeeld door vertraging) duurder geworden hoofdfietsrouteprojecten. Vanuit verkeersveiligheid wordt ingezet op het veiliger maken van fietsoversteken, dit heeft uiteraard ook effectop de versterking van het (Hoofd-)fietsnet van Gelderland.
- Ketenmobiliteit van deur tot deur: We investeren in faciliteiten voor lopen en fietsen om deze vormen van actieve mobiliteit te koppelen met het gebruik van bijvoorbeeld openbaar vervoer, zo creëren we een vervoersketen van deur tot deur. Het te voet of per fiets goed en comfortabel kunnen bereiken van bus- en treinstations en -haltes is hierbij van belang. Zoals goede en veilige loop- en fietsroutes op grotere stations. Ook werken we samen met gemeenten aan goede loop- en fietsroutes naar stadsrandhubs. We investeren tenslotte ook in de kwaliteit van loop- en fietsroutes naar mobiliteitshubs in kleine kernen.
- Gedragsinterventies en communicatie: Om een verandering teweeg te brengen in de mobiliteitskeuze van mensen die wonen, werken en recreëren in Gelderland, is er meer nodig dan alleen de aanleg van infrastructuur zoals fietspaden en mobiliteitshubs. We stimuleren lopen en fietsen door communicatie (informatie en campagnes) en gedragsinterventies. Dit zijn acties gericht op het bevorderen van het fietsen op de korte afstand. Concreet zetten we gedragscampagnes in op basis van landelijk ontwikkelde campagnes die onze ambities ondersteunen. Daarnaast zetten we in op educatie van basisonderwijs op het gebied van fietsvaardigheden en gedragsinterventies. De campagnes vanuit 'Actieve mobiliteit', het stimuleren van lopen en fietsen, richten zich op bewoners en kinderen van basisschoolleeftijd. Dit sluit aan op de gedrags campagnes vanuit 'Verkeersveiligheid' waarbij ingezet wordt op jongeren en ouderen en op de campagnes vanuit 'Slimme en schone mobiliteit' waarbij ingezet wordt op fietsstimulering onder forenzen.
- Tegengaan van vervoersarmoede: Vervoersarmoede verwijst naar de situatie waarin mensen geen of slechts beperkt toegang hebben tot betaalbaar en efficiënt vervoer. We faciliteren lokale initiatieven

die de toegang tot actieve mobiliteit verbeteren via projecten die 1) de toegang tot fietsen, 2) de fietsvaardigheid en 3) toe-eigening van de fietscultuur bevorderen bij de doelgroep.
- Flankerende maatregelen en beleid: Flankerend beleid wordt ingezet om actieve mobiliteit aantrekkelijker te maken dan het autogebruik op de korte afstanden. Via mobiliteitsmakelaars adviseren we bij werkgevers bijvoorbeeld over regelingen voor woon- werkverkeer en werkverkeer met financieel voordeel voor de fiets (ten opzichte van de auto). En we bevorderen het gebruik van de fiets bij de inrichting van nieuwbouwwijken en stedelijke centra. Voor deze doelstellingen maken we afspraken met de gemeenten.

Provinciale wegen en fietspaden verantwoord en duurzaam beheren

We hebben een wettelijke taak in de aanleg, beheer en onderhoud van onze wegen en fietspaden. We beheren en onderhouden ongeveer 1.150 kilometer provinciale wegen, 1.400 kilometer fietspaden en 160 kilometer parallelwegen.

Dit deels zeer intensief gebruikte infrastructuurnetwerk vormt een belangrijke schakel in het hele wegennet van de provincie Gelderland en vormt de verbinding met de omliggende provincies en met Duitsland. Onze wegen en fietspaden worden dagelijks gebruikt voor woon-werkverkeer, recreatieverkeer, goederenvervoer en hulpdiensten en hebben daardoor een grote maatschappelijke waarde. Om deze waarde nu en in de toekomst te borgen, is het nodig dat we de provinciale wegen en fietspaden op een verantwoorde en duurzame wijze beheren en onderhouden en daar waar nodig, vanuit onze doelen voor verkeersveiligheid of doorstroming ook op orde brengen. Daarbij dragen we waar mogelijk bij aan de doelen voor biodiversiteit, klimaatadaptatie, circulariteit en de reductie van de CO2-emissie in het wegbeheer.

Hier werken we als volgt aan:
- Kwaliteitsniveau beheer en onderhoud: Het kwaliteitsniveau voor het beheer en onderhoud van de provinciale wegen in Gelderland is gedefinieerd als “sober en doelmatig” en is afgeleid uit de wet- en regelgeving en het beleid van de provincie. De focus is gericht op het technisch en functioneel in stand houden van de huidige infrastructuur. Hiermee voldoen we aan de minimale landelijke technische richtlijnen, het wettelijk minimum voor wegbeheer en voorkomen we achterstallig onderhoud. Daardoor vermijden we onnodige extra kosten, borgen we de veiligheid voor de weggebruiker en de omgeving en borgen we de beschikbaarheid van onze wegen.
- Trajectprogrammering: De grotere onderhoudswerkzaamheden aan het wegennet worden sinds 2010 zoveel mogelijk integraal met andere wegwerkzaamheden uitgevoerd. Dit gebeurt via trajectprogrammering. Hiermee beperken we de overlast voor de weggebruiker en omgeving en vergroten we de efficiëntie. Via trajectprogrammering kunnen we gelijktijdig met groot onderhoud ook andere optimalisaties doorvoeren, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersveiligheid en fietsvoorzieningen. We kijken in het kader van het functioneel kader wegennet waar de snelheid op het provinciale wegennet kan worden teruggebracht (bijvoorbeeld maximaal 60 op trajecten, of maximaal 30 in bebouwde kommen). Dit draagt bij aan verkeersveiligheid en stikstofreductie. Dit doen we met oog voor ruimtelijke kwaliteit.
- Aanpassingen in het wegennet: Op een groot aantal plaatsen in het provinciale wegennet is het nodig om vanuit de doelen voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid (doorstroming) aanpassingen te verrichten: als gevolg van autonome groei van het auto en vrachtverkeer maar ook als gevolg van nieuwe ontwikkelingen in wonen en werken. Het gaat bijvoorbeeld om het aanleggen of verbreden van fietspaden of het veiliger maken van fietsoversteken. Of het verbeteren van de doorstroming bij rotondes en het plaatsen van nieuwe of moderne verkeersregelinstallaties. Dit zijn kostbare ingrepen, ook omdat daarvoor in sommige gevallen grond moet worden aangekocht. We kiezen er daarom voor een aantal noodzakelijke projecten gefaseerd uit te voeren. Dat wil zeggen dat een deel van de werkzaamheden in deze coalitieperiode wordt opgepakt en een deel in latere periode, als er mogelijk meer middelen voorhanden zijn. Belangrijk is ook of er daarbij sprake is van co-financiering door andere partijen, en/of bestuurlijke afspraken. Hierop aanvullend gaan we met behulp van netwerkanalyses na op welke trajecten mogelijk maatregelen voor de auto moeten worden genomen.
- Circulaire en klimaatbestendige uitvoering: Een meer circulaire en klimaatbestendige uitvoering van provinciale wegen en fietsprojecten vinden wij belangrijk. We voeren daarom beheer en onderhoud waar mogelijk circulair en klimaatbestendig uit.
- Kleine ingrepen: Regelmatig komt het voor dat kleinere ingrepen in het mobiliteitsnetwerk nodig zijn, maar dat daarvoor geen middelen zijn binnen programmering of binnen beheer en onderhoud. Het zijn doorgaans kleine ingrepen die bijdragen aan veiligheid of leefbaarheid of herstel van de openbare ruimte. We willen snelle oplossingen realiseren voor dit soort problemen van kleine omvang aan provinciale wegen of gemeentelijke wegen (bijvoorbeeld herstel van een OV halteplaats of het plaatsen van een hekwerk).

Op de kaart staan trajecten en gebieden met trajectaanpak en overige projecten. Ook staan er gebieden en trajecten van rijksprojecten met een provinciale rol.

Gedragsaanpak slim en schoon

Slim en schoon reizen leidt tot een duurzame bereikbaarheid voor stad en platteland en heeft positieve effecten op onze gezondheid, economie, klimaat en uitstoot (brede welvaartdoelen). Het stimuleren van slimme en schone mobiliteit gaat over het bevorderen van spreiden en mijden: niet reizen (thuiswerken), op een ander tijdstip reizen (buiten de spits) of duurzaam reizen (fiets, OV, zero emissie).

Daarvoor werken we aan de onderstaande onderdelen. Dit werken we verder uit in de uitvoeringsagenda Slim en Schoon:

- Werkgeversaanpak: We adviseren en stimuleren werkgevers om hun beleid te veranderen om slimme en schone mobiliteit te stimuleren bij hun werknemers en om te participeren in relevante overheidsprojecten, bijvoorbeeld bij de opening van nieuwe delen van doorfietsroutes.
- Campusaanpak: We adviseren en stimuleren onderwijsinstellingen en andere stakeholders in campusgebieden om gecoördineerd beleid te voeren om duurzame mobiliteit en het spreiden van lesuren te stimuleren. Het gaat bijvoorbeeld om het introduceren van een samenrijden-app voor het campusgebied.
- Bewonersaanpak: We vernieuwen de bewonersaanpak om de gedragsaanpak te verankeren in de verstedelijkingsstrategie en de mobiliteitsprogramma's van gemeenten. Hierdoor zetten we de voor mensen belangrijke stap 'verhuizen' in als moment om slimme en duurzame mobiliteit te stimuleren. Bijvoorbeeld door nieuwe bewoners gericht te benaderen over de mogelijkheden van nabijgelegen fietsroutes en OV-verbindingen.
- Logistieke aanpak: We adviseren en stimuleren logistieke verladers en vervoerders om logistieke verplaatsingen efficiënter en groener te maken door zendingen te bundelen, de beladingsgraad te verbeteren, modal shift van weg naar water en spoor te bevorderen, en stimuleren elektrificatie en inzet van schone brandstoffen en innovatie.
- Bezoekersaanpak: We adviseren en stimuleren grote publiekstrekkers om hun acties en beleid aan te passen om slimme en duurzame mobiliteit te stimuleren onder hun bezoekers. Te denken valt aan maatregelen die gericht zijn op een duurzame bereikbaarheid van (culturele) evenementen.
- Basisorganisatie per regio: We stimuleren de regionale basisorganisaties zodat de regio's voldoende geschikte capaciteit hebben om deze aanpakken op te zetten en aan te sturen. En om kennis te delen en de activiteiten en impact goed te monitoren en evalueren.
- Provinciale ondersteuning: We zetten de nieuwe werkagenda in om op provinciaal niveau de regio's te ondersteunen, de monitoring en evaluatie uit te voeren en kennisdeling tussen de regio's te organiseren en begeleiden. We ontzorgen de regio's bij de totstandkoming van de benodigde afspraken met het Rijk in het BO MIRT.
- Digitalisering mobiliteitsdata: In opvolging van het programma "Data top 15" vervullen we een coördinerende en ondersteunende rol voor decentrale wegbeheerders (gemeenten en provincie) in Gelderland bij de transitie naar digitaal wegbeheerder. Dit houdt in dat informatie rondom onder andere maximumsnelheden, wegomleidingen en schoolzones via een centraal landelijk informatiepunt beschikbaar is voor marktpartijen die hiermee de reiziger kunnen adviseren voor een vlotte en veilige reis.



Laadmogelijkheden verbeteren

In het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) werken de provincies Gelderland en Overijssel sinds 2020 samen als NAL-regio Oost. Binnen de NAL werken overheden (gemeenten, provincies en rijk), netbeheerders en marktpartijen nauw samen om te zorgen voor voldoende laadinfrastructuur. In de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2024-2030 (GO-RAL) is uitgewerkt hoe we de komende jaren aan de slag gaan met deze opgave. We hebben een ondersteunende rol richting partijen, zoals het organiseren van aanbestedingen namens gemeenten en het helpen van bedrijven(terreinen) om te bepalen wat er aan laadinfrastructuur nodig is. Net als andere opgaven hebben we te maken met de schaarse ruimte op het elektriciteitsnet. Daarom zetten we in op het toepassen van slim, netbewust laden op de gemeentelijke reguliere laadpalen. Zo benutten we het elektriciteitsnet beter, voorkomen we onnodige investeringen en maken we ruimte voor andere opgaven.

Nieuwe netaansluitingen voor het laden met zwaardere vermogens, zoals snelladers voor personenvervoer en laadinfrastructuur voor logistieke voertuigen, zijn vanwege netcongestie tot 2030 niet mogelijk. Daarom richten we ons op het voorbereiden op wat nodig is vanaf 2030 en kijken we zoveel mogelijk integraal, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen en de bredere energieopgave die daar speelt. We sluiten aan op het programma Gelderse Energie-Infrastructuur (GEIS), waaronder de energievisie, en zorgen ervoor dat we klaar staan zodra het elektriciteitsnet is verzwaard. Op die manier beperken we de negatieve effecten van netcongestie op ons vestigingsklimaat en de concurrentiepositie van onze logistieke sector. Daarnaast geven we een impuls aan de kansen die de ontwikkeling van elektrisch vervoer en laadinfrastructuur bieden voor de Gelderse economie. Zo ondersteunt de provincie Stichting Connectr, waar gewerkt wordt aan innovaties op het gebied van laadinfrastructuur en het verminderen van netcongestie door energiesysteemintegratie.

Veren in de vaart houden

We dragen bij aan het voortbestaan van de veren, Besluit GS (PS2024-178). Voortaan ondersteunen we gemeenten structureel daar waar de exploitatietekorten hoger zijn dan € 50.000. We dragen daarvoor 50% bij aan gemeenten (bij tekort boven € 50.000). Hiervoor werken we een subsidieregeling uit. Daarnaast organiseren we jaarlijks een afstemmingsoverleg met betrokken partijen.

Infrastructuurprojecten als ruggengraat van bereikbaarheid

Naast de hierboven beschreven inzet op verbeteren infrastructuur voor OV en fiets en beheren van provinciale wegen, fietspaden en bruggen, werken we aan (grotere) infrastructurele projecten die de ruggengraat van bereikbaarheid vormen.

Hier werken we als volgt aan:
- Realiseren projecten: We willen projecten afronden en realiseren. Zoals de in het Coalitieakkoord genoemde projecten doortrekking A15 en verbreding A12 in de Liemers (verantwoordelijkheid Rijk), Rijnbrug Rhenen, RegioExpres en Project Beter Bereikbaar Wageningen.

- Heroriëntatie Rijk: Voor projecten die in het kader van herprioritering van het Mobiliteitsfonds op pauze zijn gezet door het Rijk, met name de A1-A30 Barneveld, de A2 Deil-Vught en A1-A28 Knooppunt Hoevelaken willen we afspraken maken over compenserende en mitigerende maatregelen. En volgen en bevorderen we bij en met het Rijk dat de projecten uiteindelijk worden uitgevoerd.
- Verder met infraprojecten voor weg en spoor: We willen samen met het Rijk verder met belangrijke projecten voor weg en spoor. En waar passend en nodig afspraken maken over de inzet en bijdrage van het Rijk. Hierbij gaat het om lopende MIRT-onderzoeken zoals corridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens en Arnhem-Oost vrije kruising. Ook zetten we in op de planuitwerking en realisatie van de verbreding van de A50 (Ewijk-Bankhoef- Paalgraven). Daarnaast onderzoek woningbouw op Spoor-emplacement Arnhem, Netwerkanalyse Groenemetropoolregio en Foodvalley, integrale corridoruit-werking voor zone A12, A2 en A1, snelle intercity Arnhem-Berlijn, ICE Amsterdam-Arnhem-Frankfurt, verbeteren bereikbaarheid Noord-Veluwe via spoor en verkennen keervoorziening Harderwijk. We monitoren in het kader van de integrale mobiliteits analyse de A15 Deil-Valburg, om na 2027 afspraken te maken. En we werken aan een gebiedsaanpak voor A12 Arnhem- Duitsland, Zuidwest Nijmegen en A/N325 tussen Arnhem- Nijmegen en aan een multimodale agenda voor de N18 tussen Varsseveld en Eibergen. Daarbij gaat het om een combinatie van maatregelen zoals voor Hoogwaardig Openbaar vervoer, overstappunten en verbeteringen van fietsroutes.

Leefomgeving: klimaatadaptatie, schone lucht en geluid

Bij het plannen en uitvoeren van mobiliteitsprojecten willen we bijdragen aan een betere leefomgeving. Zoals door te werken aan stikstof, klimaatadaptatie, schone lucht, geluidsreductie en gevaarlijke stoffen.

Dit doen we als volgt:
- Stikstof: In het Gelders Maatregelpakket Stikstof (GMS) is opgenomen dat niet alleen bronnen uit de landbouw moeten bijdragen aan een reductie van de stikstofdepositie. Naast landbouw moeten ook industrie, bouwen en mobiliteit een bijdrage leveren aan de reductie van 25% stikstofemissies in deze sectoren ten opzichte van het peiljaar 2018. Voor de stikstof opgave kijken we naar verplaatsing van personen, goederenvervoer over land en goederenvervoer over water. Stikstofregelgeving bepaalt in hoge mate of wegenprojecten doorgang kunnen vinden. Indien (Rijks)projecten op pauze worden gezet, is het nog belangrijker om in te zetten op andere mobiliteitsmaatregelen zoals fiets, OV en gedragsmaatregelen. Specifiek willen we hier noemen, de maatregelen gericht op snelheidsreductie (in het kader van verkeersveiligheid) en herverkaveling landbouwgebieden (minder landbouwverkeer) die een bijdrage kunnen leveren aan de beperking van de stikstofdepositie.
- Circulaire uitvoering: We werken aan een meer circulaire uitvoering van provinciale wegen en fiets-projecten. We voeren daarom beheer en onderhoud waar mogelijk circulair uit.
- Klimaatadaptatie: Bij ruimtelijke plannen en planning van mobiliteitsmaatregelen is het raadzaam te anticiperen op klimaatverandering. Zo kan de beschikbaarheid van de weg onder druk komen te staan bij extremere buien en lange perioden van droogte (kans op bermbranden). Klimaatverandering gaat ons ook steeds warmere zomers opleveren met meer, langere en zwaardere hittegolven. Op plekken waar hittestress kan ontstaan wordt het steeds belangrijker dat fiets- en wandelpaden beschaduwd zijn, omwille van de gezondheid van fietsers en wandelaars. Ook leiden langere perioden van droogte tot een verhoging van de kans op bermbranden. Waar nodig en mogelijk treffen we maatre-gelen om deze gevolgen van klimaatverandering tegen te gaan.
- Schone lucht: Gelderland is een van de ondertekenaars van het Schone Lucht Akkoord (SLA). Dit is een akkoord tussen Rijk, provincie en gemeenten. Het SLA heeft als doel de luchtkwaliteit in Nederland blijvend te verbeteren om zo gezondheidswinst te realiseren. Diverse maatregelen voor bereikbaarheid dragen hieraan bij, zoals het stimuleren van actieve mobiliteit of openbaar vervoer in plaats van het gebruik van de auto. Ook slim en schoon reizen draagt bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.
- Geluid: De provincie heeft een rol bij de beheersing van het geluid van wegverkeer, industrie, wind-turbines, regionale luchtvaart en spoor (indirect). Vanuit bereikbaarheid dragen we bij aan de doelen van het Provinciale Actieplan Geluid, door bijvoorbeeld het stimuleren van het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer. Ook het streven naar meer efficiënte logistieke stromen kan bijdragen aan een afname van dit geluid. Daarbij kan gedacht worden aan het meer transporteren van goederen per spoor of schip. Daarnaast zijn er diverse verkeersveiligheidsmaatregelen die bijdragen aan ge-luidsreductie, bijvoorbeeld het verlagen van de maximumsnelheid. Ook passen we op grote schaal geluidsreducerend asfalt toe op onze provinciale wegen.
- Gevaarlijke stiffen: In het kader van leefbaarheid lobbyen we samen met partners voor veilig vervoer van gevaarlijke stoffen over weg en spoor.

Luchtvaart

In Gelderland vinden verschillende luchtvaartactiviteiten plaats. Denk aan luchthaven Teuge. Vliegbasis Deelen of de inzet van traumahelikopters. Ook vliegverkeer van Schiphol en Lelystad heeft invloed op onze leefomgeving.

We werken hier als volgt aan:

- Luchthavens in Gelderland: In en boven onze provincie vinden verschillende luchtvaart activiteiten plaats door de kleine luchtvaartsector. Het gaat bijvoorbeeld over lesvluchten, inspectievluchten, luchtsporten zoals zweefvliegen en parachutespringen en hulpverlening zoals politie of de traumahelikopter. We zijn verantwoordelijk voor het grondgebruik landzijdig gebruik van kleine luchthavens door de kleine burgerluchtvaart. Hiervoor verlenen we in Gelderland luchthavenbesluiten of luchthavenregelingen aan ruim 20 burgerluchthavens die worden gebruikt voor bedrijfsmatige of recreatieve vluchten. Het gaat hierbij om luchthaven Teuge, de zweefvliegterreinen Terlet en Maldens Vlak en diverse helikopterhavens en terreinen voor microlights (MLA's/paramotors). Daarnaast geven we ontheffingen voor Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik van terreinen voor luchtvaart activiteiten.
- Nieuw beleid voor luchthavens en luchtvaart activiteiten: We werken aan nieuw beleid voor luchthavens en luchtvaart activiteiten. Sinds 2009 is er immers veel veranderd: nieuwe kaders voor klimaat, leefomgeving en natuur, maar ook de luchtvaartsector ontwikkelt zich snel, denk bij voorbeeld aan elektrisch vliegen. We kijken ook naar de toekomstige rol van onbemande luchtvaart voor goederen en/of personen. We onderzoeken of deze vormen van vervoer een rol zouden kunnen gaan spelen in de mobiliteitsmix. We gaan ervoor zorgen dat we een goed afgewogen besluit kunnen nemen over de daarvoor benodigde luchthavens (vertiports). Nieuwe vormen van luchtvaart vragen ook om andere vormen van energie zoals elektriciteit of waterstof. Dat betekent dat daarvoor ook op luchthavens voorzieningen nodig zijn. Nieuwe vormen van mobiliteit ("urban air mobility") vragen ook om ruimtelijk inpassen van de daarbij behorende luchthavens, bijvoorbeeld voor onbemand goederen/personen vervoer.
- Gebruik van het Gelders luchtruim: Wat boven ons gebeurt, raakt ons op de grond. De indeling van het luchtruim en het vaststellen van vliegroutes is de verantwoordelijkheid van het Rijk (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). Als provincie hebben we hierin geen formele taak, maar we behartigen wel de belangen van onze inwoners. We kijken daarom naar de gevolgen van het vliegverkeer voor onze woon- en leefomgeving en natuur. De vliegroutes van en naar Schiphol en Lelystad Airport hebben namelijk ook invloed op de grond. We maken ons zorgen over de mogelijk nadelige effecten van nieuwe laagvliegroutes (onder 12.500 ft) voor groot verkeer boven Gelderland. Denk bijvoorbeeld aan geluidsoverlast en stikstofemissies. We vinden dat het Rijk deze effecten zorgvuldig in kaart moet brengen en dat onze belangen op de grond meegewogen worden. We blijven de besluitvorming in Den Haag volgen over de opening van Lelystad Airport, de Luchtvaartnota 2020-2050 en de ontwikkelingen rondom de herindeling van het luchtruim. We stemmen onze reacties en zienswijzen af met onze partners in de regio in het Bestuurlijk Gelders Kernteam Luchtvaart. Ook stemmen we regelmatig af met andere provincies.

Verkeersveiligheid: we streven naar een dalende lijn van het aantal verkeersslachtoffers in Gelderland

Om dit doel te behalen werken we voor verkeersveiligheid aan (door GS vastgestelde Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid 2024-2027):

- Veilige infrastructuur op provinciale en gemeentelijke wegen: We werken op verschillende manieren structureel aan de veiligheid van onze infrastructuur. Via het dagelijks beheer en onderhoud zorgen we ervoor dat weggebruikers veilig gebruik kunnen maken van onze wegen en fietspaden. Hiervoor inspecteren onze weginspecteurs dagelijks onze wegen en hebben zij aandacht voor verkeersveiligheid. Op alle provinciale wegen voeren we periodiek groot onderhoud uit (trajectprogrammering). Via subsidieregelingen dragen we financieel bij aan maatregelen om de verkeersveiligheid op gemeentelijke wegen, fietspaden en oversteken te verbeteren. We kijken bij de aanpak van infrastructuur zowel naar locaties waar verkeersdeelnemers zich onveilig voelen als naar objectieve ongevals- en risicocijfers. Bovendien werken aan de aanpak van de meest onveilige locaties. We kijken daarbij waar we op korte termijn al werk kunnen uitvoeren, door extra verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen binnen lopende projecten. Daarbij kan gedacht worden aan de trajectprogrammering voor de jaren 2025 t/m 2027. Bij onze aanpak hebben we specifiek aandacht voor provinciale wegen binnen bebouwde kommen, omdat daar de meeste mensen wonen en verblijven. We stellen een budget beschikbaar om tijdens het dagelijks onderhoud snel inzetbare verkeersveiligheidsmaatregelen te treffen. Ook hebben we extra aandacht voor het thema snelheid, door bijvoorbeeld handhavingsacties van het CVOM (Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) te faciliteren of structurele inzet van snelheidsinformatiedisplays of wegkantradars. We pakken onveilige provinciale fietsoversteken aan. Verder on-

dersteunen we gemeenten via subsidies, om ook de verkeersveiligheid op het gemeentelijk wegennet te vergroten.

- Veilig gebruik van infrastructuur: Door bij de inrichting van wegen en de omgeving rekening te houden met verkeersgedrag kunnen we verkeersveilig gedrag stimuleren. Maar daarmee zijn we er niet. Bij 90% van de ongevallen speelt gedrag een rol. We stimuleren verkeersveilig gedrag bij alle verkeersdeelnemers met de focus op gevaarlijke locaties, risicogedragingen, kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers en altijd met speciale aandacht voor fietsveiligheid, bijvoorbeeld ouderen op elektrische fietsen. Concreet gaat het bijvoorbeeld om aanbod verkeerseducatie voor 0 tot 18-jarigen op kinderdagverblijven, (speciaal-) basisonderwijs, (speciaal-) voortgezet onderwijs en MBO, campagnemiddelen beschikbaar stellen voor gemeenten en politie voor de vier grote landelijke verkeersveiligheidscampagnes BOB (Rijden onder invloed), MONO (afleiding), AAN (fietsverlichting) en Snelheid en kortingsactie voor het kopen van een fietshelm, gericht op oudere fietsers.
- Provincie als regionale regisseur verkeersveiligheid: Als regionale regievoerder verkeersveiligheid zetten we ons in voor algemene zaken ter bevordering van de verkeersveiligheid in Gelderland zoals communicatie, kennisuitwisseling, data, netwerkopbouw en -onderhoud. Deze taken vormen de basis voor zowel veilige infrastructuur als het veilig gebruik van de infrastructuur. Concreet gaat het bijvoorbeeld om een verkeersveiligheidsmodel laagdrempelig beschikbaar stellen aan andere wegbeheerders en een onderzoek naar kwaliteit en effect van interventies en maatregelen.

Goederenvervoer: slimmer en schoner vervoeren van goederen en versterken van de (inter)nationale transportverbindingen

Een goed functionerend en duurzaam logistiek systeem voor mensen, de samenleving en de economie is van groot belang. We werken aan dit doel door de onderstaande onderdelen.

Dit is verder uitgewerkt in de uitvoeringsagenda:

- Slimmer en schoner verplaatsen van goederen: Met de inzet van logistiek makelaars in alle Gelderse regio's helpen we bedrijven om te komen tot minder ritten over de weg en tot verduurzaming van het wagenpark van bestelauto's en vrachtwagens. Ook helpen we met de logistiek makelaars bedrijven om zich voor te bereiden op de zero emissiezones voor stadslogistiek die vanaf 2025 in de 4 grote Gelderse steden van kracht worden, waarbij bedrijven met overgangstermijnen alleen nog met een zero emissie bestelauto (vanaf 2028) of vrachtwagen (vanaf 2030) de binnenstad in mogen. Met het programma New Ways Gelderland werken we samen met de Topsector Logistiek aan een programma om bedrijven te ondersteunen bij de modal shift van goederen van weg naar water en spoor. Hierbij worden nieuwe corridors via water en spoor ontwikkeld en gepromoot en helpen adviseurs bedrijven bij het verschuiven van goederen van weg naar water en spoor. We werken met het programma Clean Energy Hubs aan een Gelders dekkend netwerk van minimaal 10 Clean Energy Hubs in 2030. Daarbij gaat het om een mix van brandstoffen, zoals biobrandstoffen, Bio LNG (groen gas), elektra en waterstof. We gaan door met de communicatie- en gedragscampagne om ondernemers te informeren over de kansen en mogelijkheden voor slim en schoon goederenvervoer. We werken samen met ondernemers, overheden en kennisinstellingen in Logistics Valley verband aan versterking van de Gelderse corridor. Hierbij dragen wij bij aan de projecten in het uitvoeringsprogramma Logistics Valley die aansluiten op onze doelen voor slim en schoon goederenvervoer in Gelderland. We gaan bij de Clean Energy Hubs ook internationale mogelijkheden voor uitrol stimuleren bij partners in o.a. Noordrijn-Westfalen en de EGTS Rijn-Alpen. We werken aan laadinfrastructuur voor vrachtauto's. Doel is het tijdig realiseren van voldoende laadpalen voor bestelwagens en vrachtauto's. Het streven is om deze aanpak vanaf 2024 breed uit te rollen, zodat elke gemeente en elk bedrijf zelfstandig kan onderzoeken wat de beste manier is om haar vrachtwagens te gaan laden.
- Versterken van de internationale transportverbindingen via weg, water en spoor: We werken samen in de aanpak goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost ter verbetering van de transportverbindingen via weg, water en spoor op de corridor Oost. We werken ook internationaal samen met de deelstaat Noordrijn-Westfalen en in de EGTS Rijn-Alpen aan verbetering van duurzame transportverbindingen, zoals via de binnenvaart. We ondersteunen de ontwikkeling van een knooppuntplan voor de logistieke bovengemiddelde knooppunten Tiel en Nijmegen en sluiten samen met de gemeenten een Realisatiepact met het Rijk voor het nemen van gezamenlijke maatregelen ter versterking van het vestigingsklimaat op deze knooppunten. We stimuleren de samenwerking van binnenhavens Nijmegen, Arnhem en Tiel en mogelijk andere binnenhavens in Gelderland. In de Regiotafel Binnenvaart Oost-Nederland werken we samen met Rijkswaterstaat, provincie Overijssel, gemeenten en bedrijfsleven aan verbetering van de binnenvaart in ons landsdeel.



Hoofdstuk 4 Afweegkader: afbakenen, prioriteren en selecteren

Op basis van de kaders, strategische doelen en aanpak is een afweegkader opgesteld. Op basis hiervan bakenen we af, prioriteren en selecteren we.

Afbakenen

We kijken of een activiteit of project past bij de strategische doelen. Dit doen we aan de hand van de volgende criteria:

- Is er een provinciaal belang? Is het een wettelijke taak?
- In hoeverre draagt het bij aan kaders, strategische doelen en aanpak?
- In hoeverre draagt het bij aan brede welvaart zoals aan wonen, werken, leefbaarheid, klimaat en klimaatverandering, ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving?

Prioriteren

We kijken of het project haalbaar en realiseerbaar is in deze coalitieperiode en prioriteit heeft in het mobiliteitsnetwerk.

Dit doen we aan de hand van de volgende aspecten en criteria:
- Kunnen we de betreffende maatregel/project realiseren tijdens deze coalitieperiode?
- In hoeverre staan de ingeschatte benodigde middelen in verhouding tot de bijdrage van de maatregel/project tot de ambities uit het coalitieakkoord? Zijn er andere oplossingen die misschien meer bijdragen en/of minder kosten? Is er cofinanciering van andere partijen?
- Prioriteit in het mobiliteitsnetwerk (verbeteren bereikbaarheid nodig?), prioriteit in de regio/ regioarrangementen?
- Sluit het project aan op prioriteiten van partners, zoals gemeenten, regio, Rijk?
- Hoe groot is de (bestuurlijke) urgentie?

Selecteren

Hier kijken we naar balans in het pakket met activiteiten of projecten en of de activiteiten passen binnen de beschikbare middelen per thema.



Hoofdstuk 5 Wat gaan we doen?

Beschikbare en benodigde middelen

Voor de activiteiten en projecten in dit Gelders programma bereikbaarheid is een structureel budget beschikbaar en een incidenteel budget gereserveerd. Het structurele budget per jaar bedraagt € 251,7 mln. (dit is het bedrag aan structurele middelen voor 2024 volgens het besluit over de Keuzes voor een duurzame toekomst zonder indexering). Dit Budget is verdeeld over de thema's Beheer, onderhoud, verbetering Infrastructuur (€ 72,2 mln.), Gebruik infrastructuur (€ 23 mln.) en OV concessies (€ 156,5 mln.). Bij gebruik infrastructuur werken we onder andere aan infrastructurele maatregelen (zoals bijdragen aan de Rijnbrug Rhenen), het verbeteren van de doorstroming van hoogwaardig openbaar vervoer, veiligheid en comfort voor de fiets en verkeersveiligheid.

We gaan deze coalitieperiode kijken wat we doen met structurele middelen en welke keuzes daarbij gemaakt kunnen worden. Voor auto, fiets, OV en beheer en onderhoud zijn er ontwikkelingen die daar aandacht voor vragen, zoals circulariteit en kosten voor onderhoud kunstwerken (waaronder bruggen).

In de perspectiefnota staat welke middelen we gaan inzetten voor bijvoorbeeld de meest onveilige locaties en hoogwaardige fietsroutes. Daarnaast worden concrete middelen beschikbaar gesteld, zoals € 17 mln. voor Beter Bereikbaar Wageningen en bijvoorbeeld de grondslag voor de toekenning van extra middelen (zoals voor station Ede-Wageningen). Voor de Coalitieperiode 2023-2027 zijn incidentele middelen gereserveerd, € 167 mln. In onderstaande tabel is weergegeven welke middelen nodig zijn per opgave en de keuzes die we nog moeten maken. De opgave om Gelderland bereikbaar te houden is groot, maar we hebben deze opgave goed in beeld en pakken deze aan. Wij zetten in op een dynamisch programma voor 2024-2027, waarbij in beeld is gebracht dat de opgave (€ 209,5 mln.) groter is dan de gereserveerde hoeveelheid middelen (€ 167 mln.). We vragen geen extra middelen, maar geven aan wat nodig is per opgave. Omdat we niet alles kunnen realiseren wat wenselijk is, zullen we bepalen wat nodig en mogelijk is binnen de beschikbare middelen. Wij kijken ook wat partners hierin bijdragen om daarmee zoveel mogelijk van onze opgave vanuit de gereserveerde middelen te kunnen financieren. We houden rekening met actuele ontwikkelingen, zoals de financiële en juridische mogelijkheden om projecten te realiseren. Dit vormt de komende periode onderdeel van het gesprek en de gezamenlijke opgave. De middelen benutten we integraal en flexibel, zodat een project uit meerdere opgaves (zoals voor OV en fiets) beschikbaar gesteld kan worden. Dit is voor partners van belang om bijvoorbeeld afspraken te maken over gebiedsaanpakken en publieke mobiliteit. De daadwerkelijke beschikbaarstelling van de middelen zal plaatsvinden binnen de P&C cyclus voor uitvoering gerede projecten die volgens het afweegkader bijdragen aan onze provinciale doelen.

Benodigde incidentele middelen:

Benodigde incidentele middelen

Opgave coalitieakkoord	Benodigd incidenteel in mln. €	Activiteiten
OV en overstappunten	34,5	HOV-infrastructuur, overstappunten en voor- en natransport
Toiletten in de trein	17	Besluit (PS2023-1108). Het laten realiseren van toiletten in regionale treinen
Actieve mobiliteit	50	Verbeteren hoofdfietsnet en fietsstimulering
Slim en schoon	5	Werkgeversaanpak en digitalisering
Klimaatadaptatie en circulair	4	Beheer en onderhoud en aanleg wegen
Infraprojecten weg en spoor	50	BB Wageningen en verbetering verkeersveiligheid en doorstroming provinciale wegen door infrastructurele projecten
Verkeersveiligheid	40	Verbeteren infra en gedrag, aanpak van de meest onveilige plekken en gevaarlijke fietsoversteken
Laadinfra	0	Doorgaan met RAL programma
Logistiek	8	Inzet op corridors en stimuleren slim en schoon transport
Veren	0 Financiering uit structurele middelen	Besluit GS (PS2024-178). Bijdragen aan voortbestaan veren
Onvoorzien	1	Kleinschalige inframaatregelen
Totaal		209,5

Projecten: agenderen en programmeren

Op basis van het afweegkader (zie hoofdstuk 4) agenderen we in dit programma projecten waar we mee verder gaan. De focus ligt op realisatie van projecten in 2024-2027. Daarbij hebben we ook projecten in beeld waar we nu mee verder gaan, maar die naar verwachting na 2027 gerealiseerd worden. Daarbij hebben we gekeken naar een evenredige verdeling over Gelderse regio's en doelen en activiteiten. Het

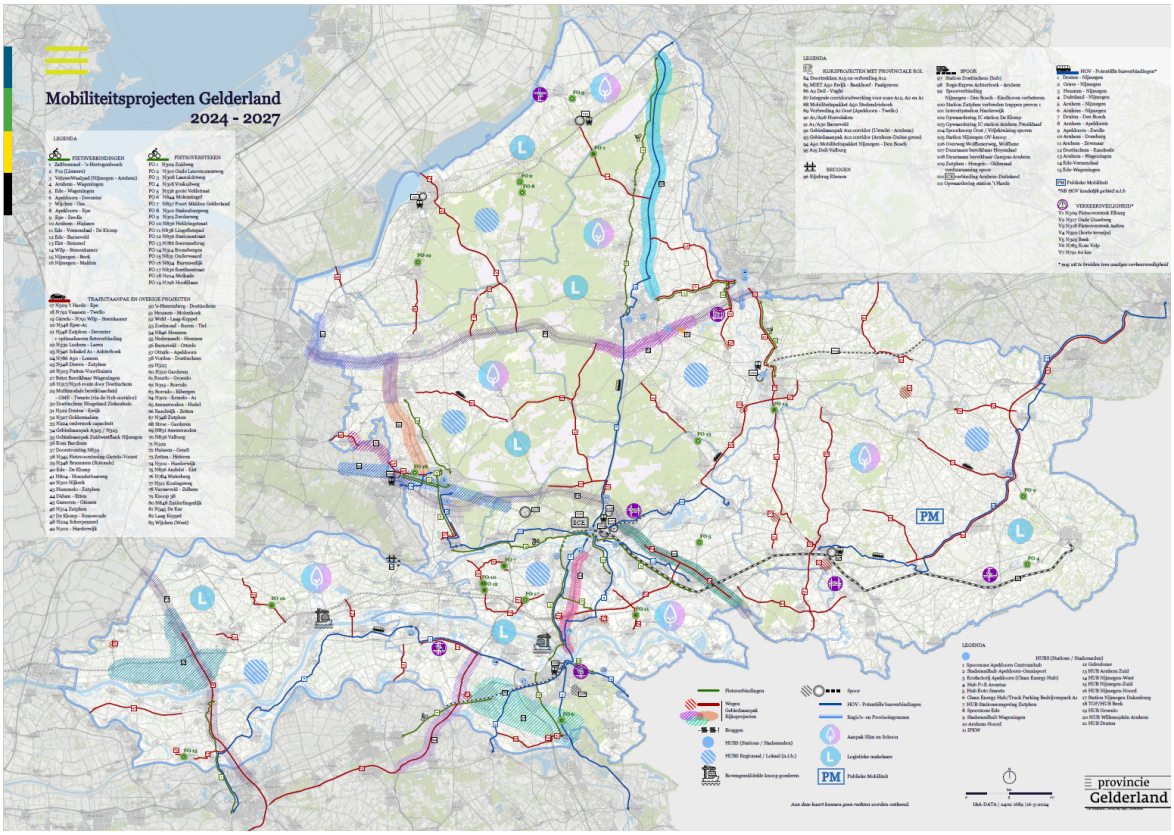
besluit over de financiering van projecten – programmeren –gebeurt bij de P&C cyclus. We programmeren dynamisch en flexibel. Daarbij werken we omgevingsgericht en gaan we de opgaven regionaal programmeren, in samenhang met de andere programma's en samen met partners.

Projecten 2024-2027 op kaart

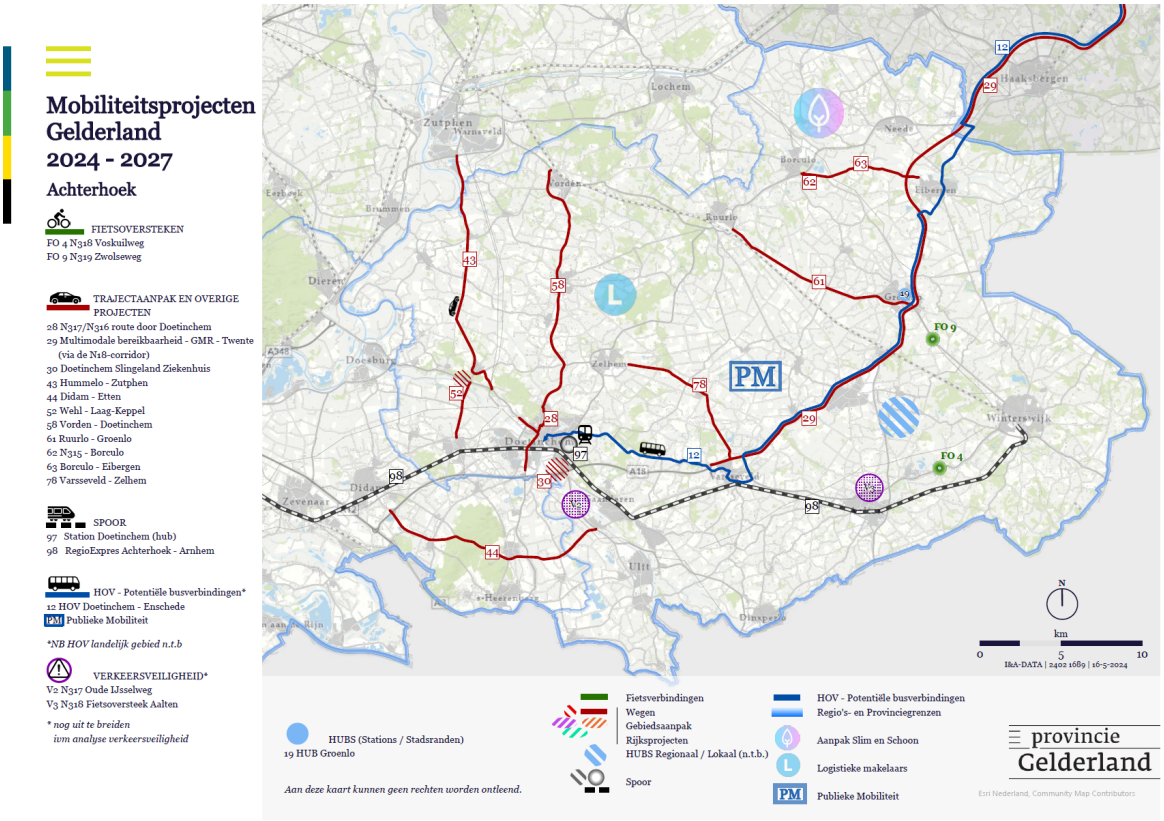
Op de kaart van Gelderland en op de kaarten per regio is opgenomen welke projecten we agenderen in dit programma (projecten waar we mee verder gaan). Op de kaarten zijn ook projecten te zien die al worden verkend of in voorbereiding zijn of al in realisatiefase verkeren. Het kan voorkomen dat in de komende jaren wordt besloten om bepaalde projecten die op de kaart staan (voorlopig) niet uit te voeren, vanwege bijvoorbeeld te weinig bestuurlijke urgentie of onvoldoende middelen. Bovendien kunnen projecten worden toegevoegd naar aanleiding van nieuwe inzichten of opgaven. Dit wordt in de verschillende Uitvoeringsagenda's en in het kader van de genoemde P & C Cyclus verduidelijkt. Daarbij geven we per activiteit of project aan wanneer we het uitvoeren en welke financiële middelen daarvoor nodig zijn. Inzichtelijk is gemaakt aan welk doel of activiteit het project bijdraagt. Op de kaarten is te zien dat we goed aan de slag kunnen in elke Gelderse regio en voor elk doel in dit programma. In Bijlage III kunt u de lijst projecten vinden. We hebben de regio's geconsulteerd over projecten in dit programma. De inbreng uit deze consultatie nemen we mee in de uitvoering van dit programma.

Mobiliteitsprojecten Gelderland 2024- 2027

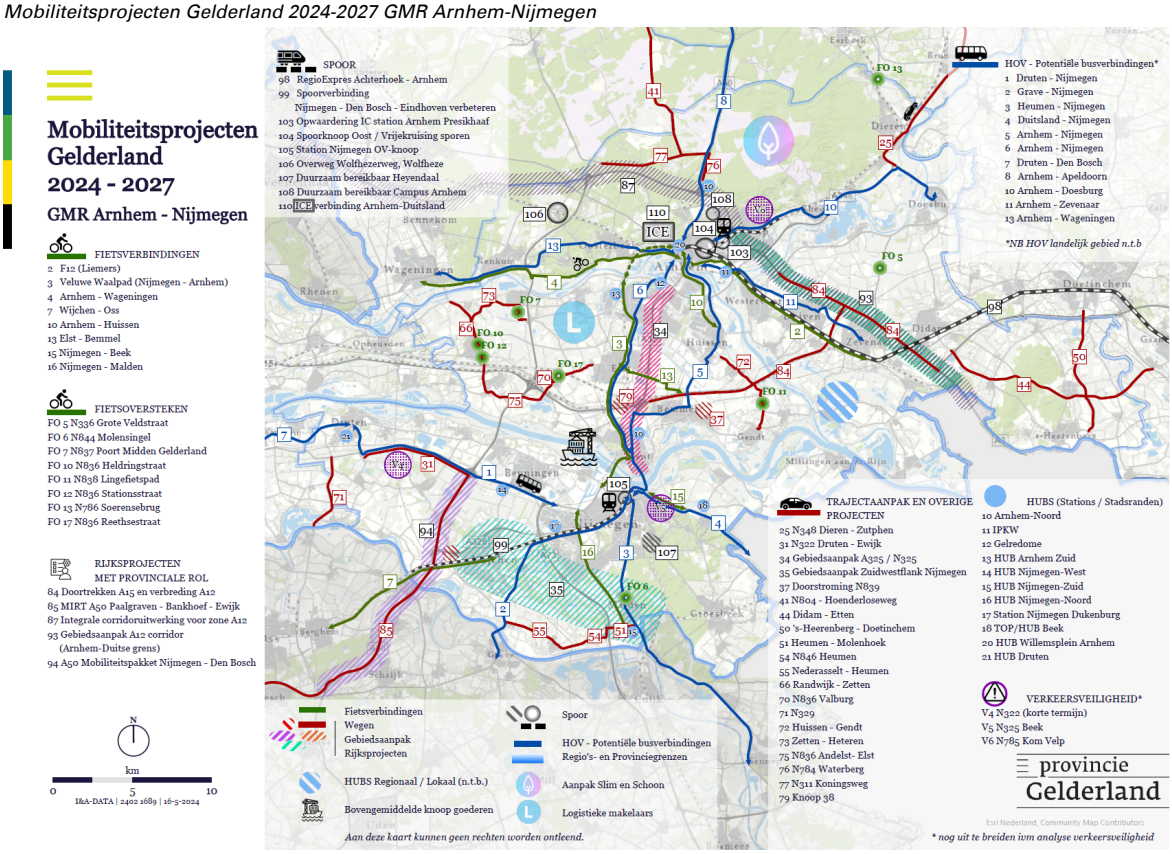
Mobiliteitsprojecten Gelderland 2024- 2027



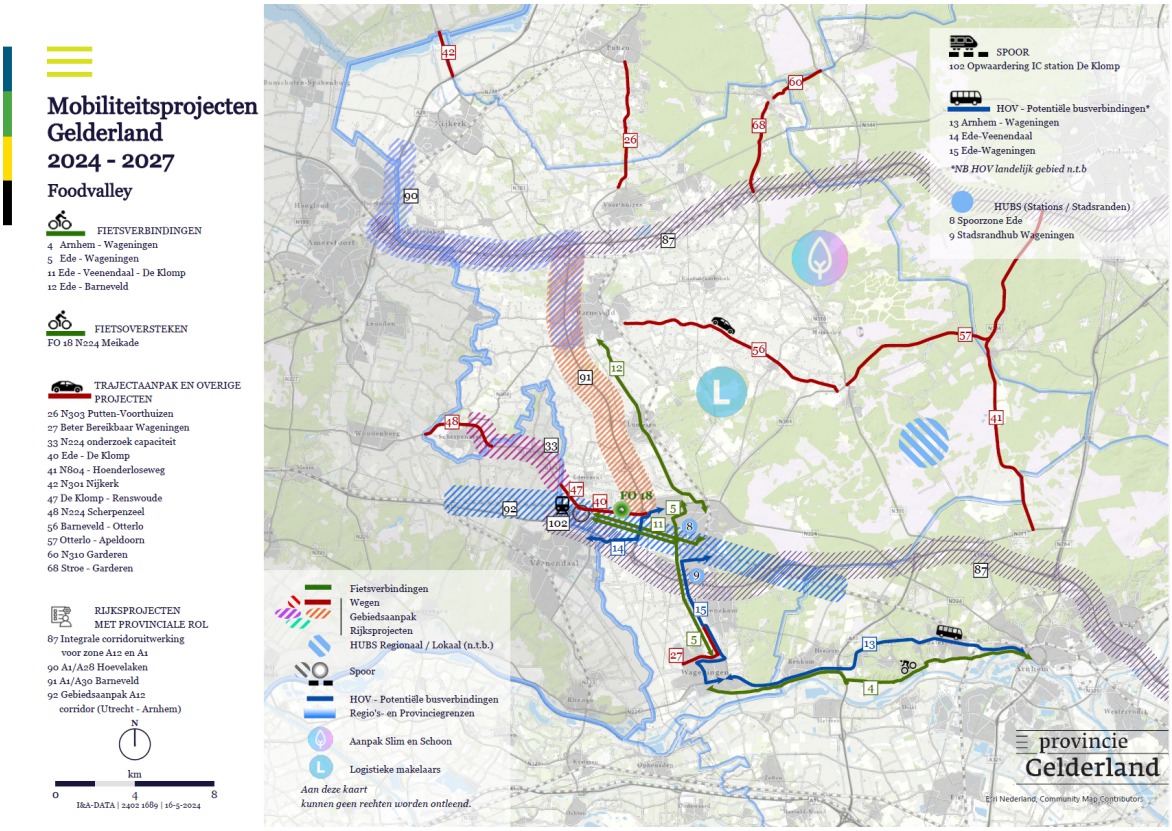
Mobiliteitsprojecten Gelderland 2024- 2027 Achterhoek



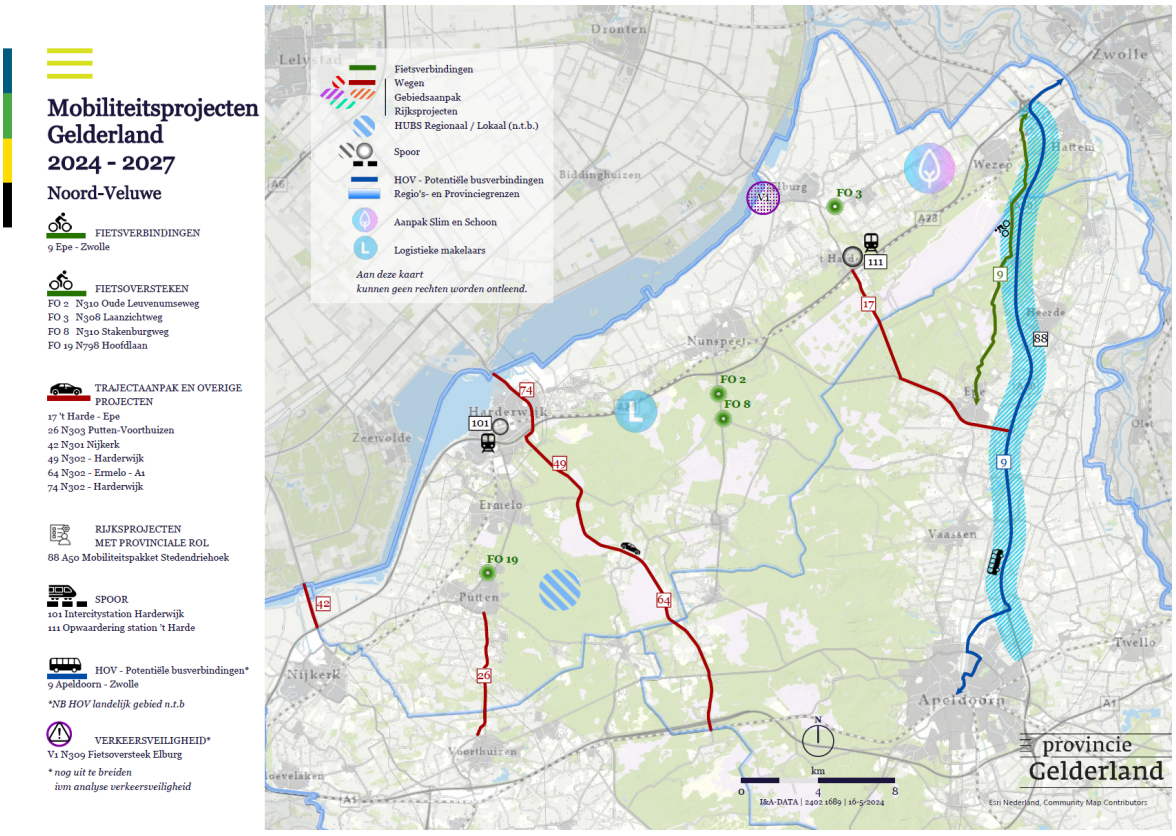
Mobiliteitsprojecten Gelderland 2024-2027 GMR Arnhem-Nijmegen



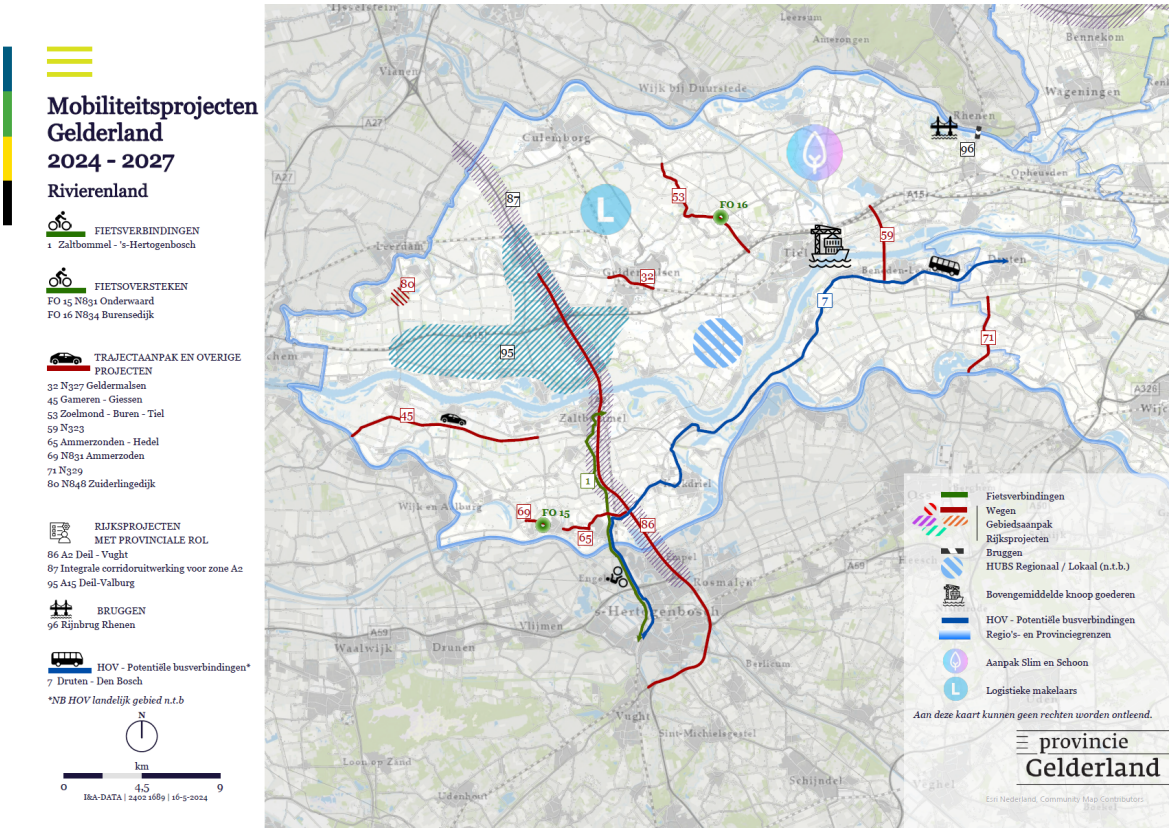
Mobiliteitsprojecten Gelderland 2024-2027 Foodvalley



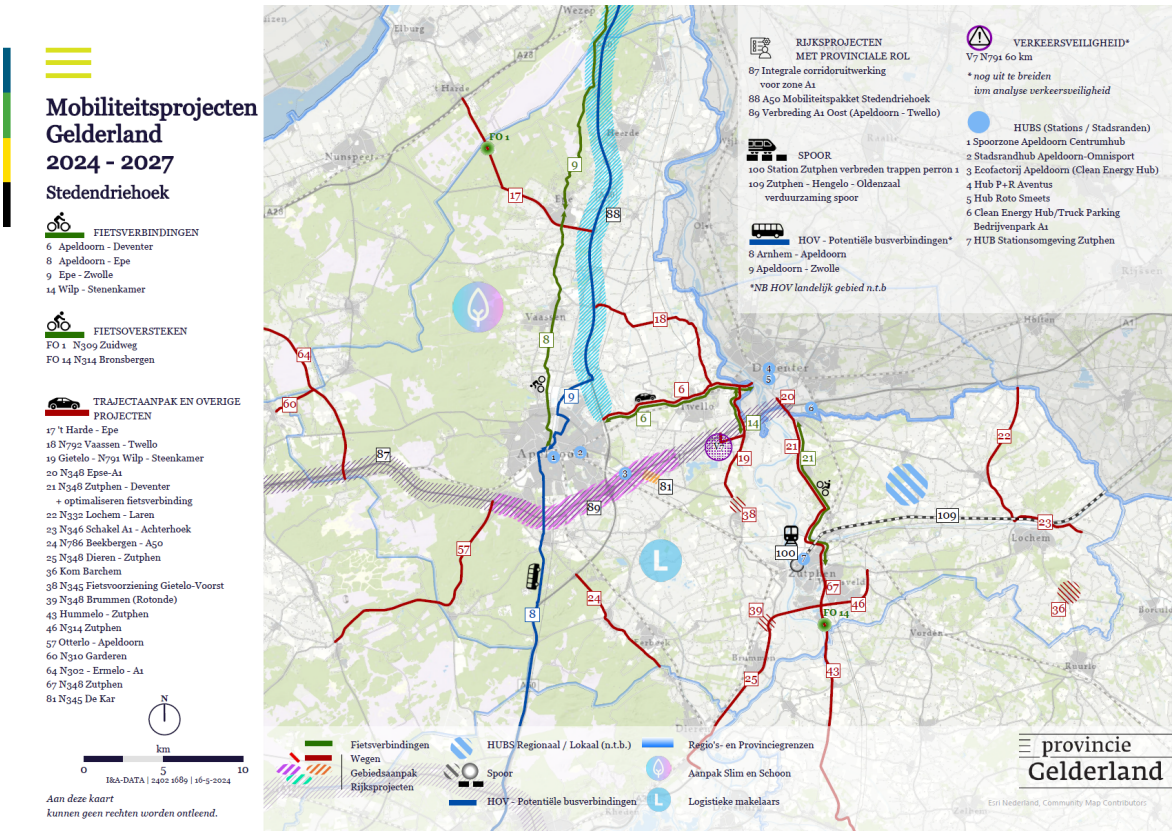
Mobiliteitsprojecten Gelderland 2024-2027 Noord-Veluwe



Mobiliteitsprojecten Gelderland 2024-2027 Rivierenland



Mobiliteitsprojecten Gelderland 2024-2027 Stedendriehoek





Deel B Uitvoeringsagenda's

Hoofdstuk 6 Uitvoeringsagenda Logistiek en goederenvervoer 2024-2027

Inleiding



Een goed werkend en duurzaam logistiek systeem was en is van groot belang voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze provincie. Zo bleek onder andere tijdens de COVID-19-pandemie. Winkels en scholen gingen dicht, maar dankzij de logistiek en het goederenvervoer bleven ons sociale systeem en de economie draaien. Logistiek en transport zijn de (vanzelfsprekende) ruggengraat van onze maatschappij. Voor de bevoorrading van bedrijven en ziekenhuizen, maar ook voor de pakketjes die we zelf bestellen en de boodschappen die thuis en naar de winkel worden gebracht. De maakindustrie, de voedselzekerheid en de woningbouw zijn mede afhankelijk van de goede organisatie van transport en logistiek.

Goederenvervoer en logistieke inrichting spelen een rol in maatschappelijke opgaven en ambities: verduurzaming vanwege de doelen voor klimaat en stikstof en de organisatie van de circulaire economie. De grote uitdaging voor de woningbouw: de groei van de bevolking tot 2050 wordt door het Centraal Bureau voor de Statistiek geschat op 7,5%.

In het coalitieakkoord ‘Gewoon Doen’ wordt logistiek en goederenvervoer gezien als de bloedsomloop van de samenleving. Dat biedt economische kansen, maar de sector staat ook onder druk. Niet alles kan overal, en er zijn uitdagingen op het gebied van energievoorziening, bereikbaarheid en beschikbaarheid van onder andere arbeidskrachten en water. Logistiek en XXL-distributiecentra lijken maatschappelijk een ‘NIMBY-activiteit’ (NIMBY: *Not in My Backyard – niet in mijn achtertuin*) te gaan worden vanwege negatieve effecten op het landschap, de regionale economie en woningmarkt. Omdat ze deel uitmaken van de kernwaarden van de regionale economie, worden ze samengebracht op een beperkt aantal aangewezen locaties (clustering).

Dit alles vraagt om slimme logistieke inrichting van ketens en doorgaan met een meerjarige programmaaanpak. Door samen te werken kan de transport- en logistieke sector maximaal bijdragen aan de maatschappelijke opgaven in Gelderland en daarbuiten. Logistics Valley is hierin een waardevolle partij, die overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen verbindt om de logistieke economie in Gelderland te ondersteunen, in het bijzonder de Gelderse Corridor. Provincie Gelderland beschrijft in het Programma bereikbaarheid de kaders en strategie waarmee we activiteiten voor slim, schoon en toekomstbestendig goederenvervoer uitvoeren om onze ambities uit de omgevingsvisie en het coalitieakkoord waar te maken.

De verschillende programmaonderdelen vertalen we in uitvoeringsagenda's. Daarin staat wat we gaan doen.

Deze uitvoeringsagenda presenteert kort en bondig hoe de provincie werkt aan slim, schoon en toekomstbestendig goederenvervoer in de periode 2024 tot en met 2027. We beschrijven waar we het extra geld van deze coalitie voor gebruiken. En we geven hiermee invulling aan de opdracht van Gedeputeerde Staten om een uitwerking te maken voor de Gelderse Corridor. Daarvoor voeren we ook een pre-verkenning uit.

Gelderland heeft sterke economische clusters, zoals agrifood en hightech maakindustrie, met een sterke (inter)nationale concurrentiepositie. Door Gelderland lopen 2 van de 9 Europese corridors (de Rhine-Alpine in het zuiden en de North Sea Baltic in het noorden). Dit zijn de belangrijkste goederencorridors in Europa. Met onze ligging tussen de mainports Rotterdam en Schiphol en Duitsland is Gelderland spil in de logistiek van Nederland en Europa. Dit biedt economische kansen, maar zorgt ook voor ruimtelijke vraagstukken. Door het vestigingsklimaat voor (logistieke) bedrijven te versterken en de verbindingen van weg, water en spoor te verbeteren, benutten we kansen. Tegelijkertijd willen we een schone leefomgeving behouden en die nog schoner maken. We stimuleren duurzaam en schoon transport en werken (inter)nationaal samen (onder andere via het samenwerkingsverband Logistics Valley, binnen het nationale Programma Topcorridors/Goederenvervoercorridors en binnen de European Group for Territorial Cooperation Rhine Alpine (EGTC RA)). Daarbij gaan we voor brede welvaart in Gelderland. Daarom maken we overkoepelend ook een strategische ruimtelijke visie op de samenhangende ontwikkelingen in – de A15/A12-zone in relatie tot andere ontwikkelingen, zoals werklocaties, wonen, laadinfra en energie.

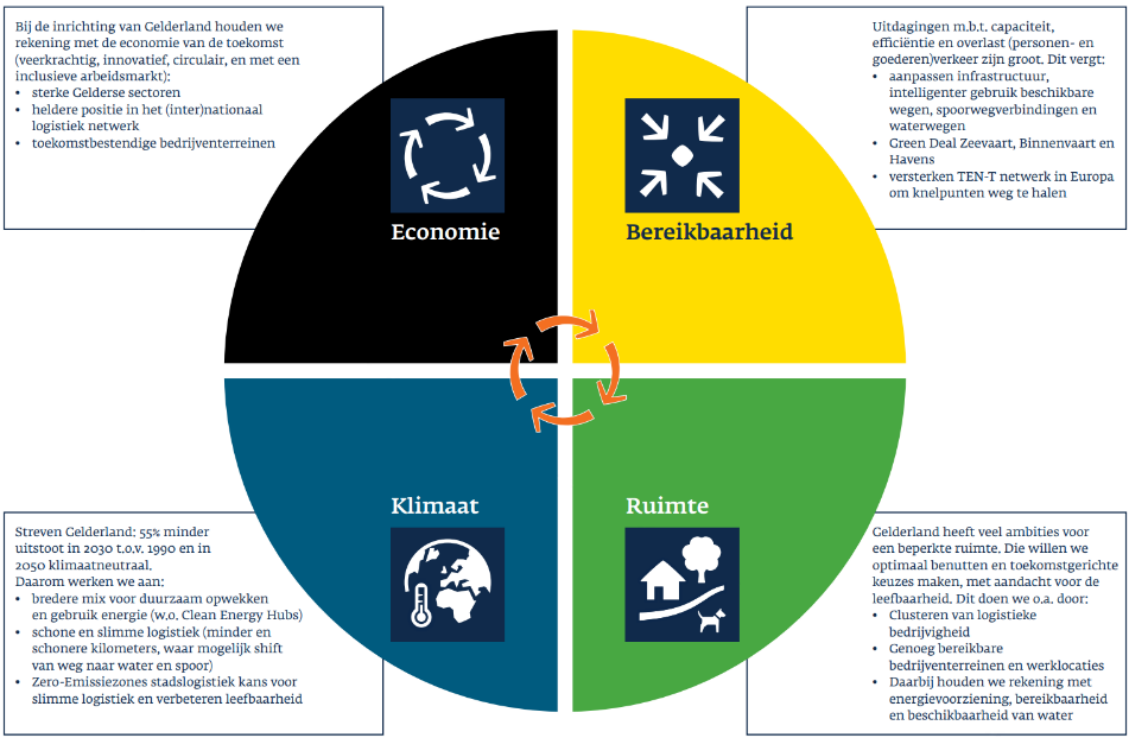
Onze rol en instrumenten zijn aanvullend op wat de Europese Unie, het Rijk en de gemeenten al doen. Wat wij toevoegen, is samen met gemeenten en regio's logistieke activiteiten clusteren en zorgen voor een gelijke aanpak om bedrijven te helpen de stap naar een slimmer en schoner goederenvervoer in Gelderland te maken. Daarbij willen we in overleg met de regio's en gemeenten naast de ondernemer gaan staan om te helpen de noodzakelijke stappen te zetten.

We beschrijven waar we aan gaan werken aan de hand van 2 tactische doelen. Per tactisch doel beschrijven we wat het is, wat we er in deze coalitieperiode aan doen en hoe en wanneer dit effect heeft. Voor deze coalitieperiode investeren we ruim € 8 miljoen om slimme en schone logistiek te stimuleren en de doorstroming van het goederenvervoer te verbeteren. Hiermee dragen we bij aan een bereikbaar Gelderland en een sterk vestigingsklimaat op de transportcorridors tussen de Rotterdamse en Amsterdamse haven, luchthaven Schiphol en Duitsland, met oog voor verbetering van de leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, CO2, stikstof en ruimte).

De 2 tactisch doel zijn:
- inzet op Topcorridors: € 1,3 miljoen incidentele middelen;
- slim en schoon goederenvervoer: € 6,8 miljoen incidentele middelen.

Opgave en doel

We kunnen niet (meer) alles doen. Er ontstaat steeds meer druk op de beschikbare ruimte en ook het beschikbare geld is beperkt. Dit vraagt om slimme keuzes, voor thema's die er echt toe doen en waar we als provincie Gelderland ook zelf invloed op uit kunnen oefenen. Logistiek en goederenvervoer bieden kansen voor de gewenste brede welvaart, de economie, het klimaat en om de schaarse ruimte beter te gebruiken. Ze spelen een rol in het vinden van oplossingen voor maatschappelijke opgaven: verduurzamen vanwege de doelen voor klimaat en stikstof. In de grote steden Arnhem, Nijmegen, Ede en Apeldoorn komen op termijn zero-emissiezones voor Stadslogistiek. Ondernemers mogen dan alleen nog maar met zero-emissie-vrachtwagens en -bestelauto's de binnenstad in. Tot dat einddoel is gehaald, zijn er overgangstermijnen. De uitvoeringsagenda is een actieplan met concrete projecten en acties, prioriteiten, verantwoordelijkheden en het daarvoor benodigde budget. Het draagt bij aan de doelen van het coalitieakkoord 'Gewoon Doen'. We kijken naar de beschikbare schaarse ruimte en maken dan keuzes waar wat het beste op zijn plek is. Om die keuzes goed te kunnen maken, laten we bijvoorbeeld onderzoek doen naar de ontwikkeling van toekomstige goederenstromen vanuit de zeehavens, de effecten van de transitie naar de circulaire economie, de rol van logistiek en goederenvervoer hierbij en de impact op de toekomstige ruimtebehoefte.



Inzet op topcorridors

Wat is het?

Versterken van de (inter)nationale transportverbindingen via weg, water en spoor Gelderland maakt onderdeel uit van de belangrijkste goederen– vervoercorridors in Europa. De provincie is partner in het programma MIRT Goederenvervoercorridors, samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Rijkswaterstaat (RWS), de Topsector Logistiek (TSL), provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg en het Havenbedrijf Rotterdam. Daarin werken we aan het verduurzamen, 'verslimmen' en verbeteren van het goederenvervoer op de transportcorridors Oost (onder meer A15, Betuweroute) en Zuidoost (Brabant, Limburg) via weg, water en spoor. We werken met IenW samen aan versterking van de corridors Oost en Zuidoost.

We werken vanuit de 4 pijlers van de Toekomstagenda:
a. Toekomstbestendige verbindingen;
b. Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten;
c. Duurzame topcorridors;
d. Digitalisering ketens.

Ambitie: kansen benutten van de strategische ligging van Gelderland tussen de mainports en het Duitse achterland en negatieve effecten tegengaan.

Wat doen we?

- We maken een overkoepelende strategische ruimtelijke visie op de ontwikkelingen in de A15/A12-zone in relatie tot werklocaties, wonen, laadinfra en energie. Het ruimtelijk voorstel en de regioarrangementen van Fruitdelta Rivierenland, Achterhoek en Groene Metropoolregio (GMR) zijn vertrekpunt voor de pre-verkenning. Het resultaat is een beslisdocument met 'go-no go'-advies over de inhoud (scope) van de verkenning en de geografische afbakening.
- Aanpak Topcorridors: 2 van die corridors behoren tot de kern van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T): de Rhine- Alpine-corridor van Rotterdam/Amsterdam via Arnhem, Duisburg en Keulen richting Genua, en de Northsea-Baltic- corridor van de Noordzeehavens via A1 en A28 richting Berlijn en Baltische Staten. Wij houden ons vooral bezig met de (inter)nationale en regionale ontwikkelingen op de zuidelijke corridor in Gelderland. De activiteiten in de noordelijke corridor richten zich vooral op de regionale meerwaarde voor de economie van Noord-Gelderland. We werken ook internationaal samen met de deelstaat Noordrijn-Westfalen en in de EGTS Rijn-Alpen aan verbetering van duurzame

transportverbindingen, zoals via de binnenvaart. We steunen het digitaal innen van havengelden voor de binnenvaart. En werken aan een dekkend Gelders netwerk van Clean Energy Hubs (Clean Energy Hubs zijn de tank en/of bunkerstations van de toekomst met aanbod van een mix van schone brandstoffen en energiedragers voor het goederenvervoer over weg en water) met minimaal 10 Clean Energy Hubs in 2030. Via de werkgroep truckparkings benutten we de kennis over de behoefte aan truckparkings in Gelderland in relatie tot slim en schoon goederenvervoer. Als dit past bij onze doelen, sluiten we met Gelderse partners (ondernemers, kennisinstellingen) aan bij een Living Lab 'digitalisering'.

- We nemen samen met gemeenten Tiel en Nijmegen, Groene Metropoolregio en Regio Rivierenland deel aan de werkgroep Knooppunten. We ondersteunen de ontwikkeling van de bovengemiddelde knooppunten Nijmegen en Tiel bij de uitwerking van de knooppuntplannen en de door– ontwikkeling naar realisatiepacten. Het doel van een realisatiepact is om de samenwerking tussen Rijk en regio verder te versterken en samen op te trekken bij de versterking van het bovengemiddelde knooppunt, én om toekomstige projecten en investeringen voor de corridor vast te leggen. Daarbij houden we rekening met eisen op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid en CO2-vermindering als 'licence to operate' voor het knooppunt in de toekomst.

Wat merkt u ervan en wanneer?

Wat merkt u ervan en wanneer?

Inzet op Topcorridors	2024	2025	2026	2027	Totaal budget
(Pre-)verkenning 'Bouwsteen ruimtelijke strategisch visie als onderdeel van de agenda Goederenvervoer'	Bestuurlijk opdracht Fruitdelta Rivierenland en Groene Metropoolregio				P.M.
Aanpak Topcorridors	Uitvoeren 2024 t/m 2027				
Ontwikkeling knooppuntplannen	Knooppuntplannen Tiel en Nijmegen	Realisatiepacten Tiel en Nijmegen	Uitvoeren 2025 t/m 2027		

Slim en schoon goederenvervoer

Wat is het?

Slimmer en schoner verplaatsen van goederen over de weg, via het water en het spoor

Met duurzaam goederenvervoer houden we Gelderland bereikbaar en verminderen we de uitstoot van CO2 en andere emissies. Onder de noemer 'Op weg naar groen' stimuleren we bedrijven om goederen zo slim en schoon mogelijk te vervoeren. Bestaande infrastructuur en capaciteit moeten nog veel beter worden gebruikt. Doel is om het goederenvervoer effectiever en duurzamer te maken.

Volgens de prognoses groeit het goederenvervoer de komende jaren met ruim 30%. Het aandeel wegvervoer is 65% in het binnenland. Boven de 60 kilometer wordt vaker gekozen voor water en spoor. Onze logistiek en modal shift-makelaars spelen een sleutelrol bij het verduurzamen van goederenvervoer. Ze bieden oplossingen op het gebied van verduurzamen wagenpark, schoon tanken en laden, vervoer over water en spoor en efficiënte logistiek. Zij werken samen met diverse belangenorganisaties en kennisinstellingen, zoals de Hogeschool Arnhem-Nijmegen en met Logistics Valley. De landelijke 'modal shift'-aanpak is bedoeld om bedrijven (verladers en expediteurs) te stimuleren om het wegtransport te verplaatsen naar water en spoor.

De 3 binnenhavens Tiel, Nijmegen en Arnhem maken deel uit van de Gelderse corridor. Deze zuidelijke corridor verbindt de havens met economische centra, industriegebieden en logistieke knooppunten. Deze ligging biedt veel kansen om het vestigingsklimaat voor bedrijven te versterken en de binnenvaart en logistiek in het algemeen te verduurzamen.

We hebben samen met gemeenten met binnenhavens het Schone Luchtakkoord ondertekend om plannen te ontwikkelen voor duurzame binnenhavens en mogelijk gebruik van walstroom.

Ambitie 1 Logistiek makelaars: we bevorderen het slimmer en schoner worden van het goederenvervoer en zetten in op innovaties en kennisontwikkeling rondom logistiek, zodat het nog slimmer en schoner kan. Daarmee zorgen we ervoor dat de Gelderse dorpen en steden bereikbaar en leefbaar blijven en dat (inter)nationale transportstromen slimmer en schoner worden afgehandeld. Dankzij de logistiek makelaars wordt ruim 28 miljoen kg minder CO2 per jaar uitgestoten. De inzet van de logistiek makelaars leidt naar verwachting per week tot een landelijk resultaat van 150.000 minder gereden kilometers en 60.000 minder gereden Gelderse kilometers.

Ambitie 2 Aanpak modal shift: bijdragen aan een goede doorstroming en minder afgelegde kilometers. Met name tussen de mainports en het Duitse achterland, en oplossingen voor nu al bestaande of toekomstig verwachte knelpunten in relatie tot de verwachte groei van het goederenvervoer. Jaarlijks streven we naar een verbetering van 5% ten opzichte van het voorgaande jaar. Met focus op shiften van weg naar water en spoor van de volgende ladingstromen: droge en natte bulk, stukgoed, afval/reststromen en bouwgerelateerd transport.

Aanpak logistiek makelaars en resultaten 2023

Aanpak

Onze logistiek makelaars adviseren opdrachtgevers (verladers), vervoerders en bedrijven in de dienstensector gratis over het maken van minder én schoner gereden kilometers. Ze vertegenwoordigen een of meerdere Gelderse regio's en werken intensief samen. Om logistiek over water en spoor te stimuleren, zetten we logistiek adviseurs modal shift in. Ze helpen elkaar door kennis en ervaring te delen. Ook organiseren ze samen bijeenkomsten en webinars, promotieactiviteiten en campagnes en zijn ze aanwezig bij logistieke evenementen.

Door te inspireren, enthousiasmeren en stimuleren dragen logistiek makelaars bij aan een bereikbaar, duurzaam en economisch krachtig Gelderland. De mobiliteitsoplossingen leiden vanuit maatschappelijk oogpunt tot minder CO2-uitstoot en vanuit bedrijfseconomisch oogpunt tot minder kosten voor de vervoerder en/of verlader. Met minder voertuigen op de weg neemt de druk op het wegennet af en de verkeersveiligheid toe. De focus ligt op verladers, vervoerders en logistiek dienstverleners goederenvervoer, zowel zwaar vrachtverkeer als bestelverkeer voor (zero emissie) stedelijke distributie en bouwlogistiek (inclusief technische en installatiebedrijven, service- en onderhoudsbedrijven) en (semi-)overheden.

Resultaten 2023

In 2023 hebben de logistiek makelaars met hun bedrijven– aanpak bedrijven gestimuleerd om structureel ruim 28 miljoen kg minder CO2 per jaar uit te stoten. Ook leidde de aanpak tot een totale kilometerverlaging van ruim 100.000 kilometer per week op de Nederlandse wegen. Niet alle behaalde resultaten zijn gerapporteerd, de werkelijke impact van de logistiek makelaars zal hoger zijn.

'Modal shift'-aanpak en resultaten 2023

Aanpak

Gelderland heeft meerdere binnenhavens (zoals in Zutphen, Arnhem, Nijmegen, Tiel en Wageningen) en containerhavens (Nijmegen, Tiel en Doesburg). We willen zoveel mogelijk ondernemers stimuleren om in te zetten op goederenvervoer over water en spoor en hen gebruik laten maken van de diverse stimuleringsregelingen die hiervoor bestaan. Hierbij ondersteunen wij de landelijke modal shift-aanpak. Vanuit deze aanpak worden bedrijven geïnformeerd over de ketenmogelijkheden en wordt geprobeerd hen te interesseren voor het vervoer over water of per spoor.

Het doel van de modal shift-regeling is om goederenvervoers– stromen structureel van weg naar water en spoor te verplaatsen. De aanpak is gericht op het verlagen van de CO2-uitstoot, het verbeteren van de bereikbaarheid door minder wegkilometers af te leggen, minder files (minder ritten) en lagere kosten voor de totale transportketen, stimuleren van samenwerking met terminals in andere regio's/provincies, inzicht in de voorwaarden en benodigde aanpassingen om de shift te maken en bij een sluitende businesscase begeleiden van aanvraag tot implementatie.

Om ondernemers te stimuleren voor de binnenvaart of het spoor te kiezen, wordt een subsidie per structureel verplaatste container (of een equivalent daarvan bij bulk) in het vooruitzicht gesteld. Hierdoor ontstaat een robuust netwerk met minder vervoersbewegingen, minder vertragingen (ondanks grootschalig

onderhoud aan de weg), minder maatschappelijke kosten (slijtage wegennet, geluidshinder, files) en worden de klimaatdoelen gehaald.

Resultaten 2023

Voor containers zijn er in totaal 7 joint corridors ontwikkeld (met Nijmegen, Tiel en Doesburg). In 2023 is voor 2 bedrijven de modal shift-regeling aangevraagd en toegekend. Totaal is daarmee bijna 11.000 TEU van de weg gehaald en naar de binnenvaart verplaatst. Dit bespaart ruim 1,5 miljoen wegkilometers.

De totale CO2-besparing per jaar is bijna 39 miljoen kilo. Er zijn 187.000 minder ritten/vrachtwagens via de weg gegaan. Hiermee is bijna 27 miljoen wegkilometer bespaard en is totaal bijna 360.000 TEU vervoerd.

Wat doen we?

Door slimme en schone logistiek te stimuleren en de door– stroming van het goederenvervoer te verbeteren, dragen we bij aan een bereikbaar Gelderland en een sterk vestigingsklimaat met oog voor verbetering van leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, CO2, stikstof en ruimte). Een belangrijk doel van de aanpak van de logistiek makelaars en de modal shift- aanpak is het verminderen van de ecologische voetafdruk van bedrijven. Zeker bij bedrijven die zich niet primair met logistiek bezighouden valt er nog veel te winnen door het logistieke proces en de keten efficiënter in te richten.

Door slimme en schone logistiek te stimuleren en de door– stroming van het goederenvervoer te verbeteren, dragen we bij aan een bereikbaar Gelderland en een sterk vestigingsklimaat met oog voor verbetering van leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, CO2, stikstof en ruimte). Een belangrijk doel van de aanpak van de logistiek makelaars en de modal shift- aanpak is het verminderen van de ecologische voetafdruk van bedrijven. Zeker bij bedrijven die zich niet primair met logistiek bezighouden valt er nog veel te winnen door het logistieke proces en de keten efficiënter in te richten.

- Stimuleren slim en schoon transport en kilometerreductie; ondernemers stimuleren om de juiste keuzes te maken rond slimme en schone logistiek via de inzet van logistiek makelaars. Jaarlijks circa 7% minder CO2-uitstoot en een substantieel aantal minder gereden wegkilometers.
- Samen met Topsector Logistiek stimuleren van bedrijven om gebruik te maken van modal shift en de landelijke modal shift-regeling. Hiervoor zetten we modal shift-makelaars in op het programma NewWays Gelderland. Jaarlijks shift ten minste 5% wegtransport naar transport over water en spoor.
- Gedragsaanpak slim en schoon goederenvervoer 'Op weg naar groen': ontwikkelen meerjarig strategisch communicatieplan met gedragscampagne en interventie– pakket met onder andere webinars en seminars waar regionale kennis en goede voorbeelden worden gedeeld.We adviseren en stimuleren verladers, vervoerders, expediteurs en anderen om logistieke verplaatsingen efficiënter en groener te maken door zendingen te bundelen, de beladingsgraad te verbeteren, modal shift van weg naar water en spoor te bevorderen, en stimuleren elektrificatie en gebruik van schone brandstoffen en innovatie. De uitwerking doen we samen met de logistiek makelaars, ondernemers, netwerkpartners (zoals Logistics Valley en hogescholen) en collega's van aangrenzende programma's.
- Stimuleren van de operationele en strategische samenwerking van de binnenhavens van Tiel, Nijmegen en Arnhem op het vlak van beheer en onderhoud, watergebonden initiatieven, digitalisering, verduurzaming en promotie van de binnenhavens. Dit versterkt de havens in Gelderland. Wij doen dit door:
  - een gezamenlijke verkenning naar de trends en ontwikkelingen voor de binnenvaartsector voor 2030-2040;
  - de inzet van een kwartiermaker;
  - de inzet van een programmamanager voor het vervolg, waar onder andere opschaling naar andere havens deel van uitmaakt.
- Blijven deelnemen aan Regiotafel Binnenvaart Oost- Nederland (provincies Overijssel en Gelderland, Rijkswaterstaat en diverse regionale partners). Verduurzaming binnenvaart en binnenhavens is een van de 4 centrale thema's in de missie van de regiotafel.
- We ondersteunen initiatiefnemers binnenvaart met de planontwikkeling voor laadpunten voor batterij elektrisch varen bij de Gelderse containerterminals.
- Het Rijk stelt een landelijke subsidie beschikbaar voor de 12 provincies. Daarmee kan iedere provincie haalbaarheids– onderzoeken laten uitvoeren en middelen beschikbaar stellen om Clean Energy Hubs (weg en water) te realiseren.
- We voeren een verkenning uit naar mogelijke locaties voor truckparkings in relatie tot de goederenvervoercorridors en de Clean Energy Hubs.
- Op regionaal niveau werken we in Logistics Valley-verband samen met ondernemers, overheden en onderwijsinstellingen in 3 logistieke hotspots: Rivierenland, Regio Nijmegen en Liemers-Achterhoek. Samen werken we aan een programma voor 'morgen' en 'overmorgen'.

- We bekijken de mogelijkheden om deel te nemen aan een Europees corridorproject, dat een wezenlijke bijdrage levert aan de leefbaarheid en bereikbaarheid, ruimte, wonen en werklocaties, goederenvervoer en verkeersveiligheid. Daarnaast werken we op het gebied van stimuleren van binnenvaart samen met andere provincies en de deelstaat Noordrijn-Westfalen.
- Afronden van een handreiking voor gemeenten voor kansrijke logistieke maatregelen voor bouwlogistiek in stedelijk gebied.
- We communiceren regelmatig over de (tussen)resultaten.

Wat merkt u ervan en wanneer?

Wat merkt u ervan en wanneer?

Slim en schoon goederenvervoer	2024	2025	2026	2027	Totaal budget
Stimuleren slim en schoon transport en kilometerreductie	Uitvoeren 2024 t/m 2027				
Inzet modal schift-adviseurs	Uitvoeren 2024 t/m 2027				
Gedragscampagne logistieke aanpak	Ontwikkelen	Uitvoeren 2025 t/m 2027			
Stimuleren havensamenwerking	Kwartiermaker	Programmamanager 2025 t/m 2027			
Regiotafel Binnenvaart Oost-Nederland	Uitvoeren 2024 t/m 2027				
Planontwikkeling voor laadpunten batterij elektrisch varen	Planontwikkeling	Planontwikkeling / uitvoeren	Uitvoeren 2025 t/m 2027		
Subsidieregeling clean Energy Hubs	Ontwikkelen	Publiceren	Uitvoeren 2026 t/m 2027		
Verkenning truckparkings	Voorbereiden	Uitvoeren			€ 70.000
Meerjarenprogramma Logistics Valley	Planontwikkeling en ontwikkeling projecten	Uitvoeren 2025 t/m 2027			
Verkennen deelname Europees corridor project	Voorbereiden	Voorbereiden	Uitwerken/indienen aanvraag		€ 250.000
Handreiking gemeenten	Afronden				P.M.
Communicatie (tussen)resultaten	Uitvoeren 2024 t/m 2027				



Werkwijze en voortgang

Tot slot

De Uitvoeringsagenda goederenvervoer is een dynamische agenda. Op basis van deze agenda stimuleren we slimme, schone en toekomstbestendige logistiek en verbeteren we de duurzame en veilige doorstroming van het goederenvervoer. Hiermee dragen we bij aan een bereikbaar en leefbaar Gelderland en een sterk vestigingsklimaat in de provincie.

We doen dit niet alleen, maar samen met vele andere partijen. Samen met onze partners organiseren we verschillende afstemmingsoverleggen, waaronder jaarlijks een bestuurlijk overleg. Daarbij sluiten aan: brancheorganisaties, Logistics Valley en de regiomanagers. Ook overleggen we met andere partijen en luisteren wij naar signalen uit de omgeving.

Alleen door samen te werken met onze partners bij EU, Rijk, provinciale en lokale overheden, bedrijfsleven en kennis– instellingen zorgen we voor een vlot en veilig bereikbaar Gelderland.

Wat verwachten we dat er verandert?

Tijdens de looptijd van deze agenda meten en evalueren we jaarlijks de resultaten: hoeveel slimmer en schoner worden goederen verplaatst, en de (inter)nationale transportverbindingen versterkt? Dat doen we aan de hand van 3 toestandsindicatoren:

1. toename aantal gerealiseerde Clean Energy Hubs in Gelderland.
2. verduurzamen: groter aandeel transport per spoor en water ten opzichte van totale transport; minder CO2-uitstoot en minder gereden kilometers.
3. bereikbaarheid: goede (inter)nationale transportverbindingen voor weg, water en spoor; meer nieuwe joint corridors en ontsluiting bestaande corridors voor Gelderse bedrijven.

Hoofdstuk 7 Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2024-2027

Inleiding



Iedere verkeersslachtoffer is er één te veel. In Gelderland komen jaarlijks bijna 100 mensen om het leven in het verkeer en raken nog eens ruim 1.000 mensen ernstig gewond. Dat veroorzaakt veel leed. Verlies van levens, van kwaliteit van leven en van levensvreugde. Om nog maar niet te spreken over materiële kosten zoals bijvoorbeeld medische kosten, productieverlies en filekosten. Dat moet anders. Het aantal slachtoffers móet omlaag. In het coalitieakkoord 'Gewoon Doen' is verkeersveiligheid daarom prominent opgenomen. Provincie Gelderland doet al veel aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, we zetten dit voort en intensiveren waar nodig.

Provincie Gelderland beschrijft in het Programma Bereikbaarheid de kaders en strategie waarmee we op dit thema activiteiten uitvoeren om onze ambities uit de omgevingsvisie en het coalitieakkoord waar te maken. De verschillende programmaonderdelen vertalen we in uitvoeringsagenda's. Deze uitvoeringsagenda presenteert kort en bondig de provinciale inzet op verkeersveiligheid voor 2024 tot en met 2027 vanuit onze rol als wegbeheerder en regionale regievoerder. We beschrijven hoe we structureel aan verkeersveiligheid werken en waar we sneller én meer kunnen doen met het extra geld van deze coalitie. Dat is helaas hard nodig. We zien dat ongevalscijfers stijgen, terwijl we willen dat het aantal ernstige verkeersslachtoffers in Gelderland jaarlijks daalt.

We beschrijven onze inzet aan de hand van 3 tactische doelen. Per tactisch doel beschrijven we wat het is, wat we hier structureel aan doen, wat we deze coalitieperiode extra doen en hoe en wanneer dit effect heeft. Voor deze coalitieperiode investeren we € 40 miljoen extra voor het verbeteren van de verkeersveiligheid volgens de volgende tactische doelen:

- Veilige infrastructuur op provinciale en gemeentelijke wegen - € 32 miljoen incidentele middelen.
- Veilig gebruik van de infrastructuur - € 6,9 miljoen incidentele middelen.
- Provincie als regionale regisseur verkeersveiligheid - € 1 miljoen incidentele middelen.

Daarnaast besteden we structurele middelen aan groot onderhoud, subsidiemaatregelen voor gemeenten, verkeersveilig gedrag en onze regisseursrol.

Veilige infrastructuur op provinciale en gemeentelijke wegen

Wat is het?

Provincie Gelderland zorgt voor de veiligheid en doorstroming op 1.150 kilometer provinciale wegen en ca 1.400 kilometer aan fietspaden. Het provinciale wegennet is heel divers, van wegen door bebouwde kommen tot auto(snel)wegen. Het grootste deel van onze provinciale wegen bestaat uit 80 km/u-wegen. De provinciale wegen zijn zoveel mogelijk ingericht conform de richtlijnen van het landelijke programma Duurzaam Veilig. Dit programma gaat uit van drie wegcategorieën die in principe een vaste inrichting en snelheid kennen. Zo zijn ze herkenbaar voor de weggebruiker. Elke provinciale weg is volgens deze categorisering ingedeeld. Dit is vastgelegd in het Functioneel Kader Wegennet (PS2017-344). Over het algemeen is de staat van onderhoud en de weginrichting in Nederland en ook in Gelderland goed. Desondanks blijft de weginrichting een kwestie van maatwerk.

Op diverse trajecten zien we nog steeds mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit uit zich vooral in de geloofwaardigheid van een weg (past de inrichting bij het gewenste rijgedrag) en de vergevingsgezindheid (is de kans op een ongeval en letsel zo klein mogelijk.

Wat doen we?

We werken op verschillende manieren structureel aan de veiligheid van onze infrastructuur.

- Via het dagelijks beheer en onderhoud zorgen we ervoor dat weggebruikers veilig gebruik kunnen maken van onze wegen en fietspaden. Hiervoor inspecteren onze weginspecteurs dagelijks onze wegen en hebben zij aandacht voor verkeersveiligheid.
- Op alle provinciale wegen voeren we periodiek groot onderhoud uit (trajectprogrammering). Daarbij is een structureel budget beschikbaar om gelijktijdig de verkeersveiligheid te verbeteren: € 3,3 miljoen per jaar.
- Via subsidieregelingen dragen we financieel bij aan maatregelen om de verkeersveiligheid op gemeentelijke wegen, fietspaden en –oversteken te verbeteren: € 2 miljoen per jaar.

Wat doen we extra?

Incidentele middelen coalitieperiode: € 32 miljoen. We kijken bij de aanpak van infrastructuur zowel naar locaties waar verkeersdeelnemers zich onveilig voelen als naar objectieve ongevals- en risicocijfers.

- Kortetermijnaanpak van de meest onveilige locaties binnen lopende projecten. We stellen een budget beschikbaar om tijdens het dagelijks onderhoud snel inzetbare verkeersveiligheidsmaatregelen te treffen.
- Middellangetermijnaanpak van de meest onveilige locaties. Om locaties aan te kunnen pakken die de gebruiker belangrijk en onveilig vindt, hebben we samen met gemeenten, belangenorganisaties en experts een longlist opgesteld. Omdat we met de beschikbare middelen niet alle locaties aan kunnen pakken stellen we een shortlist op. Daarna start de planvoorbereiding. Naar verwachting start de uitvoering vanaf 2026. Bij het samenstellen van deze shortlist kijken we samen met een expertteam naar een aantal criteria:
  - waar is het risico op ongevallen het grootst?;
  - welke locaties worden het meest gebruikt door voetgangers en fietsers, bijvoorbeeld schoollocaties?;
  - welke plekken liggen op belangrijke fietsnetwerken?;
  - waar kunnen we ander beleid versterken, bijvoorbeeld rondom woningbouwlocaties of doorstroming OV?;
  - is de oplossing haalbaar als we kijken naar planning, kosten en combineren met groot onderhoud?
- Kansen benutten binnen de projecten van trajectprogrammering die worden uitgevoerd in 2025, 2026 en 2027.
- Extra inzet op verkeersveiligheid van provinciale wegen door bebouwde kommen, omdat hier de meeste mensen wonen en verblijven.
- Extra inzet op snelheid, door bijvoorbeeld handhavingsacties van het CVOM (Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) te faciliteren of structurele inzet van snelheids- informatiedisplays of wegkantradars.
- Aanpak van de 30 meest onveilige provinciale fietspaden. Waar kleinschalige maatregelen voldoende zijn, gaan we komende periode aan de slag. Andere locaties nemen we mee in trajectprogrammering. Als dat nog enkele jaren duurt, onderzoeken we kortetermijnmaatregelen. Deze worden indien mogelijk in 2024 uitgevoerd. Verder zijn er acht locaties waar een gedetailleerde verkenning loopt voor grote maatregelen. In de loop van 2024 wordt duidelijk welke maatregelen we gaan treffen en wanneer.

Wat merkt u ervan en wanneer?

Wat merkt u ervan en wanneer?

Veilige infrastructuur	2024	2025	2026	2027
Structurele inzet				
Dagelijks beheer en onderhoud	Doorlopend dagelijks beheer en onderhoud op alle provinciale wegen			
Periodiek onderhoud	Ieder jaar wisselende trajecten o.b.v. trajectprogrammering			
Subsidiëren verbeteren verkeersveiligheid gemeentelijke infrastructuur	Doorlopend			
Extra inzet				
Extra budget binnen dagelijks onderhoud	Doorlopend			
Fietsveiligheid • Aanpak provinciale fietspaden • 30 fietsoversteken	Planvoorbereiding Planvoorbereiding en Uitvoering	Planvoorbereiding Uitvoering	Uitvoering Uitvoering	Uitvoering
Aanpak meest onveilige locaties • Korte termijn: 6 locaties • Middellange termijn: shortlist	Uitvoering Samenstellen shortlist en planvoorbereiding	Uitvoering Planvoorbereiding	Uitvoering	Uitvoering
Koppelkansen trajectprogrammering	Planvoorbereiding	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering
Extra inzet komtraversen	Planvoorbereiding	Uitvoering	Uitvoering	Uitvoering
Aanpak snelheid	Doorlopend			

Veilig gebruik van de infrastructuur

Wat is het?

Door bij de inrichting van wegen en de omgeving rekening te houden met verkeersgedrag kunnen we verkeersveilig gedrag stimuleren. Maar daarmee zijn we er niet. Bij 90% van de ongevallen speelt gedrag een rol. We stimuleren verkeersveilig gedrag bij alle verkeersdeelnemers met de focus op gevaarlijke locaties, risicogedragingen, kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers en altijd met speciale aandacht voor fietsveiligheid – bijvoorbeeld ouderen op elektrische fietsen.

Wat doen we?

We zetten structureel per jaar € 2 miljoen in om verkeersveilig gedrag te stimuleren.

- Breed aanbod verkeerseducatie voor 0 tot 18-jarigen op kinderdagverblijven, (speciaal-) basisonderwijs, (speciaal-) voortgezet onderwijs en MBO. O.a. schriftelijk verkeers- examen, verkeersvaardigheden en risicogedragingen.
- Aanbod van fietsactiviteiten, toolkit en materialen om - via ondersteuning aan gemeenten - oudere inwoners te stimuleren zo lang mogelijk veilig en actief te blijven fietsen. De Gelderse invulling van het landelijk programma Doortrappen.
- Campagnemiddelen beschikbaar stellen voor gemeenten en politie voor de vier grote landelijke verkeersveiligheids- campagnes BOB (Rijden onder invloed), MONO (afleiding), AAN (fietsverlichting) en Snelheid.
- Activiteiten op openbare plekken en bij evenementen die mensen laten zien en ervaren wat de risico's van verkeersdeelname onder invloed van alcohol en drugs, door afleiding of zonder goede verlichting zijn. Dit doen we o.a. met 3-D afleiding bike, alcoholbril en een drugssimulator. Dit is een Gelderse invulling van de landelijke campagnes.
- Theoretische- en baantrainingen voor jonge automobilisten over risicogedragingen.
- Praktijkdagen en brede voorlichting voor oudere automobilisten.

- Gedragsmaatregelen op locatie zoals wildaanrijdingen, schoolomgevingen en drukke fietspaden.
- Stimuleren van veilige snelheid met gedragsmaatregelen inclusief de samenwerking met politie en het openbaar ministerie. O.a. met handhaving, snelheidsdisplays, flexibele flitspalen en focusflitser.
- Daarnaast voeren we pilots uit, waaronder de digitale trainingen voor maaltijdbezorgers.

Wat doen we extra?

Incidentele middelen coalitieperiode € 6,9 miljoen.

- We willen bereiken dat iedereen in Gelderland ten minste 1 keer per jaar op enige wijze in aanraking komt met een project of activiteit op het gebied van verkeersveiligheid.
- Uitbreiden deelname van scholen met (praktische) verkeerseducatie (van 60% naar 75% groep 7-8 basisonderwijs en van 30% naar 75% voortgezet onderwijs) en volledig digitaal ontsluiten van vraag en aanbod. Voor 10 tot 18-jarigen breiden we het educatieaanbod over risicogedragingen uit.
- Gebruik van campagnematerialen door Gelderse gemeenten verhogen van 30% naar 50%.
- Jaarlijks zijn we minimaal 70 keer met interventies aanwezig op openbare plekken en evenementen om rijden onder invloed en afleiding in het verkeer tegen te gaan. Het doel is minimaal 13.500 mensen die actief deelenemen aan deze interventies.
- Deelname gemeenten aan programma Doortrappen voor Ouderen verhogen naar 75% en we hebben ruim 75% van de ouderen in de provincie Gelderland bereikt met minimaal één communicatie-uiting of interventie.
- Kortingsactie voor het kopen van een fietshelm, gericht op oudere fietsers (bereik actie 5.700 oudere fietsers).
- Gedragsmaatregelen voor drukke fietspaden.
- Aanpak fietsverlichting voor 18 tot 25-jarigen (direct bereik per jaar ongeveer 15.000 jongeren 12-24 jaar; online 400.000).
- Maatwerkactiviteiten op onveilige locaties. Deels in combinatie met de infrastructurele aanpak van onveilige locaties, deels op locaties waar signalen of risico-indicatoren duiden op gedragsproblematieken.

Wat merkt u ervan en wanneer?

Onderstaande jaarplanning is illustratief bedoeld en zeker niet compleet.

Wat merkt u ervan en wanneer?

Veilig gebruik van infrastructuur	1e kwartaal 2024	2e kwartaal 2024	3e kwartaal 2024	4e kwartaal 2024
Educatie algemeen	Doorlopend lessen op kinderdagverblijven, basisonderwijs, voortgezet onderwijs en MBO Doorlopend fietsactiviteiten oudere inwoners (Doortrappen)			
Educatie specifiek	Training jonge automobilisten 25/26/28 maart Verkeersexamens groep 7 (±95% Gelderse scholen)	Training jonge automobilisten	De scholen starten weer; oproep educatie inplannen Introductieperiode: Studentenescaperoom alcohol en drugs	Lancering Gelders digitaal scholenplatform educatie
Campagnes algemeen	Winter-BOB en fietsverlichting AAN	MONO en daarna Snelheid	Zomer-BOB en daarna MONO	MONO en fietsverlichting
Campagnes specifiek	Activiteiten Rijden onder invloed en MONO Activiteiten fietsverlichting	Activiteiten Rijden onder invloed en MONO 10 april: Dag van de fietshelm, start kortingsactie fietshelm 15 mei: Fiets naar je werk dag	Activiteiten Rijden onder invloed en MONO bij onder andere zwarte cross en 4-daages Fietshelmkortingsactie Campagne modder op de weg	Activiteiten Rijden onder invloed en MONO Activiteiten fietsverlichting 17 nov: Dag van de Verkeersslachtoffers
Pilots en maatwerkaanpak	Afronding pilot fietslampautomaten voor studenten	Pilot maatwerk-activiteiten op onveilige locatie	MONO-bus tegen afleiding Pilot maaltijdbezorgers	Uitvoering

Provincie als regionale regisseur verkeersveiligheid

Wat is het?

Als regionale regievoerder verkeersveiligheid zetten we ons in voor algemene zaken ter bevordering van de verkeersveiligheid in Gelderland zoals communicatie, kennisuitwisseling, data, netwerkopbouw en -

onderhoud. Deze taken vormen de basis voor zowel veilige infrastructuur als het veilig gebruik van de infrastructuur.

Wat doen we?

We hebben structureel een budget van € 200.000 waarmee we ons als regievoerder inzetten.
- Gebruiken, verzamelen en monitoren van mobiliteitsdata waaronder in de Atlas Gelders verkeer.
- Verder ontwikkelen en verbeteren van ongevallenregistratie, samen met landelijke partners.
- Risicogestuurd werken met het Gelders verkeersveiligheidsmodel.
- Verkeersveiligheidsmodel laagdrempelig beschikbaar stellen aan andere wegbeheerders.
- Onderzoek naar kwaliteit en effect van interventies en maatregelen.
- Communiceren over verkeersveiligheidsactiviteiten en campagnes.
- Kennisontwikkeling en -deling met gemeenten en andere partners. Bijvoorbeeld drone-onderzoek en effectstudies naar fietslampautomaten.
- Samenwerking met partners door het samenbrengen van partijen.
- Stimuleren en faciliteren van actieve verkeersveiligheids- ambassadeurs in de regio.

Wat doen we extra?

Incidentele middelen coalitieperiode € 1 miljoen.
- Gelderse verkeersveiligheidssituatie gedetailleerder in kaart brengen en prognoses maken in samenwerking met de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).
- Gelders Verkeersveiligheidsmodel doorontwikkelen onder andere door toevoeging van gedragingen.
- Communicatie over verkeersveiligheid uitbreiden door mijlpalen, landelijke campagnes, natuurlijke momenten in het jaar te communiceren via de kanalen van provincie en partners, inclusief aandacht voor het melden van onveilige situaties. Hierdoor houden we de aandacht voor verkeersveiligheid vast.
- Kenniscafés voor gemeenten en andere partijen organiseren ten behoeve van kennisuitwisseling.
- Pilots uitvoeren om innovatieve ideeën te testen.
- Benutten van de mogelijkheden van digitalisering, zoals gedaan wordt binnen smart mobility. Denk aan het digitaliseren van mobiliteitsdata en het invoeren van schoolzones in navigatie-apps zodat route-informatie hier rekening mee houdt.

Wat merkt u ervan en wanneer?

Onderstaande jaarplanning is illustratief bedoeld en zeker niet compleet.

Wat merkt u ervan en wanneer?

Provincie als regisseur	1e kwartaal 2024	2e kwartaal 2024	3e kwartaal 2024	4e kwartaal 2024
Ongevalsregistratie		CBS: cijfers verkeersdoden bekend		Rijkswaterstaat: BRON-cijfers verkeersgewonden bekend
Monitoring en effectmeting	Monitoring/evaluatie en effectmeting bij interventies, pilots en maatregelen tijdens uitvoering en bij afronding.			
Communicatie algemeen	Doorlopend aandacht voor verkeersveiligheid			
Verkeersveiligheidsmodel	Doorlopende gebruik en doorontwikkeling van het model			
Kennisdeling en -ontwikkeling	Doorlopend kennisdeling en kennisontwikkeling			
Samenwerking partners	Regio-overleggen	Regio-overleggen Bestuurlijk overleg	Regio-overleggen	Regio-overleggen Bestuurlijk overleg

Werkwijze en voortgang

Deze uitvoeringsagenda verkeersveiligheid is een dynamische agenda. Op basis van deze uitvoeringsagenda zetten we stappen richting veiliger verkeer binnen Gelderland. We doen dit niet alleen, maar samen met andere partijen en verkeersdeelnemers. Samen met onze partners organiseren we verschillende afstemmingsoverleggen, waaronder een jaarlijks een bestuurlijk overleg. Daarbij sluiten aan de ANWB, Fietsersbond, VVN, Politie, Openbaar Ministerie Rijkswaterstaat, Regio Achterhoek, Groene Metropoolregio,

Regio Stedendriehoek, Regio Vallei, Regio Noord-Veluwe en Regio Rivierenland. Ook vindt er afstemming plaats met andere partijen en luisteren wij naar signalen uit de omgeving.

Als we onderweg zijn maken we allemaal onderdeel uit van het verkeer. We letten op andere verkeersdeelnemers en houden ons aan de regels en afspraken. Iedereen veilig naar huis.

Hoofdstuk 8 Uitvoeringsagenda Openbaar vervoer (OV)

Inleiding



Voor u ligt de Uitvoeringsagenda openbaar vervoer Gelderland voor de komende jaren. In Gelderland kun je vlot en veilig op je bestemming komen. Of je nu loopt, met de fiets gaat, met het openbaar vervoer of met de auto reist. Hier werken we dagelijks aan. De komende jaren worden er tienduizenden extra woningen in onze provincie gebouwd. Dit betekent meer mensen die op een fijne plek willen wonen, maar ook meer verplaatsingen. In de ruimtelijke puzzel van de woningbouw-opgave speelt het openbaar vervoer, naast fietsen, lopen ende auto, een prominente rol.

We beschrijven onze inzet voor het openbaar vervoer (OV) in Gelderland in deze Uitvoeringsagenda openbaar vervoer aan de hand van de tactische doelen voor het OV uit het Gelders programma bereikbaarheid (2024). Deze tactische doelen zijn gebaseerd op de kaders en strategische doelen uit het Beleidskader bereikbaarheid (2024).

In dat beleidskader is opgenomen dat de volgende kaders voor openbaar vervoer verder worden uitgewerkt:
a. Meer aandacht voor de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit.
b. Stapsgewijs bevorderen dat meer mensen gaan fietsen en gebruik gaan maken van het OV.
c. Meer aandacht voor bereikbaarheid van en leefbaarheid in landelijke gebieden, daarbij inzetten op OV dat beter aansluit op de behoeften van de reizigers.

Het strategische doel voor OV is een goede en zekere bereikbaarheid voor leefbaarheid en brede welvaart:
a. Goede bereikbaarheid en leefbaarheid in de landelijke gebieden door de verbindingen tussen landelijke gebieden en steden te verbeteren.
b. Goede bereikbaarheid door verbindingen tussen steden te verbeteren, ook (inter)nationaal.

c. Goede bereikbaarheid en leefbaarheid door OV-, fiets- en wegverbindingen binnen de Gelderse regio's te verbeteren (landelijke gebieden en stedelijke regio's).
d. Comfortabel en efficiënt kunnen overstappen tussen vervoersmiddelen is hier onderdeel van.

In het Gelders programma bereikbaarheid (2024) zijn per strategisch doel tactische doelen geformuleerd inclusief een aanpak en beoogde resultaten. In deze Uitvoeringsagenda openbaar vervoer Gelderland zijn de (in de komende jaren) benodigde maatregelen beschreven om de beoogde resultaten voor het openbaar vervoer te behalen.

Voor elk relevant beoogd resultaat zijn openbaar vervoer maatregelen uitgewerkt, die in de periode van het programma (4 tot 6 jaar) worden uitgevoerd. De maatregelen worden in deze Uitvoeringsagenda openbaar vervoer beschreven en voorzien van een planning, locatie en de benodigde investeringen. De resultaten zijn voorzien van indicatoren. Daarmee kan het effect van de maatregelen inzichtelijk gemaakt worden en is bijsturing op de doelen en resultaten mogelijk.

Kaart van het Toekomstbeeld OV Gelderland

Om alle beoogde resultaten voor het openbaar vervoer te realiseren zijn forse investeringen in geld, tijd en capaciteit nodig. Niet alles kan tegelijkertijd. Veel van deze investeringen hebben een werking die langjarig is en de tijdspanne van deze uitvoeringsagenda overstijgt. Ook is het van belang dat er een goede samenhang is met de ontwikkelingen op rijksniveau (met name de doorontwikkeling van het landelijk hoofdrailnet) en ontwikkelingen op regionaal en gemeentelijk niveau (met name de woningbouwopgave).

Kiezen en prioriteren met behulp van het Toekomstbeeld OV Gelderland

Daarom hebben we een instrument ontwikkeld om de juiste keuzes te kunnen maken en te prioriteren. Dit instrument is het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland (2025) met daarin een ambitiekaart voor het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in Gelderland. Plannen voor nieuwe woningbouw tot 2040 zijn in deze kaart verwerkt. De kaart helpt ons om het gewenste toekomstbeeld van het OV inzichtelijk te maken. Hiermee weten we welke resultaten we beogen te behalen.



Figuur 1: Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland

Op de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland (figuur 1) staan onze ambities voor een 'ruggengraat van centraal geregeld OV' in Gelderland weergegeven. De ambitie voor 'een ruggengraat van centraal geregeld OV' is opgenomen in het provinciale Coalitieakkoord 2023-2027. Deze ambitie is uitgewerkt in het Gelders beleidskader en programma bereikbaarheid en gevisualiseerd in de ambitiekaart. Op de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland is rekening gehouden met de voorgenomen woningbouw.

Provincie Gelderland is niet verantwoordelijk voor alle ambities op de kaart en kan deze ook niet allemaal zelf realiseren. Het toekomstbeeld bestaat uit spoorlijnen (hoofrailnet en regionaal) en HOV-buslijnen. Daartussen rijden de A-, B- en C-lijnen. De A-lijnen zijn de dikste lijnen (de meeste reizigers), de B-lijnen volgen daarna en de C-lijnen zijn de lokale lijnen en de buurtbussen. Deze A-, B- en C- lijnen maken geen onderdeel uit van het ruggengraat netwerk. Wel hebben ze een belangrijke functie voor reizigers om op dit netwerk in, uit of over te stappen.

Het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland is geen nieuw beleid of kader. Het is gebaseerd op ons bestaand beleid en onze ambities voor openbaar vervoer en woningbouw. Niet alleen de provinciale ambities liggen aan de basis van het toekomstbeeld, ook de ambities van de Gelderse gemeenten, regio's en het Rijk zijn als input gebruikt. De Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland is gemaakt in samenspraak met regio's, vervoerders en andere belanghebbenden. In bijlage 1 is meer informatie over de ambitiekaart opgenomen inclusief een uitsnede van de kaart voor Arnhem-Nijmegen.

Werkwijze onderbouwing keuzes voorgenomen investeringen

De keuzes voor investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-lijnen en mobiliteitshubs (zoals trein- en busstations en bus overstaphaltes) zijn gemaakt op basis van de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland. De kaart geeft een ruggengraat van centraal geregeld OV weer in Gelderland, waarbij rekening wordt gehouden met de voorgenomen woningbouw. Deze ruggengraat bestaat uit spoorlijnen (landelijk en regionaal) en HOV-buslijnen. Het ruggengraat netwerk is onze leidraad voor investeringen in HOV voor de komende jaren. De voorstellen voor het verbeteren van de HOV-infrastructuur, zoals beschreven in hoofdstuk 3, maken zodoende onderdeel uit van het ruggengraat netwerk van het toekomstbeeld.

Uit de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland zijn veel maatregelen te genereren, meer dan we kunnen realiseren met de middelen vanuit deze coalitieperiode. Daarom zijn de maatregelen geselecteerd op basis van een set kwalitatieve en kwantitatieve criteria (zie onderstaande kader).

Kader 1: Criteria voor afweging van de maatregelen

Kwalitatieve en kwantitatieve criteria voor afweging maatregelen
- De maatregel maakt onderdeel uit van het netwerk op de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland (2025).
- Toename van het aantal reizigers: hoeveel (extra) reizigers gaan gebruik maken van het OV als gevolg van invoering van de maatregel?
- Bereikbaarheid van woningen: hoeveel nieuwe woningen bevinden zich in de invloedssfeer van de maatregel?
- Bereikbaarheid werklocaties: heeft een maatregel invloed op de OV-bereikbaarheid van een of meerdere werklocaties, waardoor woon-werkverkeer met het openbaar vervoer een reële optie is voor werknemers?
- Start en/of realisatie van projecten binnen de coalitieperiode 2023-2027.
- Balans in de geografische verdeling binnen Gelderland.
- Passend binnen de beschikbare middelen (middelen Coalitieakkoord 2023-2027).

Met deze Uitvoeringsagenda OV prioriteren en programmeren we de provinciale inzet op OV en flexibel vervoer voor 2025 tot en met 2027. Dit doen we vanuit onze rol als opdrachtgever (concessieverlener), wegbeheerder en regionale regievoerder. Maar ook na 2027 liggen er opgaven om het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland te kunnen bereiken. Daar kunnen volgende coalities verder aan bouwen. Want projecten om het openbaar vervoer te verbeteren hebben vaak een lange doorlooptijd. Deze uitvoeringsagenda is dynamisch. Een herijking in de toekomst kan gemaakt worden. Het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland (2025) vormt de basis waarop keuzes gemaakt kunnen worden.

Doel en resultaten voor het openbaar vervoer

'Het realiseren van openbaar vervoer (OV) voor de toekomst en realiseren overstappunten' is het relevante tactische doel voor OV uit het Gelders Programma bereikbaarheid. Hiermee geven we invulling aan het bovenliggende kader om meer reizigers naar het openbaar vervoer te trekken.

De aanpak om dit doel te bereiken is drieledig:
1. Verbeteren en uitbreiden van de ruggengraat van hoogwaardig OV (HOV).
2. Verbeteren van de veiligheid, de toegankelijkheid en de betaalbaarheid van het OV.
3. Het openbaar vervoer en flexibel vervoer versterken en verduurzamen.

Met deze aanpak zetten we in op de doorontwikkeling van het OV naar hoogwaardig OV, het realiseren van goede in-, uit- en overstappunten (mobiliteitshubs). Dit met aandacht voor het verduurzamen van het OV, toegankelijk OV (waaronder toiletten in de regionale treinen) en inzet op sociale veiligheid. En daarnaast richt onze aanpak zich op publieke mobiliteit:het versterken van het samenspel met flexibele vervoersvormen zoals haltetaxiRRReis.

Om het tactische doel voor openbaar vervoer met de bijbehorende aanpak te realiseren, werken we aan de volgende resultaten (uit het Gelders Programma bereikbaarheid, 2024):
a. Meer OV-buslijnen opwaarderen naar HOV/BRT-buslijnen: frequenter en comfortabeler reizen.
b. Versterken van HOV-spoorverbindingen: frequenter, comfortabeler en met minder overstappen reizen.
c. Realisatie en verbeteren van op- en overstappunten: mobiliteitshubs.
d. De samenhang van openbaar vervoer en flexibel vervoer versterken: kennis en ervaring opdoen via het project Publieke mobiliteit Achterhoek.
e. Realiseren aanbod OV-fietsen op alle Gelderse stations.
f. Meer duurzaam OV.
g. Realisatie sneltrein RegioExpres tussen Arnhem-Doetinchem: eerst 1x per uur, in de toekomst 2x per uur.
h. Opleveren MIRT-onderzoeken en maken vervolgafspraken voor de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens (inclusief ICE Amsterdam-Duisburg-Berlijn en ICE Amsterdam-Frankfurt en verder) en de vrije spoorkruising Arnhem Oost.
i. Betere bereikbaarheid per spoor van de Noord-Veluwe (Sprinter in de spits).
j. Opleveren onderzoek en vervolgafspraken maken voor de keervoorziening spoor Harderwijk.

In de volgende drie paragrafen worden de resultaten uitgewerkt, inclusief de bijbehorende maatregelen (voorzien van een planning, locatie en de benodigde investeringen).

Kader 2: Openbaar vervoer en flexibel vervoer: rollen, taken en verantwoordelijkheden

Openbaar en flexibel vervoer

Wij voeren de wettelijke taak uit volgens de 'Wet personen-vervoer 2000' (Wp2000) om het regionale openbaar vervoer (OV) te verzorgen in Gelderland. Dit doen we via concessies waar de provincie opdrachtgever van is. Provinciale kaders en het budget voor de concessies zijn vastgesteld door Provinciale Staten (PS). De kaders staan in de provinciale 'Nota van Uitgangspunten OV en spoor'. Het OV-beleid heeft PS vastgelegd in het Gelders beleidskader en Programma bereikbaarheid (2024). Daarnaast is het OV opgenomen in het Coalitieakkoord 2023-2027 'Gewoon doen'.

Binnen het OV onderscheiden we verschillende categorieën:
- (Inter-)nationaal openbaar vervoer: concessie voor het hoofdrailnet (HRN), de verantwoordelijkheid voor dit net ligt bij het Rijk.
- Regionaal openbaar vervoer: concessies voor (buurt) bussen en regionale treinen (geen tram en metro in Gelderland), de verantwoordelijkheid ligt bij decentrale vervoersautoriteiten waaronder provincies.
- Flexibel vervoer: provinciale flex- of haltetaxi's, gemeentelijk doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, de verantwoordelijkheid ligt bij publiek- en private partijen of een combinatie daarvan.

Als provincie zijn wij opdrachtverlener voor het regionale OV. Wij hebben de bevoegdheid, verantwoordelijkheid en zeggenschap over het (buurt)busvervoer en regionale treinen via OV-concessies. Het opdrachtgeverschap voor flexibel vervoer ligt bij verschillende partijen (gemeenten, marktpartijen, provincie en het Rijk). De provincie is bijvoorbeeld opdrachtgever voor haltetaxiRRReis en treedt bij ander flexibel vervoer soms op als regisseur en/of verbinder.

Verbeteren en uitbreiden van de ruggengraat hoogwaardig OV (HOV)

De maatregelen in deze paragraaf dragen bij aan het behalen van de beoogde resultaten (A tot en met J uit de inleiding van Doel en resultaten voor het openbaar vervoer). We beschrijven wat we voor deze resultaten nu al doen en wat we extra gaan doen.

Wat zijn HOV-, BRT- en A-, B- en C-lijnen? Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) verwijst naar openbaar vervoer met hoge kwaliteit, frequentie en comfort. HOV omvat meerdere modaliteiten zoals bus, tram, metro en trein. Bus Rapid Transit (BRT) is een specifieke vorm van HOV waarbij bussen rijden op vrije-busbanen met snelle instap, hoge frequentie en capaciteit, en een kwaliteit die vergelijkbaar is met de trein. BRT is dus een specifieke vorm van HOV, maar niet alle HOV is BRT.

In Gelderland wordt de buslijn tussen Arnhem en (Ede-) Wageningen een BRT-lijn. Naast HOV en BRT bestaat het regionale OV uit A-, B- en C-lijnen. Dit is een categorisering van buslijnen. A-lijnen zijn de dikste lijnen (de meeste reizigers), de B-lijnen volgen daarna en deC-lijnen zijn de lokale lijnen en de buurtbussen.

Wat doen we?

Wij zijn opdrachtgever voor het regionale openbaar vervoer in Gelderland. Ons jaarlijkse budget voor OV is ongeveer € 213 miljoen, bestaande uit exploitatiesubsidies, uitvoering van haltetaxiRRReis en overige exploitatiekosten. Deze middelen zijn vooral ingezet voor de gebiedsconcessies Achterhoek-Rivierenland, Arnhem-Nijmegen, IJssel-Vecht (Gelderse deel), Veluwe Zuid en meerdere lijnconcessies (trein) zoals de Valleilijn, Maaslijn en de lijn Zutphen-Hengelo-Oldenzaal.

Voor het versterken van het hoofdrailnet (HRN) binnen de HOV-ruggengraat richten we onze inzet op de samenwerking met het Rijk als concessieverlener van het HRN. De rijksoverheid is primair aan zet voor de verbetering van hoofdrailnet en eigenaar van nagenoeg het hele Nederlandse spoornetwerk. Door samen op te trekken in onderzoeken proberen we het HRN robuuster te maken, met een hoge frequentie en meer comfort voor de Gelderse reizigers. Voorbeelden zijn onderzoek naar elektrificatie van alle spoorlijnen in Gelderland, onderzoek naar een vrije spoorkruising in Arnhem Oost (zodat de frequentie op de spoortrajecten hier omhoog kan), het verhogen van de frequentie op de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens, het verhogen van de frequentie van de NS Sprinter op de Veluwelijn Amersfoort-Zwolle en onderzoek naar een keervoorziening voor het keren van een Intercity bij Harderwijk.

Conform afspraken uit de vorige coalitieperiode werken we aan de planvoorbereiding en realisatie van de RegioExpres (sneltrein 1x per uur tussen Arnhem en Doetinchem). Het voor- en natransport via flexibel vervoer en actieve mobiliteit (bijvoorbeeld lopen en fietsen) faciliteren is van belang om het (H)OV te ondersteunen. De afstand tussen herkomst- en bestemmingslocaties en de haltes van de robuuste ruggengraat kan soms af- of toenemen. Dit kan bijvoorbeeld toenemen doordat buslijnen over de provinciale weg lángs het dorp rijden in plaats van dóór het dorp. Om bushaltes goed bereikbaar te houden investeren we in bereikbaarheids-maatregelen voor de voetganger en de fietser. Deze maatregelen zijn opgenomen in de ‘Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit’ (2024-2027). Hierbij gaat het om ketenmobiliteit waarbij de combinatie van fietsen en lopen met het openbaar vervoer gemaakt wordt. Via onze bestaande subsidieregeling kunnen gemeenten bijvoorbeeld loop- en fietsroutes naar bushaltes en fietsparkeervoorzieningen aanleggen.

Wat doen we extra?

Voor het verbeteren van de HOV-infrastructuur zijn deze coalitieperiode extra incidentele middelen gereserveerd: € 34,5 miljoen euro (opgenomen in het ‘Gelders Programma bereikbaarheid’). De keuzes voor de inzet van dit bedrag onderbouwen we met behulp van de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland. De volgende maatregelen dragen bij aan het verbeteren van ons HOV-netwerk:

<u>Verbeteren hoogwaardig openbaar vervoer buslijnen</u>

Voor een aantal HOV-lijnen bepalen en realiseren we, in overleg met gemeenten en vervoerders, maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van het vervoersaanbod dat past bij de reizigersvraag. Mogelijke maatregelen zijn het strekken van de buslijn, aanpassen of verleggen van haltes, verbeteren van de bereikbaarheid van haltes en het nemen van verkeersmaatregelen voor een vlottere bus-doorstroming. We hebben een voorstel gemaakt voor het aanpakken van een aantal HOV-lijnen op basis van criteria die in Kaart van het Toekomstbeeld OV Gelderland (Kader 1: Criteria voor afweging maatregelen) zijn beschreven en toegelicht. Deze HOV-lijnen maken allen onderdeel uit van het netwerk op de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland. Daarnaast zijn ze belangrijk voor de bereikbaarheid van de bestaande en nieuw geplande woningbouwlocaties binnen de provincie. Door het verbeteren van het vervoersaanbod op deze lijnen verwachten we een flinke toename van reizigers. Tot slot willen we dat de maatregelen waar we coalitiemiddelen voor inzetten, deze coalitieperiode starten en bij voorkeur ook gerealiseerd kunnen worden.

De lijnen die als eerste aangepakt worden met de middelen uit het Coalitieakkoord 2023-2027 ‘Gewoon doen' zijn:

Apeldoorn-Zwolle (lijnen 201 en 304)

Lijn 304 rijdt tussen de treinstations Apeldoorn en Zwolle frequent heen en weer (in de spits 4x tot 6x per uur) via Vaassen, Epe, Heerde en Hattem. Lijn 201 is een snelbus over de snelweg A50 tussen de treinstations Apeldoorn en Zwolle. De snelbus rijdt niet in de avonden en in het weekend. In Apeldoorn en Zwolle worden naar verwachting veel nieuwe woningen gebouwd. Maar ook in de dorpen tussen beide steden zijn tot 2040 nieuwe woningbouwlocaties gepland. Dit zorgt voor een flink reizigerspotentieel op de busverbinding tussen Zwolle en Apeldoorn. We starten een verkenning naar passende maatregelen voor het versnellen en optimaliseren van de synergie tussen beide lijnen.

Druten-Den Bosch (lijn 165) en Druten-Nijmegen (lijn 89)

Lijn 165 start bij busstation Druten en rijdt heen en weer naar Den Bosch Centraal Station. De reizigersstroom is groot op deze lijn en naar verwachting neemt het aantal reizigers in de toekomst toe. Het busstation in Druten wordt vernieuwd en is naar verwachting in 2027 klaar. Daarnaast willen we maatregelen uitwerken waarmee de buslijn kan versnellen. De verkenning naar deze maatregelen is al klaar. Inzet van de coalitiemiddelen voor HOV-infrastructuur maakt het mogelijk om eind 2025 te starten met de voorbereidingen voor de realisatie in overleg met de gemeenten. Een van de maatregelen is het voorkomen van vertraging van de bus als de brug openstaat bij de sluis Sint Andries tussen de Maas en Waal (tussen Heerewaarden en Rossum). Met Rijkswaterstaat willen wij afspraken maken over het openen van de brug ende rijtijden van de bus.

Voor het versnellen van lijn 89 tussen Druten en Nijmegen onderzoeken we de mogelijkheden voor het verbeteren van de haltering bij het knooppunt Nijmegen-West. Met de nieuwe concessies Arnhem-Nijmegen-Foodvalley (per medio 2026) neemt de frequentie van het aantal bussen die op deze locatie halteren flink toe, waardoor mogelijk aanpassingen nodig zijn om vertraging te voorkomen.

Arnhem-Nijmegen (lijnen 331 en 300)

Er reizen veel mensen heen en weer tussen Arnhem en Nijmegen. Deze reizigersstroom neemt naar verwachting toe door de geplande woningbouw in beide steden. De lijnen 331 en 300 worden nu al goed gebruikt. Lijn 331 rijdt via Elst en lijn 300 via Bemmel. We willen beide lijnen versnellen. Hiervoor verkennen we maatregelen om de vertraging van de bussen te minimaliseren. We richten ons onder andere. op de entrees van de steden en dorpen waar we mogelijk doorstromings-maatregelen voor de bus kunnen treffen en logische locaties voor het halteren van de bus kunnen inrichten.

Nijmegen-Grave-Uden (lijn 99)

In 2026 gaat lijn 99 over naar de concessie Oost-Brabant van de provincie Noord-Brabant en wordt met de start van de nieuwe concessie een hoogwaardige Bravodirect lijn. Frequentie en reizigerscomfort op deze lijn gaan hiermee omhoog. Hier zijn enkele aanpassingen in de route en bij een aantal haltes nodig. We onderzoeken de nodige maatregelen op het Gelderse grondgebied en realiseren deze in overleg met betrokken gemeenten en de provincie Noord-Brabant.

Heumen-Nijmegen (lijn 83)

Lijn 83 is een drukbezette buslijn in Nijmegen met studenten en forensen van en naar Campus Heijendaal en de Radboud Universiteit. De verkeerssituatie in de omgeving van Malden veroorzaakt vertraging van de bus. Het realiseren van meer ruimte voor de bus op deze plek is een ingewikkelde opgave.We richten ons in eerst instantie op een nieuwe bushalte en het uitwerken van maatregelen om de doorstroming van de bus te verbeteren.

Varsseveld-Enschede (lijn 74)

Lijn 74 volgt binnen de regio Achterhoek de A18/N18 corridor (Zevenaar-Varsseveld-Enschede). Deze corridor is essentieel voor de bereikbaarheid, het wonen en werken in de Achterhoek. Niet alleen voor auto- en fietsverkeer, maar ook voor het OV. In Doetinchem, Varsseveld, Groenlo en Lichtenvoorde wordt nieuwe woningbouw gepland. Daardoor wordt er een toename van reizigers op lijn 74 verwacht. We onderzoeken de mogelijkheden voor het versnellen van de bus en optimaliseren waar nodig de haltering bij mobiliteitshubs.

Verbeteren HOV-spoorlijnen

De ambities voor het spoor zijn groot. Het Rijk gaat in het landelijke Toekomstbeeld OV uit van een flink aantal verhogingen van de frequentie op het hoofdrailnet. Deze coalitieperiode richten we ons allereerst op de samenwerking met het Rijk om de vrije spoorkruising Arnhem Oost verder te brengen. Gaan we verder met de verhoging van de frequentie van reizigerstreinen op het traject Utrecht-Arnhem-Duitse grens en de uitbreiding van de capaciteit op de Veluwelijn Amersfoort-Zwolle. Er zijn eveneens veel wensen voor het verbeteren van het regionale spoor. Al deze ambities voor het spoor zijn opgenomen in de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland. We starten eind 2025 met het maken van een Strategische agenda spoor, als nadere uitwerking van de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland. Kansen en ontwikkelingen rondom militaire mobiliteit worden hierin meegenomen. Met deze agenda kunnen we onze inzet prioriteren en strategisch in de tijd uitzetten.

Verbeteren van de bereikbaarheid en voorzieningen op mobiliteitshubs

Naast de bestaande plannen voor de aanpak van hubs in Gelderland kiezen we een aantal regionale hubs waarvoor maatregelen worden uitgewerkt en gerealiseerd, samen met partners zoals gemeenten en vervoerders. Al deze hubs liggen op het netwerk van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland, dichtbij woningbouwlocaties. De start en realisatie kunnen voor een deel deze coalitieperiode plaatsvinden.

Onze bijdrage aan **de regionale hub 't Harde** zetten we in als cofinanciering. Samen met het Rijk, regio's, gemeenten en de provincie Overijssel verbeteren we de regionale hub 't Harde sterk (uitbreiden van voorzieningen voor auto, fiets en busreizigers) waarmee de bereikbaarheid van de regio's Zwolle en Noord-Veluwe verbetert. Hub 't Harde is daarnaast in beeld voor een omvangrijke aanpak in het kader van militaire mobiliteit. De plannen van het Rijk voor deze hub zijn nog in het beginstadium van ontwikkeling.

De hub Beekhuizenseweg in Velp is een knooppunt van buslijnen, die in het kader van de nieuwe concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley (per medio 2026) intensiever gebruikt gaat worden. Uitbreiding van de hub is noodzakelijk. We onderzoeken de mogelijkheden daarvoor en gaan over tot realisatie in 2027.

De hub 'knoop Otterlo' is een belangrijk knooppunt van buslijnen in de nieuwe concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. Bussen komen hier vanuit zes richtingen aan en reizigers zullen er, veel meer dan nu, overstappen. De halte-kommen moeten worden verlengd om meer opstelruimte voor de bussen te maken en zo de verkeersveiligheid te kunnen waarborgen. We onderzoeken de mogelijkheden daarvoor en gaan over tot realisatie in 2027-2028. Met (onderzoek naar) de optimalisatie van de **mobiliteitshubs in Doetinchem, Groenlo en Varsseveld** dragen we stevig bij aan het versterken van de publieke mobiliteit in de Achterhoek. Publieke mobiliteit is het geheel aan openbaar vervoer en flexibel vervoer binnen de regio Achterhoek, waarbij het versterken van het samenspel voorop staat. Wij zijn partner in de uitwerking van Publieke Mobiliteit Achterhoek in het kader van de afspraken hierover vanuit de 'Regiodeal Achterhoek' (2024-2027).

De Nederlandse Spoorwegen (NS) is voornemens om op meer treinstations in Gelderland OV-fietsen te plaatsen. De OV-fiets op treinstations is een succesvolle vorm van deelmobiliteit in Nederland. Het wordt vooral gebruikt als natransport, van station naar de eindbestemming. De NS is bereid om de **OV-fiets op alle Gelderse stations** uit te rollen als wij een deel van de incidentele kosten voor onze rekening nemen. De NS heeft al een subsidieaanvraag bij ons ingediend. In november 2025 besluiten Provinciale Staten over de toekenning ervan. De gevraagde cofinanciering dekken we uit de middelen zoals vastgesteld in het coalitieakkoord.

Tabel 1: overzicht maatregelen bij resultaat 'verbeteren en uitbreiden HOV-netwerk'

Maatregel	2025-2027	Na 2027	Middelen incidenteel 2023-2027 (in miljoenen euro's)
Verbeteren HOV-buslijnen			
Druten-Den Bosch lijn 165 en Nijmegen-Druten lijn 89 (Rivierenland en GMR Arnhem-Nijmegen)	Realisatie maatregelen lijn 165 en verkenning maatregelen lijn 89		19,5
Apeldoorn-Zwolle, lijn 201/304 (Noord Veluwe, Stedendriehoek)	Verkenning en realisatie		
Nijmegen-Grave-Uden Lijn 99 (GMR Arnhem-Nijmegen)	Verkenning en realisatie		

Maatregel	2025-2027	Na 2027	Middelen incidenteel 2023-2027 (in miljoenen euro's)
Arnhem-Nijmegen lijn 300 en 331 (GMR Arnhem-Nijmegen)	Verkenning en realisatie		
Heumen-Nijmegen, lijn 83 (GMR Arnhem-Nijmegen)	Verkenning en realisatie		
Varsseveld-Enschede, lijn 74 (Achterhoek)	Verkenning en realisatie		
Verbeteren van de HOV-spoorlijnen			
Strategische agenda spoor (alle regio's)	Realisatie		-
Verhogen van de frequentie van regionale spoorlijnen (alle regio's)	Onderzoek, afspraken vervolgstappen		0,1
MIRT-onderzoek spoorverbinding Utrecht-Arnhem-Duitse grens, lobby voor het verhogen van de frequentie (Foodvalley, GMR ArnhemNijmegen)	Onderzoek, afspraken vervolgstappen		0,1
MIRT-0nderzoek vrije kruising Arnhem Oost (GMR Arnhem-Nijmegen)	Onderzoek, afspraken vervolgstappen		-
Frequentieverhoging van de spoorverbinding Veluwelijn spitstrein (Noord Veluwe, Foodvalley)	Realisatie		-
Keervoorziening Harderwijk/Veluwelijn (Noord Veluwe, Foodvalley)	Verkenning en afspraken vervolgstappen	Realisatie	-
Verbeteren van de bereikbaarheid en voorzieningen op Mobiliteitshubs			
Hub Groenlo (Achterhoek)	Realisatie		5,0
Regionale hub Varsseveld (Achterhoek)	Verkenning en realisatie	Realisatie	0,5
Hub Otterlo (Foodvalley)	Verkenning en realisatie	Realisatie	0,7
Hub Beekhuizenseweg Velp (GMR Arnhem-Nijmegen)	Verkenning en realisatie		0,3
Regionale hub 't Harde (Noord Veluwe)	Verkenning	Realisatie	0,4
Regionale hub stationsomgeving Doetinchem (Achterhoek)	Planuitwerking	Realisatie	5,0
Uitrol OV-fietsen in Gelderland (alle regio's)	Verkenning en realisatie	Realisatie	0,9
Totaal:			**32,5**

Verbeteren veiligheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid OV

Sociale veiligheid is de mate waarin mensen beschermd zijn en zich beschermd voelen tegen persoonlijk leed door misdrijven (criminaliteit), overtredingen en overlast door andere mensen. Het bepaalt in belangrijke mate of reizigers kiezen voor het OV of niet. Wanneer reizigers zich onveilig voelen, wanneer er veel incidenten plaatsvinden of wanneer het beeld ontstaat dat het openbaar vervoer onveilig is, zullen reizigers het openbaar vervoer mijden.

Ieder treinstation en iedere bushalte moet **toegankelijk** zijn voor reizigers, met of zonder een functiebeperking. Hetzelfde geldt voor de treinen en bussen. Dit betekent bijvoorbeeld dat de bus en de bushalte op elkaar afgestemd moeten zijn om zo een drempelloze reis mogelijk te maken. Vervoer is voor iedereen van groot belang om mee te kunnen doen in de maatschappij. Ongeveer de helft van de bushaltes in Gelderland voldoet volledig of deels aan deze ambitie. Toegankelijk openbaar vervoer gaat ook over de beschikbaarheid van reisassistentie en toiletten in de trein.

Betaalbaar OV voor de doelgroepen die het nodig hebben is wenselijk. Wij zijn onderdeel van het Tarievenhuis Oost. Samen met de provincies Flevoland en Overijssel maken we keuzes op het gebied van tarieven en kortingen in het OV. Eenduidige kortingen en tarieven bieden meer duidelijkheid voor de reiziger, omdat deze overal in Flevoland, Gelderland en Overijssel gelden.

Wat doen we?

De provincie werkt samen met vervoerders, gemeenten, politie en andere partners in de veiligheidsketen aan het verbeteren en versterken van de sociale veiligheid. We zetten in op het voorkomen van incidenten en willen optreden waar noodzakelijk (repressie). We stimuleren de inzet van technische en innovatieve hulpmiddelen (zoals berichten-alert). Ook zien via concessiemanagement toe op goed onderhoud van materieel. ('Heel en schoon' is hierbij ons uitgangspunt).

Met een aantal pilots is onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor de provincie om de sociale veiligheid te verbeteren in het regionale OV. Naar aanleiding daarvan komt er een berichten-alert service in de regionale treinen en doen we reizigersonderzoek naar de beleving van het comfort en de veiligheid op de stations. Daarnaast is onderzocht of er mogelijkheden zijn voor het verbeteren van de beleving en sociale veiligheid door het gebruik van zintuigelijke prikkels.

We breiden het aantal toegankelijke bushaltes in Gelderland uit. Voor de Gelderse haltes is er een provinciaal haltehandboek, om richting te geven aan het voorzieningenniveau. Wanneer we een HOV-lijn opwaarderen nemen we gelijk de toegankelijkheid van de haltes mee. De prioritering van de aanpak van de haltes gaat over de HOV-status van de lijn, het aantal instappers en de nabijheid van voorzieningen (bijvoorbeeld haltes bij zorginstellingen). De realisatie van toiletten in de trein wordt opgepakt in de concessies Amersfoort-Ede-Wageningen en Achterhoek-Rivierenland.

In de concessies geven wij de vervoerders de ruimte om met gemeenten maatwerkafspraken te maken over de minima-producten. Sommige gemeenten bieden korting of gratis reizen aan voor minima in hun minimabeleid, zoals de gemeenten Arnhem en Nijmegen.

In het Tarievenhuis Oost werken we met de provincies Overijssel en Flevoland en vervoerders aan een voorstel voor het vereenvoudigen van de kortingsproducten: de huidige set van ongeveer 35 producten (over alle concessies in Flevoland, Gelderland en Overijssel) wordt vervangen door 3 producten.

Wat doen we extra?

Deze coalitieperiode zetten we extra in op het behalen van resultaten op de volgende opgaven en projecten. Deze extra inzet financieren we uit bestaande budgetten:

- De incidentele middelen voor de coalitieperiode 2023-2027 worden ingezet voor het verbeteren van de HOV-ruggengraat in Gelderland. Als een HOV-lijn wordt opgewaardeerd wordt gelijktijdig de toegankelijkheid verbeterd als dit nodig is.
- Voor haltes die niet aan bod komen bij de opwaardering van de verschillende HOV-lijnen zetten we vanuit de coalitieakkoordmiddelen € 2 miljoen in om zoveel mogelijk haltes in Gelderland op het wenselijke niveau voor toegankelijkheid te brengen.
- In de komende jaren krijgen alle Gelderse regionale treinen een toilet aan boord.
- De voorgenomen pilots voor sociale veiligheid zijn uitgevoerd en de resultaten geëvalueerd. Samen met de provincies Flevoland en Overijssel en de vervoerders nemen we acties (o.a. op basis van de resultaten uit de pilots) op in de gezamenlijke jaarplannen voor sociale veiligheid en zien we toe op de uitvoering.
- Ons voorstel voor het vereenvoudigen van de kortings-producten binnen de concessies in de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel is eind 2025 gereed en kan naar verwachting in 2026 ingevoerd worden.
- Wij vinden het belangrijk dat iedereen met het OV kan reizen. Om vervoersarmoede tegen te gaan starten we een onderzoek naar mogelijkheden die de provincie heeft om mensen met een minimum inkomen tegemoet te komen in de kosten voor het gebruik van het OV. We wisselen hiervoor kennis en ervaring uit met andere provincies.

Tabel 2: overzicht maatregelen bij resultaat 'verbeteren veiligheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid OV'

Maatregelen	2025-2027	Na 2027	Middelen incidenteel 2023-2027 (in miljoenen euro's)
Verbeteren veiligheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid OV			
Vereenvoudigen van kortingsproducten OV i.s.m. Tarievenhuis Oost	Uitwerken, besluitvorming en invoering		-
Aanpak toegankelijkheid haltes	Realiseren	Realiseren	2,0
Pilots voor sociale veiligheid	Realiseren		-
Toiletten in de trein	Realiseren		-
OV voor minima	Onderzoek		-
Totaal:			**2,0**

Versterken en verduurzamen van openbaar- en flexibel vervoer

De maatregelen in deze paragraaf dragen bij aan het behalen van de volgende beoogde resultaten uit het Gelders Programma bereikbaarheid:
- Samenhang van openbaar vervoer en flexibel vervoer versterken via Publieke mobiliteit Achterhoek.
- Meer duurzaam OV.

Deze paragraaf gaat over de openbaar vervoer verbindingen die niet als HOV-bus of regionale trein zijn aangemerkt. Het betreft de zogenaamde A-, B- en C-lijnen. De A-lijnen zijn de dikste lijnen (de meeste reizigers), de B-lijnen volgen daarna en de C-lijnen zijn de lokale lijnen en de buurtbussen.

Flexibel vervoer gaat over maatwerkoplossingen, bijvoorbeeld als voor- en natransport of specifieke reizen voor een doelgroep van en naar voorzieningen. De reizigersstromen in het flexibele vervoer zijn niet groot maar wel belangrijk om de reiziger zo goed mogelijk te faciliteren.

Het verduurzamen gaat over het terugdringen van de schadelijke uitstoot van bussen en treinen (zero emissie) tot nul. Voor het busvervoer gelden hiervoor de afspraken uit het landelijke 'Bestuursakkoord Zero Emissie regionaal openbaar vervoer per Bus' (BAZEB). Concreet betekent dit dat alle nieuwe bussen die vanaf 2025 in een concessie instromen zero emissie moeten zijn. Dat geldt vanaf 2030 voor alle bussen. Ons uitgangspunt, vastgelegd in de 'Nota van Uitgangspunten regionaal OV', is dat het regionale spoorvervoer uiterlijk in 2050 zero emissie moet zijn. Maar de meeste Gelderse treinen zijn afgeschreven in 2042. Daarom bekijken we in overleg met partners de mogelijkheden voor zero emissie in 2042.

Wat doen we?

Als concessieverlener voor het regionale openbaar vervoer besteden we de volgende concessies zelf aan:
- Gebiedsconcessie Achterhoek-Rivierenland: bus en regionale trein.
- Gebiedsconcessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley: bus.
- Gebiedsconcessie IJssel-Vecht: bus.
- Lijnconcessie spoorverbinding Amersfoort - Ede-Wageningen.

Daarnaast zijn er nog een aantal lijnconcessies in Gelderland die door andere overheden aanbesteed zijn:
- Lijnconcessie spoorverbinding Zutphen-Hengelo-Oldenzaal.
- Lijnconcessie spoorverbinding Geldermalsen-Dordrecht (Merwede-Lingelijn).
- Lijnconcessie spoorverbinding Nijmegen-Venlo-Roermond (Maaslijn).
- Lijnconcessie spoorverbinding Arnhem-Düsseldorf (RE19).
- Diverse grensoverschrijdende buslijnen Duitsland-Nederland.

Het openbaar vervoer (de A-, B- en C-lijnen) wordt uitgevoerd binnen concessies. Via ons concessiemanagement, jaarlijkse vervoerplannen, de vierjaarlijkse kaderbrief en overleg met de vervoerders en gemeenten sturen wij de concessies bij wanneer nodig. Binnen het flexibel vervoer is de provincie verantwoordelijk voor de haltetaxi.

Afspraken over het verduurzamen van het busvervoer maken we via de concessies. De doelstellingen voor 100% zero emissie busvervoer in 2030 zijn haalbaar, gezien de recent gegunde concessies Achterhoek-Rivierenland en Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. Vervoerders hebben aanbiedingen gedaan hoe zij om denken te gaan met uitdagingen zoals netcongestie en lange levertijden van elektrische bussen. Met de Strategische agenda spoor plannen we de stappen richting een regionaal spoor zonder emissies (zie Wat doen we extra?).

Wat doen we extra?

Deze coalitieperiode zetten we ons extra in op het behalen van resultaten op de volgende opgaven en projecten. Deze extra inzet financieren we uit bestaande budgetten:

- We zijn partner in de uitwerking van 'Publieke Mobiliteit Achterhoek' in het kader van de afspraken hierover in de 'Regiodeal Achterhoek' (2024-2027). De organisatie en de plannen inclusief uitvoeringsstrategie voor Publieke Mobiliteit in de Achterhoek worden uitgewerkt en afgestemd op de aankomende nieuwe concessieperiode (vanaf medio december 2025).
- Met de aanpak van drie mobiliteitshubs (zie Wat doen we extra?) die van belang zijn binnen het netwerk van OV en flexibel vervoer in de Achterhoek, geven wij invulling aan de pilot Publieke Mobiliteit Achterhoek.
- Optimaliseren van grensoverschrijdend busvervoer. Bijvoorbeeld meedenken over de verbinding vanuit Nijmegen richting Airport Weeze en verbeteringen aan de busverbindingen Nijmegen-Kleve-Emmerich.
- Strategisch plan 'OV faciliteiten' ontwikkelen. In heel Gelderland zijn faciliteiten nodig voor het uitvoeren van het OV (bus en regionale trein): laadlocaties voor elektrisch busvervoer, was- en werkplaatsen voor onderhoud aan bus en trein, en locaties voor fecaliënlozing. Deze locaties zijn nu in eigendom van andere partijen (publiek of privaat). Als opdrachtgever voor het regionale OV onderzoeken we of het een optie kan zijn om deze assets in eigendom en beheer te hebben. Dit doen we om afhankelijkheid van derden te voorkomen en continuïteit te waarborgen. En om regie te kunnen voeren op investeringen die nodig zijn voor het verduurzamen en robuuster maken van het OV. Met een strategisch plan brengen we de opties met voor- en nadelen in beeld en stellen we een leidraad op voor de ontwikkeling van deze faciliteiten.
- In het kader van het strategisch plan OV faciliteiten onderzoeken we ook de voor- en nadelen van publieke regie en eigenaarschap op het busmaterieel (uitvoering van de toezegging van GS aan PS).
- De elektrificatie van de regionale diesel spoorlijn Zutphen-Hengelo-Oldenzaal willen we samen met het Rijk en de provincie Overijssel de komende jaren realiseren. Deze lijn ligt deels in Gelderland en deels in Overijssel. Wij onderzoeken de mogelijkheden voor een Gelderse bijdrage (planstudie en realisatie) en willen in 2026 tot concrete voorstellen komen voor de financiering en bijbehorende afspraken met de partners.

Tabel 3: Overzicht maatregelen bij resultaat 'versterken en verduurzamen openbaar- en flexibel vervoer'

Maatregel	2025-2027	Na 2027
Versterken samenhang van openbaar- en flexibel vervoer		
Maatregelen optimaliseren grensoverschrijdend busvervoer (Achterhoek, GMR Arnhem Nijmegen)	Uitvoering	
Partner Publieke Mobiliteit Achterhoek (Achterhoek)	Ontwikkeling en uitvoering	Ontwikkeling en uitvoering
Strategisch plan OV faciliteiten ten behoeve van het OV (alle regio's)	Realiseren	
Meer duurzaam OV		
Verduurzamen regionale spoorlijn Zutphen-Hengelo-Oldenzaal, bovenleiding (Achterhoek, Stedendriehoek)	Start planstudie	Planvoorbereiding en realisatie
Onderzoek verduurzamen regionale spoorlijnen (Achterhoek, GMR Arnhem Nijmegen, Stedendriehoek, Rivierenland)	Onderzoek	Verkenning, besluitvorming en realisatie

Monitoring en evaluatie

Monitoring

We gaan de voortgang van onze inzet zoals opgenomen in deze Uitvoeringsagenda openbaar vervoer monitoren. Dit doen we om inzicht te hebben of de beoogde resultaten en daarmee het tactische doel voor OV wordt gehaald en in welke mate de maatregelen zijn uitgevoerd. De systematiek voor de monitoring is nog in ontwikkeling.

In onderstaande tabel zijn voor de beoogde resultaten voor het openbaar vervoer de mogelijke indicatoren voor monitoring opgenomen. Met deze Uitvoeringsagenda openbaar vervoer worden de eerste stappen gezet om tot de gewenste resultaten te komen.

Tabel 4: beoogde resultaten voor OV en mogelijke indicatoren voor monitoring

Verbeteren en uitbreiden van de ruggengraat van hoogwaardig OV (HOV)	
Gewenst resultaat	**Indicator**
Toename aantal reizigers	Aantal instappers in het OV in Gelderland
Betrouwbaar OV	Percentage uitval of vertraging Gelders OV
Gewenst resultaat	**Indicator**
Uitbreiding van de ruggengraat HOV	Aantal lijnen waar frequentie is verhoogt
Verbeteren van de ruggengraat HOV	Aantal lijnen verbeterd door o.a. het strekken van de buslijn, reistijdverkorting of doorstromingsmaatregelen.
Onderzoeken spoorinfrastructuur en frequentieverhoging	Aantal opgeleverde onderzoeken en aantal vervolgafspraken
Verbeteren op- en overstappunten via mobiliteitshubs	Aantal nieuwe- of verbeterde mobiliteitshubs
OV fietsen op alle Gelderse station	Aantal stations met OV-fietsen

Verbeteren van de veiligheid, de toegankelijkheid en de betaalbaarheid van het OV	
Gewenst effect	**Indicator**
Hoge klanttevredenheid Gelders OV	Rapportcijfer klantenbarometer concessies en haltes
Hoog gevoel van sociale veiligheid in het Gelders OV	Beoordeling sociale veiligheid in de klantenbarometer
Gewenst resultaat	**Indicator**
Alle haltes in Gelderland zijn goed toegankelijk	Aantal toegankelijke haltes
Toiletten in alle regionale treinen	Aantal treinen met toilet
Betaalbaar OV voor iedereen	Invoering voorstellen tarievenhuis

Tabel 4: beoogde resultaten voor OV en mogelijke indicatoren voor monitoring

Versterking van het openbaar- en flexibelvervoer en verduurzamen	
Gewenst effect	**Indicator**
Verbeteren bereikbaarheid landelijk gebied met het OV	Indicator in ontwikkeling
Uitstootreductie van het OV	Hoeveelheid broeikasgasemissies van het Gelderse OV
Gewenst resultaat	**Indicator**
Versterken samenhang van het openbaar- en flexibel vervoer via pilot Publieke Mobiliteit Achterhoek	Realisatie aantal mobiliteitshubs in de Achterhoek

Versterking van het openbaar- en flexibelvervoer en verduurzamen	
Meer duurzaam OV	Aantal zero emissie bussen en aantal zero emissie spoorlijnen

Deze gegevens worden geregistreerd in een samenhangend overzicht, dat past bij de systematiek van de monitoring zoals die wordt ontwikkeld binnen provincie Gelderland.

Evaluatie en bijsturing

De wijze waarop en wanneer de evaluatie van het Gelders Programma bereikbaarheid inclusief de verschillende uitvoeringsagenda's plaatsvindt, wordt nog verder uitgewerkt. We gaan bepalen op welke punten het programma wordt geëvalueerd om te kunnen beoordelen of het programma succesvol en effectief is geweest. Resultaten van de evaluatie zijn de basis voor herijking of bijsturing van het programma.

Bijlagen

Bijlage 1: Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland

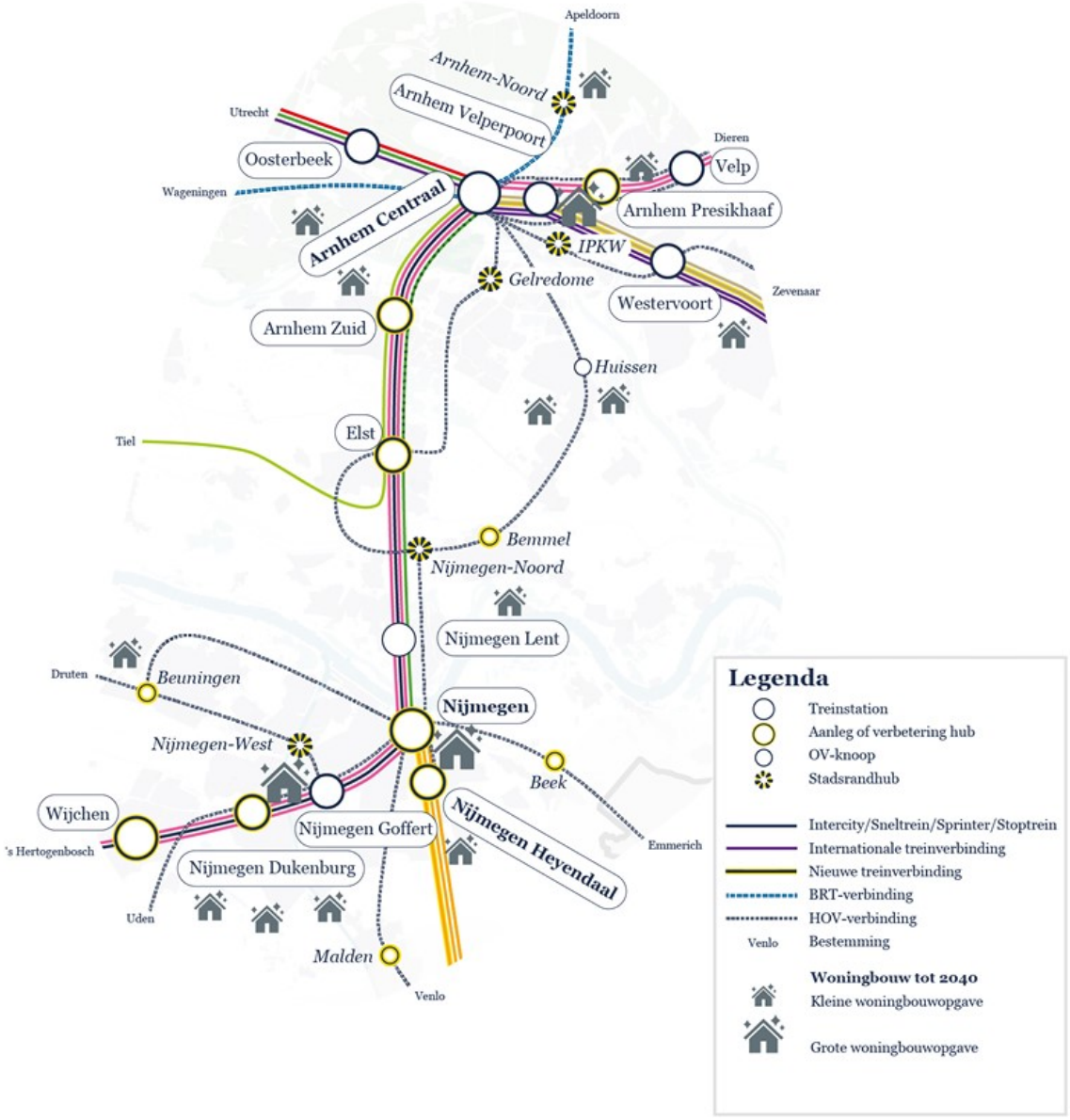
De ambities in kaart gebracht

Op de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland zijn onze ambities voor een ruggengraat van centraal geregeld OV in Gelderland weergeven. Hierbij houden we rekening met de voorgenomen woningbouw. Provincie Gelderland is niet verantwoordelijk voor alle ambities op de kaart en kan deze ook niet allemaal zelf realiseren.

Het toekomstbeeld bestaat uit spoorlijnen (hoofdrailnet en regionaal) en HOV-buslijnen. Daartussen rijden de A-, B- en C-buslijnen. De A-lijnen zijn de dikste lijnen (de meeste reizigers), de B-lijnen volgen daarna en de C-lijnen zijn de lokale lijnen en de buurtbussen. Deze A-, B- en C-lijnen maken geen onderdeel uit van het ruggengraat netwerk. Ze hebben een belangrijke functie voor reizigers om op dit netwerk in, uit of over te stappen.

Het Gelderse regionale openbaar vervoer staat niet op zichzelf. Het maakt onderdeel uit van een samenhangend (inter-) nationaal netwerk van personenvervoer. Dat nationale netwerk bestaat uit het hoofdrailnet, het netwerk van regionaal openbaar vervoer en netwerk van flexibel vervoer.

Van het gebied Arnhem-Nijmegen is, voor de leesbaarheid, een uitsnede gemaakt van de ambitiekaart, vanwege de vele lijnen die in beide steden samenkomen.



Figuur 2: Uitsnede ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland voor Arnhem Nijmegen

Hoe is de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland gemaakt?

Bij de totstandkoming van de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland zijn verschillende partners betrokken. De onderzoeks-bureaus APPM en Goudappel hebben de doorrekening van het OV-netwerk verzorgt. Zij hebben een afwegingskader gemaakt om te komen tot een selectie van maatregelen en projecten die bijdragen aan het realiseren van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland.

De zes Gelderse regio's hebben input gegeven tijdens het opbouwproces van de kaart en gereflecteerd op het resultaat. Ook hebben de volgende partijen meegedacht en hun reflectie op de kaart meegeven: de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN), de Nederlandse Spoorwegen (NS), ProRail en het ROCOV (behartiger van de belangen van de OV-reizigers in Gelderland).

Het proces

Als eerste stap zijn de ambities voor het openbaar vervoer en woningbouw in Gelderland geïnventariseerd. Uit de verzamelde documenten (beleidsplannen, position papers en ambitie-kaarten) van provincie, regio's en gemeenten zijn maatregelen gefilterd om het openbaar vervoer te verbeteren en de bereikbaarheid van de (nieuwe) woningbouwlocatie(s) te versterken. Deze inventarisatie heeft geleid tot een lange lijst

met maatregelen (projecten). De woningbouwopgave is overgenomen uit de Woondeals in Gelderland tot 2034 ende aanvullende woningbouwplannen tot 2040.

De resultaten van de inventarisatie zijn getoetst op de provinciale doelstellingen voor het openbaar vervoer uit het beleidskader Bereikbaarheid. Maatregelen die niet bijdragen aan de provinciale doelstellingen, of lokaal van aard zijn, zijn niet meegenomen. De resterende maatregelen en de woningbouwopgave zijn doorgerekend met een vervoermodel. Het model laat zien wat de verwachte ontwikkelingen zijn in het gebruik van het OV in 2040. De resultaten van het model zijn, gecombineerd met de woningbouwopgave, weergeven op de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland.

Scenario's als input voor het model

Bij de doorrekeningen is gebruik gemaakt van het Nederlands Regionaal Model (NRM) voor landsdeel Oost Nederland (NRM Oost). Daarin staan data van een basisjaar (meest recent 2018) en het prognosejaar 2040 met het Welvaart en Leefomgeving (WLO)-scenario Hoog. Binnen het model wordt het spoor-netwerk en de bijbehorende dienstregeling beheerd en aangeleverd door ProRail. Er is gekozen om voor de doorrekening van het basisjaar het treinnetwerk 2018 te gebruiken.

Voor het autonome groeiscenario is gekozen voor het beleidsarme basisnetwerk (Toekomstbeeld OV 2030-2035 referentie versie mei 2021) omdat dit het beste bij Gelderland past. In het autonome groeiscenario zijn treinmaatregelen meegenomen die al grotendeels vastgesteld zijn.

Wat is er te zien op de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland?

De ambitiekaart is opgedeeld in verschillende soorten lijnen die samen de ruggengraat van het openbaar vervoer in Gelderland vormen. Deze lijnen zijn opgesplitst in de volgende categorieën:
- Treinverbindingen: dit zijn alle verbindingen die door een trein worden uitgevoerd. De kleur van de verbindingen in het kaartbeeld is zo gekozen dat verschillende corridors zichtbaar worden (elke corridor een eigen kleur). Sprinters/ stoptreinen stoppen op alle tussenliggende stations en Intercity's/sneltreinen stoppen alleen op de grotere stations.
- BRT (bus rapid transit): busverbinding met een zeer hoge frequentie, korte reistijden en hoge vervoerscapaciteit. De kaart laat de gewenste verbinding tussen steden en dorpen zien.
- HOV (hoogwaardig OV): busverbinding met een verhoogde frequentie en kortere reistijden ten opzichte van een gewone busverbinding. De kaart laat de gewenste verbinding tussen steden en dorpen zien.

De A-, B- en C-lijnen en het flexibele vervoer zijn het fijnmazige netwerk waarmee de reizigers het ruggengraat netwerk kunnen bereiken. De toegang tot het ruggengraat netwerk verloopt onder andere via mobiliteitshubs, knooppunten voor de reiziger.

We onderscheiden drie soorten hubs binnen het toekomstbeeld (vanuit bestaand beleid):
- Stadsrandhubs: overstappunten aan de rand van een stad om de auto te parkeren en met OV naar het centrum te reizen. Deze zijn als aparte categorie in de ambitiekaart opgenomen.
- Stedelijke hubs: overstappunten in het centrum van een stad, vaak (maar niet exclusief) om over te stappen tussen trein, bus, (deel)scooter of (deel)fiets en verder te lopen. Deze hubs zijn als OV-knoop op de ambitiekaart geplaatst.
- Regionale hubs: overstappunt met een regionale functie, meestal in niet-stedelijk gebied, vaak (maar niet exclusief) om over te stappen van (deel)auto op de trein. Soms aangevuld met bus en (deel)fiets. Deze hubs zijn eveneens als OV-knoop op de ambitiekaart weergegeven.

De treinstations zijn als aparte categorie in het toekomstbeeld opgenomen. Naast de treinstations zijn er ook busstations. Een busstation is een centraal gelegen bushalte waar meerdere buslijnen met elkaar verknoopt zijn. Vaak ligt een busstation naast een treinstation. De busstations zijn, in het geval van een stationslocatie, meegenomen in de weergave van stations op de kaart. In het geval van een regionaal busstation zijn deze als OV-knoop weergegeven.

Op de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland is de samenhang met de voorgenomen woningbouwplannen weergegeven (de Woondeals en de Gelderse regioarrangementen). Op de kaart zijn de grootste groeilocaties binnen de provincie Gelderland te zien. Grote woningbouwlocaties buiten de provincie, zoals in Zwolle of Oss, kunnen een versterkend effect hebben op het aantal reizigers in het openbaar vervoer in Gelderland in 2040. Met deze woningbouwlocaties houden wij rekening bij de verdere uitwerking van maatregelen per HOV-lijn of -corridor.

Hoofdstuk 9 Uitvoeringsagenda Actieve mobiliteit 2024-2027

Inleiding



Provincie Gelderland vindt het belangrijk dat je in Gelderland vlot en veilig op je bestemming kunt komen. Dit draagt bij aan leefbaarheid, wonen, economie en werken en bedrijvigheid. Het zorgt ervoor dat voorzieningen bereikbaar zijn en is van belang voor de sociale contacten tussen inwoners. Het zorgt dus voor brede welvaart. In het bijzonder streven we ernaar dat meer mensen over kortere afstanden gaan lopen en fietsen en voor de lange afstand stimuleren we de combinatie van lopen/ fietsen met openbaar vervoer (verder: OV) en de auto. Hiermee ontlasten we het wegennet en werken we aan de klimaatopgave en de gezondheid en leefomgeving van onze inwoners. Het draagt bij aan een goede bereikbaarheid voor iedereen, afname van stikstofuitstoot en geluidsoverlast door wegverkeer en aan een toename van schonere lucht en gezondheid.

Het reisgedrag en het mobiliteitssysteem veranderen we niet van vandaag op morgen. Dit doen we stap voor stap. We zetten in op het totale pakket aan mogelijkheden van lopen, fietsen, OV en auto en alle mogelijke combinaties daartussen. Daarbij zetten we in op verandering van kennis, houding en gedrag ten gunste van actieve mobiliteit.

op dit thema activitbeschrijft in het Beleidskader Bereikbaarheid en Gelders Programma Bereikbaarheid de kaders en strategie waarmee we op dit thema activiteiten uitvoeren om onze ambities uit de omgevingsvisie en het coalitieakkoord waar te maken.

len we in uitvoeringsagmmaonderdelen vertalen we in uitvoeringsagenda's. In deze Uitvoeringsagenda werken we uit met welke maatregelen we lopen en fietsen over kortere afstanden stimuleren, en de aansluiting op het OV bevorderen voor de langere afstanden. Dit noemen we 'actieve mobiliteit'.

We investeren overwegend in nieuwe fietsinfrastructuur. Daarnaast ook in gedragsinterventies. Als meer mensen het aantrekkelijk vinden om de fiets te pakken in plaats van de auto, ontstaat er meer ruimte op de weg voor noodzakelijk autoverkeer. Dus het verbeteren van het fietsnetwerk bevordert zowel de bereikbaarheid voor fietsen als voor de auto, in steden ek dat je in Gelderland

Dit doen we enerzijds door het uitvoeren van onze wettelijke taken voor provinciale wegen en fietspaden en anderzijds door regievoering, stimulering en facilitering van gemeenten en andere partners bij de uitvoering van hun fysieke- én gedrags- maatregelen voor deze doelen.

We hanteren de volgende uitgangspunten:
- Voor verplaatsingen over korte afstanden tot ongeveer 15 kilometer willen we dat lopen of fietsen de meest vanzelfsprekende keuze is.
- Voor langere verplaatsingen vanaf ongeveer 15 kilometer, bijvoorbeeld tussen landelijk gebied en voorzieningen in de steden, willen we lopen en fietsen in combinatie met OV en auto stimuleren.
- Dit lukt als we het aandeel van actieve mobiliteit (lopen en fietsen) in de totale mobiliteit en in het voor- en natransport van OV vergroten.
- Elk kind leert op school veilig lopen en fietsen en ouders steunen dit. En iedereen die dat wil kan actief mobiel zijn.

Tactische doelen

De ambitie voor actieve mobiliteit vertalen we in de volgende tactische doelen en indicatoren waarmee we bijdragen aan de doelen uit het Beleidskader Bereikbaarheid en Programma Bereikbaarheid en de effecten kunnen monitoren. De tactische doelen worden in de volgende hoofdstukken nader toegelicht.

1 Versterken van het Hoofdfietsnet Gelderland

We willen dat meer mensen gaan fietsen en de auto laten staan. We willen dit bereiken door comfortabele en veilige fietspaden en fietsstraten aan te leggen. Fietsers verdienen een plek in het verkeer die speciaal voor hen is ingericht en waar ze de ruimte hebben, voorrang op kruisingen met ander verkeer en een aangename omgeving om doorheen te fietsen. Dat maakt het aantrekkelijk om te gaan fietsen in plaats van de auto te pakken naar het werk, school, kinderopvang, zorg- voorzieningen, winkels, of in de vrijetijd voor familiebezoek, sporten en andere uitstapjes.

Dit monitoren we aan de hand van de volgende indicatoren:
- het aantal kilometers verbeterd fietspad of fietsstraat en het aantal verbeterde fietskruisingen en fietsoversteken op het hoofdfietsnet;
- de toename van het aantal fietsers op doorfietsroutes, aan de hand van jaarlijkse fietstellingen.

2 Bereikbaarheid kleine kernen: lopen, fietsen en OV

Voor langere verplaatsingen, over afstanden vanaf ongeveer 15 kilometer, bijvoorbeeld tussen het landelijk gebied en de voorzieningen in de steden, willen we de combinatie van lopen en fietsen met het gebruik van OV bevorderen. Zo creëren we een actieve en gezonde vervoersketen van deur tot deur als volwaardige mobiliteitskeuze. Het te voet of per fiets snel en comfortabel kunnen bereiken van bushaltes is hierbij van belang. Regelmatig zijn hiervoor kleine ingrepen aan loop- en fietsroutes nodig of voorzieningen voor het veilig stallen van fietsen en het verblijven op de halte. Wanneer reizigers snel, comfortabel en veilig op een OV-halte kunnen komen om de bus te pakken, draagt dit bij aan de aantrekkingskracht voor het gebruik van de combinatie lopen, fietsen en OV.

Dit monitoren we aan de hand van:
- het aantal verleende subsidies voor verbeteringen aan loop-/fietsroutes naar OV-haltes en voorzieningen voor reiscomfort bij OV-haltes;
- het aantal door de provincie gerealiseerde maatregelen voor verbetering van loop-/fietsroutes naar OV-haltes.

3 Gedragsinterventies en communicatie

Om een verandering teweeg te brengen in de mobiliteitskeuze van mensen die wonen, werken en recreëren in Gelderland, is meer nodig dan de aanleg van infrastructuur en voorzieningen voor voetgangers en fietsers. We stimuleren lopen en fietsen ook door educatie (kennis, houding en vaardigheden), communicatie (informatie en campagnes) en interventies (gedrag), vooral onder kinderen op hun dagelijkse reis naar school en met actieve betrokkenheid van ouders en verzorgers.

Dit monitoren we aan de hand van:
- toename van het aantal scholen dat gebruik maakt van het lesaanbod van provincie Gelderland;
- verbreding van het aanbod van educatieprogramma's en gedragsinterventies;
- verbreding van doelgroepen en motieven waarop gedragsinterventies voor loop- en fietsstimulering zich richten.

4 Het tegengaan van vervoersarmoede (fietsarmoede)

Vervoersarmoede verwijst naar de situatie waarin mensen geen of slechts beperkt toegang hebben tot betaalbaar en efficiënt vervoer. We helpen belemmeringen weg te nemen bij de doelgroep in hun toegang, houding en vaardigheden voor fietsgebruik.

Dit monitoren we aan de hand van:
- het aantal door de provincie ondersteunde initiatieven om fietsarmoede tegen te gaan.

5 Flankerende maatregelen en beleid

Flankerend beleid wordt ingezet om actieve mobiliteit aantrekkelijker te maken dan autogebruik over korte afstanden tot ongeveer 15 kilometer.

Dit monitoren we:
- door gemeenten, regio's, rijk en andere partners te laten reflecteren op de samenwerking met de provincie voor het bevorderen van actieve mobiliteit.

De tactische doelen dragen samen bij aan het strategische doel Goede en zekere bereikbaarheid voor leefbaarheid en brede welvaart.

Dit moet leiden tot de volgende resultaten:
- toename aantal reizigers per fiets van alle verplaatsingen boven de 15 kilometer (aantal fietsers ook weergeven);
- toename aandeel verplaatsingen per fiets en lopen t.o.v. totale verplaatsingen in Gelderse regio's (tot 15 kilometer).

Dit concretiseren we in de volgende doelstellingen:
- een jaarlijkse groei van 4% van het aantal fietsbewegingen op doorfietsroutes;
- een groei van 2% van het aandeel loop- en fiets- verplaatsingen in het totaal van alle verplaatsingen tot 15 kilometer in de periode 2024-2027.

Aan de hand van het Nederlands Verplaatsingspanel (NVP) monitoren we:
- hoeveel reizigers lopen en fietsen combineren met OV-gebruik (boven de 15 kilometer);
- hoeveel procent actieve mobiliteit (lopen en/of fietsen) uitmaakt in het totaal van alle verplaatsingen.

Dekkingsplan

In deze coalitieperiode investeren we € 50 miljoen extra in actieve mobiliteit. In tabel 1 is weergegeven hoe we deze middelen verdelen over de tactische doelen. De ambitie van deze uitvoeringsagenda sluit aan bij de ambitie zoals omschreven in het Beleidskader Bereikbaarheid en Gelders Programma Bereikbaarheid. We voeren deze ambitie uit binnen de beschikbare middelen. We programmeren dynamisch en flexibel, ook tussen de verschillende uitvoeringsagenda's. Binnen de Planning en Control Cyclus doen we voorstellen voor financiering van concrete projecten.

Dekkingsplan Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit, 2024-2027

Dekkingsplan 2024-2027	**Incidentele middelen 2024-2027 (in €)***
Tactisch doel 1. Versteken van het Hoofdfietsnet Gelderland	**45.000.000**
Aanleggen en verbeteren doorfietsroutes (voormalig 'hoogwaardige' of 'snelle fietsroutes'	
Bijdragen aan het vlottrekken van lopende projecten op het hoofdfietsnet	5.000.000
Subsidieregeling grootschalige maatregelen op het hoofdfietsnet (gemeente)	27.000.000
Fietsinfrastructuur provinciale wegen op het hoofdfietsnet	13.000.000
Tactisch doel 2. Bereikbaarheid kleine kernen: lopen, fietsen en OV	**2.000.000**
Faciliteren van loop-/fietsroutes en -voorzieningen rond OV-haltes	2.000.000

Dekkingsplan 2024-2027	Incidentele middelen 2024-2027 (in €)*
Tactisch doel 3. Gedragsinterventies en communicatie	**2.800.000**
Stimuleren van de keuze voor verkeersveilig fietsen en lopen in de leeftijd 4-12 jaar	1.800.000
Stimuleren van de keuze voor verkeersveilig fietsen en lopen overig	1.000.000
Tactisch doel 4. Tegengaan van vervoersarmoede (fietsarmoede)	**200.000**
In pilots belemmeringen wegnemen in fietstoegang, -vaardigheden en -cultuur	
Tactisch doel 5. Flankerende maatregelen en beleid	
Regievoering op integrale samenwerking ter bevordering van actieve mobiliteit	
Totale dekking Actieve Mobiliteit	**50.000.000**

* Voor verbetering van fietsinfrastructuur is jaarlijks €5 miljoen structureel beschikbaar. Deze €5 miljoen wordt ingezet voor de subsidieregelingen grootschalige maatregelen op het hoofdfietsnet, eenvoudige maatregelen fietsveiligheid en kruisingen en fietsoversteken.

Versterken van het Hoofdfietsnet Gelderland

Wat is het?

Het Hoofdfietsnet Gelderland (verder: hoofdfietsnet) is een netwerk van fietsroutes in de provincie Gelderland. Deze fietsroutes zijn de belangrijkste verbindingen tussen woningen, arbeidsplekken en voorzieningen in Gelderland. De routes kunnen zowel over provinciale wegen als over gemeentelijke wegen lopen. Door deze fietsroutes op een kwalitatief hoog niveau in te richten wil de provincie met de gemeenten zorgen voor veilige, vlotte en comfortabele verbindingen voor de belangrijkste verplaatsingen per fiets in Gelderland.

Wat doen we?

We werken als provincie vanuit een regisserende, faciliterende en verbindende rol samen met gemeenten aan het optimaliseren van fietsverbindingen in Gelderland. Hiervoor zijn subsidie- regelingen beschikbaar, zodat gemeenten verbeteringen in hun fietsinfrastructuur kunnen realiseren. Vanuit het thema verkeersveiligheid zijn er de subsidieregelingen: 'Kruisingen en fietsoversteken' en 'Eenvoudige maatregelen fietsveiligheid'. Vanuit het thema Actieve mobiliteit bestaat sinds september 2023 de subsidieregeling 'Grootschalige maatregelen hoofd- fietsnet'. Gemeenten kunnen subsidie aanvragen voor verbeteringen van belangrijke fietsverbindingen op het hoofdfietsnet. Het kan daarbij gaan om het aanleggen of verbeteren van doorfietsroutes (tot 65% subsidie) of overige fietsroutes op het hoofdfietsnet (tot 50% subsidie). Voor fietspaden langs onze provinciale wegen zijn we zelf verantwoordelijk. We hebben een wettelijke taak in de aanleg, beheer en onderhoud van onze wegen en fietspaden. We beheren en onderhouden ongeveer 1.400 kilometer aan fietspaden en investeren in het verbeteren van fietspaden langs onze provinciale wegen.

Wat doen we extra?

In deze coalitieperiode geven we een extra impuls aan het versterken van het hoofdfietsnet door extra middelen te reserveren voor de subsidieregeling 'Grootschalige maatregelen hoofdfietsnet' en voor verbeteringen aan fietspaden langs provinciale wegen. Sinds september 2023 kunnen gemeenten subsidie aanvragen voor het nemen van de volgende grootschalige maatregelen om het hoofdfietsnet te verbeteren:
- fietsbrug aanleggen;
- fietstunnel aanleggen;
- kruising verbeteren;
- vrijliggend fietspad of fietsstraat aanleggen;
- bestaand fietspad verbreden.

Gemeenten kunnen maximaal 65% subsidie ontvangen voor verbeteringen aan doorfietsroutes en maximaal 50%voor overige fietsroutes op het hoofdfietsnet. Aanvragen worden beoordeeld op volgorde van binnenkomst.

In de afgelopen jaren was er onvoldoende geld beschikbaar voor een kwalitatieve verbetering van provinciale fietspaden op het hoofdfietsnet. In deze coalitieperiode investeren we € 13 miljoen om deze op de gewenste kwaliteit te brengen. Via trajectprogrammering kunnen we gelijktijdig met groot onderhoud optimalisaties doorvoeren, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersveiligheid en fietsvoorzieningen. Met dit geld kunnen we echter niet alle fietspaden opwaarderen. We moeten dus keuzes maken op basis van overwegingen, zoals het huidige gebruik van fietsroutes, mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren, ligging en functie op het hoofdfietsnet, omvang van de maatregel, haalbaarheid van uitvoering binnen de coalitieperiode (rekening houdend met grondverwerving, bestemmingsplan, verkeersbesluit, etc.), benodigde financiering en de te verwachten effectiviteit voor de strategische doelen. De verkenning en aanleg, of verbetering van bestaande fietsroutes, is een enorme puzzel.

Bij verschillende provinciale en gemeentelijke projecten is vertraging ontstaan als gevolg van de stikstofcrisis, COVID en moeizame grondverwerving. Door inflatie en de oorlog inde Oekraïne zijn de prijzen nog sterker gestegen dan normaal. We gaan deze projecten vlottrekken door extra geld te investeren ter waarde van € 5 miljoen. In Tabel 2 staan per maatregel voorbeelden van projecten genoemd die (deels) kunnen worden uitgevoerd binnende coalitieperiode en welk budget hiervoor is gereserveerd. Halverwege deze coalitieperiode besluiten we of herverdeling binnen dit budget gewenst is.

Tabel 2: Het versterken van het Hoofdfietsnet Gelderland

Type maatregel	Voorbeelden van mogelijke projecten	Uitvoering 2024-27	Budget in (€)
Verkenningen doorfietsrouters (voorheen hoogwaardige of snelle fietsroutes):	Voorbeelden van lopende verkenningen: • VeluweWaalpad (Nijmegen - Arnhem) • Arnhem - Huissen • Apeldoorn - Deventer • Epe - Zwolle • Wijchen - Oss	Ja	
Extra financiering voor vlottrekken van lopende projecten op het hoofdfietsnet, die vertraging hebben opgelopen en waarbij de kosten dientengevolge zijn gestegen:	Voorbeelden van projecten die al vlotgetrokken zijn: • Doorfietsroute Ede - Wageningen (Pico Bello Pad) • Doorfietsroute Zaltbommel - Den Bosch • N324 Nijmegen - Grave • N790/N791 Gietelo N345-Steenenkamer N/3444 • N831 Heusden - Well N832 • Arnhem/Schuytgraaf Grote Griet Voorbeelden waar dit mogelijk nodig is in 2024-2027 • F12 / N810 Kruising Broekstraat (doorfietsroute) • Kattenleger • Gieterlo - Voorst • Rotonde Huissen • Spooronderdoorgang doorfietsroute de Liemers • N348 Streng A1 - Epse (doorfietsroute)	Ja	5 mln
Subsidieregeling grootschalige maatregelen op hoofdfietsnet (gemeenten), onder andere:	Voorbeelden van mogelijke aanvragen: • Doorfietsroute Veluwe-Waalpad • Doorfietsroute Apeldoorn - Epe • Nieuwe Tielseweg Tiel • Rotonde stadswal Bemmel • Beek - 's-Heerenberg • Ruurlo - kom • Doetinchem - ring • Doorfietsroute Nijmegen - Arnhem (Rijnwaalpad) • Twello - Gietelo	Ja	27 mln

Type maatregel	Voorbeelden van mogelijke projecten	Uitvoering 2024-27	Budget in (€)
	• Spooronderdoorgang Doorfietsroute De Liemers • Brummen • Bemmel - Elst		
Aanpak van het hoofdfietsnet langs provinciale wegen; onder andere:	Voorbeelden • N303 Putten - Voorthuizen • N308 Elburg- Oldebroek, kom Oldebroek • N309 Elburg, verkeersonveilige fietsoversteken • N310 Nunspeter-, Elspeter-, Stakenbergweg • N312 bebouwde kom Barchem • N318 Aalten (Varsseveld - Aalten - Winterswijk) • N325 Fietsoversteek Ubbergeseweg • N339 Laren - Epse • N345 Voorst, Fietsvoorzieningen Gietelo - Voorst • N785 Komtraverse Velp • N798 Putten, kruising Oude Rijksweg - Hoofdlaan • N801 Barneveld - Otterlo • N814 Laag Keppel - Hummelo gebiedsaanpak • N831 Ammerzoden - Hedel • N836 Zetten - Wageningen • N839 Bemmel • N846 Overasselt - Nederasselt	Deels	13 mln

Wat is onze rol en welke middelen zetten we hiervoor in?

We regisseren en faciliteren de verbetering van gemeentelijke en provinciale fietsroutes op het hoofdfietsnet en reserveren hiervoor € 45 miljoen aan incidentele middelen:
- € 5 miljoen: vlottrekken van lopende projecten op het hoofdfietsnet;
- € 27 miljoen: subsidieregeling grootschalige maatregelen op het hoofdfietsnet van gemeenten;
- € 13 miljoen: provinciale fietsinfrastructuur op het hoofdfietsnet.

Wat merkt u ervan en wanneer?

Tijdens en na deze coalitieperiode worden fietspaden op het hoofdfietsnet aangelegd of verbreed. Kruisingen met fietsers richten we veiliger in. Dit gebeurt langs provinciale wegen, maar ook op gemeentelijke wegen. De doorfietsroutes Zaltbommel-Den Bosch en Ede-Wageningen en de F12 worden in deze coalitieperiode grotendeels voltooid.

Waarmee heeft dit raakvlakken?

- Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid en de daarin opgenomen tactische doelen.
- Uitvoeringsagenda Slimme en schone mobiliteit.
- Gezamenlijke lobby van provincies, regio's en gemeenten in IPO-verband en samenwerking met het Rijk in de Tour de Force voor rijksbijdragen bij de aanleg van doorfietsroutes en effectieve richtlijnen in CROW-handleidingen voor beleidsmakers en wegbeheerders.
- Tactisch doel 3 Gedragsinterventies en communicatie.

Bereikbaarheid kleine kernen: lopen, fietsen en OV

Wat is het?

OV-haltes die opgewaardeerd zijn met goede fietsen- stallingsvoorzieningen en wacht- en informatievoorzieningen vormen als het ware kleinschalige 'bewonershubs'. Hier kunnen inwoners te voet of per fiets naartoe om vervolgens hun reis voort te zetten met het OV. Het is belangrijk dat OV- haltes snel, comfor-

tabel en veilig te voet en met de fiets te bereiken zijn. Daarnaast is een plezierig verblijf op en rond de halte en de lokale sociale betrokkenheid bij de veiligheid en het functioneren van de opgewaardeerde OV-halte ook van belang. Zo creëren we een actieve en gezonde mobiliteitsketen van deur tot deur. Ook voor de langere afstanden vanaf ongeveer 15 kilometer.

Wat doen we?

We werken samen met gemeenten aan veilige loop- en fietsroutes naar stadsrandhubs en regionale hubs. Zo zorgen we ervoor dat reizigers snel, comfortabel en veilig te voet of per fiets bij haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) en treinstations komen. Het Programma Leefbaarheid van provincie Gelderland heeft de subsidieregeling 'Verbind je buurt!' Deze subsidie faciliteert activiteiten voor structurele ontmoeting, samenredzaamheid en sociale cohesie. Op stedelijk niveau zijn er City Deals afgesproken tussen het Rijk, gemeenten en andere partners op het gebied van 'Fietsen voor iedereen' en 'Ruimte voor lopen'.

Wat doen we extra?

Daarnaast gaan we kleinschalige maatregelen van gemeenten faciliteren om snel, comfortabel en veilig te voet en per fiets naar haltes van het reguliere OV te komen, de fiets te stallen en de bus te pakken. Dit is een gezamenlijke inspanning met de Uitvoeringsagenda Openbaar Vervoer. Bij Actieve Mobiliteit ligt de focus op loop-/fietsroutes naar OV-haltes langs provinciale wegen op kleine afstand (tot ongeveer 3 kilometer) van de bewoning. Hierbij kunnen gemeenten aansluiten op Regiodeals, City Deals en Dorpendeals waarin met lokale maatschappelijke partners en het Rijk wordt samengewerkt aan verbetering van de leefbaarheid. De provincie ontwerpt hiervoor een regeling waarbinnen gemeenten subsidie kunnen aanvragen voor dergelijke maatregelen. In de uitwerking hiervan verkennen we in hoeverre bestaande regelingen kunnen worden verruimd voor dit doel of dat hiervoor een nieuwe regeling nodig is.

Wat is onze rol en welke middelen zetten we hiervoor in?

We faciliteren de verbetering van de bereikbaarheid van OV- haltes voor voetgangers en fietsers door middel van subsidie aan gemeenten en investeringen in provinciale projecten. Hiervoor is € 2 miljoen aan incidentele middelen gereserveerd.

Wat merkt u ervan en wanneer?

Investeringen van provincie en gemeenten in veilige en toegankelijke loop- en fietsroutes naar nader te selecteren OV-haltes vindt plaats binnen deze coalitieperiode. Zolang hier budget voor beschikbaar is.

Waarmee heeft dit raakvlakken?

- Tactisch doel 3 Gedragsinterventies en communicatie.
- Tactisch doel 4 Tegengaan van vervoersarmoede (fietsarmoede).
- Uitvoeringsagenda Openbaar Vervoer en daarbinnen de te ontwikkelen regelingen voor regionale hubs, stadsrandhubs, inclusief loop- en fietsroute en voorzieningen rond de HOV-haltes, voor een optimale aansluiting tussen auto en OV met lopen en fietsen.
- Regiodeals en City Deals 'Ruimte voor lopen' en 'Fietsen voor iedereen' tussen Rijk, provincies, gemeenten en partners.
- Dorpendeals met ondersteuning van de Leefbaarheidsalliantie, Oranjefonds, gemeenten en de provincie vanuit het Programma Leefbaarheid.

Gedraginterventies en communicatie

Wat is het?

Actief reizen heeft een positief effect op onze vitaliteit en mentale gezondheid én op de leefbaarheid in heel Gelderland. We stimuleren onze jongste inwoners om te kiezen voor actieve mobiliteitsvormen door middel van communicatie, gedragsinterventies en andere flankerende maatregelen. Daarbij betrekken we ook de ouders en verzorgers in hun stimulerende voorbeeldrol voor de kinderen. Zo kunnen we gewoontegedrag doorbreken en bij de jeugd een actieve en gezonde leefwijze bevorderen.

Wat doen we?

In samenhang met de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid stimuleren we verkeersveilige loop- en fietskennis, -vaardigheden en gedragingen. Dit doen we via een breed aanbod van verkeers- educatie en gedragsinterventies voor 0- tot 18-jarigen. Op kinderdagverblijven en schoollocaties in het pre-, primair-

en voortgezet onderwijs en het middelbaar beroepsonderwijs. We zorgen daarbij voor een actieve betrokkenheid van de ouders, verzorgers en de sociale omgeving van de doelgroep. Onder andere door middel van het schriftelijk verkeersexamen en verkeers- vaardigheidslessen met aandacht voor risicogedragingen. We steunen de regionale doorvertaling en uitrol van landelijk ontwikkelde campagnes die actieve mobiliteit bevorderen. Dit wordt in samenhang met de Uitvoeringsagenda Slimme en schone mobiliteit uitgevoerd voor de forenzen en studenten.

Wat doen we extra?

Binnen de uitvoeringsagenda actieve mobiliteit stimuleren we lopen en fietsen niet allen voor (voor)scholen en basisonderwijs maar ook in het voortgezet en middelbaar beroepsonderwijs. Daarbij zorgen we voor een actieve betrokkenheid van de ouders, verzorgers en de sociale omgeving van deze en andere doelgroepen en motieven.

Wat is onze rol en welke middelen zetten we hiervoor in?

We regisseren dat de via aanbesteding geworven projectorganisatie een breed, innovatief en effectief palet aan gedragscampagnes, interventies en educatieve programma's samenstelt en uitrolt op een groter aantal scholen. Daarnaast stimuleren we inhoudelijk en financieel dat landelijke campagneboodschappen door regio's en gemeenten worden ondersteund. Hiervoor reserveren we € 2,8 miljoen aan incidentele middelen.

Wat merkt u ervan en wanneer?

In 2024 worden lopende verkeerseducatieprogramma's en gedragsinterventies uitgevoerd en de landelijke campagnes MONO en Fietsverlichting lokaal uitgerold vanuit Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid. De medio 2024 geselecteerde projectorganisatie gaat vraag en aanbod van scholen en aanbieders bij elkaar brengen voor een kwaliteitsverbetering in het aanbod in 2025-2026.

Waarmee heeft dit raakvlakken?

- Tactisch doel 4 Tegengaan van vervoersarmoede (fietsarmoede) voor kinderen in gezinnen waar fietsbezit, fietsvaardigheid en fietscultuur niet vanzelfsprekend zijn.
- Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid en de daarin opgenomen tactische doelen Veilige infrastructuur en Veilig gebruik van de infrastructuur door doelgroepen van alle leeftijden, inclusief de regionale doorvertaling van landelijke campagnes voor MONO, Fietsverlichting, Doortrappen voor de oudere fietser en de aanpak van schoolomgevingen, fietsoversteken en gedragsinterventies.
- Landelijke bewustwordingscampagne 'Kort ritje? Da's zo gefietst!' en de regionale doorvertaling daarvan voor forenzen en andere doelgroepen.

Tegengaan van vervoersarmoede (fietsarmoede)

Wat is het?

Er is sprake van fietsarmoede als mensen geen toegang hebben tot een passende en betaalbare fiets, de vaardigheid missen hiervan gebruik te maken en/of zich het fietsen niet cultureel toe-eigenen. Dit leidt tot sociale uitsluiting, isolatie en andere belemmeringen om toegang te krijgen tot onderwijs, werk, zorg en andere belangrijke benodigdheden. Fietsarmoede heeft dus aanzienlijke gevolgen voor de levenskwaliteit van individuen en gemeenschappen.

Wat doen we?

Het Programma Leefbaarheid faciliteert activiteiten voor structurele ontmoeting, samenredzaamheid en sociale cohesie door middel van de subsidieregeling 'Verbind je buurt!'. Sinds kort is de regeling verruimd naar Dorpendeals voor lokale leefbaarheidsinitiatieven. Op stedelijk niveau zijn er City Deals afgesproken tussen het Rijk, gemeenten en andere partners op het gebied van 'Fietsen voor iedereen'.

Wat doen we extra?

We faciliteren (pilot-)initiatieven die zich richten op het tegengaan van fietsarmoede. Initiatieven van gemeenten en lokale partners met maatregelen die bijdragen aan de toegang voor een passende fiets, de fietsvaardigheden en toe-eigening van de fietscultuur. En die gericht zijn op de doelgroep die aantoonbaar kampt met fietsarmoede. Bij voorkeur wordt hierbij aangesloten op activiteiten die binnen andere actielijnen worden georganiseerd en op bestaande netwerken van gemeenten binnen het verband van een Dorpendeal of City Deal en in samenwerking met scholen en maatschappelijke organisaties.

Wat is onze rol en welke middelen zetten we hiervoor in?

We leveren een financiële bijdrage aan pilot-initiatieven. Hiervoor hebben we € 200.000 gereserveerd.

Wat merkt u ervan en wanneer?

We gaan actief op zoek naar pilot-initiatieven waarin we willen leren wat de omvang is van de problematiek en ervaring willen opdoen met effectieve maatregelen die drempels wegnemen bij de doelgroep om te fietsen. De pilots vinden binnen deze coalitieperiode plaats, zolang er middelen voor dit doel beschikbaar zijn.

Waarmee heeft dit raakvlakken?

- Tactisch doel 3 Gedragsinterventies en communicatie.
- City Deals Fietsen voor iedereen tussen Rijk, provincies, gemeenten en partners.
- Dorpendeals onder coördinatie van de Leefbaarheidsalliantie.

Flankerende maatregelen en beleid

Wat is het?

Onder flankerend beleid verstaan we de acties die we als provincie inzetten om actieve mobiliteit als uitgangspunt te laten nemen in het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid van provincie en gemeenten over afstanden tot ongeveer 15 kilometer. Het kan dan gaan om ontsluiting van nieuw te bouwen woningen en bedrijventerreinen, om nieuw in te voeren parkeerbeleid, terugdringen van autoverkeer in centrumgebieden en het goed ontsluiten van OV voor voetgangers en fietsers. Flankerend beleid heeft als doel het reizen te voet of per fiets aantrekkelijker te maken dan de reis per auto of het OV.

Wat doen we?

Flankerend beleid wordt ingezet om actieve mobiliteit aantrekkelijker te maken dan het autogebruik op de korte afstanden. Tot nog toe deden we dit vooral door fietsroutes te verbeteren. Dit blijven we doen, maar er is meer nodig. We moeten met onze collega's en met de gemeenten een duidelijkere keuze maken voor fietsen en lopen in de verstedelijkte gebieden. Daarom doen we wat extra.

Wat doen we extra?

We nemen de regie door in gesprekken met onze collega's van Rijk, provincies en gemeenten het belang van de voetganger en de fietser centraal te stellen. We nemen hierbij ook onze provinciale collega's van ruimte, wonen, leefbaarheid en economie mee. We zijn alert op mechanismen in de besluit- vorming waarbij vervoer per auto als vanzelfsprekend en onvermijdelijk wordt gezien en dragen alternatieven aan die actieve mobiliteit bevorderen. Dit doen we ambtelijk en bestuurlijk binnen de provincie, maar ook in overleggen met onze mede- overheden. Onze rol is daarbij agenderend. We geloven in het gezamenlijk belang dat gemeenten, provincies en Rijk hebben om actieve mobiliteit te bevorderen.

Door het gesprek aan te gaan willen we steeds meer maatregelen invoeren die bijdragen aan:
- het bevorderen van maatregelen bij lokale stakeholders om fietsgebruik aantrekkelijker te maken ten opzichte van autogebruik over kortere afstanden tot ongeveer 15 kilometer;
- het zodanig inrichten van de nieuwbouwwijken zodat het gebruik van de fiets aangemoedigd wordt als vanzelf- sprekende dagelijkse mobiliteitskeuze;
- snelheidsreductie met het oog op de verkeersveiligheid voor fietsen en lopen in lijn met het Afwegingskader snelheid.

Aan de hand van deze uitgangspunten maken we afspraken met de gemeenten over concrete toepassing bij de uitvoering van maatregelen uit deze uitvoeringsagenda.

Wat is onze rol en welke middelen zetten we hiervoor in?

Wij hebben hierin een regisseursrol. Het instrumentarium dat we inzetten is beïnvloeden en overtuigen.

Wat merkt u ervan en wanneer?

De inzet om dit doel te behalen vindt gedurende deze coalitieperiode doorlopend plaats in samenhang met de implementatie van de andere 4 tactische doelen.

Waarmee heeft dit raakvlakken?

- Tactisch doel 1 Versterken van het Hoofdfietsnet Gelderland.
- Tactisch doel 2 Bereikbaarheid kleine kernen: lopen, fietsen en OV.
- Tactisch doel 3 Gedragsinterventies en communicatie.
- Tactisch doel 4 Tegengaan van vervoersarmoede (fietsarmoede).
- Uitvoeringsagenda Slimme en schone mobiliteit.
- Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid.
- Uitvoeringsagenda Openbaar Vervoer.
- Overleg en afstemming met rijk, provincies, regio's, gemeenten en lokale gemeenschappen.
- Beeldvormende en informerende communicatie richting Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten.
- Overleg en afstemming met andere teams en afdelingen communicatie, ruimte, wonen, leefbaarheid en economie.

Hoofdstuk 10 Uitvoeringsagenda Slim en schoon 2024-2027

Inleiding

Aanleiding



P rovincie Gelderland beschrijft in het Gelders programma bereikbaarheid de kaders en strategie waarmee we op dit thema activiteiten uitvoeren om onze ambities uit de omgevingsvisie en het coalitieakkoord waar te maken. De verschillende programmaonderdelen vertalen we in uitvoeringsagenda's.

Deze uitvoeringsagenda Slim en Schoon 2024-2027 presenteert kort en bondig de provinciale inzet voor slim en schoon reizen. Zoals in het programma bereikbaarheid is opgenomen gaan we door met Slim en Schoon en wordt in deze coalitieperiode € 5 mln. hiervoor beschikbaar gevraagd in de begroting 2025. Slim en schoon reizen leidt tot een duurzame bereikbaarheid van stad en platteland en heeft een positief effect op onze gezondheid, de economie, het klimaat en op CO2 uitstoot (brede welvaart- doelen). Het stimuleren van slimme en schone mobiliteit gaat over het bevorderen van spreiden en mijden: niet reizen (thuiswerken), op een ander tijdstip reizen (buiten de spits) of duurzaam reizen (lopen, fiets, OV, zero emissie).

Wat is Slim en schoon?

- Deze uitvoeringsagenda draagt bij aan het strategische doel uit het kader Bereikbaarheid op het gebied van goede en zekere bereikbaarheid voor leefbaarheid en brede welvaart.
- We zetten met de uitvoeringsagenda Slim en schoon in op gedragsverandering van reizigers. We stimuleren reizigers bewuster te reizen, anders te reizen en schoner te reizen. Bewuster door soms thuis te werken of op een ander tijdstip te werken, anders door met de fiets of openbaar vervoer in plaats van de auto en schoner door elektrisch in plaats van fossiel aangedreven.
- Hierdoor maken we beter gebruik van het huidige mobiliteits- netwerk (minder files) en dragen we bij aan de klimaatopgave en onze leefbaarheid en vitaliteit.
- We richten ons op alle reizigers en alle vervoersmiddelen in Gelderland. Dat wil zeggen: alle inwoners van de Gelderse steden en dorpen, werknemers, bezoekers en studenten en scholieren.
- We bouwen door op de vorige Werkagenda slim en schoon (2020-2023). Deze stelden we op in samenwerking met de Rijksprogramma's Beter benutten en Veilig, Slim, Duurzaam.

De Uitvoeringsagenda slim en schoon 2024-2027 behoudt de sterke kanten van de oude Werkagenda. Tegelijkertijd wijzigen we de kaders voor de samenwerking met de regio's, inwoners en bedrijven in Gelderland. Deze wijziging sluit aan bij het coalitieakkoord, het beleidskader Bereikbaarheid en de evaluatie van de werkagenda met de samenwerkingspartners uit de regio's Arnhem-Nijmegen, Stedendriehoek, Achterhoek, Noord-Veluwe, Foodvalley en Rivierenland (zie advies Bijstelling 2024).

Inzet op innovatie en gedrag is efficiënt en effectief Slim en schoon reizen leidt tot goede en zekere bereikbaarheid voor stad en platteland en heeft ook een positief effect op onze gezondheid, de economie, het klimaat en de natuur (brede welvaart). Gedragsverandering is een proces van jaren en gebruikers van mobiliteitsdiensten vallen ook weer snel terug in oude patronen. Toch is de gedragsaanpak zeer doelmatig en doeltreffend op de korte- en lange termijn. De afgelopen vier jaar hebben de provincie en de regio's samen ruim 8.000 verplaatsingen per dag weten te veranderen naar minder en naar schonere en slimmere verplaatsingen. De maatschappelijke baten wegen ruimschoots op tegen de relatief lage kosten (zie evaluatie MuConsult 2023).

Deze resultaten uit het verleden tonen aan dat we met deze aanpak samen met de regio's jaarlijks ca. 2.000 spitsmijdingen per dag kunnen halen. Met een uitvoeringsperiode van 3 jaar verwachten we minimaal 6.000 spitsmijdingen per dag te halen. Dit betekent 6.000 minder autoverplaatsingen per dag in Gelderland, meer gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en deelmobiliteit en minder uitstoot van schadelijke stoffen en geluid. Naast de genoemde voordelen van minder autobewegingen draagt dit bij aan de bereikbaarheid (filedruk) in de provincie. Dit levert een snellere en betrouwbare reis op voor reizigers en transport die afhankelijk zijn van (vracht)auto.

Opgave en beoogde resultaten

Deze uitvoeringsagenda beschrijft hoe we slim en duurzaam mobiliteitsgedrag stimuleren bij inwoners en bedrijven in Gelderland. We stimuleren duurzaam reizen door de (fossiele) auto in te ruilen voor duurzame alternatieven zoals de fiets, e-bike, openbaar vervoer en elektrische (deel)auto. Daarnaast stimuleren we spreiden en mijden om piekbelasting tijdens de spits te verminderen, in het bijzonder op dinsdag en donderdag. Door overheid, bedrijfsleven en dienstverleners te verbinden zorgen we voor meer integrale regionale samenwerking en dus meer impact.

In de periode 2024-2027 willen we een combinatie van resultaten behalen. Deze zijn in lijn met het strategische doel uit het kader Bereikbaarheid (zie bijlage 1) op het gebied van goede en zekere bereikbaarheid voor leefbaarheid en brede welvaart. De regionale uitvoeringsplannen dragen hier aan bij via de volgende resultaten:

1. modal shift: meer fiets, OV, deelmobiliteit en publiek vervoer voor alle reismotieven;
2. mijden en spreiden: piekbelasting van de weg en OV-gebruik in de spits verminderen;

3. uitstootreductie: uitstoot van CO2, stikstof, fijnstof en geluid verminderen.

We werken hieraan via 2 tactische doelen:
- regionale programma's stimuleren die gericht zijn op gedragsverandering en vernieuwing (zie Inzet op gedrag en innovatie);
- de digitalisering van mobiliteitsdata stimuleren (zie Inzet op digitalisering).

Monitoring en evaluatie van de beoogde resultaten en de vertaling naar de strategische doelen van de provincie worden toegelicht in Monitoring en evaluatie.

Inzet op gedrag en innovatie

Wat is het?

Met deze uitvoeringsagenda willen we de regio's stimuleren om te werken aan gedragsverandering en vernieuwing, samen met inwoners en bedrijven in Gelderland. Dit betekent blijvend werken aan de werkgeversaanpak, de onderwijsaanpak, de bewoners- en bezoekersaanpak en aandacht voor innovatie en ontwikkeling. Deze uitvoeringsagenda gaat niet over fysieke maatregelen aan de infrastructuur en (structurele) exploitatie van vervoer. Voor dit laatste leggen we de koppeling met andere uitvoeringsagenda's zoals actieve mobiliteit, verkeersveiligheid en toekomst- beeld openbaar vervoer. Figuur 1 toont welke onderwerpen onder deze Uitvoeringsagenda slim en schoon vallen en deze lichten we in de opsomming toe.

Figuur 1: Onderwerpen voor regionale programma's slim en schoon



Onderwerpen slim en schone mobiliteit:
- Werkgeversaanpak: we adviseren en stimuleren werkgevers om hun beleid te veranderen en slimme en schone mobiliteit te stimuleren bij hun werknemers. We adviseren ze te participeren in relevante overheidsprojecten, bijvoorbeeld bij de opening van nieuwe delen van doorfietsroutes of de implementatie van nieuwe vormen van publieke mobiliteit. Om kleinere bedrijven goed te bedienen zoeken we hierbij de samenwerking met ondernemersverenigingen en belangenbehartigers zoals VNO-NCW.
- Onderwijsaanpak: we adviseren en stimuleren onderwijs- instellingen en andere stakeholders in campusgebieden om gecoördineerd beleid te voeren om duurzame mobiliteit en het spreiden van lesuren te stimuleren. Het gaat bijvoorbeeld om het introduceren van een samenrijden-app voor het campusgebied.
- Bewonersaanpak: we vernieuwen de bewonersaanpak om aandacht voor gedrag te verankeren in de verstedelijkings- strategie en de mobiliteitsprogramma's van gemeenten. Hierdoor zetten we de voor mensen belangrijke stap 'verhuizen' in als moment om slimme en duurzame mobiliteit te stimuleren. Bijvoorbeeld door nieuwe bewoners gericht te benaderen over de mogelijkheden van nabijgelegen fietsroutes en OV-verbindingen.
- Bezoekersaanpak: we adviseren en stimuleren grote publieks- trekkers om hun acties en beleid aan te passen door slimme en duurzame mobiliteit te stimuleren onder hun bezoekers. Te denken valt aan maatregelen die gericht zijn op een duurzame bereikbaarheid van (culturele) evenementen.
- Innovatie en ontwikkeling: we zetten in op innovatie en ontwikkeling door beter samen te werken met de regio's en andere stakeholders op het gebied van monitoring en evaluatie, onderzoek en het delen van succesvolle ervaringen met de verschillende aanpakken.

De regio's bepalen zelf hoeveel ze per onderdeel doen en hoe ze dit organiseren. Maatwerk is noodzakelijk. Wij moedigen de regio's aan om de netwerkaanpakken zo efficiënt mogelijk te organiseren op basis van

behoeften en opgaven van verschillende doelgroepen. Ook helpen we de regio's resultaten te meten, te evalueren en kennis te delen met andere regio's. Elke regio is anders en kan zijn aanpak hierop aanpassen. Zo ontstaat er een effectief regionaal programma.

Voorbeeld van maatregelen

De regionale netwerken zijn druk bezig om te zorgen dat werkgevers hun medewerkers stimuleren vaker op de fiets te komen. In 2023 behaalden 3 werkgevers in Gelderland hier opvallende successen mee. Dit zijn ROVA Achterhoek, BOOT ingenieurs in Veenendaal en politie Nederland. Dit waren de Gelderse winnaars van de award Beste fiets- werkgever van het jaar van Zo Werkt Het. Deze bedrijven hebben hun fietsvoorzieningen goed op orde gebracht met onder andere voldoende fietsenstallingen, reparatiesetjes en ruimte om fietskleding op te bergen. Daarnaast heeft ROVA bijvoorbeeld fiscaal aantrekkelijke regelingen voor hun werknemers, bij BOOT ingenieurs kunnen werknemers die met de fiets komen punten sparen via een app en politie Nederland heeft een promotieteam om fietsgebruik te stimuleren.

Wat doen we?

Deze uitvoeringsagenda ondersteunt de zes regionale programma's voor slimme en schone mobiliteit. Deze regio's dienen een programma in voor 2025-2027. Daarin beschrijven ze de maatregelen die zij de komende 3 jaar uitvoeren en hoe dat helpt om de doelen te halen. Wij besluiten of we meebetalen via de subsidieregeling Slimme en schone mobiliteit. Daarnaast ondersteunen we de regio's door de monitoring en evaluatie uit te voeren en kennisdeling tussen de regio's te organiseren en te begeleiden. We ontzorgen de regio's bij de totstandkoming van afspraken met het Rijk in het BO MIRT.

Koppeling met integraal beleid

Deze uitvoeringsagenda stimuleert de regio's om de maatregelen van dit programma te verbinden aan de integrale regioarrangementen. We zijn ervan overtuigd dat de aanpak die we hier omschreven helpt om het regionaal beleid te verbeteren op actuele thema's zoals de woningbouwopgave, gedrag en innovatie, bereikbaarheid, hinderbeperking, publieke mobiliteit, deelmobiliteit en hubs, fietsstimulering enzovoort. We betalen mee aan de programma's voor 2025-2027 en ondersteunen de regio's bij het maken van afspraken met het Rijk, de opzet en uitvoering van metingen en evaluatie en het delen van kennis. Ook stimuleren we de samen- werking en kennisdeling tussen de regio's om de opzet en uitvoering van maatregelen beter en slimmer te maken.

Wij helpen de regio's bij het verbinden van provinciale loketten aan de integrale regionale programma's ('ontschotten'). Denk hierbij aan de verbinding met de uitvoeringsagenda actieve mobiliteit.

Wat merkt u ervan en wanneer?

Voor deze uitvoeringsagenda hebben we € 5 miljoen in de begroting beschikbaar gesteld. Hiervan is € 300.000 beschikbaar voor de digitaliseringsopgave (zie hoofdstuk 3). Voor de gedragsaanpak reserveren we € 500.000,- voor provinciale ondersteuning zoals monitoring en evaluatie en het organiseren van kennisdeling. Er is € 4,2 miljoen beschikbaar voor de regionale programma's. De regio's doen zelf een voorstel over de inzet van die middelen. Wij stellen de kaders op, waaronder de vijf onderwerpen voor regionale plannen. De regio's stellen een regiospecifiek plan van aanpak op. Wij beoordelen deze en besluiten over toekenning van de bijdrage (subsidie), dit proces is opgenomen in bijlage 2.

Onze bijdrage is afhankelijk van de ambitie van de regio. De totale provinciale bijdrage kan hoger zijn dan het budget van de uitvoeringsagenda door financiering vanuit andere onderdelen van het programma Bereikbaarheid. Voorwaarde voor onze bijdrage is dat de regio's minimaal evenveel betalen als wij. Omdat we er voorstander van zijn dat organisaties eigen personeel gebruiken, zien we dat ook als cofinanciering. We leggen de provinciale bijdrage voor drie jaar vast.

Onze bijdrage staat los van een eventuele rijksbijdrage aan de regionale programma's. Wel proberen we meerjarige afspraken met het Rijk te maken, waarin het Rijk 50% cofinanciering geeft voor het totale programma van de zes regio's voor 2025-2027. De afgelopen jaren had het Rijk het subsidieprogramma Veilig, Slim, Duurzaam. Momenteel werkt het Rijk aan een mogelijk vervolgprogramma. Het is nog niet bekend wanneer het Rijk hierover een besluit neemt. Tijdens de voorbereidingen van het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) najaar 2024 wordt hier meer over bekend.

Inzet op digitalisering

Wat is het?

In opvolging van het programma 'Data top 15' vervullen we een coördinerende en ondersteunende rol voor decentrale weg- beheerders (gemeenten en provincie) in Gelderland bij de transitie naar digitaal wegbeheerder. Dit houdt in dat informatie rondom onder andere maximumsnelheden, wegomleidingen en school- zones via een centraal landelijk informatiepunt beschikbaar is voor marktpartijen. Zij kunnen hiermee de reiziger adviseren over een vlotte, schone en veilige reis. Het wegennet in Nederland is grotendeels in beheer van gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat. Deze wegbeheerders hebben informatie over beschikbaarheid van wegen en over voorzieningen voor weggebruikers zoals bijvoorbeeld de beschikbaarheid van parkeervoorzieningen. Wegbeheerders zijn er verantwoordelijk voor dat deze data-items kloppen en dat de levering ervan is geborgd volgens de afspraken die daarover zijn gemaakt. Deze data-items zijn vooral bedoeld om weggebruikers te informeren. Daarnaast worden zij ook gebruikt voor beleids- ontwikkeling en beleidsevaluatie en voor procesafstemming tussen wegbeheerders. Deze informatie is ook essentieel voor nieuwe functies in auto's zoals de Intelligente Snelheids- assistent (ISA) en zelfrijdende functies. Vanaf 1 januari 2025 is de EU- verordening Real Time Traffic Information van kracht. Dit betekent dat gemeenten verplicht zijn om beschikbare mobiliteitsdata voor alle wegen te delen via landelijke dataplatforms.

Op landelijk niveau wordt in 2024 bepaald welke acties van gemeenten worden verwacht. Kortom, vanaf 2025 is het niet alleen een bestuurlijke afspraak om de data op orde te hebben en te houden maar is het ook een wettelijke taak.



Wat doen we?

Bij deze digitalisering hebben we een dubbele rol zoals toegezegd in de bestuurlijke afspraak in het BO-MIRT 2019. We zijn zelf wegbeheerder die verantwoordelijk is voor de data-items voor ons eigen wegennet. Daarnaast hebben we een coördinerende en ondersteunende rol voor gemeenten. We ondersteunen gemeenten bij deze digitalisering. Dit doen we door het beheren en delen van kennis over de digitaliseringsopgave en we zorgen ervoor dat de data-items op dezelfde manier digitaal worden aangeleverd. In deze rol werken we samen met provincie Overijssel in het Regionaal DataTeam Oost (RDT Oost). Ook zijn we samen vertegenwoordigd in landelijke overleggen. Dit is immers een onderwerp dat landelijk op dezelfde

manier georganiseerd moet worden. We werken samen met de regio's, om op inhoud en proces de gemeenten te informeren en te ondersteunen bij de overgang naar digitaal wegbeheerder. Bovenstaande acties richten zich op het ontsluiten van data, zodat overheden en marktpartijen dit kunnen inzetten voor gericht advies aan de reiziger. Wij kunnen deze data inzetten voor beleidsontwikkeling- en evaluatie. Daarnaast kunnen we als wegbeheerder werkzaamheden, omleidingen en bijvoorbeeld schoolzones aangeven, zodat een reiziger actueel advies ontvangt. Dit draagt bij aan een snellere en veiligere reis.

Voorbeeld: Schoolzones

Gemeenten en scholen zoeken naar allerlei manieren om de verkeersveiligheid rond scholen te verbeteren. Steeds vaker kiezen ze voor een 'schoolzone'. Een opvallende weginrichting die duidelijk aangeeft dat er een school is, vaak met snelheidsbeperkende maatregelen zoals drempels en waarschuwingsborden. Serviceproviders kunnen ook bijdragen aan verkeersveiligheid rond scholen door weggebruikers te waarschuwen zodra zij schoolzones naderen tijdens de start- en eindtijden van de scholen. In de toekomst kan het verkeer mogelijk ook om de schoolzone heen worden geleid. In 2023 is een proef uitgevoerd met het digitaal delen van schoolzones. Deze proef is met positief resultaat geëvalueerd. Sinds het tweede kwartaal van 2024 is deze informatie over schoolzones landelijk beschikbaar als open data en wordt nu verder aangevuld.

Wat merkt u en wanneer?

Voor dit onderdeel hebben we € 300.000 gereserveerd voor de periode 2025-2027. Kalenderjaar 2024 is al gedekt uit beschikbare middelen.

Financieel

In deze uitvoeringsagenda zijn de onderstaande onderdelen en benodigde middelen opgenomen:

Slim en schoon	2024*	2025	2026	2027	Totaal budget (in €)
Gedragsaanpak: provinciale ondersteuning	-	Uitvoeren 2025 t/m 2027			
Gedragsaanpak: bijdrage aan regionale programma's	-	Uitvoeren 2025 t/m 2027			
Digitaliseringsopgave (in €)	-	150.000	100.000	50.000	300.000

De ambitie van deze uitvoeringsagenda sluit aan bij de ambitie zoals omschreven in het Beleidskader Bereikbaarheid en Gelders Programma Bereikbaarheid. We voeren deze ambitie uit binnen de beschikbare middelen. We programmeren dynamisch en flexibel, ook tussen de verschillende uitvoeringsagenda's. Binnen de Planning en Control Cyclus doen we voorstellen voor financiering van concrete projecten.

Monitoring en evaluatie

In deze uitvoeringsagenda staat hoe we slim en duurzaam mobiliteitsgedrag stimuleren bij inwoners en bedrijven in Gelderland. Dit bereiken we in de periode 2024-2027 met de maatregelen die we ondersteunen met deze uitvoeringsagenda. De resultaten die we behalen met de regionale uitvoeringsplannen zijn:

1. **modal shift**: meer fiets, OV, deelmobiliteit en publiek vervoer voor alle reismotieven;
2. **mijden en spreiden**: piekbelasting van de weg en OV-gebruik in de spits verminderen;
3. **uitstootreductie**: uitstoot van CO2, stikstof, fijnstof en geluid verminderen.

In 2024 stellen we samen met de regio's een nieuw monitoringsplan op waarin we de indicatoren SMART maken en de meetmethoden vastleggen. We verwachten hierbij van de regio's dat zij de resultaten van de projecten goed meten en deze helpen vertalen naar de 'outcome indicatoren'. Bij dit laatste bieden wij ondersteuning en vertalen deze resultaten naar de strategische doelen (bijlage 1).

Bronnenlijst

Bijstelling, 2024. Advies uitwerking nieuwe werkagenda slim en schoon, 4 april 2024.

MuConsult, 2023. Strategische evaluatie over de Werkagenda Slim en Schoon 2018-2023 en advies voor voortzetting van de Werkagenda na 2023, 21 augustus 2023.

MuConsult 2024. Monitoringsrapportage 2023, 31 mei 2024.

Bijlagen

Bijlage 1: Strategische doelen

Deze uitvoeringsagenda draagt bij aan een van de strategische doelen uit het beleidskader Bereikbaarheid. Deze zijn:
- Goede en zekere bereikbaarheid voor leefbaarheid en brede welvaart: goede bereikbaarheid en leefbaarheid in de landelijke gebieden door de verbindingen tussen landelijke gebieden en steden te verbeteren;
- goede bereikbaarheid door verbindingen tussen steden te verbeteren, ook (inter)nationaal;
- goede bereikbaarheid en leefbaarheid door OV-, fiets- en wegverbindingen binnen de Gelderse regio's te verbeteren (landelijke gebieden en stedelijke regio's);
- comfortabel en efficiënt kunnen overstappen tussen vervoersmiddelen is hier onderdeel van.

Hoe monitoren we dit?
- Wonen en Economie: nieuwe woningen en economische ontwikkelingen op die plekken die optimaal zijn vanuit mobiliteit.
- Leefbaarheid door bereikbaarheid: aantal bereikbare banen, onderwijsplekken en ziekenhuizen, voor Gelderland en per Gelderse regio.
- OV: Toename aantal reizigers in het OV (waaronder HOV en buurtbus).
- Toename aandeel verplaatsingen met het OV van alle verplaatsingen boven de 15 kilometer.
- Toename aandeel verplaatsingen met het OV t.o.v. totale verplaatsingen in Gelderse regio's (tot 15 kilometer).
- Hoog klanttevredenheidscijfer OV: rapportcijfer minimaal 7
- Hoog klanttevredenheidscijfer OV-stations/ -haltes: rapportcijfer minimaal 7 Fietsen en lopen:
- Toename aantal reizigers per fiets van alle verplaatsingen boven de 15 kilometer (aantal fietsers ook weergeven).
- Toename aandeel verplaatsingen per fiets en lopen t.o.v. totale verplaatsingen in Gelderse regio's (tot 15 kilometer).
- Duurzaamheid: afname van de uitstoot van CO2 door mobiliteit (doel: maximaal 2,6 Megaton in 2030).
- Zero emissie bussen in concessies.
- Zero emissie regionale treinen, bij voorkeur per 2040 (einde levensduur treinen), uiterlijk per 2050.
- Circulair beheer en onderhoud, waar mogelijk.

Bijlage 2: Proces subsidie met meerjarige regionale programma's

Deze uitvoeringsagenda ondersteunt de 6 regionale programma's voor slimme en schone mobiliteit. De regio's stellen een regionaal programma op en leggen dat aan ons voor. Wij besluiten of we bijdragen via de subsidieregeling Slimme en schone mobiliteit. We gebruiken hierbij de volgende procedure, conform subsidieregeling Slimme en schone mobiliteit, zie link: Regels Subsidieverlening Gelderland 2023 | Lokale wet- en regelgeving (overheid.nl)
1. De regio's dienen een programma in voor 2025-2027 waarin zij de maatregelen beschrijven die zij de komende 3 jaar uitvoeren en leggen uit hoe ze werken aan de doelen.
2. Resultaten meten, evaluatie en kennis delen zijn een verplicht onderdeel van het programma.
3. We beoordelen of de ingediende programma's passen binnen de uitvoeringsagenda (scope) zoals beschreven in Wat is het?.
4. We beoordelen de onderbouwing van de bijdrage aan de doelen zoals die geformuleerd zijn in Opgave en beoogde resultaten.
5. We beoordelen of de begroting sluitend is en of in de programma's de voorgenomen aanpak van de projecten is omschreven.
6. Op basis van de beoordeling adviseren we de regio's hoe de voorgestelde aanpak nog meer en slimmer resultaat kan opleveren, passend binnen het budget zoals beschreven in Financieel.
7. Nadat de regio's ons advies hebben verwerkt, laten wij de regionale programma's goedkeuren door GS.
8. Na goedkeuring van GS kunnen de regio's een aanvraag voor subsidie indienen op grond van de regeling Slimme en Schone mobiliteit. Op basis hiervan verlenen we een subsidie voor de gehele uitvoeringsperiode 2025-2027. De subsidie wordt jaarlijks uitgekeerd aan de regio.

9. We evalueren de programma's jaarlijks met de regio's en bespreken samen hoe het beter kan. Wij zorgen voor een nieuw gezamenlijk monitoringsplan en de impactanalyses. De regio's zijn zelf verantwoordelijk voor het verzamelen van de regionale resultaten.

De jaarlijkse bijsturing is een inspanningsverplichting. Als de regio haar verplichtingen op het gebied van monitoring en evaluatie en kennisdelingen nakomt, zijn onze bijsturings- adviezen niet bindend. Als de regio haar verplichtingen niet nakomt, kunnen we de subsidie voor het volgende jaar verlagen.

Hoofdstuk 11 Uitvoeringsagenda Beheer provinciale infrastructuur 2026-2029

1 Beheer zonder omwegen

1.1 Aanleiding

De provincie Gelderland beheert en onderhoudt 1109 kilometer provinciale wegen, 1094 kilometer fietspaden en 170 kilometer parallelwegen. De wegen zijn opgebouwd uit verhardingen, civieltechnische kunstwerken, groenvoorzieningen, elektrotechnische installaties en wegelementen. Dit deels zeer intensief gebruikt infrastructuurnetwerk vormt een belangrijke schakel in het hele wegennet van de provincie en vormt de verbinding tussen de omliggende provincies en met Duitsland. Deze wegen en fietspaden worden dagelijks gebruikt voor woon-werkverkeer, recreatieverkeer, goederenvervoer en hulpdiensten. De vervangingswaarde van deze infrastructuur bedraagt circa € 3 miljard. De maatschappelijke waarde is vele malen groter, mits de infrastructuur veilig en beschikbaar is. Om deze waarde te behouden is structureel, verantwoord en duurzaam beheer nodig.

De rol die de provincie heeft als beheerder en eigenaar van de provinciale wegeninfrastructuur is een wettelijke taak. De wegbeheerders zijn verplicht de openbare wegen te onderhouden. Dit is verwoord in artikel 15 van de Wegenwet. De provincie kan als wegbeheerder aansprakelijk worden gesteld als zij niet voldoet aan deze verplichting.

Provincie Gelderland beschrijft in het Gelders programma Bereikbaarheid (PS2024-471) de kaders en strategie waarmee we op dit thema activiteiten uitvoeren om onze ambities uit de omgevingsvisie en het coalitieakkoord waar te maken. De verschillende programmaonderdelen vertalen we in uitvoeringsagenda's.

De "Uitvoeringsagenda Beheer provinciale infrastructuur" (hierna "Uitvoeringsagenda Beheer" genoemd) beschrijft welke activiteiten de provincie in de periode 2026 – 2029 gaat ondernemen om de bestaande provinciale infrastructuur op peil te houden en hoe deze activiteiten financieel zijn afgedekt. Deze Uitvoeringsagenda Beheer is een actualisatie van het Kader Beheer provinciale infrastructuur 2022-2025 (genoemd Kader Beheer) (PS2021-658). Met de invoering van de Omgevingswet is de rolverdeling en bevoegdheden en daarmee ook de samenwerking tussen GS en PS gewijzigd. Op 11 september 2024 heeft PS de Statenbrief "Samen aan de slag met een uniforme werkwijze en rolverdeling PS en GS voor beleidsdocumenten" (PS2024-589) besproken.

Dit heeft ertoe geleid dat het Kader Beheer is gesplitst in beleidsuitgangspunten (besluitvorming PS) en een uitvoeringsagenda (besluitvorming GS). De ongewijzigde beleidsuitgangspunten over het kwaliteitsniveau zijn al opgenomen in het Gelders Programma Bereikbaarheid en worden opgenomen in de actualisatie van de Gelderse Omgevingsvisie.

1.2 Beleidsuitgangspunt instandhouding provinciale infrastructuur

Het beleidsuitgangspunt voor het kwaliteitsniveau voor het beheer en onderhoud is sober en doelmatig. Met dit kwaliteitsniveau wordt minimaal voldaan aan de landelijke technische richtlijnen, het wettelijk minimum voor wegbeheer en komt er geen achterstallig onderhoud voor. Door voorkoming van achterstallig onderhoud vermijden we onnodige extra kosten en borgen we de veiligheid voor de weggebruiker en de omgeving en de beschikbaarheid van onze wegen.

In de Nota infrastructurele kapitaalgoederen 2017-2021 (PS2016-600) is dit beleidsuitgangspunt door Provinciale Staten vastgesteld. Bij de actualisatie van het Kader Beheer in 2021 is dit ook het uitgangspunt geweest. Dit beleidsuitgangspunt over het gewenste kwaliteitsniveau zal ook worden opgenomen in de actualisatie van de Gelderse Omgevingsvisie.

Het beheer van de provinciale infrastructuur is als kernpunt opgenomen in de Visie voor een bereikbaar Gelderland (PS2020-289) en ongewijzigd in het Beleidskader bereikbaarheid overgenomen. In het Gelders programma Bereikbaarheid is uitgewerkt wat dit betekent voor het onderhoudsniveau 'sober en doelmatig'.

Naast het beleid over het instandhouden van de bestaande infrastructuur zijn er ook andere (beleids)ontwikkelingen, die op het beheer van de infrastructuur van invloed zijn. Deze worden in het volgende hoofdstuk toegelicht.

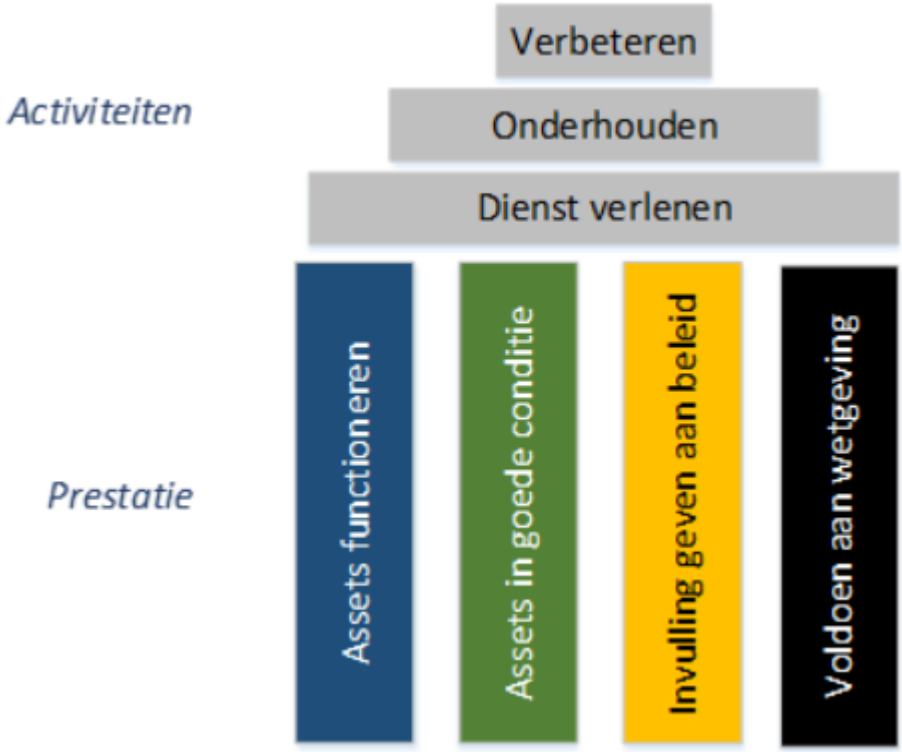
1.3 Reikwijdte van beheer

De Uitvoeringsagenda Beheer bestaat uit maatregelen die betrekking hebben op het Beheer van de bestaande infrastructuur. Beheer is het samenspel tussen onderhouden, verbeteren en dienst verlenen. De beheerwerkzaamheden hebben betrekking op groot onderhoud en kleine (verkeerskundige) verbeteringen.

Uitbreiding en significante wijzigingen van het areaal door de aanleg van bijvoorbeeld nieuwe wegen, rotonde of VRI vallen buiten de scope. De daaruit volgende consequenties voor de beheerkosten (dus exclusief investering zelf) van de betreffende uitbreiding of wijziging worden meegenomen in een volgende uitvoeringsagenda.

Een goed beheer zorgt ervoor dat de assets functioneren zoals dat is bedoeld. Om dit voor elkaar te krijgen worden de assets onderhouden, waar nodig verbeterd en verleent de provincie diensten als gladheidsbestrijding, incidentmanagement en verkeersmanagement. Met het beheer wordt invulling gegeven aan het eigen beleid en voldaan aan de wet- en regelgeving. Al deze prestaties samen (zie ook Figuur 1.1) zorgen ervoor dat de provincie ‘compliant’ is; dat alle regels worden nagekomen.

Figuur 1.1: De activiteiten en prestaties van Beheer (exclusief uitbreidingen en significante wijzigingen van het areaal)



1.4 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 wordt de maatschappelijke context besproken, waarin dit document geplaatst is. Hoofdstuk 3 geeft een toelichting op de beheermaatregelen vanuit iedere assetgroep. In deze toelichting wordt een overzicht gegeven van het areaal, de conditie van het areaal, de bijdrage vanuit de assetgroep aan de verschillende ambities en de Begroting. De benodigde middelen voor de periode 2026-2029ev zijn beschreven in Hoofdstuk 4.

2 Huidige trends en ontwikkelingen met impact op beheer

In dit hoofdstuk staat beschreven welke belangrijke ontwikkelingen in de Uitvoeringsagenda Beheer zijn meegenomen.

2.1 Innovatie op circulair werken

Bij circulair werken zorgen we ervoor dat grondstoffen, materialen en producten in ons areaal zo hoogwaardig mogelijk in de kringloop blijven, waardoor we minder eindige primair grondstoffen nodig hebben. Indien nieuwe materialen nodig zijn, zijn deze zoveel mogelijk hernieuwbaar.

In het Gelders programma Bereikbaarheid zetten we in op circulair werken: “Een meer circulaire en klimaatbestendige uitvoering van provinciale wegen en fietsprojecten vinden wij belangrijk. We voeren daarom beheer en onderhoud waar mogelijk circulair en klimaatbestendig uit.”

In de Uitvoeringsagenda Circulaire Economie 2025-2027 – november 2024 (PS2024-972) is aangegeven dat we:
- inzetten op Circulair inkopen en aanbesteden in provinciale infrastructuur.
- “meer materialen kunnen hergebruiken bij grote onderhoudsprojecten.”

Het doel is het gebruik van primaire niet-hernieuwbare grondstoffen in het beheer en onderhoud van de assets in 2030 gehalveerd te hebben ten opzichte van het referentiejaar 2018. In 2050 is het beheer en onderhoud volledig circulair.



Figuur 2.1: Fietsbrug over de Linge met donorhout

De doelstellingen voor 2030 zijn binnen bereik en met een beperkte extra investering haalbaar. De maatregelen hiervoor zijn beschikbaar en technisch haalbaar. Deze zijn verder inhoudelijk uitgewerkt in 3.4. Voor het behalen van de doelstellingen voor 2050 zijn meer innovatieve maatregelen nodig, waarbij nog veel onzekerheid bestaat over de technische en financiële consequenties. We stellen daarom dan ook voor om naast een extra investering voor het treffen van extra maatregelen ook een extra budget beschikbaar te stellen voor het valideren van innovaties die ons na 2030 gaan helpen om de 2050 doelen te halen. Denk daarbij aan het valideren van biobased asfaltmengsels en duurzaam beton. De daarvoor benodigde extra investeringen zijn weergegeven in 4.3.

2.2 Innovatie op energietransitie

In het Beleidskader Klimaat – 2024 (PS2024-353) staat dat Gelderland 55% reductie CO2eq in 2030 t.o.v. 1990 wil behalen. In 2050 is het beheer en onderhoud volledig klimaatneutraal.

In het Gelders programma Bereikbaarheid zetten we in op de energietransitie: “De klimaatopgave voor mobiliteit is fors. Het gaat daarbij om het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen en het klimaatrobuust maken van de infrastructuur.” “Er is versnelling nodig om het doel voor mobiliteit te behalen.

”De provincie Gelderland zet in op emissieloos bouwen en reduceren van fijnstof. Bij het beheer en onderhoud van infrastructuur worden CO2-emissies voor ongeveer 80% veroorzaakt door de inkoop, het vervoer en verwerken van asfalt (referentiejaar 2018). Daarom leggen we de nadruk dus op innovatie van **materiaal** zoals langere levensduur van asfalt.

We zetten in op de elektrificatie van **klein materieel**. Elektrificatie van groot materieel is vooralsnog niet kostenefficiënt. Andere concrete maatregelen zijn uitgewerkt in 3.4.



Figuur 2.2: Asfalt Recycling Train

We zijn op de goede weg in de energietransitie. We moeten er echter rekening mee houden dat de benodigde inspanningen en kosten van innovaties stijgen naar mate we meer richting de doelen van 2050 bewegen. Dat komt doordat de maatregelen tot 2030 vooral laaghangend fruit is: beproefd, eenvoudig toepasbaar en in veel gevallen kostenefficiënt. De benodigde extra investeringen zijn weergegeven in 4.3.

2.3 Toenemende wateroverlast (verkeersveiligheid)

In het Beleidskader Bereikbaarheid is aangegeven en in het programma Bereikbaarheid wordt bevestigd dat het raadzaam is te anticiperen op klimaatverandering bij ruimtelijke plannen en planning van mobiliteitsmaatregelen. Zo kan de beschikbaarheid van de weg onder druk komen te staan bij extremere buien en lange perioden van droogte (kans op bermbranden). Waar nodig en mogelijk treffen we maatregelen om deze gevolgen van klimaatverandering tegen te gaan.

In de Uitvoeringsagenda klimaatadaptatie – april 2024 (PS2024-378) is dit verder uitgewerkt. Bij beheer, onderhoud en nieuwe aanleg van wegen is klimaatadaptatie een onderdeel van de integrale verkenning. Bij het beheer van de provinciale wegen proberen we de kleinere maatregelen zoveel mogelijk te realiseren. We werken aan scenario’s om in kaart te brengen wat de opgave op het gebied van klimaatadaptatie is en welke maatregelen en investeringen daarvoor langjarig nodig zijn. Deze kennis is belangrijk voor het

nemen van beslissingen over de langjarige planning en programmering van beheer en onderhoud van wegen en fietspaden.

Waar er nu al knelpunten zijn bij lopende projecten, nemen we klimaatadaptieve maatregelen. Het gaat dan bijvoorbeeld om: het realiseren van extra waterberging, retentiegebieden of wadi's, het hol afwerken van bermen of tussenbermen, het vergroten van de capaciteit van (nieuwe) duikers of hemelwaterafvoersystemen, het implementeren van infiltratievoorzieningen en het toepassen van waterbergende funderingen. Deze maatregelen zijn inhoudelijk verder uitgewerkt in 3.4.7. De extra benodigde middelen, met name voor nieuwe wadi's en infiltratievoorzieningen zijn uitgewerkt in 4.3.

2.4 Beleidsregel Wegcategorisering

De functionele indeling van het wegennet was vastgelegd in het Functioneel Kader Wegennet (FKW). Dit Functioneel Kader Wegennet is nu geactualiseerd en het heet nu de Beleidsregel Wegencategorisering Gelderland (PS2025-652).

De belangrijkste wijzigingen zijn:
- Focus op verkeersveiligheid met daarbij extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers en landbouwverkeer
- Alle wegen zijn gecategoriseerd, maatwerkwegen zoals in het Functioneel Kader Wegennet komen niet meer voor.
- De basis is een multimodale netwerkanalyse, met aandacht voor alle vervoersmodaliteiten. Gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de woningopgave, op de mobiliteit en de infrastructuur.

Wijzigingen met impact op beheer

In de Beleidsregel Wegencategorisering Gelderland is de toekenning van categorieën aan de provinciale wegen opnieuw bepaald. Hierin zitten verschillen met de vorige wegencategorisering provinciale wegen. In de nieuwe Beleidsregel Wegencategorisering Gelderland is het Regionaal hoofdwegennet opnieuw vastgesteld. Ook is aandacht besteed aan GOW30- en GOW60-wegen. Uitgangspunt is dat GOW60 op het regionaal hoofdwegennet alleen in uitzonderingssituaties wordt toegepast en dat GOW30 in principe niet wordt toegepast. Op wegen die niet tot het regionaal hoofdwegennet behoren, zijn er meer mogelijkheden voor toepassing van GOW30 en GOW60. Er zijn geen wegvakken aangewezen, dit vindt bij de planuitwerking plaats op basis van het Afwegingskader passende snelheden. ETW30 komt in principe niet voor op ons wegennet. Deze veranderingen zorgen voor een andere beheerinspanning.

De lengte van het regionaal hoofdwegennet is gewijzigd van ca 850 km naar ca 760 km van de totaal ca 1100 km weg die de provincie beheert. Op het niet-hoofdwegennet worden andere eisen gesteld dan op het regionaal hoofdwegennet. Dit geeft mogelijkheden voor gedifferentieerd beheer. Daarnaast kan niet regionaal hoofdwegennet onder voorwaarden worden overgedragen aan gemeenten als deze daar behoefte toe hebben. Op dit moment voert de provincie geen actief beleid om wegen over te dragen in eigendom en beheer aan gemeenten.

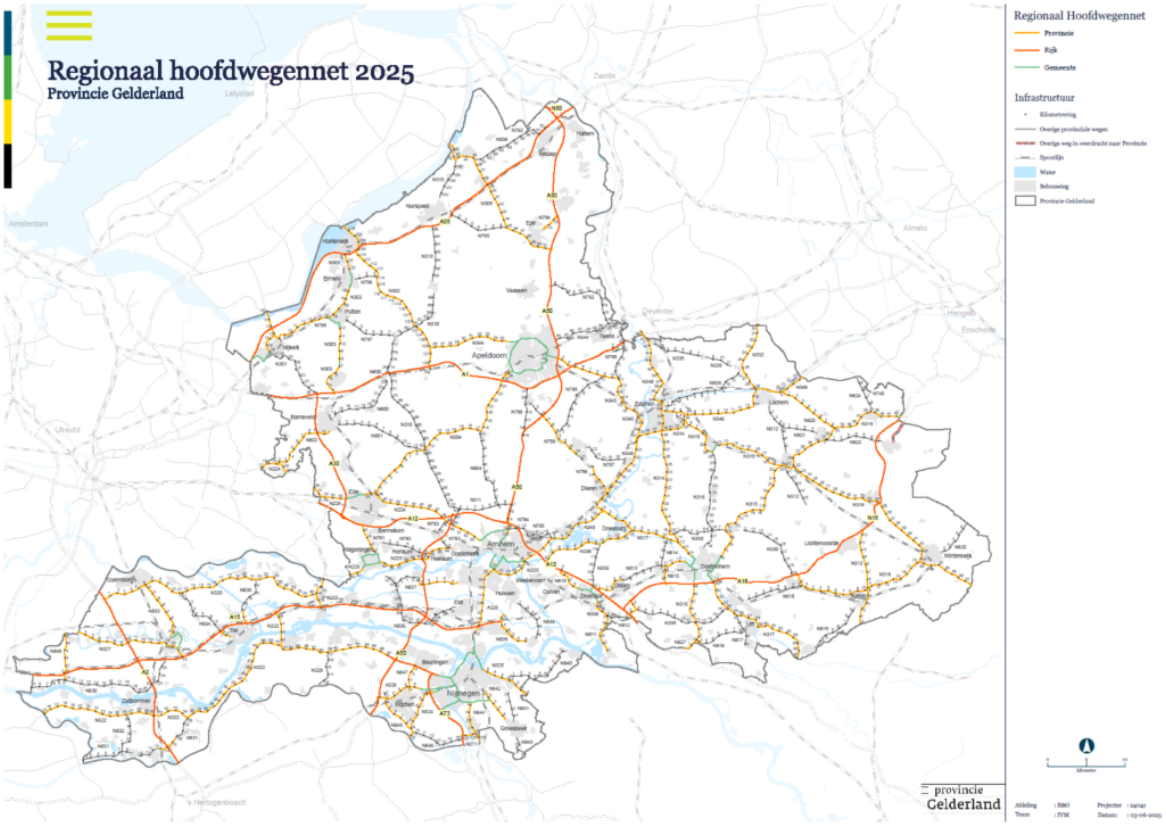
De beoogde nieuwe indeling van de wegen categorieën zal naar verwachting tot 2040 uitgevoerd gaan worden. Reden hiervoor is dat de aanpassing naar de nieuwe inrichting mee zal lopen met de uitvoering van noodzakelijk onderhoud op enig moment aan de betreffende weg. De effecten op de beheerkosten hiervan zullen pas op een later moment gaan spelen en hebben voor deze Uitvoeringsagenda Beheer geen invloed op de hoogte van het beheerbudget.
1. Gezien de benodigde kosten irt wat de feitelijke overdracht van wegen de laatste ca 30 jaar heeft opgeleverd.
2. Qua inrichting wordt altijd rekening gehouden met de wegencategorisering conform de Beleidsregel Wegencategorisering Gelderland. Bij een 30 km/h-inrichting wordt het Afwegingskader passende snelheden toegepast. In principe geldt dat de provincie geen klinkerverharding in haar areaal opneemt.

De uitgangspunten om een weg over te dragen aan een ander beheerder zijn de volgende:

Bij overdracht gelden de volgende voorwaarden:
1. Overdracht van een traject is alleen mogelijk op een niet-RHWn-weg.
2. Bij eventuele overdracht geïnitieerd door ander overheid, gaan we in eerste instantie uit van overdracht van het gehele traject.
3. Bij overdracht zonder aanpassingen aan het traject is een bruidsschat voor max 10 jaar onderhoud billijk.
4. Is er sprake van groot onderhoud / herinrichting dan verzorgt de Provincie dit en neemt gemeente het gehele traject ("om niet") over. Het voordeel voor gemeente is sturen op de eigen kom en de aanleidende route (voor de provincie een minder belangrijke route).

5. In tweede instantie is overdracht van alleen de gehele kom bespreekbaar. Voorwaarde hierbij is “om niet” over dragen zodat de gemeente kan doen wat zij wil. Het standpunt van de Provincie is dat wij niet willen investeren op voor de provincie minder belangrijke wegen. Deze investering willen wij wel doen als wij voor het gehele traject dat van het beheer en onderhoud af zijn.

Figuur 2.2: Regionale functiekaart



3 Inzet op beheermaatregelen

3.1 Inleiding

In het beheer van de infrastructuur onderscheiden we de beheerthema’s Assetbeheer, Assetgebruik, Flankerende maatregelen en de beheertaak voor Vaarwegen. Elk beheerthema wordt apart toegelicht in dit hoofdstuk, inclusief een overzicht van de geraamde beheerkosten.

Onder assetbeheer (3.4) vallen de maatregelen en activiteiten die zich richten op het instandhouden van de kwaliteit van de assets. Assetbeheer is ingedeeld in assetgroepen:
1. Wegverhardingen (rijbanen, parallelwegen, fietspaden).
2. Civiele kunstwerken (bruggen, viaducten, tunnels, geluidschermen, duikers).
3. Groen (bermen, bomen, hagen, beplanting, faunavoorzieningen).
4. Elektrotechnische installaties (verkeersregelinstallaties, verkeerssignaleringen, openbare verlichting, pompen).
5. Wegelementen (verkeersborden, bewegwijzering, geleiderail, bermplankjes, abri’s).
6. Faunavoorzieningen
7. Watersystemen

Onder Assetgebruik (3.5) verstaan we:
- Inframanagement, het beperken van effecten van verstoringen op de wegen zoals werkzaamheden en calamiteiten
- Verkeersmanagement, het structureren van verkeersstromen en sturen op een optimaal gebruik van het wegennet
- Relatiebeheer, het contact met de omgeving van onze infrastructuur

De Flankerende maatregelen (3.6) zijn ondersteunende werkzaamheden, die erop gericht zijn om onze taak als wegbeheerder goed te kunnen uitvoeren.

De beheertaak Vaarwegen (3.7) omvat het vaarwegbeheer van de Linge en de Oude IJssel.

In hoofdstuk 4 zijn alle begrotingscijfers bij elkaar gebracht en in hoofdstuk 5 is omschreven hoe we monitoren.

3.2 Uitgangspunten bij de totstandkoming van de beheerkosten

Beheermaatregelen worden afgestemd op de behoefte en de actuele staat van de infrastructuur. Op deze wijze gaat de provincie op een maatschappelijk verantwoorde wijze met het gemeenschapsgeld om. Dat betekent dat het niet mogelijk is om ten tijde van het opstellen van deze Uitvoeringsagenda Beheer exact aan te geven welke maatregelen in 2029 en verder nodig zijn. Daar is dus ook geen precieze financiële onderbouwing voor te geven. Het is echter wel mogelijk om met behulp van een model een inschatting te maken. Op deze wijze wordt een financiële doorkijk gegeven voor de periode 2029 en verder. Waar mogelijk is in deze doorkijk rekening gehouden met ontwikkelingen en innovaties.

De beheerkosten bestaan uit de:
1. Programmatische kosten: dat zijn de jaarlijks terugkerende kosten.
2. Instandhoudingskosten: de groot onderhoudskosten.

De instandhoudingskosten zijn als volgt bepaald:
- Voor de periode 2026 – 2028 is uitgegaan van een raming op basis van de geplande maatregelen.
- Voor de periode 2029 en verder is gebaseerd op ervaringscijfers en normbedragen zoals hiervoor uitgelegd.

Daarnaast zijn bij het ramen van de beheerkosten de volgende uitgangspunten gehanteerd:
- Alle prijzen zijn exclusief BTW.
- Alle ramingen zijn gebaseerd op het prijspeil van 2026. Er zijn geen indexaties toegepast voor de jaren 2027 en verder.
- Kosten voor provinciale voorbereiding, administratie en toezicht (VAT) zijn niet meegenomen.
- De normkosten zijn gebaseerd op het aantal beheerobjecten gecombineerd met eenheidsprijzen.
- Normkosten zijn inclusief het voorbereiden, realiseren en opleveren van onderhoudswerk.
- Vastgoedkosten zijn buiten beschouwing gelaten.
- Er zijn geen risico-opslagen gehanteerd.
- In de eenheidsbedragen zitten geen kosten voor eigen personeel.
- Vervangingen met een waarde groter dan € 0,5 miljoen worden gefinancierd vanuit kapitaallasten (zie 4.2) en zijn niet in de beheerkosten opgenomen.

3.3 Differentiatie trajectprogrammering

Bij de vaststelling van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen is destijds het besluit genomen om het groot onderhoud aan het provinciale wegennet volgens het principe van trajectaanpak plaats te laten vinden. De kern van de trajectaanpak bestaat uit het bundelen van de werkzaamheden. Met deze aanpak voorkomen we dat we soms meerdere jaren achter elkaar op eenzelfde traject werkzaamheden verrichten. Hiermee dragen we bij aan een maximale beschikbaarheid van de weg en hebben de omwonenden en weggebruikers minder hinder van de werkzaamheden. Vooraf vindt een totale verkenning plaats naar alle knelpunten op en rond het wegvak, zodat er een integrale maatregelkeuze kan plaatsvinden. Dus niet alleen groot onderhoud, maar ook verbeterwerkzaamheden (zoals rotondes, veilige oversteek etc.) en bijvoorbeeld werkzaamheden vanuit natuur en landschap (zoals faunapassage en ecoducten). De kosten van wegafzettingen zijn per saldo lager, dan wanneer al deze projecten afzonderlijk worden uitgevoerd.

Inmiddels zijn al onze wegen een keer in de trajectprogrammering onderzocht. Veel verbetermaatregelen zijn inmiddels uitgevoerd. Onderzocht is of differentiatie van programmering van wegen mogelijk is en daarmee ook kan leiden tot meer efficiënte inzet van middelen. Hierin blijft het kwaliteitsniveau “sober en doelmatig” als de ondergrens voor het veilig en technisch verantwoord beheren van al onze wegen het leidend principe. In de trajectprogrammering willen we gaan differentiëren in planning, aard en omvang van benodigde onderhoudsmaatregelen. We maken hierbij gebruik van de indeling volgens de Beleidsregel Wegencategorisering Gelderland welke GS op 24 juni 2025 heeft vastgesteld. Voor het regionaal hoofdwegennet is de doorstroming en beschikbaarheid van groter belang dan voor overige wegen. Voor het regionaal hoofdwegennet gaan we dan ook uit van de uitvoering van groot onderhoud binnen de integrale trajectprogrammering. Voor de overige wegen kan meer (plaatselijk) onderhoud plaatsvinden op het optimale onderhoudsmoment. Daarbij blijven we kijken naar koppelkansen met onderhoud aan andere assets zoals VRI’s.

Deze werkwijze zal in de beschouwde periode van de Uitvoeringsagenda Beheer verder worden uitgewerkt en geleidelijk ingevoerd. Op termijn zal dit ertoe kunnen leiden dat op wegen zonder regionale functie

het visuele beeld van het asfalt minder homogeen zal zijn, door meer lokale maatregelen. Daarnaast kunnen weggebruikers op de overige wegen vaker te maken krijgen met omleidingen. Dit kan voor het asfaltonderhoud leiden tot een besparing van ongeveer 2% in de komende 10 jaar. Dit is in de begroting verwerkt.

3.4 Beheerthema Assetbeheer per assetgroep

3.4.1 Wegverharding

Areaal specifieke informatie
- 1.109 km rijbaan
- 1.094 km fietspad
- 170 km parallelwegen



De wegverharding vormt de drager van het verkeer en bestaat vooral uit asfalt. Het vormt samen met de civieltechnische kunstwerken de belangrijkste asset in de infrastructuur. Afhankelijk van de belasting en het type asfalt aan de bovenkant, de deklaag, moet deze gemiddeld één maal per twaalf jaar worden vervangen en voor stil asfalt tot één keer per 18 jaar voor een traditioneel dicht asfalt. Daarmee zijn de verhardingen leidend in de (traject)programmering en dominant in de onderhoudskosten.

Op onze provinciale wegen passen we op grote schaal geluidreducerend asfalt toe. Vanaf 2025 werken we ook met geluidproductieplafonds. Dit is uitgewerkt in de Statenbrief 'Definitieve vaststelling geluidproductieplafonds' (PS2024-951). Geluidreducerende maatregelen (zoals geluidreducerend asfalt, diffractoren, geluidschermen en grondwallen) hebben geen significante consequenties voor de periode waar deze Uitvoeringsagenda betrekking op heeft. De meerkosten voor eerste aanleg en de afkoop van bijbehorend onderhoud in de toekomst worden gedragen binnen het programma gezonde en veilige leefomgeving (Actieplan Geluid).

Conditie van de verhardingen

De status van de verhardingen in 2024 is opgenomen in onderstaande tabel. Wanneer het kwaliteitsniveau matig is, wordt een weg in de onderhoudsplanning opgenomen. De CROW-schadecombinaties E2 en E3 of NEN 2767-4 conditiescore 5-6 zijn geclassificeerd als achterstallig onderhoud en mogen niet voorkomen op het provinciale wegennet.

Grotendeels betreffen dit geplande werken voor planjaar 1 en 2. Een klein gedeelte betreft onderhanden werken welke door middel van dagelijks, klein of calamiteitenonderhoud continu worden opgelost (met name conditiescore 6).

Tabel 3.1: Conditie Verhardingen 2024

Kwaliteitsniveau	CROW-publicatie 145 schade-combinatie	NEN 2767-4 conditiescore	Status areaal 2020
Goed	1, L1, L2, L3, M1	1 – 3	92,52%

Kwaliteitsniveau	CROW-publicatie 145 schade-combinatie	NEN 2767-4 conditiescore	Status areaal 2020
Matig	M2	4	3,75%
Slecht	M3, E1, E2, E3	5 – 6	3,73%

Innovatie op circulair werken en reductie emissies

Bij het beheer van de verhardingen wordt op de volgende wijze (al) uitvoering gegeven aan de Innovatie op circulair werken en het reduceren van emissies:
- Het verminderen van CO_2-uitstoot door het gebruik van lage temperatuur asfalt.
- Verbeteren van kwaliteit en verlengen van levensduur van wegen, zodat er minder materiaal, productie en transport nodig is.
- Gebruik maken van minder primair materiaal en meer vrijkomende materialen.
- Meenemen van op MKI- en circulariteitsindicatoren en natuurinclusiviteit bij de beoordeling van aanbestedingen.
- Afwegen van maatregelen op basis van circulariteit en natuurinclusiviteit.
- Verminderen van het aantal verharde oppervlakken resulterend in meer groen.

De grootste CO_2-reductie kan worden behaald met 'just in time' onderhoud, het verbeteren van de asfaltkwaliteit en door bij onderhoud in te zetten op circulair asfalt. De inzet is om de CO_2-reductie op termijn kostenneutraal uit te voeren. De meerkosten van het hergebruik van het bestaande asfalt wegen dan op tegen het feit dat er minder nieuw materiaal nodig is en minder oud materiaal hoeft te worden afgevoerd.

Beheerkosten

In Tabel 3.2 staan de beheerkosten voor wegverhardingen weergegeven.

Tabel 3.2: Geraamde beheerkosten Verhardingen 2026 – 2045 (prijspeil 2026).

Uitvoeringsjaar	Programmatisch / begroting (x €1000)	Reserve instandhouding (x €1000)
2026	€ 6.756	€ 11.794
2027	€ 7.105	€ 8.670
2028	€ 7.105	€ 16.179
2029	€ 7.105	€ 19.031
2030 - 2045 (cycl)	€ 8.710	€ 19.512

Voor de eerste jaren is de zekerheid van de kosten per jaar groter dan in de toekomst. De fluctuatie wordt veroorzaakt door het sturen op capaciteit en door planning- en uitvoeringsritmes. Overigens kunnen door onvoorziene lange voorbereidingstijden of door procedures (zoals vergunningen, kabels en leidingen) vertragingen optreden.

3.4.2 Civieltechnische kunstwerken

Areaal specifieke informatie
- 1 Aquaduct
- 2 Beweegbare bruggen
- 171 Vaste bruggen
- 133 Viaducten
- 92 Onderdoorgangen
- 214 Faunatunnels
- 3 Ecoducten
- 308 Duikers > 1 m
- 6.184 Duikers ≤ 1 m



Civieltechnische kunstwerken als bruggen, tunnels en viaducten vormen de onmisbare schakels in het provinciale wegennet. Zij zorgen voor de verbindingen tussen wegdelen die onderbroken worden door andere wegen, wateren en hoogteverschillen. Daarnaast behoren de duikers en faunavoorzieningen ook bij de discipline kunstwerken.

Na wegverhardingen vormen de kosten voor het beheer en onderhoud van kunstwerken de grootste kostenpost.

Conditie van de kunstwerken

De status van de civiele kunstwerken in 2024 is opgenomen in onderstaande tabel. Wanneer het kwaliteitsniveau matig is, wordt een kunstwerk in de onderhoudsplanning opgenomen. Een NEN 2767-4 conditiescore 5-6 is geclassificeerd als achterstallig onderhoud en mag niet voorkomen op het provinciale wegennet. Naast de constructieve kwaliteit wordt ook gekeken naar de beeldkwaliteit. Deze wordt uitgedrukt in beeldkwaliteitsmeetlat van CROW. De visuele eisen kunnen per kunstwerk verschillen.

Tabel 3.3: Conditie Kunstwerken 2024.

Kwaliteitsniveau	NEN 2767-4 conditiescore	Conditiestatus areaal 2020	CROW-beeldkwaliteit
Uitstekend – goed – voldoende	1 – 2 – 3	97,92%	A+, A en B
Matig	4	1,69%	C
Slecht tot slooprijp	5 - 6	0,39%	D

Voor alle kunstwerken in beheer van provincie geldt:
- 97,92% verkeert in een goede technische staat, groot onderhoud is niet voorzien in de komende 5 jaar.
- 1,69% verkeert in een matige technische staat, groot onderhoud is noodzakelijk op de middellange termijn (3-5 jaar).
- 0,39% verkeert in een zeer matige technische staat, groot onderhoud is binnen 2 jaar noodzakelijk.

Constructieve veiligheid

Veel viaducten en bruggen in Gelderland zijn gebouwd in de periode 1960-1980. Destijds zijn de bruggen en viaducten ontworpen volgens de destijds geldende normen en belastingen. Tegenwoordig hebben deze kunstwerken vaak een intensiever en zwaarder gebruik te verduren. Gedurende de jaren zijn daarom ook de rekenregels in de normen aangepast. Om invulling te geven aan de specifieke zorgplicht voor bestaande bouwwerken is het van belang om deze bruggen en viaducten constructief te beschouwen en waar nodig her te berekenen om in kaart te brengen of de constructies in staat zijn om het huidige gebruik te faciliteren. In de komende vijf jaar wordt hier middels een risicogestuurd herbeschouwingsprogramma invulling aangegeven.

Innovatie op circulair werken en reductie emissies

Bij het beheer van de civiele kunstwerken wordt in beginsel uitgegaan van de economisch meest duurzame oplossing om de assets op het prestatieniveau ‘sober en doelmatig’ te houden. Daarbij is de doelmatigheid van het beschikbare budget voor het thema instandhouding de primaire focus. Bij vervanging van kunstwerken resulteert dit in 1 op 1 vervangen met gebruik van conventionele werkmethoden en materi-

alen. De renovatie en vervangingsopgave van kunstwerken is echter een mooi vehikel om invulling te geven aan Innovatie op circulair werken en reductie emissies.

Enkele voorbeelden hiervan zijn:
- In de aanbesteding voor civieltechnische kunstwerken op MKI- en circulariteitsindicatoren meerwaarde te scoren voor oplossingen die invulling bieden aan deze thema's en ambities;
- Het voorschijven van circulair bouwen en vervangen van kunstwerken;
- Het geschikt maken van nieuwe kunstwerken voor toekomstig hergebruik door IFD (industrieel, flexibel en demontabel) te bouwen;
- Verminderen van cement en/of toepassen van cementvervangers (zoals geopolymeerbeton) in betonnen onderdelen om CO_2 uitstoot te reduceren;Het ruimer dimensioneren van pompkelders in onderdoorgangen die van belang zijn voor de beschikbaarheid van het netwerk.

Beheerkosten

In onderstaande tabel staan de beheerkosten voor Kunstwerken weergegeven.

Tabel 3.4: Geraamde beheerkosten Kunstwerken 2026 – 2045 (prijspeil 2026).

Uitvoeringsjaar	Programmatisch / begroting (x 1000)	Reserve instandhouding (x 1000)
2026	€ 1.872	€ 8.927
2027	€ 1.924	€ 7.220
2028	€ 1.924	€ 6.780
2029	€ 1.924	€ 8.081
2030-2045 (cycl)	€ 1.980	€ 16.575

Omdat kunstwerken in verschillende jaren gebouwd zijn, verschilt ook de behoeft van groot onderhoud en vervanging van jaar tot jaar. Dit verklaart de significant hogere kosten voor reserve instandhouding ten opzichte van het vorige Kader Beheer.



3.4.3 Groenvoorzieningen

Areaal specifieke informatie
- 360 hectare bosplantsoen
- 88.324 individuele bomen
- 35 km haag
- 1.600 hectare gras- en kruidachtige
- 8 hectare bodembedekkers, planten, heesters en struikrozen (waarvan 6,5 hectare in onderhoud bij derden)

Bomen zijn vaak beeldbepalend en hebben daardoor een grote landschappelijke waarde. Tevens hebben zij een hoge waarde voor de natuur en dragen bij aan diverse ecosysteemdiensten. Bomen vervullen een aantal belangrijke ecosysteemdiensten zoals het vastleggen van koolstof, het geven van verkoeling, schaduw en beschutting en het ondersteunen van insecten en vogels. Deze ecosysteemdiensten worden door alle boomsoorten in meerdere of mindere mate vervuld. Bomen komen voor als lanen en ook in

bosplantsoen; dit zijn bermen waarin bomen en struikgewas voorkomen. De wegberm is een 1,5 m brede strook grond langs de weg die in eerste instantie bedoeld is als uitwijkmogelijkheid voor het verkeer. De berm na deze 1,5 m is een groeimedium voor groen en dient als verfraaiing van de woon- en leefomgeving en geeft invulling aan de diverse ambities (biodiversiteit, klimaatadaptatie). Tevens dient de berm als tracé voor de nutsvoorzieningen. Als gevolg van de toenemende bewustwording van het belang en functies van groen en bomen is het niet vanzelfsprekend dat ruimte voor nutsvoorzieningen en groen op dezelfde locatie samengaat. Per locatie kijken we met zorg hoe de berm wordt ingericht met als streven aparte kabel- en leidingstroken en groenstroken.

Conditie van de bomen

Onveilige situaties kunnen vooral bij de bomen voorkomen. De onderhoudstoestand (conditie) daarvan is sterk bepalend voor het risico op onveilige situaties. De conditie en de vitaliteit van bomen wordt vastgesteld volgens de Boomveiligheidscontrole (BVC). De combinatie van vitaliteit en conditie geven een indicatie van de toekomstverwachting. De conditie is een momentopname van de staat van een boom en kan verbeteren en verslechteren. De vitaliteit is de weerbaarheid en het herstelvermogen van een boom en kan enkel verslechteren.

Tabel 3.5: Toekomstverwachting individuele bomen 2025.

Toekomstverwachting	Aantal bomen	Aantal bomen %
< 1 jaar	286	0,3%
1 tot 5 jaar	1.081	1,2%
5 tot 15 jaar	11.864	13,4%
> 15 jaar	65.157	73,9%
Onbekend	1.502	1,7%
Niet te beoordelen	8.434	9,5%

Tabel 3.5 heeft alleen betrekking op de individuele bomen. Voor de bosplantsoenen met daarin circa 150.000 bomen wordt de toekomstverwachting niet geregistreerd.

Bij het beheer van de groenvoorzieningen omvat onder andere:
- Ecologisch bermbeheer volgens kleurbeheer in alle daarvoor geschikte bermen.
- Extra maaien ter preventie van bermbranden bij droogte (op verzoek van veiligheidsregio's of eigen initiatief)
- Brandwerend maken en houden van bosplantsoen door met name het verwijderen van opslag naaldhout.
- Het aansturen op de realisatie van meer ecologisch beheerbare bermen (breder dan 5 meter) bij herinrichting of gebiedsopgaven.
- Aanplant van bomen ten behoeve van het herstel van lanen. Hiermee voldoen we aan de wettelijke verplichtingen in het kader van de WNB en WABO.
- (Her)aanplanten en beheren van groen na het verwijderen van verhardingen.
- In de aanbesteding wordt op MKI- en circulariteitsindicatoren en natuurinclusiviteit beoordeeld. In de afweging wordt rekening gehouden met dezelfde indicatoren.

We zetten extra in op bestrijding van plaagsoorten om daarmee biodiversiteit langs wegen te versterken. Dit betreft:
- Het verwijderen van kleine haarden van de Japanse duizendknoop.
- Het bestrijden van de reuzenberenklauw.
- Verwijderen theeboompje.
- Bestrijden eikenprocessierups.

Beheerkosten

In onderstaande tabel staan de beheerkosten voor de Groenvoorzieningen weergegeven.

Tabel 3.6: Geraamde beheerkosten Groenvoorzieningen 2026 – 2033 (prijspeil 2026).

Uitvoeringsjaar	Programmatisch / begroting (X 1000)	Reserve instandhouding (X 1000)
2026	€ 8.637	€ -

Uitvoeringsjaar	Programmatisch / begroting (X 1000)	Reserve instandhouding (X 1000)
2027	€ 8.703	€ 43
2028	€ 8.703	€ 159
2029	€ 8.703	€ -
2030-2033 (cycl)	€ 7.136	€ 0



3.4.4 Elektrotechnische installaties

Areaal specifieke informatie
- 179 Verkeersregelinstallaties (VRI's)
- 3 Filemeldsystemen
- 595 Eigen openbare verlichting-installaties (OVL)
- 527 OVL-installaties van netbeheerder
- 3 Trajecten met DVM-systemen
- 9 Dynamische routeinformatie panelen (DRIP's)
- 29 Gladheids-meldsystemen
- 52 Pompinstallaties

Dit is een beperkte weergave van het areaal. De complete areaallijst is terug te vinden in het assetmanagementplan.

Verkeersregelinstallaties zorgen voor een veilige en optimale afwikkeling van het verkeer en zijn een belangrijke schakel in het verkeersmanagement. De openbare verlichting (OVL) zorgt ervoor dat het wegverkeer bij duisternis veilig kan blijven functioneren en draagt bij aan een sociaal veilige wegomgeving en leefbaarheid. Naast deze twee belangrijke componenten vallen ook zaken als pompinstallaties en wegkantsystemen onder deze beheerdiscipline. Pompinstallaties zijn noodzakelijke voorzieningen in tunnels en onderdoorgangen om de weg of fietspad in de tunnel berijdbaar te houden bij regen. Aard en omvang worden in het licht van de toenemende hoeveelheid en intensiteit van de regen opnieuw bezien. Wegkantsystemen voorzien weggebruikers en reizigers van verkeersinformatie om de veiligheid en/of doorstroming te verbeteren. Het betreft installaties als dynamische routeinformatiepanelen (DRIP), rijstrooksignalering (DVM-systemen) en zogenaamde verschijndisplays in de vorm van matrixborden t.b.v. wildsignalering of attentieverhoging op gevarenlocaties.

Conditie van de elektrotechnische installaties (ETI)

Over het algemeen verkeren de elektrotechnische installaties (ETI) in een redelijk tot goede conditie. Voor ETI worden beperkt NEN2767 inspecties uitgevoerd naar de conditie, omdat dit minder relevant wordt geacht dan de NEN3140 inspecties. Laatstgenoemde inspecties leveren informatie over de installatieveiligheid en geven de noodzaak aan van eventuele herstelmaatregelen wanneer veiligheid in het geding is.

De bedrijfszekerheid en beschikbaarheid van de elektrotechnische installaties is zeer goed met zeer weinig tot geen uitval. De technische conditie van het areaal is verschillend per asset (zie Tabel 3.7). Het conditiebeeld is tot stand gekomen op basis van inspecties en eigen observaties (niet op basis van NEN 2767-inspecties).

Tabel 3.7: Kwaliteitsniveau ETI 2024.

Kwaliteitsniveau	Goed	Matig	Slecht	Zeer slecht
VRI	95%	3%	2%	0%
OVL	78%	13%	8%	1%
WKS	65%	25%	10%	0%
PMP	74%	16%	10%	0%

VRI's worden na einde levensduur van 15 jaar vervangen via de trajectaanpak of solitaire projecten waarbij de komende jaren steeds vaker ook het kabelwerk, portalen en zweepmasten (met een einde levensduur van 30 jaar) vervangen moeten worden. Het OVL-areaal is inmiddels bijna volledig voorzien van Led-armaturen op enkele uitzondering na (een deel van de tunnelarmaturen en abri's). Qua instandhouding ligt het accent de komende jaren op vervanging van het kabelwerk, installatiekasten en lichtmasten op basis van einde levensduur en conditie. Voor de DVM-systemen op de N302 Harderwijk en A-N325 Pleyroute is in respectievelijk 2027 en 2028 voorzien in instandhouding via de trajectaanpak waarbij objecten en onderdelen van het systeem vanwege einde levensduur vervangen moeten worden. Jaarlijks worden gemiddeld 3 pompinstallaties vervangen op basis van einde levensduur, via de trajectaanpak wordt ook aanvullend onderzoek gedaan naar noodzakelijke verhoging van de bergingscapaciteit van de pompkelders.

Innovatie op circulair werken en CO_2-reductie

Bij het beheer van de ETI wordt op de volgende wijze (al) uitvoering gegeven aan Innovatie op circulair werken en CO2-reductie:
- Verkenning van energiebesparingsmogelijkheden voor alle ETI's.
- Waar mogelijk gebruik van alternatieve energiebronnen, bijvoorbeeld zonnepanelen en accu's.
- Aanschaf van armaturen die bestaan uit modulair opgebouwde componenten.
- Hergebruik en recycling van materialen als aluminium en staal.
- In de aanbesteding voor ETI wordt op MKI- en circulariteitsindicatoren en natuurinclusiviteit beoordeeld. In de afweging van maatregelen wordt rekening gehouden met dezelfde indicatoren.

Beheerkosten

In onderstaande tabel staan de beheerkosten voor de ETI weergegeven.

Tabel 3.8: Geraamde beheerkosten ETI 2026 – 2045 (prijspeil 2026).

Uitvoeringsjaar	Programmatisch / begroting (x 1000)	Reserve instandhouding (x 1000)
2026	€ 4.061	€ 2.188
2027	€ 4.087	€ 2.246
2028	€ 4.122	€ 5.225
2029	€ 4.122	€ 2.730
2030-2045 (cycl)	€ 4.435	€ 4.134

3.4.5 Wegelementen

Areaal specifieke informatie
- 774 Bushalteplaatsen

- 60.169 RVV-borden
- 3.422 Toeristische bewegwijzering
- 8.568 NBD-bewegwijzeringsborden
- 117 Kilometer geleiderail
- 26 Kilometer geluidwerende voorzieningen
- 14 Carpoolplaatsen
- 12 Artistieke kunstwerken (in onderhoud)



Wegelementen zijn objecten die nodig zijn ter ondersteuning van het wegverkeer en die niet vallen onder de eerdergenoemde beheerdisciplines. Daarnaast vallen ook afvalbakken, fietsstallingen, abri's et cetera onder deze beheerdiscipline. Wegelementen zijn vaak beeldbepalend, deels noodzakelijk in verband met regelgeving en geven een indruk van de netheid van de weg. Dit vereist dat er in de dagelijkse schouw aandacht moet zijn voor de juiste onderhoudsstaat en of er geen sprake is van onveilige situaties. Voor bushaltes geldt dat zij in overeenstemming moeten zijn met de buslijnen.

Conditie van de wegelementen

In Tabel 3.9 is het kwaliteitsniveau van de wegelementen in 2020 weergegeven.

Tabel 3.9: Kwaliteitsniveau Wegelementen 2020.

Kwaliteitsniveau	CROW-beeldkwaliteit	Conditiestatus areaal 2020
Uitstekend – goed – voldoende	A+, A en B	85%
Matig	C	10%
Slecht	D	5%

Uit Tabel 3.9 blijkt dat de conditie van de wegelementen per saldo goed is. De achterstand in het kwaliteitsniveau van de RVV-borden in het rayon Rivierenland is ingelopen. Met het uitgevoerde groot onderhoud op de belangrijkste provinciale A-wegen van 2019 tot 2022 is/wordt de kwaliteit van geleiderails weer op niveau gebracht.

Innovatie op circulair werken en reductie emissies

Bij het beheer van de Wegelementen wordt op de volgende wijze (al) uitvoering gegeven aan Innovatie op circulair werken en reductie emissies:

- Er wordt gebruik gemaakt van biobased materialen voor bijvoorbeeld bermplanken, panelen van fietswegwijzers NBD en panelen voor vaste (niet verlichte) wegwijzers.
- Beschadigde verkeersborden of borden op einde levensduur worden gerecycled.

- Geleiderails worden gerenoveerd met oude materialen (zoals op de A325 in 2019).
- In de aanbesteding voor wegelementen wordt op MKI- en circulariteitsindicatoren en natuurinclusiviteit beoordeeld. In de afweging van maatregelen wordt rekening gehouden met dezelfde indicatoren.

Beheerkosten

In onderstaande tabel staan de beheerkosten voor de wegelementen weergegeven.

Tabel 3.10: Geraamde beheerkosten Wegelementen 2026 – 2033 (prijspeil 2026).

Uitvoeringsjaar	Programmatisch / begroting (x 1000)	Reserve instandhouding (x 1000)
2026	€ 1.224	€ 621
2027	€ 1.224	€ 501
2028	€ 1.224	€ 561
2029	€ 1.224	€ 561
2030-2033 (cycl)	€ 1.411	€ 1.851

3.4.6 Faunavoorzieningen

Areaal specifieke informatie
- 3 stuks ecoducten
- 231 stuks faunatunnels / faunabuizen
- 14 stuks ecoduikers
- 5 stuks herpecoducten
- 175 km faunarasters
- 150 km faunafonds rasters
- 31 stuks wildroosters
- 169 stuks faunafonds wildroosters
- 3 locaties akoestische wildsignalering



Het provinciale wegareaal doorkruist verscheidene leefgebieden van diverse, al dan niet beschermde, diersoorten. Faunavoorzieningen, zoals tunnels en ecoduikers, hebben het doel verbindingen te maken tussen de versnipperde stukken landschap, zodat de dieren zoveel mogelijk in hun oorspronkelijke leefgebied kunnen foerageren. Het beheer en onderhoud is erop gericht om de aanwezige voorzieningen goed te laten functioneren.

Fauna-kerende rasters en amfibieënschermen langs de weg hebben enerzijds het doel dieren te geleiden naar de faunavoorzieningen, anderzijds de verkeersveiligheid te bevorderen. Voor onverhoopt op de weg geraken van de dieren, toegankelijkheid voor recreanten, kruisingen met verkeer en onderhoudsactiviteiten, zijn diverse voorzieningen in de rasters opgenomen.

Het betreft onder meer:
- Terugkeerluiken
- Insprongen
- Loop-/werkpoorten
- Roosters

Daarnaast zijn op locaties met door grote hoefdieren belopen wegdelen voorzien van akoestische wildsignalering en/of wildspiegels. De effectiviteit van deze voorzieningen wordt onderzocht.

Conditie van de faunavoorzieningen

In Tabel 3.11 is het kwaliteitsniveau van de faunavoorzieningen behorende bij de provinciale wegen in 2024 weergegeven. Het kwaliteitsniveau van de faunafondsrasters en faunafondswildroosters is niet opgenomen. De verwachting is dat deze een lager kwaliteitsniveau hebben.

Tabel 3.11: Kwaliteitsniveau Faunavoorzieningen 2024.

Kwaliteitsniveau	Conditiestatus rasters 2024
Uitstekend – goed – voldoende	80%
Matig	12%
Slecht	8%

Innovatie op circulair werken en reductie emissies

Bij het beheer van de Faunavoorzieningen wordt op de volgende wijze (al) uitvoering gegeven aan Innovatie op circulair werken en reductie emissies:
- Het toepassen van verduurzaamd Europees naaldhout (zoals Accoya), met een levensduur gelijk aan gaas, en daardoor minder onderhoudsbewegingen.
- Het bevorderen van genetische diversiteit van diersoorten door het opheffen van geïsoleerde leefgebieden.
- Gebruik maken van wildroosters met open bakken (passeerbare zones voor kleinere fauna).
- Onderzoek naar standaard toepassing van ecoduikers bij vervanging van duikers.
- Tijdelijke watervoorziening bij extreme neerslag in faunatunnels.
- In de aanbesteding voor faunapassages wordt op MKI- en circulariteitsindicatoren en natuurinclusiviteit beoordeeld. In de afweging van maatregelen wordt rekening gehouden met dezelfde indicatoren.

Beheerkosten

In onderstaande tabel staan de beheerkosten voor de Faunavoorzieningen weergegeven.

Tabel 3.12: Geraamde beheerkosten Faunavoorzieningen 2026 – 2033 (prijspeil 2026).

Uitvoeringsjaar	Programmatisch / begroting (x 1000)	Reserve instandhouding (x 1000)
2026	€ 480	€ -
2027	€ 480	€ -
2028	€ 480	€ -
2029	€ 480	€ -
2030-2033 (cycl)	€ 543	€ -

Het constructief beheer van de faunatunnels is ondergebracht bij de assetgroep civiele kunstwerken. Daarom zijn in de tabel hierboven geen kosten voor reserve instandhouding opgenomen. Binnen de scope van deze Uitvoeringsagenda behoren alleen de wildroosters in de provinciale infrastructuur. De

kosten hiervan zijn in dit Uitvoeringsprogramma opgenomen. Het functioneel beheer en beleid van wildroosters en faunafonds rasters[1] vallen binnen de portefeuille Natuur.

3.4.7 Watersystemen

Areaal specifieke informatie
- 970 km watergangen langs de wegen
- 10 ha watervlakte
- 16.000 stuks kolken
- 110 km hemelwater afvoerleidingen
- 110 stuks infiltratievoorzieningen
- duikers zie 3.4.2
- 3.500 stuks inspectieputten



De assetgroep Watersystemen staat ten dienste van de mobiliteit en bereikbaarheid van de Gelderse wegen. De asset zorgt voor de efficiënte afwatering en ontwatering van de verharde oppervlakken. Daarnaast hebben de bermsloten een ecologische functie.

Daar waar afvloeiend hemelwater niet direct of indirect oppervlakkig via de berm kan afwateren, is een hemelwaterafvoersysteem aanwezig. Het hemelwater komt via kolken of goten in het afwateringssysteem.

Het provinciaal onderhoud van de bermen betreft het jaarlijks maaien van de taluds en het periodiek baggeren of herprofileren van de (water)bodem. Het waterschap is verantwoordelijk voor het (oppervlakte)watersysteem.

Ter plaatse van kruisingen tussen infrastructuur en oppervlaktewatersystemen zijn veelal duikers toegepast. De verantwoordelijkheid voor de constructieve staat van de duikers is ondergebracht bij de assetgroep civiele kunstwerken. Het waterschap verzorgt het functioneel onderhoud van de duikers in de hoofdwatergangen; het functioneel onderhoud van de overige duikers is de verantwoordelijkheid van de provincie.

Het beheer van hemelwatersystemen omvat het inventariseren, inspecteren, reinigen, monitoren, repareren en renoveren/vervangen van de stelselonderdelen. Omdat in de afgelopen periode minder aandacht is geweest voor provinciale hemelwatersystemen, richt het beheer van de water gerelateerde assets zich de komende periode voornamelijk op de eerste drie activiteiten.

[1] Faunafonds rasters zijn aansluitende rasters, die niet langs provinciale wegen liggen, maar langs de randen van de Veluwe (of grote landbouwenclaves) om de grote hoefdieren binnen de leefgebieden te houden. Met het opheffen van het Faunafonds in 2016 is de provincie zelf beheerder geworden van circa 150 kilometer aan wildzwijn-kerende en/of edelherten-kerende rasters op en rond de Veluwe. Het beleid voor deze rasters en het functioneel beheer valt binnen de portefeuille Natuur. Er is een jaarlijks budget nodig van € 333. Dit wordt gedekt vanuit de portefeuille Natuur en maakt dus financieel geen onderdeel uit van deze Uitvoeringsagenda. Het technisch beheer en onderhoud wordt vanuit deze Uitvoeringsagenda georganiseerd. Door het achterstallig onderhoud van de faunafonds rasters zal er de komende jaren meer vervangen en onderhouden moeten worden. In de huidige situatie wordt uitgegaan van 6 km vervanging op jaarbasis.

Conditie van de watervoorzieningen

In Tabel 3.13 is het kwaliteitsniveau van de watervoorzieningen in 2024 weergegeven.

Tabel 3.13: Kwaliteitsniveau watervoorzieningen 2024.

Kwaliteitsniveau	Conditie watergangen 2024	Conditie buizen 2024
Uitstekend – goed – voldoende	80%	35%
Matig	10%	40%
Slecht	10%	25%

Het inzicht in de hemelwaterafvoer in zowel de geometrie als de staat van het (HWA)-systeem is beperkt. Aangenomen wordt dat de meeste HWA-systemen en duikers zijn aangelegd ten tijde van de eerste aanleg van de infrastructuur. Op basis hiervan is een inschatting van de leeftijd van watervoorzieningen gemaakt. De constructieve levensduur van buizen blijkt in de praktijk bij normaal gebruik 50 à 80 jaar te zijn. Het combineren van deze gegevens leidt tot de inschatting van de conditie van de buizen in tabel 3.13.

- Uitstekend/goed/voldoende: aanlegjaar na 1970 (35%)
- Matig: aanlegjaar tussen 1955 en 1970 (40%)
- Komt in aanmerking voor vervanging: aanlegjaar vóór 1955 (25%)

Innovatie op circulair werken en reductie emissies

Bij het beheer van de Watervoorzieningen wordt op de volgende wijze (al) uitvoering gegeven aan Innovatie op circulair werken en reductie emissies:

- Verbreden/verdiepen van watergangen en greppels/zaksloten (vergroten piekberging)
- Niet op de bermen deponeren van uitkomend baggerspecie (onderzoek naar hergebruik - circulariteit)
- Waar mogelijk komvormig uitvoeren van bermen (tijdelijke opslag extreme neerslag - verkeersveiligheid)
- Aanleg van infiltratievoorzieningen op zandgronden
- Onderzoek naar mogelijkheden lokaal vasthouden van water
- Onderzoek naar locaties, omvang en oplossingsrichting wateroverlastlocaties (verkeersveiligheid)
- Onderzoek naar toepassing van cementloos beton en kunststof leidingen van volledig hergebruikt kunststof (circulariteit)
- Realiseren van extra waterberging, retentiegebieden of wadi's. (verkeersveiligheid)
- Implementeren van infiltratievoorzieningen, zoals verticale infiltratievoorzieningen, zakputten of infiltratieriolen (IT-riolen) (verkeersveiligheid).

Beheerkosten

In onderstaande tabel staan de beheerkosten voor de Watersystemen weergegeven.

Tabel 3.14: Geraamde beheerkosten Watersystemen 2026 – 2033 (prijspeil 2026).

Uitvoeringsjaar	Programmatisch / begroting (x 1000)	Reserve instandhouding (x 1000
2026	€ 1.667	€ 1.726
2027	€ 1.667	€ 1.558
2028	€ 1.667	€ 1.454
2029	€ 1.648	€ 1.410
2030-2045 (cycl)	€ 1.667	€ 1.726

Het constructieve beheer (de instandhoudingskosten) van de watervoorzieningen is ondergebracht bij de assetgroep civiele kunstwerken.

3.5 Beheerthema Assetgebruik

De dienstverlening binnen assetgebruik bestaat uit de volgende drie onderdelen:

- Inframanagement, het beperken van effecten van verstoringen op de wegen zoals werkzaamheden en calamiteiten.

- Verkeersmanagement, het structureren van verkeersstromen en sturen op een optimaal gebruik van het wegennet.
- Relatiebeheer, het contact met de omgeving van onze infrastructuur.

Binnen deze onderdelen levert provincie Gelderland de volgende diensten:
- Gladheidsbestrijding, om verkeersveiligheid tijdens winterse omstandigheden te borgen.
- Incidentenmanagement, om de impact van verstoringen op doorstroming te beperken.
- Afstemming werkzaamheden.
- Operationeel verkeersmanagement, het inzetten en uitvoeren van regelscenario's.
- Verkeerskundig beheer, het veiliger inrichten van onze wegen.
- Schouw.
- Aanspreekpunt voor de omgevingBehandelen van meldingen en klachten.

Tabel 3.15: Beheerkosten assetgebruik 2026-2033 prijspeil 2026.

Beheerkosten Assetgebruik	2026	2027	2028	2029	2030-2033
Inframanagement	€ 205	€ 210	€ 215	€ 215	€ 215
Verkeersmanagement	€ 236	€ 246	€ 257	€ 257	€ 257
Gladheidsbestrijding	€ 6.259	€ 6.310	€ 6.361	€ 6.361	€ 6.361
Incidentenmanagement	€ 369	€ 380	€ 395	€ 410	€ 426
Tijdelijke verkeersmaatregelen	€ 185	€ 195	€ 195	€ 195	€ 195
Acties verkeersveiligheid	€ 21	€ 26	€ 26	€ 26	€ 26
Inkomsten	€ -205	€ -205	€ -205	€ -205	€ -205
Totaal	**€ 7.069**	**€ 7.161**	**€ 7.244**	**€ 7.259**	**€ 7.274**

De kosten voor assetgebruik laten een significante stijging zien ten opzichte van het vorige kader beheer. De belangrijkste oorzaken hiervoor zijn:
- Inframanagement: het meldingensysteem Melvin is aan upgrade toe. Dit leidt tot structureel extra kosten die worden gedragen door de aangesloten infrabeheerders waaronder de provincie Gelderland.
- Verkeersmanagement: de bijdrage aan de verkeerscentrale Noord-Oost Nederland is verhoogd. Daartegenover staat echter een verlaging ten gevolge van de overdracht van kosten voor Nationaal Dataportaal Wegverkeer(NDW) dataproducten naar het budget van het Team informatievoorziening Mobiliteit.
- Gladheidsbestrijding: bij de nieuwe aanbesteding in 2024 is vanuit aankoopbeleid gericht op lokale ondernemers gekozen voor micropercelen. Gladheidsbestrijding is met name noodzakelijk bij een temperatuur rond het vriespunt in combinatie met neerslag. Minder strenge winters zorgen daarom niet tot een afname van de kosten.
- Incidentenmanagement: het aantal meldingen is gegroeid van 4.777 in 2019 naar 7.866 in 2024. De verwachting is dat deze trend zich doorzet. Daarnaast stijgen de kosten als gevolge van krapte in de markt voor bergers.

De kosten voor verkeersmaatregelen laten een daling zien omdat een deel van de kosten verschoven is naar het "calamiteitenbestek". Dit valt onder het budget van Team Asset Beheer.

3.6 Beheerthema Flankerende beheerinspanningen

3.6.1 Organisatie en informatievoorziening

Onder "organisatie en informatievoorziening" vallen activiteiten die dienen om het beheer en onderhoud vorm te geven en te ondersteunen. Deze zijn geordend in de onderdelen Strategie, Bedrijfsvoering en Informatievoorziening. "Strategie" zorgt voor een integrale visie op het gebied van het beheer van wegen. Nationale en internationale innovaties en ontwikkelingen worden vertaald naar provinciaal beleid voor wegbeheer. Ook zorgt "Strategie" voor de programmering van onderhoudsmaatregelen in de Trajectaanpak.

De Informatievoorziening binnen Mobiliteit zorgt ervoor dat data en systemen optimaal worden ingezet om beleid, beheer en besluitvorming te ondersteunen. Informatiebeheer is een essentiële pijler onder alle infrastructurele beheeractiviteiten.

Het werkterrein omvat een breed scala aan informatiebronnen en applicaties, zoals:

- Integraal Beheer Managementsysteem (iBMS) en andere beheerssystemen voor gestructureerd en efficiënt assetmanagement.
- GIS-informatieproducten en andere informatieproducten voor basisgegevens, data-analyses, basisgegevens, dashboards en field-apps.
- Kadastrale gegevens voor eigendoms- en beheervraagstukken.
- Verkeersonderzoeken en verkeerstellingen om mobiliteitsstromen en knelpunten in kaart te brengen.
- Functioneel beheer voor het onderhouden, optimaliseren en ondersteunen van applicaties en systemen.

Daarnaast omvat de informatievoorziening de digitaliseringsopgaven, waaronder de Data Top 15, een nationale prioritering van essentiële datasets voor mobiliteitsbeheer en -beleid. Dit vraagt om verbeterde datakwaliteit, standaardisatie en betere beschikbaarheid van gegevens voor interne en externe gebruikers.

De digitalisering brengt echter forse kosten met zich mee. Het gaat niet alleen om investeringen in nieuwe systemen en infrastructuur, maar ook om de doorontwikkeling en het onderhoud ervan. Bovendien vereist de complexiteit van digitale processen specialistische kennis. Dit betekent een continue doorontwikkeling van expertise van data-analisten en GIS-specialisten en nieuwe expertise op bijvoorbeeld het gebied van Europese wetgeving en databescherming.

Ook krijgt de informatievoorziening te maken met nieuwe Europese wetgeving, zoals de ITS-richtlijn, die strengere eisen stelt aan de uitwisseling en toegankelijkheid van mobiliteitsdata. Dit dwingt ertoe om systemen te herzien en processen efficiënter in te richten, wat extra inspanningen en middelen vraagt.

De combinatie van technologische vooruitgang, wettelijke verplichtingen en stijgende kosten maakt de digitalisering van mobiliteitsinformatie een strategische en financiële uitdaging, waarbij voortdurend gebalanceerd moeten worden tussen innovatie, haalbaarheid en betaalbaarheid.

3.6.2 Bedrijfsvoering

Onder “bedrijfsvoering” verstaan we de ondersteuning van de andere taakvelden voor het wegbeheer. Het gaat om de volgende onderdelen:
- Afhandelen schades
- Onderhoud gebouwen en terreinen
- Vervoermiddelen en materieel
- Belastingen
- Nutsvoorzieningen
- Vergunningverlening en toezicht

Toename van energiekosten zorgt voor een toename van € 1,5 miljoen voor nutsvoorzieningen.

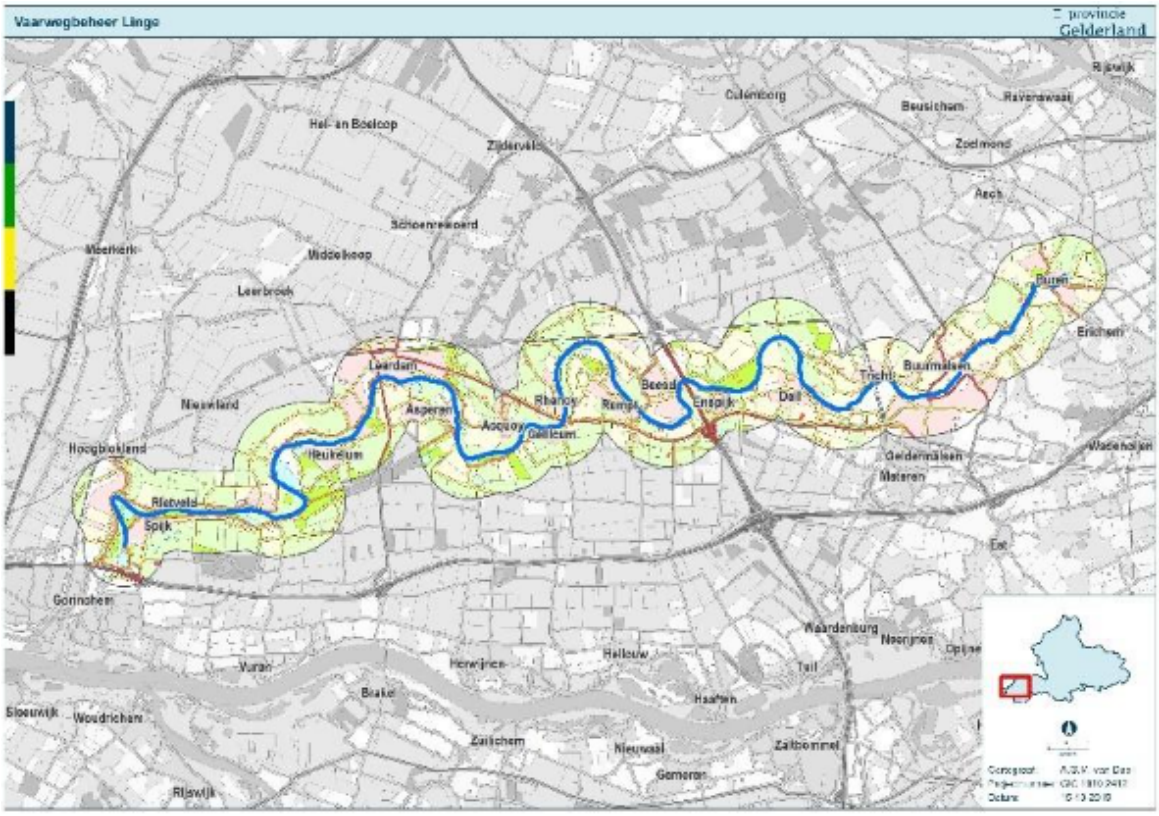
Tabel 3.16: De verwachte kosten voor de flankerende beheerinspanningen prijspeil 2026.

Flankerende beheerinspanningen (x 1000)	2026	2027	2028	2029	2030 e.v.
Informatievoorziening & strategie	€ 1.354	€ 1.508	€ 1.560	€ 1.560	€ 1.560
Bedrijfsvoering	€ 5.458	€ 5.458	€ 5.458	€ 5.458	€ 5.458
Kapitaallasten	€ 356	€ 356	€ 390	€ 390	€ 390
Meerjarige onderhoudscontracten	€ 1.909	€ 1.909	€ 1.909	€ 1.909	€ 1.909

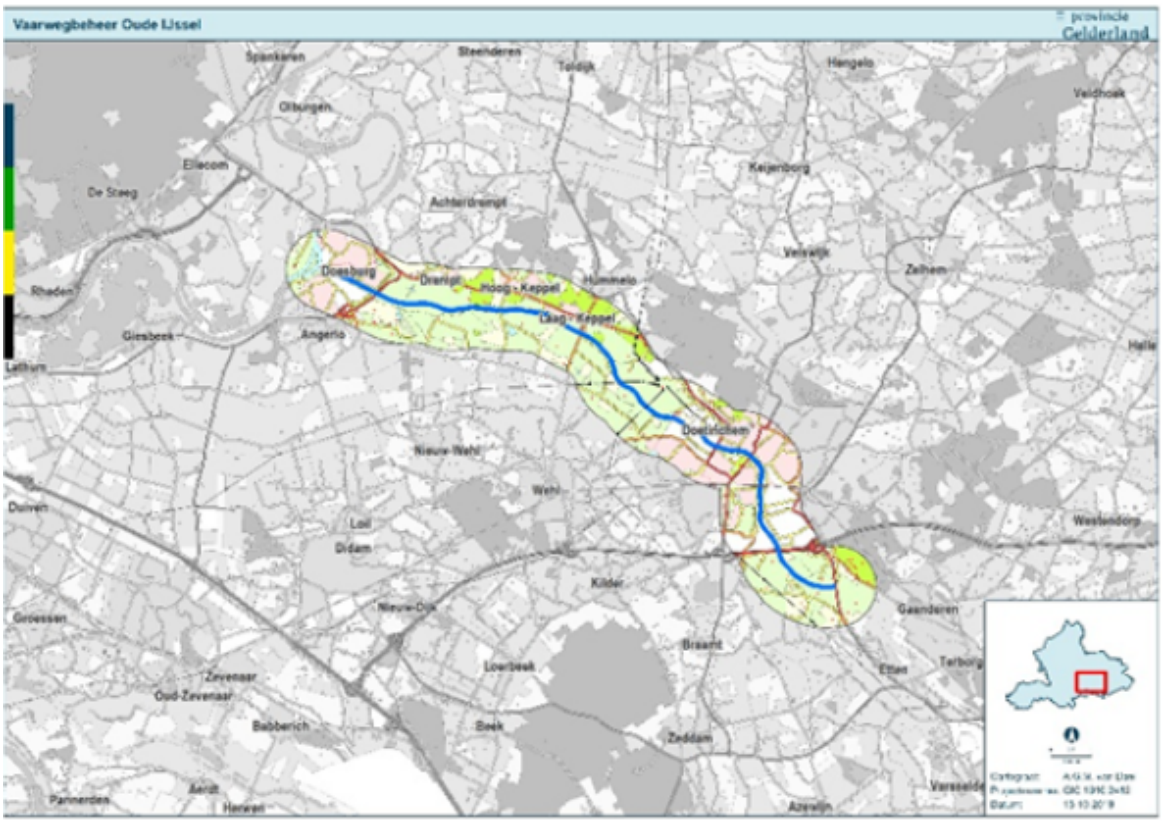
3.7 Beheertaak Vaarwegen

Naast de provinciale wegeninfrastructuur zijn we ook verantwoordelijk voor het vaarwegbeheer op de Linge en Oude IJssel. Dit is vastgelegd in de Vaarwegverordening Gelderland 2009 (PS2009-593). In Figuur 3.1 en 3.2 zie je de waterwegen de Linge en de Oude IJssel.

Figuur 3.1: Beheergebied Linge



Figuur 3.2: Beheergebied Oude IJssel



Het vaarwegbeheer omvat onder andere de instandhouding van een sluis, bediening van beweegbare bruggen, baggerwerkzaamheden en toezicht op het scheepvaartverkeer.

De beheerwerkzaamheden van de vaarwegen is via de Vaarwegverordening Gelderland 2009 opgedragen aan:
- Waterschap Rivierenland voor wat betreft de Linge.
- Waterschap Rijn en IJssel voor wat betreft de Oude IJssel.

Hiervoor krijgen de Waterschappen jaarlijks een vergoeding.

Beheerkosten

In onderstaande tabel staan de beheerkosten voor de Vaarwegen weergegeven. De financiële afwikkeling is geen onderdeel van de structurele middelen voor het beheer en onderhoud van provinciale wegen. De kosten voor het vaarwegbeheer vormen een afzonderlijke begrotingspost.

Tabel 3.17: Geraamde beheerkosten Vaarwegen 2025 – 2025 (prijspeil 2026).

Uitvoeringjaar	Kosten (x 1000)
2026	€ 3.201
2027	€ 3.201
2028	€ 3.201
2029	€ 3.201
2030-2045 (gem.)	€ 3.201

4 Benodigde middelen

4.1 Autonome kostprijsontwikkelingen

De afgelopen jaren hebben we in Nederland een aanzienlijke inflatie gezien. De kosten voor het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur zijn bovengemiddeld gestegen. Bij de opstelling van het huidige Kader Beheer (2022-2025) hebben we geanticipeerd op de aangekondigde herijking van de begroting, Keuzes voor een duurzame toekomst (PS2022-804), die in 2022 is uitgevoerd. Dit betekende een kaderstellende inspanningsverplichting om bij het actualiseren van de onderhoudsbehoefte en de planning voor de werkzaamheden in de looptijd van het Kader Beheer (2022-2025), nadrukkelijk te kijken hoe we deze zouden kunnen uitvoeren zonder aanvullende structurele budgetten. Daarbij is wel aangegeven dat we vanaf 2026 een significante verhoging van de benodigde budgetten verwachten. Dat was nog voor de stijging van de energiekosten, de wereldwijde onrust en de oorlog in Oekraïne.

De Consumenten Prijs Index (CPI) die gebruikt wordt voor de algemene indexering binnen de provincie wijkt af van de GWW index. In de periode van 2021 tot eind 2024 zien we een kostenstijging van 29 procent. Oorzaken hiervoor liggen in de krappe arbeidsmarkt, hogere energiekosten, grondstof schaarste en strengere wetgeving onder andere ten aanzien van stikstofdepositie. Daarnaast hebben externe factoren zoals de oorlog in Oekraïne en Corona een opdrijvend effect op de kosten.

Door een integrale aanpak werken we kostenefficiënter. Hierdoor is de totale prijsstijging niet zo groot als bovengenoemde prijspeilstijging. Echter voor deze uitvoeringsagenda wordt toch om extra budget gevraagd van €0,8 miljoen per jaar t.o.v. het eerder toegekende budget, voor de periode 2026-2029.

4.2 Kapitaallasten

Zoals in het verleden is gecommuniceerd (in Statenbrief ‘Beheer en onderhoud van provinciale wegen in perspectief’ (PS2014-729) wordt er ten behoeve van de vervanging van de grote kunstwerken (Prins Willem Alexander-brug, de Sacharov-brug (Pleijroute) en het aquaduct bij Harderwijk) geen rekening gehouden met het reserveren van de benodigde middelen voor vervanging op termijn.

Als gevolg van de herijking van de Begroting in 2022 is in de Begroting 2024 (PS2023-1003) gemeld dat wij bezig zijn met een onderzoek naar het structureel dekken van kapitaallasten (vervangingsinvesteringen) in de Begroting. Het gaat hierbij om grote investeringen uit het verleden vanuit incidentele middelen, waarvoor geen kapitaallasten zijn gereserveerd (zoals grote civiele kunstwerken en DVM-systemen (Dynamisch VerkeersManagement-systemen)). Ook de financiering van vervanging van steunpunten en districtskantoren willen we via de kapitaallasten laten lopen.

Door de kapitaallasten (vervangingsinvesteringen) om te buigen naar een structurele dekking in de Begroting wordt het benodigde budget voor de uitvoeringsagenda beheer Provinciale infrastructuur 2026-2029 € 2,3 miljoen per jaar lager. Als we kapitaallasten niet structureel maken komen deze € 2,3 miljoen bij het benodigde budget voor sober en doelmatig onderhoud, boven op de huidige autonome kostprijsontwikkeling. Door kapitaallasten op te nemen in de begroting zal het benodigd budget voor de komende uitvoeringsagenda's minder fluctueren.

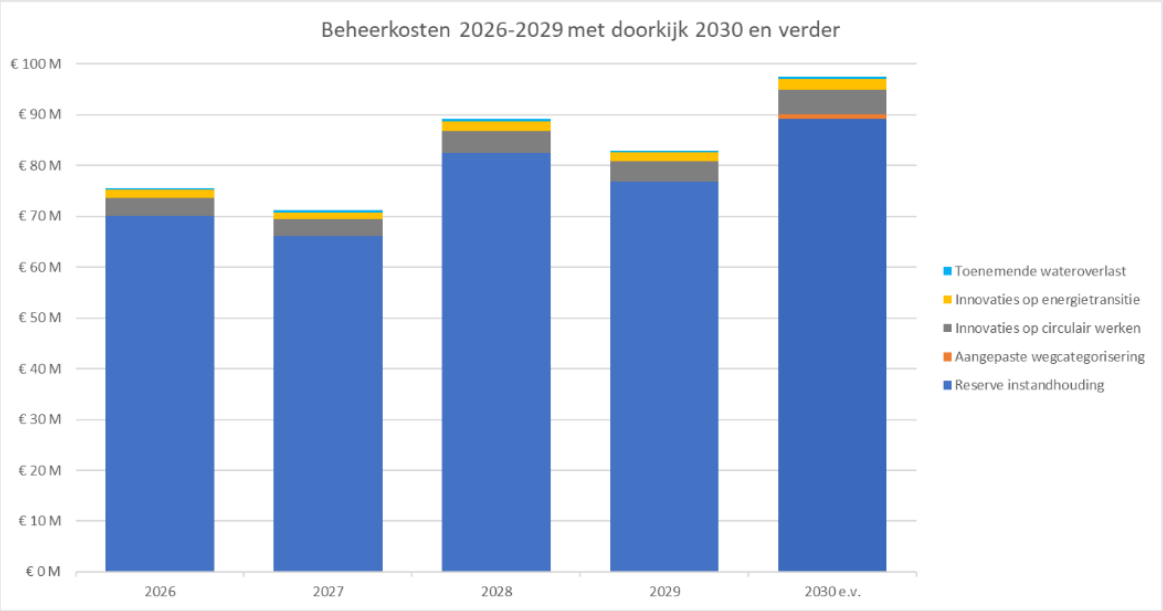
Hiermee zetten we een logische en verstandige stap in lijn met de provinciale financiële systematiek.

4.3 Benodigde middelen 2026-2029

De ramingen van de beheerkosten zijn weergegeven in onderstaande tabel en grafieken. Hierbij is uitgegaan van financiering van vervangingen groter dan € 0,5 miljoen via kapitaallasten zoals beschreven in de vorige paragraaf. Alle weergegeven kosten zijn weergegeven op basis van prijspeil 2026.

Figuur 4.1 geeft een overzicht van sober en doelmatig beheer (kolomdeel reserve instandhouding) en de kosten voor de ambities ten aanzien van energietransitie, circulair werken, toenemende wateroverlast en aangepaste wegcategorisering.

Figuur 4.1 Uitsplitsing naar reserve instandhouding en ambities



In onderstaande tabel zijn de totale beheerkosten weergegeven zoals in hoofdstuk 3 beschreven. Ook zijn de meerkosten per jaar voor de maatregelen voor circulair werken, energietransitie en toenemende wateroverlast opgenomen.

Tabel 4.2: Beheerkosten per beheerthema p.p. 2026 (kosten voor 2030 en verder zijn indicatief).

Beheeractiviteit Kosten (x 1000)		**Jaar**				
		2028	**2029**	**2030 e.v.**		
Assetgroep	Wegverhardingen	€ 18.550	€ 15.775	€ 23.284	€ 26.136	€ 28.222
	€ 10.800	€ 9.144	€ 8.704	€ 10.005	€ 18.556	
	€ 8.637	€ 8.746	€ 8.862	€ 8.703	€ 7.137	
	€ 6.249	€ 6.332	€ 9.348	€ 6.853	€ 8.569	
	€ 1.844	€ 1.724	€ 1.784	€ 1.784	€ 3.262	
	€ 480	€ 480	€ 480	€ 480	€ 543	
	€ 2.950	€ 3.393	€ 3.226	€ 3.121	€ 3.059	

Assetgebruik		€ 7.161	€ 7.244	€ 7.259	€ 7.274	
Flankerende maatr.		€ 9.232	€ 9.317	€ 9.317	€ 9.317	
Vaarwegen		€ 3.201	€ 3.201	€ 3.201	€ 3.201	
Ambities	Innovaties op energietransitie	€ 1.524	€ 1.398	€ 1.881	€ 1.712	€ 2.080
	€ 3.555	€ 3.262	€ 4.388	€ 3.996	€ 4.854	
	€ 400	€ 400	€ 400	€ 400	€ 400	
	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 1.000	
Totaal		**€ 74.337**	**€ 70.247**	**€ 82.117**	**€ 82.966**	**€ 97.473**

De kosten voor het vaarwegbeheer vormen een afzonderlijke begrotingspost. Voor de financiële afwikkeling van de kosten voor de instandhouding van de provinciale wegen maken we gebruik van een egaliserende bestemmingsreserve. Voor de instandhouding worden er jaarlijks structurele middelen beschikbaar gesteld; omdat de uitgaven jaarlijks fluctueren kan het voorkomen dat het saldo van deze Reserve enige tijd negatief uitvalt. Op basis van de huidige stand van de reserve en de prognose van de resterende uitgaven van 2025 verwachten we dat de reserve op 1 januari 2026 een saldo van ca € 14 miljoen zal bedragen.

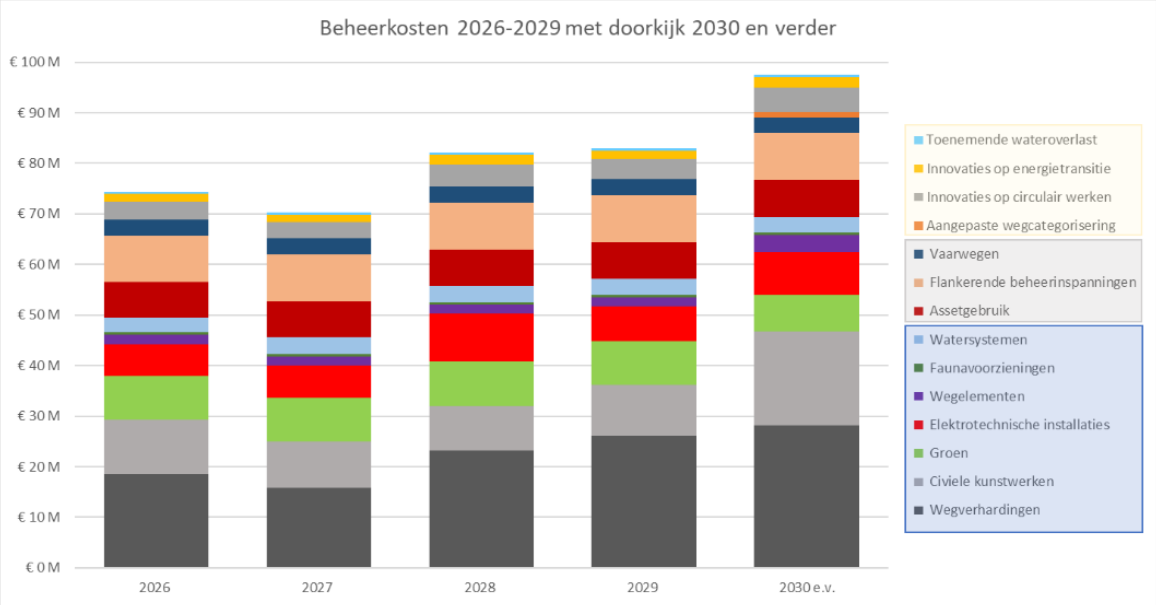
Uitgaande van dit beginsaldo en de geraamde bedragen (excl. Vaarwegbeheer), zoals vermeld in tabel 4.2 betekent het dat voor de periode 2026-2029 gemiddeld een bedrag van € 71,6 miljoen per jaar nodig voor Sober en doelmatig onderhoud.

Voor de maatregelen voor circulair werken, energietransitie en toenemende wateroverlast is gemiddeld €5,8 miljoen per jaar benodigd.

Voor de uitvoering van de maatregelen in de Uitvoeringsagenda Beheer 2026-2029 is hiermee gemiddeld €77,4 miljoen per jaar nodig.

De informatie uit tabel 4.2 is in onderstaande figuur grafisch weergegeven.

Figuur 4.3 Beheerkosten per beheerthema p.p. 2026 (kosten voor 2030 en verder zijn indicatief)



5 Monitoring

Monitoring van kwaliteit, uitvoering en financiën vindt plaats in de Begroting en de Jaarrekening in de paragraaf "Onderhoud kapitaalgoederen". Dit is hieronder toegelicht.

5.1 Kwaliteit

Het kwaliteitsniveau voor het beheer en onderhoud van de provinciale wegen in Gelderland is gedefinieerd als “sober en doelmatig” en is afgeleid uit de wet- en regelgeving en het beleid van de provincie. De focus is gericht op het technisch en functioneel in stand houden van de huidige infrastructuur. Hiermee voldoen we aan de minimale landelijke technische richtlijnen en het wettelijk minimum voor wegbeheer, en voorkomen we achterstallig onderhoud. Daardoor vermijden we onnodige extra kosten, en zorgen we voor de veiligheid voor de weggebruiker en de omgeving, en de beschikbaarheid van onze wegen.

Het niveau 'sober en doelmatig' geldt voor de onderhoudstoestand van het hele wegennet en de bijbehorende beheeractiviteiten. De onderhoudstoestand heeft betrekking op de fysieke beheerobjecten wegverhardingen: civieltechnische kunstwerken (zoals bruggen), groen, water, elektrotechnische installaties en wegelementen. De bijbehorende beheeractiviteiten zijn assetgebruik, bedrijfsvoering, strategie en informatievoorziening.

We baseren ons bij het vaststellen van de technische kwaliteit van de wegen en de bijbehorende infrastructurele objecten op de landelijke norm NEN 2767 Conditiemeting. Hierin worden de volgende conditiescores gebruikt:
1. uitstekende conditie, incidenteel geringe gebreken
2. goede conditie, incidenteel beginnende veroudering
3. redelijke conditie, plaatselijk zichtbare veroudering, functievervulling niet in gevaar
4. matige conditie, functievervulling incidenteel in gevaar
5. slechte conditie, de veroudering is onomkeerbaar
6. zeer slechte conditie, technisch rijp voor sloop

Om aan het gewenste kwaliteitsniveau te blijven voldoen, is een score 6 niet toegestaan. Onderhoudsmaatregelen kunnen het beste worden uitgevoerd op het moment dat conditiescore 4 is bereikt.

5.2 Uitvoering

In de Begroting nemen we het beoogde programma op voor groot onderhoud aan verharding, civiele kunstwerken en verkeersregelinstallaties voor het betreffende uitvoeringsjaar. In de Jaarrekening reflecteren we op de Begroting en het daarbij behorende programma. Hierbij geven we aan wat we hebben kunnen realiseren en welke projecten in een volgend jaar tot uitvoering komen.

5.3 Financiën

In deze uitvoeringagenda zijn de kosten voor beheer in een meerjarig perspectief opgenomen. In de Jaarrekening nemen wij een overzicht op, gebaseerd op de werkelijk gemaakte kosten in het betreffende jaar. In de Begroting van het daaropvolgende jaar presenteren we opnieuw een meerjarige doorkijk.

Ook nemen wij het geprogrammeerde budget met betrekking tot circulair werken, de energietransitie en het bestrijden van wateroverlast, op in de Begroting en maken het onderdeel van de Jaarrekening.

Hoofdstuk 12 Hoe gaan we samenwerken en monitoren

Besluitvorming over projecten en samenwerking met partners: agenderen en programmeren

In dit programma agenderen we projecten waar we mee verder gaan. Het besluit over de financiering van projecten – programmeren – gebeurt bij de P&C cyclus. We gaan daarbij omgevingsgericht werken en de opgaven regionaal programmeren. En dragen bij aan de regioarrangementen. Daarbij blijven we werken aan bereikbaarheid, in samenhang met voor onze inwoners belangrijke thema’s zoals leefbaarheid, wonen, werken en bedrijvigheid, klimaat en energietransitie, natuur en voorzieningen. We kijken daarbij voortdurend hoe we kunnen bijdragen aan gezamenlijke doelen (provincie en gemeenten, regio’s, Rijk). Veel ambities realiseren we niet alleen, we doen dat in samenwerking met partners. De besluitvorming en aanpak van dit programma is flexibel, zodat (nieuwe) initiatieven kunnen worden ingepast en uitgevoerd. Concreet betekent dit dat we nieuwe initiatieven van partners volgen en nagaan of deze bijdragen aan onze strategische doelen en die van partners.

Op verschillende manieren zijn partners en experts betrokken bij het ontwikkelen van het beleidskader bereikbaarheid en het Gelders programma bereikbaarheid (uitvoering). Alleen door een goede samenwerking met onze partners: Rijk, regio’s, gemeenten, buurprovincies, ondernemers en bewoners kunnen we onze doelen voor een vlot en veilig bereikbaar Gelderland bereiken. Bij het agenderen van projecten (projecten waar we verder mee gaan) hebben we gekeken wat partners belangrijk vinden en waar partners (meer) aan bij kunnen dragen. Dit doen we ook bij het programmeren van projecten in het kader van de

planning- & controlcyclus en de uitvoering van maatregelen. We programmeren immers dynamisch en flexibel, in samenhang met de andere programma's en samen met partners. Bij (infrastructurele) projecten worden omwonenden en andere betrokkenen standaard geraadpleegd en geïnformeerd. Daarbij hebben we oog voor signalen uit de omgeving.

Monitoring en evaluatie van projecten en impact

We monitoren zowel de resultaten van de projecten als de impact (op de strategische doelen) van de maatregelen in Gelderland. Aan de hand daarvan weten we of we op koers liggen of dat bijsturing van het programma en uit te voeren activiteiten nodig is. We rapporteren periodiek over de voortgang.

De strategische doelen vertalen we daarvoor in meetbare resultaten. Hieronder hebben we per strategisch doel mogelijke concept-indicatoren opgenomen. We inventariseren bij de uitwerking van dit programma en de monitoring daarvan welke indicatoren we kiezen, hoe we de indicatoren exact definiëren, welke streefwaarden daarbij horen en of we ze kunnen meten en onderbouwen met data.

1. Goede en zekere bereikbaarheid voor leefbaarheid en brede welvaart

Wat verwachten we dat er verandert (toestandsindicator)?
- Wonen en Economie: nieuwe woningen en economische ontwikkelingen op plekken die optimaal zijn vanuit mobiliteit;
- Leefbaarheid door bereikbaarheid: aantal bereikbare banen, onderwijsplekken en ziekenhuizen, voor Gelderland en per Gelderse regio.
- OV:
  - Toename aantal reizigers in het OV (waaronder HOV en buurtbus);
  - Toename aandeel verplaatsingen met het OV van alle verplaatsingen boven de 15 kilometer;
  - Toename aandeel verplaatsingen met het OV t.o.v. totale verplaatsingen in Gelderse regio's (tot 15 kilometer);
  - Hoog klanttevredenheidscijfer OV: rapportcijfer minimaal 7;
  - Hoog klanttevredenheidscijfer OV-stations/ -haltes: rapportcijfer minimaal 7.
- Fiets en lopen:
  - Toename aantal reizigers per fiets van alle verplaatsingen boven de 15 kilometer (aantal fietsers ook weergeven);
  - Toename aandeel verplaatsingen per fiets en lopen t.o.v. totale verplaatsingen in Gelderse regio's (tot 15 kilometer).
- Duurzaamheid:
  - Afname van de uitstoot van CO2 door mobiliteit (doel: maximaal 2,6 Megaton in 2030);
  - Zero emissie bussen in concessies;
  - Zero emissie regionale treinen, bij voorkeur per 2040 (einde levensduur treinen), uiterlijk per 2050;
  - Circulair beheer en onderhoud, waar mogelijk.

2. Verkeersveiligheid: we streven naar een dalende lijn van het aantal verkeersslachtoffers in Gelderland

Wat verwachten we dat er verandert (toestandsindicator)?
- Afname totaal aantal ernstige verkeersslachtoffers in Gelderland op alle wegen per jaar.

3. Goederenvervoer: slimmer en schoner verplaatsen van goederen en versterken van de (inter)nationale transportverbindingen

Wat verwachten we dat er verandert (toestandsindicator)?
- Toename aantal gerealiseerde clean energy hubs in Gelderland;
- Verduurzamen: groter aandeel transport per spoor en water ten opzichte van totale transport;
- Bereikbaarheid: goede (inter)nationale transportverbindingen voor weg, water en spoor.


P
€0,-
24 uur
elke eerste
24 uur gratis

Bijlage I Begripsbepalingen

Clean Energy Hub	Een centrale locatie waar duurzame energie wordt opgewekt, opgeslagen, omgezet, verdeeld en/of geleverd aan gebruikers, vaak gecombineerd met voorzieningen voor transport, industrie en de gebouwde omgeving.
EGTS Rijn-Alpen	Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking Rijn-Alpen is een grensoverschrijdend samenwerkingsverband van regio's, steden en havens langs de Rijn-Alpencorridor dat gericht is op het versterken van de samenwerking en de geïntegreerde ontwikkeling van deze belangrijke Europese transportcorridor.
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
Hub	Een centrale locatie waar verschillende vormen van vervoer samenkomen en eenvoudig op elkaar aansluiten. Het doel is om reizigers gemakkelijk te laten overstappen tussen verschillende vervoermiddelen en zo duurzame mobiliteit te stimuleren.
ICE	InterCity Express (ICE) is het netwerk van hogesnelheidstreinen in Duitsland dat grote steden snel en comfortabel met elkaar verbindt, zowel binnen Duitsland als naar diverse internationale bestemmingen.
MLA	Een zeer licht gemotoriseerd luchtvaartuig met een beperkt maximaal startgewicht, bedoeld voor recreatieve of sportieve vluchten.
TEU	Een TEU is een Twenty foot Equivalent Unit. Een standaardmaat voor een container gebruikt in het (inter) nationale goederenvervoer.

Bijlage II Informatieobjecten

bruggen	/join/id/regdata/pv25/2026/gebiedsaanwijzing_fc959ab372a746f39d1f47289a78729a/nld@2026-09-11;1
fietsoversteken	/join/id/regdata/pv25/2026/gebiedsaanwijzing_96fac7240ee74ccbb58a37037dd7780e/nld@2026-09-11;1
fietsverbindingen	/join/id/regdata/pv25/2026/gebiedsaanwijzing_b3b3dfe423c14d1583fd053263184316/nld@2026-09-11;1
haven	/join/id/regdata/pv25/2026/gebiedsaanwijzing_5215bc1c4b8b4ac7a5cfb9dcf78958c6/nld@2026-09-11;1
HOV	/join/id/regdata/pv25/2026/gebiedsaanwijzing_ecd7e76f93b0462388f5ae0790943bd5/nld@2026-09-11;1
HUBS	/join/id/regdata/pv25/2026/gebiedsaanwijzing_39022a47e7a141beaedeab874a3b2213/nld@2026-09-11;1
rijksprojecten met een provinciale rol	/join/id/regdata/pv25/2026/gebiedsaanwijzing_9ca12683890c44aa9aa3d905925d10ef/nld@2026-09-11;1
rijksprojecten met een provinciale rol	/join/id/regdata/pv25/2026/gebiedsaanwijzing_741338594f5741f586ef182195d4cce8/nld@2026-09-11;1
spoor	/join/id/regdata/pv25/2026/gebiedsaanwijzing_8da600958ec1433a929ddf0f5ac3f290/nld@2026-09-11;1
spoor	/join/id/regdata/pv25/2026/gebiedsaanwijzing_957b26d8ebbd420cb00f89db1f0f7239/nld@2026-09-11;1
trajectaanpak en overige projecten	/join/id/regdata/pv25/2026/gebiedsaanwijzing_664a5e55e7fe4d8daf757ecbae92a0ab/nld@2026-09-11;1
trajectaanpak en overige projecten	/join/id/regdata/pv25/2026/gebiedsaanwijzing_7248816f68eb43e0bde75dac38b1e5fc/nld@2026-09-11;1
verkeersveiligheid	/join/id/regdata/pv25/2026/gebiedsaanwijzing_9940d61f4c6f44ff874638bd2628c733/nld@2026-09-11;1

Bijlage III Overzicht projecten

In deze bijlage is samengevat en op een rij gezet welke activiteiten en projecten we agenderen in dit programma. Daarbij is inzichtelijk gemaakt aan welke opgave het project bijdraagt.

Opgave	Projecten en activiteiten
OV en overstappunten	• Gefaseerd ontwikkelen van druk bezette OV lijnen tot hoogwaardige OV lijnen tussen landelijke gebied/nieuwe woningbouwlocaties en stedelijke centra. • Ontwikkelen regionaal mobiliteitsknooppunt station Doetinchem als onderdeel van gebiedsontwikkeling (woningbouw) in de stationsomgeving. • Ontwikkelen regionaal mobiliteitsknooppunt station Harderwijk onderdeel van gebiedsontwikkeling (woningbouw) in de stationsomgeving en verkenning keervoorziening Harderwijk/Nunspeet. • Opwaarderen station 't Harde tot regionaal mobiliteitsknooppunt op de Veluwelijn tussen Harderwijk en Zwolle. • RegioExpres Arnhem-Doetinchem (per 2027). • Opwaarderen busstation Groenlo tot regionaal mobiliteitsknooppunt (H)OV op de verbinding Varsseveld-Enschede (N18). • Verkenning HOV waardige lijnen Ede-Veenendaal en Ede-Wageningen. • Opwaarderen hub busknoop Druten. • Opwaarderen stadsrandhubs rondom stedelijke centra Arnhem, Nijmegen en Apeldoorn. • Verkenning naar opwaardering regionale hubs en wijkhubs in landelijke kernen. • Opwaarderen stationslocaties en centrale hubs zoals Nijmegen Centrum, Nijmegen Heyendaal, Arnhem-Presikhaaf en Apeldoorn centraal en agenderen Arnhem Willemsplein. • Verkenning versnelling OV lijnen, door strekken lijnen of betere voorzieningen bij bv Rossum (N322), Velp (N785), Beek-Ubbergen (N325). • Inzet op en bijdrage aan het plan Publieke Mobiliteit Achterhoek. • Verduurzaming OV op de lijn Zutphen-Hengelo-Oldenzaal. • Inzet op sociale veiligheid in het OV. • Inzet op snelle intercity Arnhem-Berlijn, ICE Amsterdam-Arnhem-Frankfurt.
Stimuleren lopen en fietsen	• Lopende fietsinfrastructuurprojecten naar succesvol resultaat brengen: – Doorfietsroute Arnhem - Wageningen (Nederrijnpad) – Doorfietsroute Ede - Wageningen (Pico Bello Pad) – Doorfietsroute F348 Deventer-Zutphen – Doorfietsroute Zaltbommel-Den Bosch – Doorfietsroute F12 Westervoort-Zevenaar • Doorfietsroutes: – Doorfietsroute VeluweWaalpad (Nijmegen - Arnhem) – Arnhem - Huissen (Pleijroute), exclusief fietsbrug – Apeldoorn-Deventer – Epe-Zwolle – Wijchen-Oss • Subsidieregeling grootschalige maatregelen op het Hoofdfietsnet voor gemeenten, waarvoor max 50 % subsidie kan worden aangevraagd (en voor doorfietsroutes max 65%). • Subsidieregeling Tegengaan Vervoersarmoede. • Activiteiten ter bevordering dat gemeenten en andere stakeholders investeren in infrastructuur, voorzieningen en ondersteuning die de reis per voet of fiets aantrekkelijker maken dan per auto.
Provinciale wegen en fietspaden	We voeren in de periode 2025-2027 op een groot aantal provinciale wegen (inclusief aanliggende) fietspaden (zie kaart) trajectonderhoud uit. Tegelijk met dat trajectonderhoud (soms ivm goede kwaliteit asfalt slechts op delen van het aangeduide traject) voeren we verbeteringen door voor verkeersveiligheid en fiets en openbaar vervoer met de daarvoor beschikbare middelen. Waar mogelijk combineren we de werkzaamheden met de aanpak van gevaarlijke fietskruisingen.
Gedragsaanpak slim en schoon	In alle Gelderse regio's ondersteunen we de volgende activiteiten: werkgeversaanpak, bewonersaanpak, logistieke aanpak, bezoekersaanpak. In enkele regio's ook de campussenaanpak. Dit alles ter bevordering van niet reizen, anders reizen of op ander tijdstip reizen (personen) of efficiëntie (goederen). Coördinatie van de verzameling van data TOP15 tbv digitalisering mobiliteitsinformatie.
Laadmogelijkheden	Samen met Provincie Overijssel werken we samen als NAL-regio Oost en geven we uitvoering aan de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur. Activiteiten zijn onder andere: gemeenten ondersteunen bij het komen tot een basisnetwerk reguliere openbare laadpalen, implementatie van netbewust laden op publieke laadpalen, ondersteuning van bedrijven met een adviseur logistieke laadinfrastructuur, en bedrijven helpen met laadinfrastructuur als onderdeel van de bredere duurzaamheidsopgave door middel van een bedrijventerreinenaanpak.

Opgave	Projecten en activiteiten
Veren	We ondersteunen gemeenten waar het veer een jaarlijks exploitatietekort van meer dan EUR 50.000 heft.
Infraprojecten	Naast de trajectaanpak zoals hierboven aangegeven en de projecten die gericht zijn op specifieke knelpunten wat betreft verkeersveiligheid en/of fiets, zijn er een aantal provinciale trajecten of gebiedsopgaven waar naast veiligheid ook vanuit huidige of in toekomst te verwachten doorstromingsproblemen maatregelen moeten worden genomen. Het gaat soms ook om trajecten waar in de projectvoorbereiding bleek dat er tekorten zijn om het project te realiseren. Het gaat om de volgende projecten of gebiedsopgaven die we in deze coalitieperiode vlot willen trekken door een verkenning te starten, danwel door te faseren een eerste stap te zetten naar realisatie: N303 Voorthuizen-Putten (eerste fase uitvoering), N317 Bereikbaarheid Slingeland Ziekenhuis (Verkenning), N312 Barchem (verkeersveiligheid komtraverse) N348 A1-Epse, en de N322 (korte/lange termijn maatregelen).Wat betreft grote projecten werken we met partners samen aan Rijnbrug Rhenen en Project Beter Bereikbaar Wageningen. Wat betreft Rijksprojecten werken we samen aan de doortrekking A15 en verbreding A12 in de Liemers. We maken ons hard voor de realisatie van de A50 paalgraven-bankhoef-Ewijk en maken met het Rijk over compenserende en mitigerende maatregelen voor projecten die door het rijk ikv Mobiliteitsfonds worden getemporiseerd. Daarnaast het onderzoek woningbouw op Spooremplacement Arnhem, Netwerkanalyse Groenemetropoolregio en Foodvalley en integrale corridoruitwerking voorzone A12, A2 en A1.
Klimaatadaptatie en circulair, schone lucht en geluid	Waar nodig en mogelijk treffen we maatregelen om de gevolgen van klimaatverandering tegen te gaan door te investeren in klimaatrobuuste infrastructuur en tegengaan uitstoot en geluidsoverlast door inzet op duurzaam vervoer en materieel, zoals het stimuleren van actieve mobiliteit of openbaar vervoer in plaats van het gebruik van de auto en het stimuleren van slim en schoon reizen. We werken aan een meer circulaire uitvoering van provinciale wegen en fietsprojecten. We voeren daarom beheer en onderhoud waar mogelijk circulair uit, zoals voor de fietsbrug Gendt (N838). Waar er nu al knelpunten zijn bij lopende projecten, nemen we klimaatadaptieve maatregelen. Het gaat dan bijvoorbeeld om realiseren van extra waterberging, retentiegebieden of wadi's, hol afwerken van bermen of tussenbermen, vergroten van de capaciteit van (nieuwe) duikers of hemelwaterafvoersystemen, implementeren van infiltratievoorzieningen en toepassen van waterbergende funderingen.
Luchtvaart	We verlenen besluiten of tijdelijke ontheffingen voor kleine luchthavens in Gelderland, we stellen nieuw beleid op met aandacht voor nieuwe vormen van transport (drones) en geven reactie op de nationale luchtvaartagenda (waaronder luchtvaartroutes).
Verkeersveiligheid	Aanpak van de meest onveilige plekken, eerste lichting zoals genoemd in Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid: N309 fietsoversteekElburg, N317 Oude IJsselweg, N318 Fietsoversteek Aalten, N322 (korte termijn maatregelen), N325 fietsoversteek Beek, N785 Komtraverse Velp. N791 (invoering 60 km). Deze lijst wordt nog aangevuld met een tweede lichting locaties waarover Provinciale Staten in juni worden geïnformeerd. Daarnaast de verkenning en zo mogelijk uitvoering in deze coalitieperiode van de volgende gevaarlijke fietsoversteken:N309 Zuidweg, N310 Oude Leuvenumseweg, N308 Laanzichtweg, N318 Voskuilweg, N336 Grote Veldstraat, N844 Molensingel,N837 Poort Midden Gelderland, N310 Stakenburgweg, N319 Zwolseweg, N836 Heldringstraat, N838 Lingefietspad, N836 Stationsstraat, N786 Soerensebrug, N314 Bronsbergen, N831 Onderwaard, N834 Burensedijk, N836 Reethsestraat, N848 Nieuwe Zuiderlingedijk, N224 Meikade en N798 Hoofdlaan.
Logistiek	• Aanpak Topcorridors; verduurzamen, 'verslimmen' en optimaliseren van het goederenvervoer op de transportcorridors Oost en Zuidoost: – Deelname aan enkele van de werkgroepen: bv. werkgroep Knooppunten samen met de gemeenten Tiel en Nijmegen en de Groene Metropoolregio en Regio Rivierenland en de werkgroep Truckparkings; – Ondersteunen ontwikkeling van de bovengemiddelde knooppunten Nijmegen en Tiel bij de uitwerking van de knooppuntplannen en de doorontwikkeling naar Realisatiepacten. Met als doel de samenwerking tussen Rijk en regioverder te intensiveren en gezamenlijk op te trekken bij de versterking van het bovengemiddelde knooppunt én op de corridor toekomstige projecten en investeringen vast te leggen. • Organiseren Learning Community Clean Energy Hubs (CEH)/landelijk trekker CEH. • Ontwikkelen dekkend Gelders netwerk van Clean Energy Hubs voor het goederenvervoer voor weg en water met minimaal 10 clean energy hubs in 2030. • Living Lab digitalisering Gelderland en/of Gelderse partners, w.o. project digitalisering havengelden binnenvaart. • Slim en schoon transport; stimuleren en verbeteren doorstroming van het goederenvervoer draagt bij aan een bereikbaar Gelderland en een sterk vestigingsklimaat met oog voor verbetering van leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, CO2, stikstof en ruimte):

Opgave	Projecten en activiteiten
	– Via logistiek makelaars stimuleren van ondernemers om te komen tot de juiste keuzes t.a.v. slimme en schone logistiek; – Ontwikkelen strategisch communicatieplan, gedragscampagne en interventiepakket met o.a. webinars en seminars waar regionale kennis en goede voorbeelden worden gedeeld. Bij de uitwerking van het interventiepakket betrekken we de logistiek makelaars, ondernemers, netwerkpartners (zoals Logistics Valley en hogescholen) en collega's van aangrenzende programma's; • Stimuleren van transport van goederen via water en spoor; Bijdragen aan een goede doorstroming en het oplossen van nu al bestaande of toekomstig verwachte knelpunten in relatie tot de verwachte groei van het goederenvervoer: – Stimuleren havensamenwerking binnenhavens Tiel, Nijmegen en Arnhem om gezamenlijk te komen tot versterking van de havens in Gelderland d.m.v. 1) de inzet van een kwartiermaker en 2) de inzet van een programmamanager voor het vervolg, waar o.a. opschaling naar andere havens deel van uitmaakt; – We continueren onze deelname aan de Regiotafel Binnenvaart Oost-Nederland. Een samenwerking tussen de provincies Overijssel en Gelderland en Rijkswaterstaat met diverse regionale partners; – Stimuleren bedrijven gebruik te maken van modal shift en de landelijke modal shift regeling samen met de Topsector Logistiek. Hierdoor ontstaat een robuust netwerk met minder vervoersbewegingen, minder vertragingen ondanks grootschalig onderhoud aan de weg, minder maatschappelijke kosten (slijtage wegennet, geluidshinder, files) en realisatie van de klimaatdoelen. Hiervoor zetten we modal shift makelaars in; – Ontwikkelen subsidieregeling Clean Energy Hubs voor haalbaarheidsonderzoeken en realisatie van Clean Energy Hubs (weg en water); – We ondersteunen initiatiefnemers binnenvaart met de planontwikkeling voor laadpunten voor batterij elektrisch varen bij de Gelderse containerterminals; – We voeren een verkenning uit naar mogelijke locaties voor truckparkings in relatie tot de goederenvervoercorridors; – Op regionaal niveau werken we in Logistics Valley verband samen met ondernemers, overheden en onderwijsinstellingen in drie logistieke hotspots Rivierenland, Regio Nijmegen, Liemers-Achterhoek aan een programma voor 'morgen' en 'overmorgen'; – Verkennen mogelijkheden deelname aan een Europees corridorproject, dat een wezenlijke bijdrage levert aan de leefbaarheid en bereikbaarheid, ruimte, wonen en werklocaties, goederenvervoer en verkeersveiligheid; – Communicatie voortgang en (tussen)resultaten.