Regio Stedendriehoek

Mobiliteitsagenda concept 07-02-2013

STEDENDRIEHOEK

Regio Stedendriehoek
Mobiliteitsagenda

Regio Stedendriehoek

Mobiliteitsagenda

STEDENDRIEHOEK

Met Graumans

© 2013 Met Graumans, Arnhem

Josef Israelslaan 135
6813 JD Arnhem
06-53173781
ed@metgraumans.nl
www.metgraumans.nl
KvK 540 005 56
Btwnr NL 0936 27 907 BO1
Triodos Bank 25 44 30 422

Tekst en samenstelling: Ed Graumans, kernteam Stedendriehoek
Foto's in rapport: ....
Foto voorblad: Wikipedia
Projectnummer: 224-02
Met Graumans, Arnhem
In opdracht van: Regio Stedendriehoek
Contactpersoon: Arjan Brink

Dit rapport is vervaardigd op verzoek van de opdrachtgever zoals hierboven aangegeven en is zijn eigendom. Niets uit deze rapportage mag worden vermenigvuldigd of openbaar gemaakt worden door middel van scanning, druk, internet, fotokopie of andere wijze zonder schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en Met Graumans, noch mag het zonder deze toestemming voor een ander doel gebruikt worden dan waarvoor het vervaardigd is.

Inhoudsopgave

Deel 1: Mobiliteitsagenda

1 Mobiliteitsagenda Regio Stedendriehoek 11

1.1 Regionale positionering en doelen 11
1.2 Re-inventing Stedendriehoek en focus 11
1.3 Uitgangspunten Mobiliteitsagenda 12
1.4 Opzet Mobiliteitsagenda 13
1.5 De Mobiliteitsagenda 13

Deel 2: Kaders, context en ambities

2 Kaders: Structuurvisie en 'Uitdagend Gelderland' 19

2.1 Ruimtelijk beleid en mobiliteitsopgaven 19
2.2 Mobiliteitsprojecten 19
2.3 Coalitieakkoord 'Uitdagend Gelderland' 20
2.4 Wat betekent dit voor de Mobiliteitsagenda? 21

3 Context: ontwikkelingen en gegevens 23

3.1 Inwoners en demografie 23
3.2 Verplaatsingspatroon woon-werkverkeer 24
3.3 Economie en mobiliteit 25
3.4 Digitalisering 29
3.5 Openbaar vervoer 29
3.6 Beter Benutten 30

4 Ambities 31

4.1 Focus vestigingsklimaat 31
4.2 Duurzaamheid 31
4.3 Koers: robuust verkeers- en vervoersysteem 33
4.4 Indicatie ambities openbaar vervoer 33
4.5 Indicatie ambities wegennet 34
4.6 Indicatie ambities fiets 35

STEDENDRIEHOEK

Leeswijzer Mobiliteitsagenda

In deel 1 is de Mobiliteitsagenda van de Regio Stedendriehoek opgenomen

In deel 2 zijn de kaders, context en mogelijke ambities opgenomen die relevant zijn bij het opstellen van de Mobiliteitsagenda. Vanuit deel 1 wordt hiernaar verwezen.

STEDENDRIEHOEK

DEEL 1

MOBILITEITSAGENDA

1 Mobiliteitsagenda Regio Stedendriehoek

1.1 Regionale positionering en doelen

De bereikbaarheid van de regio is van oudsher één van de thema's van samenwerking. De noodzaak voor samenwerking bestaat nog steeds. Het beleidsveld mobiliteit is bij uitstek een thema waar de regionale meerwaarde, bij goede keuzes, per definitie optreedt. De tijd dat mensen wonen, werken en recreëren in hun eigen kern ligt al lang achter ons. Het massale autobezit en –gebruik hebben een schaalvergroting van het daily urban system (dagelijkse leefomgeving) veroorzaakt. Een groot gedeelte van de verplaatsingen speelt zich nu af binnen de regio en vooral het economisch verkeer (werken, diensten, goederen) is regio-overschrijdend.

Het bestuur van de Regio Stedendriehoek heeft in 2011 geconstateerd dat er diverse aanleidingen zijn om het strategisch mobiliteitsbeleid te vertalen in een nieuwe Mobiliteitsagenda. Dit is onderschreven in een bestuurlijke themasessie (portefeuillehouders mobiliteit) op 20 januari 2012[1] met de volgende overwegingen:

- De Regionale Structuurvisie Stedendriehoek (RSV) is vastgesteld in 2007 maar het planproces is al in 2004 van start gegaan. In een periode van bijna 9 jaar zijn er vele nieuwe maatschappelijke, economische en ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op het mobiliteitsbeleid.
- De Provincie Gelderland is in 2012 gestart met het opstellen van een Provinciale Omgevingsvisie. Deze wordt in 2013 afgerond. Het is van belang dat de Regio Stedendriehoek haar bouwstenen tijdig inbrengt.
- Hoewel de economische crisis een rem heeft gezet op een aantal ontwikkelingen, zijn er nog steeds ruimtelijke ontwikkelingen en vraagstukken. De laatste jaren zijn diverse projecten tot uitvoering gekomen maar anderzijds zijn er ook nog de nodige knelpunten op te lossen
- De focus van de regionale samenwerking lag de laatste jaren vooral op de A1. Er is gebleken dat het gezamenlijk optrekken in strategische vraagstukken succesvol is. Het is zaak om het BO-MIRT, de samenwerking met de Provincie en andere partners te laten plaatsvinden op basis van een gezamenlijke regionale agenda. Thans is mobiliteit geen onderdeel van het regiocontract met de provincie. Mogelijk is dat in de toekomst wel het geval.
- Een Mobiliteitsagenda is een gemeenschappelijk communicatiekader.
- In het kader van 're-inventing' wordt de nieuwe regionale Mobiliteitsagenda opgesteld vanuit de rol die de regio zich voor de komende periode toedeelt. Diverse maatschappelijke en economische ontwikkelingen vragen om een nieuwe positie en nieuwe beleidsaccenten van de overheden.

De resultaten van de bestuurlijke themasessie van 20 januari 2012 zijn in de Mobiliteitsagenda verwerkt

1.2 Re-inventing Stedendriehoek en focus

Rollen en uitgangspunten Mobiliteitsagenda

De Regio Stedendriehoek maakt een heroverweging van haar toekomstige rol. Hoewel 'Re-inventing' nog niet volledig is afgerond zijn er wel contouren te ontdekken die voor het opstellen van de Mobiliteitsagenda een rol spelen:

- ***Flexibiliseren*** van de samenwerking is een must: iedere opgave heeft een eigen schaal en een eigen netwerk van partijen. Er is bijna altijd sprake van een 'gedeelde opgave' en een samenhang met andere beleidsvelden en ontwikkelingen in de markt en van de maatschappij.
- Meer ***focus***, doelen scherper benoemen en selectiever worden.
- Anderen ***faciliteren*** met duidelijke kaders en spelregels.

Voor de Mobiliteitsagenda betekent dit het volgende:

1. Een agenda die inspeelt op de ***samenwerking*** met partners (overheden en private partijen). Er zijn ambities die alleen met andere partijen (ander dan de gemeenten van de Stedendriehoek) kunnen worden gerealiseerd.
2. Het definiëren van de ***eigen opgave***: waar kan de regio Stedendriehoek het heft in eigen hand nemen en is

[1] Rapportage 'Op weg naar de Regionale Mobiliteitsvisie Stedendriehoek

samenwerking tussen minimaal twee gemeenten noodzakelijk?
3. ***Stimuleren en faciliteren*** van de deelnemende gemeenten om hun beleidskaders en aanpak af te stemmen op de regionale ambities en gewenste ontwikkelingen.

De economische ontwikkelingen en de bezuinigingen maken het noodzakelijker om scherpere keuzes te maken: welke effecten willen we bereiken en waar zetten we dan op in en kunnen zaken efficiënter of op een andere wijze worden georganiseerd? Samenwerkingsverbanden tussen overheden en private partijen zullen in belang toenemen. Maar ook de maatschappelijke participatie in overheidstaken biedt kansen. Denk bijvoorbeeld aan de inzet van vrijwilligers op het gebied van sociaal openbaar vervoer.

Het belang van een goede bereikbaarheid raakt nagenoeg iedereen in de regio: het bedrijfsleven, de recreatiesector, het onderwijs, zorginstellingen en inwoners. Omdat bereikbaarheid zo verweven is met het dagelijks functioneren, is verbetering ook alleen samen met alle betrokkenen te realiseren vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid. Van alle betrokkenen wordt bewustzijn voor problemen en kansen verwacht en de bereidheid om invulling te geven aan verantwoordelijkheid. Samen kunnen wij de regio beter bereikbaar maken! En hiermee zorgen voor een sterkere economie, goed functionerende voorzieningen, een schoon en prettig leefklimaat, minder energieverbruik, et cetera.

Focus Stedendriehoek

Het beleidsveld Mobiliteit valt binnen het domein Fysiek. Voor dit domein en voor de Stedendriehoek als geheel is een (voorlopige) keuze gemaakt voor de focus van de Regio: het versterken van de kwaliteit van het vestigingsklimaat

1.3 Context Mobiliteitsagenda

In de Mobiliteitsagenda van de regio Stedendriehoek zijn de activiteiten en projecten benoemd waar de Regio Stedendriehoek zich de komende jaren voor gaat inzetten. De Mobiliteitsagenda is tot stand gekomen op basis van bijdragen vanuit de verschillende beleidssectoren van de regio, twee bestuurlijke bijeenkomsten en een consultatie bij externe deskundigen. De onderwerpen op de Mobiliteitsagenda zijn benoemd en geselecteerd op de noodzaak om mobiliteitsvraagstukken regionaal aan te pakken of op basis van de meerwaarde die ontstaat bij een gezamenlijke aanpak.

Bij het opstellen van de Mobiliteitsagenda hebben de volgende ontwikkelingen (context) een rol gespeeld:
- De **toekomstige rol** van de regio: samenwerken met overheden en private partijen waar dat noodzakelijk is, uitvoeren van de eigen regionale opgaven en het stimuleren en faciliteren van de deelnemende gemeenten in het individueel bijdragen aan de regionale ambities en doelstellingen.
- De **bezuinigingen** die ook op de regio afkomen: minder geld voor infrastructuur en openbaar vervoer. Dit vraagt om scherpe keuzes en prioriteiten. Daar staat tegenover dat met de beperkte middelen de aanpak volgens **'Beter Benutten'** steeds belangrijker wordt. In het nieuwe regeerakkoord is opgenomen dat het programma 'Beter Benutten' een vervolg krijgt. Dit sluit aan bij trends zoals het 'Nieuwe Werken' en de digitalisering. Voor het openbaar vervoer geldt dat dit betaalbaar moet blijven.
- De **principes** volgens de Structuurvisie 2030: bundeling van infrastructuur en ruimtelijke programma's om versnippering van landschap en natuur te vermijden. En tevens het eerst benutten van bestaande infrastructuur, dan aanleggen van ontbrekende schakels en als sluitstuk de aanleg van nieuwe infrastructuur.
- **Vergrijzing**: het aantal ouderen neemt fors toe en daarmee tevens de behoefte aan basismobiliteit.
- De toenemende behoefte bij reizigers aan een **samenhangend vervoersnetwerk.** De diversiteit aan verplaatsingen naar tijd en motief maken een samenhang in het netwerk van openbaar vervoernoodzakelijk. Steeds belangrijker wordt het koppelen van meerdere schaalniveaus op knooppunten en ketenverplaatsingen van deur-tot-deur. De knooppunten zijn de locaties die mogelijkheden bieden voor verdichting van ruimtelijke programma's.
- De **economische dynamiek in de oostflank van Nederland:** het groeiende economisch belang van de zone langs de lijn Zwolle – Deventer – Zutphen - Arnhem – Nijmegen en verder naar 's-Hertogenbosch/Eindhoven zet de steden en regio's in dit gebied meer op de kaart. Betrouwbare, hoogfrequente en snelle verbindingen naar omliggende regio's, Randstad, en internationale verbindingen dragen bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor wonen en werken. Integratie, afstemming en benutten van parallelle verbindingen over weg, water en spoor, zoals in de A1 en A50-zone, kunnen zorgen voor vergroting van de multimodale bereikbaarheid.
- **Duurzaamheid**: de Regio Stedendriehoek heeft als ambitie om in 2030 energieneutraal te zijn.

De Regio Stedendriehoek streeft naar een robuust verkeers- en vervoersysteem dat bijdraagt aan:
- Een goed **vestigingsklimaat**: de interne bereikbaarheid van de regionale voorzieningen is goed.
- **Economische** ontwikkeling: de regio is goed verbonden met de omliggende regio's en economische centra en de bedrijvenlocaties zijn voor verschillende modaliteiten goed ontsloten.
- **Duurzame** ontwikkeling: de rol van de fiets en de e-fiets tot afstanden van 15 km wordt gekoesterd en versterkt, de rol van het openbaar vervoer voor regionale en interregionale verplaatsingen wordt versterkt.

1.4 Opzet Mobiliteitsagenda

De Mobiliteitsagenda is opgezet in de volgende clusters:
- **Interne bereikbaarheid**: de verbindingen binnen de regio.
- **Externe bereikbaarheid**: de verbindingen naar de omliggende regio's en economische centra.
- **Benutten**: maatregelen die op een slimme en efficiënte manier, op redelijk korte termijn, kunnen bijdragen aan het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid.

Per cluster en onderdeel van de agenda is het volgende aangegeven:
- De ambitie (streefbeeld) en agenda (wat gaat de regio daar voor doen?).
- De rol van de Regio Stedendriehoek: samenwerking, eigen opgave, stimuleren en faciliteren.
- Het type activiteit: onderzoek, verkenning, visie, communicatie/lobby, planontwikkeling, financiering, besluitvorming, uitvoering
- De partners waar samenwerking mee nodig of gewenst is.
- De termijn waarbinnen de activiteit plaats gaat vinden: korte termijn (2013-2014), middellange termijn (2015-2018), lange termijn (na 2018).

Een toelichting en relevante gegevens zijn opgenomen in deel 2 en deel 3. In de volgende overzichten wordt per onderdeel verwezen naar de bijbehorende paragrafen.

1.5 De Mobiliteitsagenda

Dit onderdeel pas ik nog aan zodra de agenda zoals opgenomen in de tabellen geaccordeerd is.

Externe bereikbaarheid
- Het versneld realiseren van de capaciteitsvergroting van de A1 tussen Beekbergen en Azelo, te starten uiterlijk in 2017.
- Een toekomstvisie op de corridor A50 (A50, IJssel en spoorlijn Zwolle – Deventer – Zutphen – Arnhem) als onderdeel van de oostflank (Zwolle/Kampen – Arnhem/Nijmegen).
- Het verbeteren van de spoorverbindingen met de omliggende regio's, economische centra en internationale verbindingen.

Interne bereikbaarheid
- Het opzetten van een toekomstvast regionaal netwerk van openbaar vervoer uitgaande van ketens (van-deur-tot-deur), knooppunten (overstappunten verschillende vervoerwijzen en schaalniveaus) en bedrijfsefficiency.
- Het gefaseerd realiseren van de 'Fietsruggengraat Stedendriehoek', te beginnen met de fietssnelweg Deventer – Zutphen.
- Het benoemen van voorkeurroutes vanuit de regio naar de A1 en de A50 en het concretiseren van de duurzame regionale stedelijke distributie waaronder een kwaliteitsnet goederenvervoer.
- Het benoemen van knelpunten (leefbaarheid, bereikbaarheid) in het regionale wegennet op basis van objectieve criteria en de aanpak van deze knelpunten.

Benutten
- Mobiliteitsmanagement (selectief).
- Verkeersmanagement: grote wegwerkzaamheden, publiekstrekkers en evenementen, incidenten en calamiteiten.
- Versterking en ontwikkeling van knooppunten (ketenmobiliteit).
- Vergroten fietsgebruik.
- Versterken toeristische potentie met openbaar vervoer en fiets.

Mobiliteitsagenda Externe Bereikbaarheid						
Agendapunt	**Toelichting**	**Rol Regio**	**Type**	**Partners**	**Termijn**	**Meer informatie**
E1: A1-corridor: vergroten capaciteit A1, Beekbergen - Azelo	*Ambitie*: Het realiseren van het principe van de Structuurvisie 2030 en A1-zone: bundelen van regionaal en (inter)nationaal verkeer op A1, verbeteren van de verkeersveiligheid in verband met de colonnevorming van het vrachtverkeer veiligheid en de doorstroming van het vrachtverkeer, het functioneren als schakel naar TEN-T netwerk, het verminderen congestie en het bieden van betrouwbare reistijden. Het streefbeeld is de uitvoering van de capaciteitsvergroting volgens de, in het MIRT overeengekomen, bestuurlijke voorkeursvariant (2x4 Beekbergen – Deventer-oost), 2x3 Deventer-oost – Azelo) en een versnelde uitvoering vanaf 2017 als één samenhangend project *Agenda*: Het MIRT-besluit over de versnelde uitvoering is nog niet afgerond. De regio participeert in het voorbereiden en het uitvoeren van de regionale strategie (besluitvorming, financiering, lobby) en het overleg met het Rijk.	Samenwerking	Communicatie/lobby Besluitvorming Planstudie (Rijk)	Ministerie van I&M, Provincies Gelderland en Overijssel, Regio Twente, bedrijfsleven	2013 (start planstudie	2.1, 2.2, 3.3
E2: oostflank, noord-zuidverbindingen: gebiedsgerichte strategie opstellen.	*Ambitie*: De regio streeft naar toekomstvaste betrouwbare noord-zuidverbindingen in de oostflank Zwolle/Kampen – Arnhem-Nijmegen en speelt daarmee in op de economische dynamiek en het versterken van de economische structuur door een verbeterde multimodale bereikbaarheid en het ontwikkelen van knooppunten. Het betreft zowel het personenverkeer en goederenvervoer over de weg, het spoor en het water. Met deze verbindingen willen we bereiken dat er een betere uitwisseling mogelijk is en tot stand komt tussen de economische regio's, er een groter bereik is van de arbeidsmarkt vanuit de regio Stedendriehoek en het vestigingsklimaat voor bedrijven in de regio Stedendriehoek wordt versterkt. *Agenda*: Samen met de partners voert de regio een gebiedsgerichte verkenning uit met als doel om de strategie(hoe) en de aanpak (het programma: wat,wie en wanneer) vast te stellen. In de gebiedsgerichte verkenning worden onder andere de volgende elementen betrokken: ontsluiting Deventer en, ontsluiting economische centra, ontsluiting vliegveld Teuge, leefbaarheid IJsselzone, kwaliteit verbindend openbaar vervoer waaronder de OV-verbinding Apeldoorn-Arnhem.	Samenwerking	Verkenning	Ministerie van I&M, Provincies Gelderland en Overijssel, Regio Twente, vervoerders en bedrijfsleven	2013/ 2014	3.3, 4.5
E3: vaststellen regionale schakels naar A1 en A50 en het oplossen van knelpunten op deze schakels.	*Ambitie:* Goed functionerende schakels vanuit de regio Stedendriehoek naar de A1 en de A50, waarop de knelpunten zijn opgelost (zie ook I4). *Agenda:* Het definiëren van de voorkeurroutes naar de A1 en de A50 (in samenhang met de noord-zuidverbindingen) vanuit regio Stedendriehoek inclusief een kwaliteitsnet goederenvervoer gerelateerd aan economische of logistieke centra en bedrijven met groot en veel goederenvervoer. Gevraagd is naar een kaartje met de verbindingen en knelpunten, zal er regionaal al keuzes gemaakt voor het regionale hoofdwegennet en wordt dit niet mede beïnvloed door de resultaten van E2. Daarnaast is er nog geen eenduidig vastgestelde knelpunten definitie (doorstroming/betrouwbaarheid, leefbaar-	Samenwerking	Visie	Provincie Gelderland, Provincie Overijssel	2014	3.3, 4.5

Mobiliteitsagenda Externe Bereikbaarheid						
Agendapunt	**Toelichting**	**Rol Regio**	**Type**	**Partners**	**Termijn**	**Meer informatie**
	heid, veiligheid). Dus volgens mij nog te vraag om een dergelijk kaartje te presenteren. Deventer heeft het Hanzetracé ingebracht dat zou moeten opgewaardeerd naar 2x2.					
E4: het verbeteren en versterken van het railvervoer naar omliggende regio's (spoorboekje).	*Ambitie:* Het verkorten van de reistijden, het verhogen van de frequenties en verminderen van het overstappen en overstaptijden voor de spoorverbindingen tussen de regio Stedendriehoek en de omliggende regio's. *Agenda:* Het verbeteren van de huidige spoorboekje en het benoemen van noodzakelijke verbeteringen in de spoorweginfrastructuur. Daarbij worden de knelpunten uit de NMCA betrokken: Zutphen-Apeldoorn, Zutphen-Oldenzaal (mogelijk), IJsselbrug Zutphen en Apeldoorn. Tevens is het enkel spoor tussen Olst en Deventer een aandachtspunt en de samenhang met de verkenning oostflank(E2). De spoorlijn Arnhem-Apeldoorn heeft geen prioriteit voor de regio Stedendriehoek. Kan dat zo gesteld worden of moeten we toch noemen de samenhang met het verbeteren van het openbaar vervoer tussen Arnhem en Apeldoorn (op welke wijze dan ook?). (N.B. de regio Noord-Veluwe wil de relatie Arnhem – Apeldoorn – Harderwijk – Lelystad per openbaar vervoer versterken).	Samenwerking	Visie prioriteiten-keuze Communicatie/lobby	Ministerie I&M, ProRail, omliggende regio's	2014	2.2, 2.3, 4.4

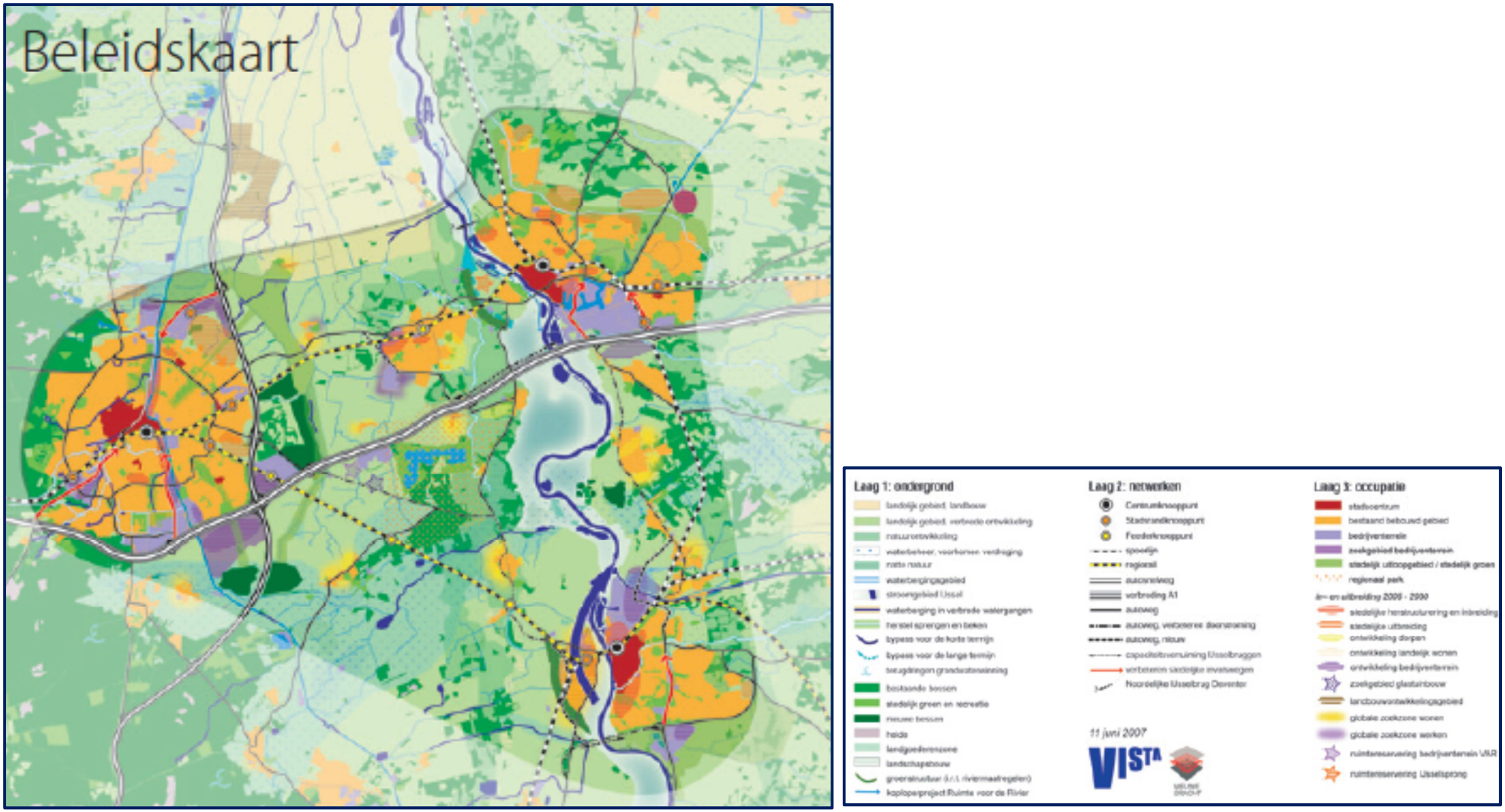
Mobiliteitsagenda Interne Bereikbaarheid						
Agendapunt	**Toelichting**	**Rol Regio**	**Type**	**Partners**	**Termijn**	**Meer informatie**
I1: het ontwikkelen van een betaalbaar regionaal vervoersysteem inclusief basismobiliteit	*Ambitie:* De regio Stedendriehoek beschikt over een robuust openbaarvervoersysteem dat bestaat uit een afstemming tussen en combinatie van: spoorverbindingen, regionale verbindende lijnen en knooppunten waar de overstap op fiets, auto, ontsluitend openbaar vervoer en voorzieningen op het gebied van basismobiliteit mogelijk is. *Agenda*: Een visie ontwikkelen waarin efficiency, kostenbesparing en keuzes voor het voorzieningenniveau een belangrijke rol spelen. De kern van het ov-net wordt gevormd door de verbindende lijnen (spoor, stadsassen en regionale verbindingen) met een goede kostendekkingsgraad. De verbindende lijnen bedienen de knooppunten, regionale voorzieningen, publiekstrekkers en economische centra. Op knooppunten sluiten overige modaliteiten en vormen van ontsluitend openbaar vervoer (basismobiliteit) aan op het verbindend openbaar vervoer ('ladderen'). Verbindende lijnen, knooppunten en voorstadhaltes, ontsluitende lijnen, basismobiliteit (voorzieningen bereikbaar houden en zelfstandig deelnemen aan maatschappelijke en sociale activiteiten) en ketenmobiliteit worden als één samenhangend systeem beschouwd waarop tariefintegratie wordt toegepast. De keuzes voor de wijze waarop de basis-	Eigen opgave	Visie	Provincie Gelderland, Provincie Overijssel Afstemming dient plaats te vinden op de concessieverlening (inhoudelijk en planning) en op de financiële effecten.	2013	2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.5, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4

Mobiliteitsagenda Interne Bereikbaarheid						
Agendapunt	**Toelichting**	**Rol Regio**	**Type**	**Partners**	**Termijn**	**Meer informatie**
	mobiliteit wordt geboden worden gemaakt in samenhang met het totale vervoersysteem. Onderdeel van de visie is het in beeld brengen welke nieuwe spoorstations (voorstadhaltes) een toevoegde waarde hebben en op welke wijze knoop-punten maximaal kunnen worden benut (bijvoorbeeld Deventer-noord, Deventer-zuid, Bathmen, Apeldoorn). De visieontwikkeling wordt opgestart in samenwerking met de provincies Overijssel en Gelderland.					
I3: Fietsruggengraat	*Ambitie*: Het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige fietsverbindingen inclusief de toeristische routes. *Agenda*: In 2013 een verkenning uitvoeren voor de verbindingen Deventer – Zutphen en Apeldoorn - Deventer. Het benutten van de toeristische poten-tie vindt plaats in samenhang met de regio's Noord-Veluwe, de Achterhoek en de bestaande toeristische overstappunten (TOP's). Met deze regio's wordt overlegd over de afstemming van de aanpak. Tevens worden met de omliggende regio's afspraken gemaakt over snelfietsroutes tussen regio's (bijvoorbeeld over Deventer-Olst, Apeldoorn- Epe – Hattem, Zutphen – Doetinchem).	Eigen opgave	Planontwikkeling Financiering Uitvoering	Provincie Gelderland, Provincie Overijssel	2013-2015	3.2, 4.6

Mobiliteitsagenda Benutten						
Agendapunt	**Toelichting**	**Rol Regio**	**Type**	**Partners**	**Termijn**	**Meer informatie**
B1: Definiëren Slim Reizen 2013	*Ambitie:* Het opstellen van een programma met kansrijke initiatieven op het gebied van Slim Reizen ('niet reizen', anders reizen, ander tijdstip, andere route). *Agenda:* Samen met bedrijven en organisaties (zoals onderwijs) knelpunten en ontwikkelingen in beeld brengen die kansrijk met Slim Reizen kunnen worden aangepakt. Onderdeel van de aanpak is het vergroten van het fietsgebruik en het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer.	Programma opstellen als input voor Beter Benutten.	Onderzoek en verkenning. financiering, uitvoering	Bedrijvenverenigingen, individuele bedrijven, publiekstrekkers, onder-wijsinstellingen.	2013	3.3, 3.4, 3.6, 4.2
B2: Deelname aan Beter Benutten	*Ambitie:* De regio neemt deel aan het landelijke programma Beter Benutten en brengt dit tot uitvoering met als doel om de bereikbaarheid te vergroten door het benutten van infrastructuur en vervoervoorzieningen. Agenda: opstellen programma Beter Benutten.	Eigen opgave.	Visie, financie-ring, uitvoering	Ministerie van I&M, gemeenten, bedrijven.	2013-2015	3.2, 3.6, 4.2, 4.6

DEEL 2

KADERS, CONTEXT EN AMBITIES



Beleidskaart Structuurvisie 2030 Regio Stedendriehoek

2 Kaders: Structuurvisie en ‘Uitdagend Gelderland’

2.1 Ruimtelijk beleid en mobiliteitsopgaven

Strategische doelstelling

De Regionale Structuurvisie heeft de formele status van een Intergemeentelijk Structuurplan. Dit betekent dat de structuurvisie richtinggevend is voor het handelen van de vaststellende overheden. Daarbij wordt de volgende doelstelling gehanteerd:

Behoud en versterking van de samenhang en variatie in woon-, werk- en recreatiegebieden, met het gelijktijdig ontwikkelen van nieuwe kwaliteiten in water, natuur, landschap en landbouw.

Samenhang steden en kernen

De functionele samenhang in de Stedendriehoek richt zich op dit moment nog primair op de drie steden zelf. Versterking van de samenhang begint daarom op het niveau van de steden, door zoveel mogelijk te bouwen binnen de steden, door wonen en werken efficiënt te mengen en door nieuwe uitbreidingen goed op de steden aan te sluiten. De samenhang tussen de drie steden – binnen het stedelijk netwerk en met overig Nederland – veronderstelt een goed en betrouwbaar verkeerssysteem. Verbetering van de interne bereikbaarheid over de weg en een beter regionaal openbaar vervoer, kunnen de onderlinge verbanden in de Stedendriehoek versterken.

Apeldoorn, Deventer en Zutphen hebben zich in de richting van hun eigen achterland ontwikkeld. De ruimtelijke beperkingen daarvan komen in zicht door de kwaliteiten van natuur en landschap en de afstand tot het centrum. De economie van de Stedendriehoek is breed georiënteerd en gevarieerd. Om de concurrentiekracht in (inter)nationaal verband te verbeteren moet de Stedendriehoek zich verbreden naar een meer kennisintensieve economie. Dit vraagt om een gedifferentieerd aanbod van bedrijventerreinen en kantoorlocaties.

Principes aanpak infrastructuur

De Stedendriehoek kiest als de basisfilosofie: eerst benutten, dan aanleggen van ontbrekende schakels en als sluitstuk de aanleg van nieuwe infrastructuur. Dit voorkomt versnippering van natuur en landschap. Ook worden door bundeling van infrastructuur de milieueffecten ruimtelijk gecombineerd met hinder, waardoor deze gerichter aangepakt kunnen worden. De visie en voorgestelde aanpak van de capaciteitsuitbreiding A1 is hiervan een duidelijk voorbeeld.

In het deel ‘De Voorlanden’ (niet-bundelingsgebied, waaronder Epe en Lochem) van het RSV zijn de volgende speerpunten benoemd:

- Capaciteitsverruiming A1/A35.
- Landschappen en open ruimte zichtbaar maken vanaf de snelweg (‘Snelwegpanorama IJsselvallei’).
- Kruisingen van water en natuur (EHS-kruisingen).
- Groene transferia (toeristisch verkeer).
- N786 Apeldoorn – Dieren: leefbaarheidsknelpunten in de aanliggende dorpen.
- N348: leefbaarheid Leuvenheim (rondweg).
- Bevorderen vervoer over water (Twentekanaal, IJssel).

2.2 Mobiliteitsprojecten

In de Structuurvisie was een aantal prioritaire projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit benoemd. Deze worden kort beschreven.

Hoofdwegennet

De regio is dicht bij een akkoord met de Minister van I&M over de capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn-zuid en Azelo. Een verbreding van de IJsselbrug blijkt inmiddels niet noodzakelijk te zijn. Uitbreiding met één rijstrook per richting is mogelijk binnen de bestaande brugconstructie. Het project A1 staat hoog op de bestuurlijke MIRT-agenda maar is bestuurlijk nog niet afgerond. De Regio Stedendriehoek blijft inzetten op een bestuurlijke afronding op korte termijn zodat de capaciteitsuitbreiding van de A1 versneld tot uitvoering gebracht kan worden. De aanpak van de A1 is voorwaardenscheppend voor het bundelingsprincipe van de Stedendriehoek en de economische positie van de regio.

Regiorail

In de regio zijn enkele nieuwe stations geopend. Deze zijn succesvol gebleken en voorzien in een mobiliteitsbehoefte. Dat geldt vooral voor het nieuwe station Twello. Volgens de Structuurvisie zet de regio in op de ontwikkeling en intensivering van Regiorail als verbindende light train voor de Stedendriehoek en het ontwikkelen van nieuwe Regiorail-stations bovenop de geplande stations: Apeldoorn-Zuidwestpoort (Brouwersmolen, op de lijn naar Amersfoort), Zutphen De Hoven (op de lijn naar Dieren) en Epse-Noord (Deventer-zuid, op de lijn naar Zutphen), Bathmen en Deventer-noord. Geen van deze drie stations is tot ontwikkeling gekomen, mede ten gevolge van stagnerende bouwprojecten en economische recessie. Nieuwe stations kunnen bijdragen aan het versterken van het regionale stelsel van openbaar vervoer. Tevens biedt Regiorail mogelijkheden om knooppunten te versterken (intensivering van functies) en om de bereikbaarheid van de regio (ook extern) per openbaar vervoer te verbeteren.

Railverbinding Apeldoorn-Arnhem

Een directe aansluiting van Apeldoorn op het HSL-station van Arnhem is, als ontbrekende schakel in het railnetwerk, gewenst. Voor de directe verbinding Apeldoorn – Arnhem is een verkennende studie door de Provincie Gelderland uitgevoerd. Het reactiveren van een oude spoorlijn over de Veluwe (Apeldoorn – Dieren) is één van de beoordeelde varianten naast de Emperboog. Het belang van deze ambitie is in belang toegenomen gezien de economische dynamiek op de as Zwolle – Arnhem en de versterking van de knooppuntfunctie van het station Arnhem. Zo heeft de provincie Gelderland het voornemen om een treinverbinding Arnhem – Emmerich tot stand te brengen.

Regionale wegen

- Verbeteren van de doorstroming en leefbaarheid van de dorpen langs het gehele traject van de N348 in combinatie met de omlegging Eefde-West en afgestemd op een structurele oplossing voor de N348 op de middellange termijn, waarbij ook de N345 (Brummen – Zutphen), en de N786 (Dieren – Eerbeek – Loenen) worden betrokken. Voor de N786 is een verkenning uitgevoerd. Deze biedt nog geen zicht op een oplossing voor de geconstateerde problemen.
- Verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid van de N345 in combinatie met de omlegging Voorst en Zutphen de Hoven ter verbetering van de leefbaarheid. De omlegging Voorst is direct gekoppeld aan de ontwikkeling van Zutphen de Hoven. Deze ontwikkeling is inmiddels getemporiseerd.
- Ontlasten van de verkeersdruk van de N344 in en rond Twello, door aanleg van een nieuwe zuidwestelijke rondweg rond Twello met aansluiting op de A1. Voor deze nieuwe verbinding is de planontwikkeling gestart. Het project is nog actueel.
- Het project herstructurering van de N344 en de Wilhelminabrug heeft een sterke samenhang met de aanpak van de A1. Dit project is nog niet in zijn geheel uitgevoerd. Bij dit project zijn de Provincie Overijssel en de gemeenten Deventer en Voorst betrokken. Zodra de capaciteitsuitbreiding van de A1 een feit s kunnen de Wilhelminabrug en de aansluitende wegen worden afgewaardeerd.
- Zutphen-Arnhem: verbeteringen van de traverse Dieren.

Hier ook noemen de rondwegen Voorst en Twello inclusief stand van zaken?

Een aandachtspunt is de N346 als ontsluiting van de Achterhoek naar de A1 over het regionale grondgebied.

2.3 Coalitieakkoord 'Uitdagend Gelderland'

In het coalitieakkoord is het volgende opgenomen:

'Een van de kerntaken van de provincie is de zorg voor de mobiliteit. Leefbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid zijn bepalende factoren voor dit beleidsterrein. Mobiliteit en bereikbaarheid zijn noodzakelijk om de economische ontwikkeling te faciliteren en zijn van groot belang om het voor iedereen mogelijk te maken te participeren in de samenleving. De mobiliteitsproblemen zijn in Gelderland toegenomen. Alleen samenhang tussen een slimme, weldoordachte aanleg van meer asfalt en verbetering van het openbaar vervoer zorgt voor een goede bereikbaarheid. Investeringen in het openbaar vervoer zijn noodzakelijk, zodat de kwaliteit gehandhaafd blijft en de groei van het aantal reizigers wordt bevorderd. Ondersteunen van lokale experimenten is zinvol. De directe spoorverbinding tussen ***Arnhem en Apeldoorn*** *en de verbetering van de spoorlijn Arnhem-Winterswijk moeten worden gerealiseerd. Betere afstemming tussen de verschillen vormen van openbaar vervoer verdient aandacht.*

Daarnaast verdienen de volgende trajecten speciale aandacht: N345, N348 en N786 (Stedendriehoek). Bedrijven die over water willen transporteren, moeten de ruimte krijgen. Dat betekent dat de provincie in overleg met de regio locaties aanwijst waar watergebonden bedrijvigheid de ruimte krijgt. De multimodaliteit (samenhang weg-spoor-water) wordt bevorderd.'

2.4 Wat betekent dit voor de Mobiliteits-agenda?

De volgende thema's blijven van belang voor de Mobiliteitsagenda:

1. De onderlinge verbanden in de Stedendriehoek versterken door verbetering van de interne bereikbaarheid over de weg, beter regionaal openbaar vervoer en goede fietsverbindingen.
2. De samenhang tussen het netwerk van de drie steden met overig Nederland (Randstad, omliggende regio's) vraagt om een goed en betrouwbaar verkeerssysteem.
3. Voorkomen van versnippering van natuur en landschap door het hanteren van de volgende werkwijze: eerst benutten, dan aanleggen van ontbrekende schakels en als sluitstuk de aanleg van nieuwe infrastructuur.
4. De ontwikkeling van het netwerk openbaar vervoer heeft een nieuwe impuls nodig (Regiorail en interregionale verbindingen).
5. De studie die de gemeente Deventer als opdracht van de gemeenteraad uitvoert naar haalbaarheid (nut/noodzaak) van een derde IJsselbrug.

De volgende projecten en vraagstukken zijn nog steeds actueel: de capaciteitsvergroting van de A1, het afwaarderen van de Koningin Wilhelminabrug in Deventer, aanpak van knelpunten op de N348 en N786, de ontwikkeling van Regiorail, de railverbinding Apeldoorn – Arnhem, de rondweg Twello en de derde IJsselbrug in Deventer.

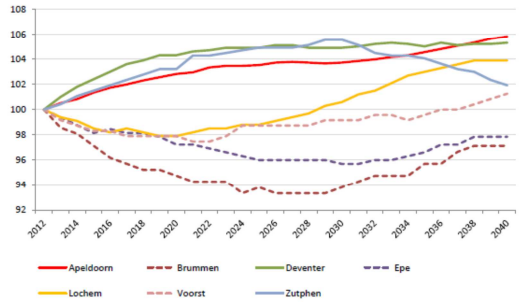
3 Context: ontwikkelingen en gegevens

3.1 Inwoners en demografie

Stedendriehoek is geen krimpregio

Het aantal inwoners in de Stedendriehoek is de afgelopen 5 jaar gestegen van bijna 410.000 aar ruim 413.000.

Bevolkingsontwikkelingen regiogemeenten 2012-2040
indexcijfers 2012=100
bron: Pearl prognose (CBS/RPB)



De Regio Stedendriehoek is geen krimpregio in tegenstelling tot Noord-Groningen, Zeeuws-Vlaanderen, Zuid-Limburg en de Achterhoek. Het aantal inwoners in de regio stijgt tot 2030 naar 425.000 en tot 2040 naar ongeveer 430.000. (bron: CBS en Pearl prognoses, de provinciale Primos-cijfers geven lagere prognoses). Binnen de regio treden wel verschillen op in de ontwikkeling van het aantal inwoner. Het aantal inwoners in Epe en Brummen daalt tot 2030 tot ongeveer 93% van het niveau 2012 en stijgt daarna weer tot ongeveer 98%. De overige gemeenten blijven groeien ten opzichte van 2012. De groei in Zutphen verandert vanaf 2028 in een daling. En niet te vergeten iedere prognose voor de lange termijn heeft zijn onzekerheden.

Het aantal personen per huishouden blijft afnemen. Het aantal huishoudens in de Regio Stedendriehoek stijgt van ongeveer 178.000 in 2010 naar ongeveer 202.000 in 2040. De grootste stijging (ruim 30%) treedt op in de categorie één-persoonshuishoudens

Vergrijzing

Net als in de rest van Nederland is er wel sprake van een rigoureuze wijziging van de bevolkingssamenstelling en de leeftijdsopbouw. Ook de regio Stedendriehoek vergrijst. Het aandeel 65-plusser stijgt in de periode van 2010-2040 van ongeveer 17% naar ongeveer 29%. (toename bijna 70%). Het aandeel van de potentiële beroepsbevolking (20-64 jarigen) daalt van ongeveer 60% in 2010 naar ongeveer 49% in 2040.

Ouderen blijven langer auto rijden. De verwachte groei van de mobiliteit tot 2020 (3%) komt voor bijna de helft voor rekening van de vergrijzing. De ochtendspits wordt minder druk en de avondspits drukker. Ouderen in de leeftijd van 65 tot 75 jaar zijn nog heel actief en mobiel. Vanaf 75-jarige leeftijd neemt het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag en de gemiddelde lengte af. Grofweg de helft van de verplaatsingen van ouderen hebben als motief huishouden (zoals boodschappen) en persoonlijke verzorging.

Een gedeelte van de ouderen zal, naarmate de leeftijd toeneemt, aangewezen zijn op vervoer door derden en het openbaar vervoer. Het bieden van basismobiliteit voor ouderen is een vraagstuk voor de toekomst. Sociale contacten maar ook het kunnen bereiken van voorzieningen zijn essentieel. En dat in een tijd waarin minder overheidsgeld beschikbaar komt en een diffuus relatief laag bezet openbaarvervoersysteem juist veel en extra geld kost. In diverse regio's staat de financiering van de Regiotaxi onder druk. Hier liggen belangrijke keuzes voor de regio:

- Op welke wijze richten we het openbaarvervoersysteem zo efficiënt mogelijk in?
- Welke basismobiliteit kunnen en willen we op een efficiënte wijze bieden en wat is de gebruikersbijdrage?
- Ligt in de vergrijzing ook de oplossing door de basismobiliteit voor een groot gedeelte te organiseren rondom vrijwilligers?
- Op welke wijze kunnen ouderen toegang houden tot de voorzieningen die zij nodig hebben om zelfstandig aan de maatschappij te kunnen deelnemen (zelfredzaamheid). Vanuit toegankelijkheid zijn kleinschalige voorzieningen in buurten en wijken gewenst. De laatste jaren vindt juist een schaalvergroting en afstandsvergro-

ting plaats naar voorzieningen op het gebied van zorg, geneeskunde en onderwijs.

De verwachting is dat ouderen een grote bijdrage blijven leveren aan vrijwilligerswerk en de non-profit sector, maar aan de andere kant zullen mensen langer doorwerken (betaald) en dat kan ten koste gaan van de tijd en energie die zijn hebben voor vrijwilligerswerk. Per saldo daalt wel de omvang van de beroepsbevolking.

Vrije tijd blijft toenemen

In de toekomst neemt de vrije tijd toe. Vitale ouderen gaan een belangrijke bijdrage leveren aan de belevingseconomie, recreatie en toerisme. Het aantal uitstapjes en dagtochten naar leuke en mooie steden en regio's neemt toe. Dit geldt tevens voor het aantal korte en lange vakanties. Fietsen is populair als gezonde vrijetijdsbesteding en populair onder ouderen. Fietsen draagt bij aan de gezondheid en is economisch vooral voor de horeca kansrijk.

Het aantal eenpersoonshuishoudens neemt nog fors toe. En een steeds groter deel van de bevolking krijgt meer vrije tijd. Recreatie en leisure worden belangrijker. Gemak en service in mobiliteit worden een belangrijk onderdeel van een dagje of weekendje uit.

Wat betekent dit voor de mobiliteitsagenda?

1. Het is zaak om bij een krimpende beroepsbevolking een aantrekkelijke regio te blijven om tenminste de werkende bevolking te binden. De bereikbaarheid van de werklocaties maar ook de regionale voorzieningen zijn dan belangrijk.
2. Het recreatief fietsen en dagjes uit nemen in belang toe. Bezoekers, ook van buiten de regio, kunnen bijdrage leveren aan de vrijetijdseconomie,
3. In verband met de vergrijzing neemt het belang van het kunnen beschikken over basismobiliteit toe. Anderzijds vraagt dit mogelijke extra financiële inspanningen juist in een tijd van krimpende overheidsuitgaven. Dit dwingt tot slimme en efficiënte oplossingen.
4. Woonvoorzieningen (bestaand en nieuw) voor ouderen liggen bij voorkeur dicht bij haltes van het openbaar vervoer.

3.2 Verplaatsingspatroon woon-werkverkeer

Pendel

De Regio Stedendriehoek had in 2011 215.710 banen (bron: Lisa 2011, fulltimers, parttimers en uitzendkrachten):

Apeldoorn	96.520
Deventer	48.590
Zutphen	22.989
Lochem	14.890
Epe	12.700
Voorst	12.050
Brummen	8.010

De werknemer in de regio Stedendriehoek is behoorlijk regio-gebonden. In de Stedendriehoek werkt bijna 60% in de eigen woongemeente, 17% in regiogemeente en 25% buiten de regio. In Deventer, Lochem, Zutphen werken meer personen buiten de regio dan het gemiddelde (bron: PWE Gelderland en BIRO Overijssel, 2010).

Pendel drie steden Stedendriehoek, 2010

Gemeente	Uitgaand	Ingaand
Apeldoorn	6.000	14.000
Deventer	7.000	5.500
Zutphen	5.000	5.000

Grootste pendelrelaties binnen Stedendriehoek (> 1.000 per dag tussen twee steden), 2010

	Apeldoorn	Deventer	Epe	Lochem	Voorst	Zutphen
Apeldoorn	57.050	3.825	3.350			
Deventer	1.625	27.625		1.300	1.275	1.050
Epe	1.375					
Lochem						
Voorst	1.625	1.400				
Zutphen	1.300	1.225		1.525		11.325

In de tabel zijn de cellen gekleurd afhankelijk van de afstand (referentie station/centrum):

- Afstand < 7,5 km (Fiets)
- Afstand < 12,5 km (e-fiets)
- Afstand > 12,5 (scooter, auto, OV)

Nog cijfers opnemen over belangrijkste pendelrelaties met locaties buiten de Stedendriehoek

Nulmeting Mobiliteitsmanagement

In 2010 is er een nulmeting uitgevoerd door VCC Oost bij de volgende werkgevers: Bührman Ubbens, Deventer Ziekenhuis, Fibor Packaging, gemeente Apeldoorn, gemeente Deventer, gemeente Zutphen, Goudappel, Rabobank Apeldoorn, Smurfit Kappa Zedek, Tauw, Waterschap Veluwe. De respons bedroeg gemiddeld 30%. Dit onderzoek geeft voor de betreffende bedrijven eveneens inzicht in de verplaatsingspatronen van de werknemers.

- 66% van de werknemers woont binnen de Stedendriehok en 34% er buiten.
- 39% woont binnen 5 km en 56% binnen 15 km tot de werklocatie.
- 44% reist met de auto, 37% met de fiets, en 11% met het ov.
- 22% van de werknemers is onbekend met het openbaar vervoer naar de werklocatie.
- 23% van de werknemers is in het bezit van ov-abonnement.

– Het fietsgebruik binnen de steden is groot.
– Vanuit Lochem is het autogebruik hoog.

Als meest interessante alternatieven (zeer interessant + interessant) voor het reizen met de auto zijn genoemd:
– Thuis- of telewerken (60%).
– Fietsen (45%).
– Flexibele werktijden (45%).
– Gebruik van e-fiets (28%).
– Reizen met trein (28%).

De meest genoemde factoren, die een rol spelen bij een eventuele overstap van de auto naar het openbaar vervoer, zijn:
– Goedkoper of gratis (40%).
– Frequentie kan/moet beter (31%).
– Betere betrouwbaarheid (28%).
– Kortere reistijd (28%).

Fietsgebruik

Aandeel fiets in verplaatsingen
(Fietsberaad, MON 2004-2008)

Gemeente	Gemiddeld	< 7,5 km
Apeldoorn	27	38
Brummen	33	48
Deventer	25	38
Epe	23	36
Lochem	23	35
Voorst	23	37
Zutphen	28	43

Uit de tabel valt af te leiden dat er nog winst te boeken is wat betreft het aandeel fietsgebruik. Het streven is om het hoge aandeel fietsverkeer vast te houden en dat over de gehele Stedendriehoek te brengen op minimaal het niveau van Zutphen en Brummen. Een toename van het fietsaandeel van 5% lijkt haalbaar vooral door de groeiende populariteit van de e-fiets.

De Stadsregio Arnhem-Nijmegen heeft de aanschaf van 650 e-fietsen gesubsidieerd (30% korting bij aanschaf). Zonder de stimuleringsregel zou meer dan de helft van de deelnemende werknemers geen e-fiets hebben aangeschaft. Onder de werknemers, die een e-fiets aanschaften, is het autogebruik gedaald van 62% naar 6%. Dat betekent een afname van ruim 1.8 miljoen autokilometers per jaar. Het effect van het bezitten van een e-fiets blijkt daarom erg groot te zijn op het vervangen van autoritten in het woon-werkverkeer.

Wat betekent dit voor de mobiliteitsagenda?

1. Het hoge fietsgebruik binnen de steden moet worden gekoesterd (lokale opgaven, regionaal belang) en kan nog worden verhoogd mede door de inzet van de e-fiets. Een afname van het fietsgebruik kan optreden ten gevolge van de vergrijzing.
2. In het woon-werk is het fietsaandeel gemiddeld redelijk en op de korte afstanden hoog. Winst is vooral te behalen op de langere afstanden met de e-fiets.
3. Het Nieuwe Werken en de (e-)fiets zijn kansrijk voor het reduceren van het autogebruik in het woon-werkverkeer.
4. Het aandeel van het fietsverkeer op de korte afstand kan vooral worden vergroot in de gemeenten Lochem, Epe, Voorst, Apeldoorn en Deventer.
5. Op basis van de gegevens over de pendelomvang zijn in ieder geval de volgende relaties kansrijk voor een hoog fietsaandeel: Deventer – Twello en Apeldoorn – Twello (corridor Apeldoorn – Deventer) en Deventer – Zutphen (indien door een verbeterde route de reistijd en/of de reistijd afnemen). In de Fietsvisie zijn nog meer kansrijke relaties benoemd.
6. Verbeteringen realiseren in het netwerk die er echt toe doen zoals: het slechten van barrières en vertragingsarme of vertragingsvrije routes. Bij voorkeur hebben deze verbeteringen een toegevoegde waarde voor het utilitair en recreatief fietsen.
7. De Fietsruggengraat die in de Fietsvisie is benoemd moet verbonden worden met de locaties van werkgelegenheid, regionale voorzieningen en overstappunten openbaar vervoer.
8. Op basis van de pendelomvang zijn de volgende regionale relaties kansrijk voor het openbaar vervoer: Apeldoorn - Deventer, Apeldoorn-Epe, Deventer – Lochem, Deventer – Zutphen, Apeldoorn-Zutphen, Zutphen – Lochem.
9. Veel werknemers kennen niet de mogelijkheden van het openbaar vervoer. Informatie en probeerprogramma's kunnen bijdragen aan een positievere houding naar het openbaar vervoer.
10. Voor werknemers is het openbaar vervoer interessant als het een concurrerende reistijd heeft (ten opzichte van de auto), betrouwbaar en hoog frequent is, aantrekkelijk geprijsd is en indien de tijd in het openbaar vervoer nuttig kan worden besteed (railvervoer).

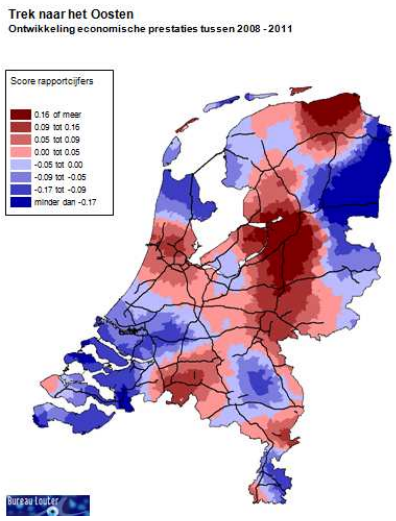
3.3 Economie en mobiliteit

Stedendriehoek tussen recessie en dynamiek

Iedere regio heeft last van de economische recessie, zo ook de Stedendriehoek. Er is een grote leegstand van kantoren in Apeldoorn en Deventer die ligt boven het landelijk gemiddelde van ongeveer 15%. Dit is overigens niet alleen te wijten aan de economische teruggang. Andere factoren, die elkaar onderling versterken, spelen minstens zo'n belangrijke rol zoals:
– Het Nieuwe Werken waardoor de ruimtebehoefte aan werkplekken met zo'n 25% afneemt maar wel sterk bijdraagt aan het verminderen van congestie en het verteren van de economische bereikbaarheid.
– De toename van het aantal ZZP'ers.

– De toenemende belangstelling voor aantrekkelijke werkmilieus (levendig) en stationsomgevingen.

Toch bevindt de Stedendriehoek zich in een zone waar de economische dynamiek in verhouding tot de rest van Nederland groot is. Op basis van een aantal economische indicatoren heeft Bureau Louter een dynamiekkaart van Nederland gemaakt. De hoogste economische dynamiek wordt toegeschreven aan een noord-zuid zone die zich uitstrekt tussen de Netwerkstad Zwolle-Kampen en de stadsregio Arnhem-Nijmegen. Dit gebied zou kunnen worden aangeduid als de 'Oostvleugel'. De woonmilieus dichtbij gevarieerde en aantrekkelijke landschappen tussen grote economische centra (Randstad, Schiphol, Duitse regio's, Utrecht, Twente, Arnhem-Nijmegen) zijn een goede voedingsbodem voor economische dynamiek. De opening van de Hanzelijn (december 2012), de verbetering van de stations Arnhem, Breda, Rotterdam, Amsterdam en Rotterdam zijn van betekenis voor de internationale verbindingen. In genoemde regio's is er aansluiting op internationale trein- en luchtverbindingen (Schiphol, Berlijnlijn, ICE-Arnhem, ICE-Amsterdam-Rotterdam, optie Lelystad).



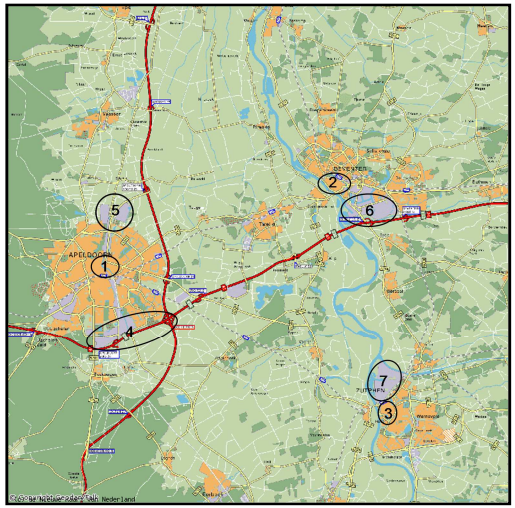
Economische kerngebieden in de regio Stedendriehoek

Het economisch profiel van de Regio Stedendriehoek bestaat uit maakindustrie en dienstverlening. Voor het vrachtverkeer zijn betrouwbare reistijden (just-in-time) over de weg en vervoer over water van belang. Voor de zakelijke dienstverlening is multimodale bereikbaarheid essentieel zodat er keuzemogelijkheden zijn om het autogebruik in het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer te reduceren.

In de regio Stedendriehoek is een aantal economische kerngebieden te onderscheiden. Deze economische kerngebieden vormen concentraties van werkgelegenheid en zijn voor het functioneren sterk afhankelijk van een goede bereikbaarheid. De economische kerngebieden in de Regio Stedendriehoek zijn:

1. Apeldoorn Centrum (dienstverlening).
2. Deventer Centrum (dienstverlening).
3. Zutphen Centrum (dienstverlening).
4. Apeldoorn A1 zone (inclusief Beekbergen, bedrijven en logistiek).
5. Apeldoorn Noord A50 zone (bedrijven en logistiek).
6. Deventer bedrijventerreinen aan de A1 (dienstverlening, bedrijven en logistiek.
7. Zutphen De Mars (extensieve bedrijvigheid).

Vanuit vliegveld Teuge worden taxivluchten uitgevoerd. Dit is een positieve factor voor vestigingsplaatskeuze van de bedrijven in de regio. Daarnaast heeft het vliegveld een recreatieve functie.



(Nog iets toevoegen over Regionaal product per postcodegebied, toelichting/betekenis van kaartje Gelderland is nodig). Nog meer bedrijventerreinen toevoegen: Lochem (Aalsvoorst), Eerbeek-zuid?

Goederenvervoer en logistiek

De regio Stedendriehoek heeft het *actieplan 'Duurzame Stedelijke Distributie'* vastgesteld en daarover afspraken gemaakt met de gemeenten Apeldoorn, Deventer, Zutphen, TLN, EVO, Binnenstad Ondernemers Apeldoorn, Stichting Deventer Binnenstadmanagement, Ondernemersvereniging MKB Zutphen. Enkele regionale onderdelen uit het convenant zijn:

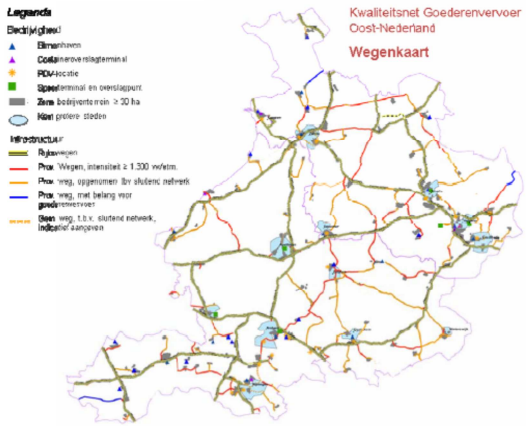
– Invoeren logistieke routes (kwaliteitsnet goederenvervoer).
– Studie medegebruik busbanen door vrachtverkeer.
– Stimuleren dagranddistributie.
– Heroverwegen venstertijden in voetgangersgebieden.
– Bundeling van goederen (binnenstaddistributie).

Voor de logistieke bereikbaarheid van de economische kerngebieden in de Regio Stedendriehoek is een *multimodaal netwerk* nodig van verbindingen, waarbij niet alleen de A1 en het onderliggend wegennet, maar ook de IJssel, het Twentekanaal en binnenhavens van Deventer een belangrijke rol spelen. Voor het benutten van vervoer over water en spoor is een nauwe samenwerking met de markt noodzakelijk. Er dient inzicht te zijn in de marktpotentie van het vervoer over water en spoor en tevens in de voorwaarden voor het aanwenden van deze marktpotenties.

De provincie Gelderland heeft het *Strategisch Uitvoeringsprogramma Logistiek en Goederenvervoer 2012-2015 'Logistiek als Gelderse Motor'* vastgesteld. De provincie verwacht een forse groei (100%) van het goederenvervoer tot 2040. Dit heeft consequenties voor de vervoercorridors in Gelderland. " In het uitvoeringsprogramma wordt ingezet op het stimuleren van de logistiek als economische sector. Gelderland heeft een belangrijk locatievoordeel voor de vestiging van regionale distributiecentra met een strategische ligging tussen de Rotterdamse haven en het Ruhrgebied. De uitdaging voor Geldeland is om de kansen die de groei biedt voor de logistieke sector en de Gelderse economie te benutten. Daarnaast wordt er ingezet op het benutten van de strategische ligging van Gelderland tussen de mainport van de Rotterdamse haven en het Duitse Ruhrgebied. Daarbij wordt ingezet op het versterken en benutten van de corridor A15, de Waal en de Betuweroute. Eén van de speerpunten is het voorzien in een goed toegerust multimodaal vervoernetwerk.

De beoogde *capaciteitsuitbreiding van de A1* is mede gebaseerd op de omvang van het vrachtverkeer. Ten gevolge van colonnevorming nemen de doorstroming en de verkeerveiligheid af. Een meer betrouwbare verkeersafwikkeling heeft voordelen voor vrachtverkeer met regionale bestemmingen en voor het doorgaande (internationale) vrachtverkeer.

Voor Oost-Nederland is een *kwaliteitsnet goederenvervoer* ontwikkeld. Een kwaliteitsnet is een netwerk van verbindingen waarover goederen worden vervoerd en waarbij een goede, snelle en veilige bereikbaarheid van essentieel belang is.



Het kwaliteitsnetwerk Oost-Nederland is grofmazig en kan verder worden uitgewerkt in regionale kwaliteitsnetwerken zoals ook voorgenomen is in het actieplan 'Duurzame Stedelijke Distributie'. Daarbij kan rekening worden gehouden met ligging en bedien van de economische kerngebieden en grote vervoer genererende bedrijven (papierindustrie, bedrijventerreinen zoals Eerbeek-zuid, VAR).

Beleid Overijssel? Nog toevoegen volgens www.overijssel.nl/thema's/bereikbaar/goederenvervoer/goederenvervoer

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)* in voorbereiding. Dit is een programma om de capaciteit van het spoor te vergroten, zodat er meer reizigerstreinen kunnen rijden op de drukste trajecten in de brede Randstad. Tegelijkertijd heeft het PHS tot doel om de verwachte groei van het goederenvervoer te faciliteren. Een goede vorm van goederenroutering is een randvoorwaarde voor het kunnen realiseren van hoogfrequent reizigersvervoer in de brede Randstad. Het Landsdeel Oost heeft op 1 november 2011 een statement vastgesteld met betrekking tot PHS-goederenroutering Oost:

- Oost-Nederland ondersteunt het primaire doel van PHS: stimuleren van personenvervoer over spoor, ook in Oost-Nederland.
- Oost-Nederland pleit voor het maximaal benutten van de binnenvaart en de Betuweroute en voor een gezamenlijke inzet van de Minister en Oost-Nederland om tot de daarvoor vereiste verbeteringen aan het spoor in Duitsland te komen.
- Oost-Nederland vraagt de Minister nadrukkelijk het MER-onderzoek uit te breiden met een variant over water en een variant over de Betuweroute, alvorens met het landsdeel tot een tracékeuze te komen.
- Oost-Nederland verwacht van de Minister adequate mitigerende maatregelen, opdat er geen negatieve effecten zullen optreden van het goederenvervoer voor de leefbaarheid, veiligheid en de bereikbaarheid van de inwoners langs de Oost-Nederlandse spoorlijnen (vooral de IJssellijn en de Twente(kanaal)lijn).

Het Nieuwe Werken en het Nieuwe Parkeren

Vanwege maatschappelijke ontwikkelingen (vergrijzing, Nieuwe Werken) zal de opgave voor de regio steeds minder liggen in een fysieke uitbreiding van wegen gerelateerd aan piekmomenten (spits), maar meer in het aanbieden van een mix van vervoersalternatieven (keuzemogelijkheden en faciliteiten voor doelgroepen) en

het bieden van een betrouwbare reistijd naar de economische centra over de weg buiten de spitsuren.

Het Nieuwe Werken vraagt tevens om het Nieuwe Parkeren. De parkeerbehoefte per bedrijf zal steeds meer gaan fluctueren. Een traditionele aanpak volgens een parkeernorm voor het parkeren op eigen terrein zal in de toekomst niet meer voldoen. Er is tevens een tendens dat werkgevers de parkeerkosten in rekening willen brengen bij de werknemers als vrijwillige besteding binnen een mobiliteitsbudget. Wisselende vraag, flexibiliteit en betalen naar gebruik vraagt een parkeerordening die gebaseerd is op een grote mate van uitwisselbaarheid in openbare voorzieningen. Deze voorzieningen dragen dan tevens bij aan een kwaliteitsverhoging van de openbare ruimte en verdichtingsmogelijkheden. Als de openbare parkeervoorzieningen zijn gelegen aan sterke ov-assen kunnen ze als 'transferium' worden benut voor de weekenden en bij grote evenementen. Deze aanpak kan bijdragen aan het oppeppen van bedrijventerreinen die kwalitatief achterop raken. Deze aanpak past bij de revitalisering, het benutten van bestaande mogelijkheden, het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag en het vergroten van het draagvlak voor het openbaar vervoer.

Toerisme en recreatie

De Regio Stedendriehoek heeft toeristische potenties:

- De regio ligt gedeeltelijk op de Veluwe en tussen de Sallandse Heuvelrug en de Achterhoek.
- De regio ligt aan de IJssel en is onderdeel van de IJsselvallei.
- De historische Hanzesteden aan de IJssel.
- Diverse grote evenementen en publiekstrekkers (bijvoorbeeld zwemparadijs en ijsbaan de Scheg in Deventer,
- In de regio liggen het omvangrijke recreatiegebied Bussloo en de landgoederenzone (Brummen, Voorst).
- Vliegveld Teuge.
- Vliegveld Teuge.
- Attracties zoals in Apeldoorn: de Apenheul, 't Loo en de Julianatoren.

Het aantal mensen (ouderen) met vrije tijd neemt toe. De combinatie van stedelijke diversiteit (winkelen, cultuur, historische stadsbeelden), natuur en recreatie biedt mogelijkheden om meer bezoekers te trekken. Het is zaak om hier op in te spelen met aantrekkelijke pakketten voor bezoekers per openbaar vervoer, autogebruikers en fietsrecreanten. Veel dagjesmensen komen met de trein (wandelen, fietsen, Achterhoek/Veluwe/Salland).

Het recreatiegebied Bussloo (het Groene Hart van de Stedendriehoek) trekt 1,2 miljoen bezoekers per jaar. In een straal van circa 20 km wonen ruim 350.000 mensen. Het recreatiegebied heeft een grote thuismarkt. Daarnaast is het recreatiegebied het enige grootschalige dagrecreatiegebied in een omtrek van 30-40 km. Aan de oostzijde van het gebied (rondom de steden Apeldoorn, Zutphen en Deventer) bevindt zich een groot deel van de doelgroep. De IJssel vormt hier een barrière. Het is daarom zaak recreatief aantrekkelijke verbindingen, een groene corridor, te realiseren waardoor het recreatiegebied Bussloo en de langoedzone richting IJssel goed bereikbaar zijn. Binnen het recreatiegebied ontbreekt een aantal schakels in het fietsnetwerk. Nabij de afslag Zutphen/Voorst (A1) kan een recreatietransferium worden ontwikkeld. De afrit bij de N345 kan tevens al tijdelijk transferium voor vervoer bezoekers bij grote evenementen benut worden. Ook kunnen (toekomstige) omliggende stations zoals Twello, Klaarenbeek, Voorst-Empe, Deventer-zuid/Epse worden benut als overstappunt naar de fiets.

Wat betekent dit voor de mobiliteitsagenda?

1. Goede verbindingen naar omliggende regio's met het accent op Zwolle-Kampen en Arnhem-Nijmegen en het verknopen van regionale netten van openbaar vervoer.
2. Betrouwbare ov-verbindingen naar de opstappunten van internationale verbindingen.
3. Economische centra die multimodaal bereikbaar zijn.
4. Een samenhangende aanpak tussen openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, parkeren en revitalisering en verdichting.
5. Betrouwbare wegverbindingen tussen autosnelwegen, economische centra en logistieke centra.
6. Verdere uitvoering geven aan het actieplan 'Duurzame Stedelijke Distributie' waaronder het uitwerken van het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer.
7. Het maximaal benutten van de binnenvaart en de Betuweroute door het verwerven van inzicht in de marktpotentie voor het vervoer over water en spoor en tevens in de voorwaarden voor het benutten van deze marktpotentie.
8. Benutten van de toeristische potentie door het aanbieden van aantrekkelijke pakketten.
9. Het aanbieden van goede fietsverbindingen naar het recreatiegebied Bussloo (vanaf de omliggende steden en stations) en het uitbreiden van de fietsmogelijkheden binnen het recreatiegebied.

3.4 Digitalisering

Maatschappelijke en economische patronen veranderen

In de digitale wereld staan mensen voortdurend met elkaar in verbinding en worden gedragspatronen en economische structuren beïnvloed. Nieuwe fenomenen zijn het Nieuwe Werken, Internetwinkelen en het gebruik van apps op de smartphone. De effecten op mobiliteit zijn divers: minder verplaatsingen maar ook weer andere verplaatsingen (pakjes bezorgen) en op andere tijdstippen. Het aantal koeriersbedrijven groeit explosief.

Het functioneren van de binnensteden staat onder druk. Voor de binnensteden is er een verschuiving gaande of nodig van een boodschappen- en winkeleconomie naar een belevingseconomie. Daarin spelen de ouderen die beschikken over vrije tijd en financiële middelen een toenemende rol. Een comfortabele bereikbaarheid, service-0 en dienstverlening nemen in belang toe.

Een mogelijke trend is ook de verschuiving van autobezit naar autobeschikbaarheid. Een kwart van de jong volwassenen in ons land (18-35 jaar) vindt de mobiele telefoon het allerbelangrijkste item in hun leven. Zij gaan nog liever zonder portemonnee de deur uit dan zonder hun mobieltje (onderzoek Paypal). Het belang van slim reizen, efficiente tijdsbesteding, keuzemogelijkheden, gemak en kostenreductie nemen toe. In de 2011 groeide het aantal deelauto's met 25%. Initiatieven zoals Peer2Peer-carsharing en OneWay carsharing zijn mogelijk voorboden van een mogelijke trend die vooral in de steden kan optreden.

Wat betekent dit voor de mobiliteitsagenda?

De overheid kan zich beraden over haar rol in:

1. Het stimuleren van schoon vervoer in de markt van koeriers.
2. Dienstverlening die bijdraagt aan een comfortabele bereikbaarheid van binnensteden (vergelijk: 'Mobiliteitsarrangementen Zwolle').
3. Het bieden van een optimale infrastructuur voor digitalisering.
4. Het stimuleren van het autodelen.

3.5 Openbaar vervoer

Positioneren en keuzes maken

Openbaar vervoer is een belangrijk onderdeel van stedelijke mobiliteit. Het stelt reizigers in staat om keuzes te maken in hun mobiliteitsgedrag. Meer gebruik van het openbaar vervoer betekent een positieve bijdrage aan bereikbaarheid, duurzaamheid en milieu. Economische centra hebben baat bij een bereikbaarheid met verschillende modaliteiten (auto, openbaar vervoer, fiets). Het openbaar vervoer biedt niet-autobezitters en niet-autorijders de mogelijkheid om deel te nemen aan maatschappelijke activiteiten: het gebruikmaken van voorzieningen en economische en sociale activiteiten.

Helaas zit het product 'openbaar vervoer' vol met bestuurlijke dilemma's en vraagstukken, waarop een antwoord nodig is in de Mobiliteitsvisie. De Regio Stedendriehoek zit inhoudelijk en financieel in een *afhankelijkheidspositie*. De regierol ligt bij de provincies. Deze vervoerautoriteit heeft steeds meer de focus op de rendabele ov-lijnen waardoor de sociaal-maatschappelijke functie van het openbaar vervoer onder druk komt te staan. Toch kan een proactieve houding bijdragen aan het maken van de juiste keuzes door de provincies en daarbij bijdragen aan het verwezenlijken van de ambities van de Regio Stedendriehoek. Thans is er geen duidelijke visie die wordt uitgestraald. Inbreng en discussies zijn versnipperd en vaak projectgebonden. Daardoor kan de regio geen 'vuist' maken. Een sterke OV-ambitie is nodig om niet achterop te geraken.

Het benutten van het spoor is een belangrijk thema voor de Regio Stedendriehoek. Dat geldt voor zowel de interne verplaatsingen (Regiorail) als de verplaatsingen naar andere regio's. De principes van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) zijn ook van toepassingen op deze twee netwerkniveaus. De gewenste frequentie van Regiorail en van de spoorverbindingen met andere regio's bedraagt minimaal 4 x per uur. Voor het personenvervoer en het goederenvervoer is daarom een evenwichtige oplossing nodig die beide sectoren mogelijkheden voor groei biedt.

De financieringsstructuur van het openbaar vervoer is gebaseerd op '*subsidieafhankelijkheid*' in tegenstelling tot voorzieningen voor het autoverkeer die meestal onderdeel uitmaken van een gemeentelijk investeringsplan, een bovenwijks fonds of een grondexploitatie. Dat maakt het noodzakelijker om scherpere keuzes te maken en ook na te denken over andere financieringsstructuren. Scherpe keuzes kunnen worden gemaakt als de doelstellingen (beoogde effecten) en gewenste kwaliteit duidelijk zijn.

Basismobiliteit

Een provinciale denktank heeft voor het ontwikkelen van een gezamenlijk visie op de toekomst van het openbaar vervoer vier scenario's basismobiliteit ontwikkeld ('Visie op de toekomst van de basismobiliteit'). De achterliggende gedachten om de visie op te stellen zijn: kostenefficiency (meer voorminder), slimme combinaties (openbaar vervoer, Regiotaxi, WMO-vervoer, AWBZ-vervoer, leerlingenvervoer, zittend ziekenvervoer, vervoer SW-bedrijven) en keuzes maken in het aanbod van de basismobiliteit. De vier scenario's zijn:

1. Optimalisatie van het huidige aanbod: geen 'lege 'bussen, kennis van de vraag en aansluiting van de regiotaxi op lijndiensten.
2. Noaberschap: meer inzet van vrijwilligers en mantelzorgers:
3. Klant aan het stuur: persoonsgebonden budgetten.
4. Robuust collectief basisnetwerk in combinatie met maatwerkvervoer: de provincie richt zich op direct, snel en comfortabel openbaar vervoer en de gemeenten op de sociale functie en de haarvaten.

De gezamenlijke regio's hebben nog geen keuze gemaakt. Er lijkt zich wel een voorkeur af te tekenen voor scenario 4.

Wat betekent dit voor de mobiliteitsagenda?

De reiziger heeft *verschillende wensen*: het woon-werkverkeer wil snel van A naar B (niet omrijden, weinig haltes) en voor het sociale vervoer (basismobiliteit) is een fijnmazige bediening gewenst. In de praktijk worden beide functies nogal eens vermengd waardoor voor beide doelen een matig product overblijft of verdwijnt. Bij de opzet van een visie op het openbaar vervoer zal de doelgroepenbenadering nodig zijn. En daarnaast ook andere invalshoeken zoals:

- De inzet van vrijwilligers.
- Nieuwe vormen van cofinanciering door bedrijven.
- Ketenmobiliteit (ov+fiets).
- Bereikbaarheidspakketten (doelgroepgericht).
- De afstemming tussen (nieuwe) functies en ov-assen.

Het gebruik van het openbaar vervoer is niet alleen een kwestie van aanbod maar ook van mobiliteitsgedrag, leefstijl, imago en financiën. Vooral arbeidsvoorwaarden en reiskostenvergoedingen hebben een belangrijke invloed op het mobiliteitsgedrag. Voor het woon-werkverkeer is er een duidelijke samenhang met het mobiliteitsmanagement.

3.6 Beter Benutten

Diverse regio's nemen deel aan het programma 'Beter Benutten'. Rijk, regio's, provincies en bedrijven werken samen aan een betere bereikbaarheid, waarbij benutten en slim reizen voorop staan. Vooralsnog heeft de regio Stedendriehoek de slag gemist met Beter Benutten. Toch is het verstandig om alsnog een visie op Beter Benutten te ontwikkelen zodat alsnog in de toekomst daar een uitvoering aan gegeven wordt. In de voorgaande paragrafen zijn al diverse ingrediënten opgenomen die vallen onder de aanpak van Beter Benutten. In aanvulling daarop zijn de volgende thema's van belang:

- Het continueren van het mobiliteitsmanagement.
- Het samenwerken op het gebied van verkeersmanagement in het geval van: incidenten, grote evenementen (bijvoorbeeld Omnisport, binnenstad Deventer) en grote wegwerkzaamheden die in de toekomst plaats gaan vinden op de A1

Wat betekent dit voor de mobiliteitsagenda?

Voor de mobiliteitsagenda kan er voor worden gekozen om alsnog een programma 'Beter Benutten' op te zetten en dit samen met andere overheden en bedrijven tot uitvoering te brengen.

4 Ambities

4.1 Focus vestigingsklimaat

Voor de Mobiliteitsagenda is het nodig om de focus vestigingsklimaat te vertalen naar mobiliteitsprincipes. Daarbij gaat het om het beantwoorden van de vraag op welke wijze het mobiliteitsbeleid kan bijdragen aan een prettig vestigingsklimaat voor bedrijven en bewoners.

Voor bedrijven is het belangrijk dat ze goed bereikbaar zijn voor hun werknemers, voor hun economische relaties in en buiten de regio's en dat het openbaar vervoer goede verbindingen biedt naar de internationale opstappunten. De aantrekkelijke bedrijvenlocaties van de toekomst zijn met meerdere vervoerwijzen goed bereikbaar. Werknemers kunnen keuzen maken afgestemd op hun individuele mogelijkheden en behoeften. De bedrijven, die staan op locaties waar de omgeving ook wat te bieden heeft, zijn in trek.

Voor de werknemers in de regio is het belangrijk als de voorzieningen goed bereikbaar zijn binnen de regio. Dan is het voor hen ook aantrekkelijk om er te wonen. En dat heeft als voordelen dat de verplaatsingsafstanden verminderen en het draagvlak voor voorzieningen in stand blijft. Het gaat om voorzieningen zoals onderwijs, zorg, cultuur, winkels, sport en recreatie en uiteraard de werkvoorzieningen. Op regionale schaal vraagt dit om een verkeersysteem waarin wonen en voorzieningen goed met elkaar verbonden zijn voor zowel de fiets, het openbaar vervoer en het gemotoriseerd verkeer.

De Regio Stedendriehoek heeft fijn woonklimaat, dat geschikt voor thuis werken en communicatie zonder verplaatsingen. Het is belangrijk dat de communicatie-infrastructuur dat optimaal mogelijk maakt. Thans is niet bekend of (grote) bedrijven daar belemmeringen in ondervinden en wat de mogelijkheden zijn om het thuis werken optimaal te faciliteren.

Wat betekent dit voor de mobiliteitsagenda?
Het is kunst om een verkeerssysteem binnen de regio op te bouwen zodat:

1. Binnen de regio de regionale voorzieningen en bedrijven goed bereikbaar zijn met verschillende vervoerwijzen.
2. De (zakelijke) verbindingen met omliggende regio's goed zijn (Arnhem – Nijmegen, Zwolle – Kampen, Twente, Utrecht).
3. De (zakelijke) verbindingen naar knooppunten met internationale verbindingen (luchthaven, HSL) goed zijn: Amsterdam, Schiphol, Rotterdam, Breda, Arnhem en mogelijk in de toekomst Lelystad.
4. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe regionale voorzieningen in de nabijheid liggen van het regionale verkeerssysteem. Enerzijds is de huidige ligging van de voorzieningen richtinggevend voor de opbouw van het regionale verkeerssysteem. Anderzijds is het regionale verkeerssysteem richtinggevend voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en locatiekeuzes.
5. Het aanbieden van een optimale communicatie-infrastructuur.

4.2 Duurzaamheid

Energieneutraal, klimaatakkoord en Nieuwe Economie
De beschikbaarheid van de fossiele brandstoffen neemt af. De prijzen stijgen voortdurend mede beïnvloed wordt door politieke conflicten. De afhankelijkheid van fossiele brandstoffen impliceert daarmee ook een economische kwetsbaarheid en instabiliteit (beschikbaarheid, prijzen grondstoffen en transportkosten).

De gemeenten en het Rijk hebben een klimaatakkoord gesloten met de volgende doelstellingen:

1. Een reductie van de uitstoot van broeikasgassen van 30% in 2020 ten opzichte van 1990. Het gaat om zowel CO_2 als overige broeikasgassen (zoals lachgas en methaan).
2. Een energiebesparingspercentage van 2% per jaar, en
3. Een aandeel van hernieuwbare energiebronnen van 20% in 2020.

De Regio Stedendriehoek heeft de ambitie vastgesteld om in het jaar 2030 energieneutraal te zijn. Deze opgave heeft betrekking op alle sectoren waar energieverbruik

plaatsvindt inclusief mobiliteit. Daarmee staat duurzame mobiliteit ook direct in the picture omdat de sector mobiliteit een grote producent is van CO_2 en andere ongewenste emissies. In het kader van de Mobiliteitsvisie is het de vraag op welke wijze het mobiliteitsbeleid kan bijdragen aan het realiseren van deze visie en welke rol de Regio Stedendriehoek daar in wil en kan spelen.

Steeds meer bedrijven nemen initiatieven op het gebied van duurzaamheid vanuit hun betrokkenheid bij Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO). Dit heeft een imagocomponent maar vooral ook een bedrijfseconomische component. Duurzaam ondernemen biedt mogelijkheden voor kostenbesparing, innovatie en werkgelegenheid.

Duurzame mobiliteit: gedragsverandering en kostenbewustzijn

Bij duurzame mobiliteit gaat het om:

- Het verminderen van het aantal verplaatsingen en het beperken van de verplaatsingsafstand.
- Het gebruik van meer duurzame vormen van vervoer zoals de (elektrische) fiets, de elektrische scooter en het openbaar vervoer. Voor het openbaar vervoer is het wel essentieel dat er gereden wordt met een goede bezetting.
- Het gebruik van duurzame energie zoals groen gas en elektriciteit (bij voorkeur opgewekt door zonne-energie en/of windenergie).
- Mogelijkheden voor kostenreductie.

De regio kan kiezen voor een *regierol* op het gebied van duurzame mobiliteit als bijdrage aan de ambitie 'Energieneutraal 2030'. Dat betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden voor kansrijke doelgroepen en de wijze waarop de regierol kan worden ingevuld. Op het niveau van consument en bedrijven betekent duurzame mobiliteit het wijzigen van het *mobiliteits- en aankoopgedrag* en het maken van bewuste keuzes. Om tot gedragswijziging te komen is het van belang dat de consument of het bedrijf de keuzes kent, de keuzemogelijkheden daadwerkelijk een alternatief inhouden (kunnen) en er ook daadwerkelijk voor willen kiezen (financieel, imago, organisatorisch). Hier komen de belangen van de overheid en het bedrijfsleven bij elkaar. Zij hebben beiden baat bij gedragswijzigingen en hoe beter producten in de markt komen hoe minder de overheid hoeft te doen om de gewenste effecten te bereiken. Maar in de aanvangsfase kan een vliegwieleffect nodig zijn en helpen om de gewenste ontwikkeling in gang te zetten. Een recent onderzoek van Direct Research gaf aan dat bijna driekwart van de jongeren denkt dat over tien jaar elektrische auto's gemeengoed zijn. Negen van de tien jongeren gaven aan dat zij (afgezien van de prijs), positief staat tegenover het kopen van een elektrische auto.

De centrale vraag voor het onderdeel gedrag is:

- Welke doelgroepen zijn op welke wijze te bewegen tot gedrag waar ze zelf baat bij hebben en dat meer duurzaam is?
- Welke rol kan en wil de overheid daar in spelen en met wie is samenwerking nodig?

Duurzame mobiliteit betekent *samenwerken* met bedrijven, organisaties en aanbieders. Het is geen zaak van de overheid alleen. Daarom gaat het om de vraag: waar liggen de kansen (op welke doelgroepen richten we ons), waar hebben overheid en partners elkaar nodig en op welke wijze kan worden samengewerkt (partnership)? Een recent voorbeeld is de duurzame stedelijke distributie (duidelijke doelgroep met kansen en partnership is georganiseerd op projectniveau). Voor dit project is inmiddels een intentieovereenkomst en een plan van aanpak opgesteld. Behoudens eventuele financiële vraagstukken kan dit project nu zelfstandig verder worden ontwikkeld, mits de organisatorische uitgangspunten ook daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd.

Wat betekent dit voor de mobiliteitsagenda?

Er zijn diverse ontwikkelingen in het mobiliteitsgedrag, mobiliteitsbeleid en energiebeleid die bij kunnen dragen aan duurzame mobiliteit:

1. Compacte steden waarin de voorzieningen zo veel mogelijk op loop- en fietsafstand liggen. Schaalverkleining in plaats van schaalvergroting draagt bij tot het verminderen van mobiliteit.
2. Multifunctionele assen in de steden die regionaal goed bereikbaar zijn met de fiets en het openbaar vervoer.
3. Het Nieuwe Werken en het Nieuwe Parkeren vooral rondom stationslocaties en de multifunctionele assen.
4. Het verbeteren van de fietsvoorzieningen en het openbaar vervoer en dit ondersteunen met beleid dat leidt tot gedragsveranderingen.
5. Energietransitie aanwenden voor de mobiliteits- en transportsector. De productie van duurzame energie (elektriciteit en groen gas) op bijvoorbeeld bedrijventerreinen en het benutten daarvan voor mobiliteit betekent het maken van een dubbelslag ('poen en groen') en het verminderen van de kwetsbaarheid.
6. Voordat het elektrisch rijden echt doorbreekt is het nodig om een visie en plan beschikbaar te hebben over de oplaadmogelijkheden (vooral voor de stedelijke gebieden).

4.3 Koers: robuust verkeers- en vervoersysteem

De regio streeft naar een robuust verkeers- en vervoersysteem. Dit systeem heeft de volgende kenmerken:

- *Interne bereikbaarheid* van de economische kerngebieden en regionale voorzieningen.
- *Externe bereikbaarheid* van de economische centra in de Randstad, van de economische centra in omliggende regio's en de opstappunten naar internationale verbindingen.
- De logistieke centra en de bedrijventerreinen in de regionale economische kerngebieden hebben *betrouwbare verbindingen* met de autosnelwegen A1 en A50.
- *Keuzemogelijkheden*: de economische kerngebieden en de stadsassen in de regio zijn goed bereikbaar per fiets, openbaar vervoer en auto.
- Het *benutten* van de infrastructuur en het verkeers- en vervoersysteem: afvlakken van de pieken (spitsuren) van het autoverkeer, een vermindering van het autogebruik ('niet verplaatsen', meer fiets en openbaar vervoer ondersteund door beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag), benutten van de regionale railinfrastructuur (Regiorail), versterken van de samenhang tussen ruimtelijke keuzes en het openbaar vervoersysteem (nieuwe stations, stadsassen, knooppunten, ketenmobiliteit, revitalisering en verdichting/inbreiding), dimensionering van de het wegennet op het 5de drukste uur op een werkdag en het inzetten van bereikbaarheidsscenario's (voor publiekstrekkers, grote wegwerkzaamheden en calamiteiten).
- Een *efficiënt en betaalbaar openbaarvervoersysteem* waarin een goede balans bestaat tussen 'sterke lijnen' (ruggengraat: goede bezetting en kostendekkingsgraad), de combinatie van individueel en collectief vervoer (ketenmobiliteit), basismobiliteit en de gebruikersbijdragen voor de verschillende diensten.
- *Voorwaardenscheppend* voor de economische versterking op het gebied van vrijetijdsbesteding, toerisme, multimodaal goederenvervoer, vitale bedrijfsterreinen en het gebruik van duurzame energie.
- Het continueren van het *bundelingsprincipe* en dit toepassen op zowel de A1 en A50: extern verkeer bundelen op de autosnelwegen met als doel om de interne bereikbaarheid, de doorstroming van het openbaar vervoer en de leefbaarheid te verbeteren op regionale routes.

4.4 Indicatie ambities openbaar vervoer

Kwaliteit interregionale trein verbindingen

1. Hoogfrequente verbindingen (minimaal 4 x per uur) tussen de regionale knooppunten Apeldoorn en Deventer naar:
   - Zwolle, Lelystad (luchthaven), Schiphol (luchthaven).
   - Hengelo, Enschede.
   - Arnhem – Nijmegen.
   - Amersfoort - Utrecht.
   - Amsterdam of Rotterdam of Breda.
2. De reistijd per openbaar vervoer is in de spits concurrerend met het autoverkeer. Dat betekent dat de verhouding openbaar vervoer – auto kleiner is dan 1.3, waarbij rekening dient te worden gehouden met de tijd die nodig is voor het voor- en natransport voor het openbaar vervoer.

De huidige kwaliteit van de verbindingen is in de volgende tabel weergegeven:

	Apeldoorn		Deventer	
	Freq.	OV/Auto	Freq.	OV/Auto
Amersfoort	4	0,70	4	0,82
Amsterdam	2	0,76	2	0,83
Arnhem	2	1,56 (-11)	2	1,28
Breda	2+2	1,17	2+2	1,18
Enschede	2	1,18	2	1,35 (-2)
Hengelo	2	1.24	2	1,43 (-5)
Lelystad	2	1,43 (-8)	2	1,06
Nijmegen	2	1,46 (-10)	2	1,25
Rotterdam	4	0,87	4	0,97
Schiphol	2	0,94	2	1,00
Zwolle	2	1,40 (-4)	2	1,08

Inclusief Hanzelijn en 15 minuten extra tijd OV (extra voor- en natransporttijd). In de rood gearceerde cellen staat aangegeven welke versnelling (minuten) nodig is voor het openbaar vervoer om de reistijdverhouding tussen openbaar vervoer en auto tot 1,3 terug te brengen. Frequenties zijn exclusief langzamere verbindingen (stoptreinen).

Kwaliteit Regionet Stedendriehoek (OV-ruggengraat)

1. Regionet Stedendriehoek (OV-ruggengraat)bestaat uit:
   - Regiorail: de railstations in de regio (2012) aangevuld met de stations Apeldoorn-Zuidwestpoort (Brouwersmolen, op de lijn naar Amersfoort), Ecofactorij, Zutphen De Hoven (op de lijn naar Dieren) en Deventer-zuid (op de lijn naar Zutphen), Bathmen, Deventer-noord en Eefde. De uitbreiding met nieuwe regiostations wordt beoordeeld op de omvang van het invloedsgebied (wonen, werken, voorzieningen, overlappen in invloedsgebieden) en de knooppuntfunctie als overstappunt voor fiets (voor-

transport en natransport) en de auto (voortransport).
  - Railverbindingen die aansluiten op de regionale railnetten van de omliggende regio's. Stoptrein Apeldoorn-Barneveld?
  - Regiobus: hoogwaardige verbindende lijnen, bij voorkeur op vrije banen, tussen de regionale kernen (woongebieden > 2.500 inwoners) en de drie steden (economische kerngebieden, stadsassen, regionale voorzieningen[2], OV-knooppunten Deventer-Apeldoorn-Zutphen).
  - HOV-assen die de woongebieden verbinden met de economische kerngebieden en regionale voorzieningen voor zover deze nog niet worden afgedekt door Regiorail en Regiobus.
  - Schakels (fiets, ontsluitend openbaar vervoer) indien de loopafstand naar de bestemmingen (economische kerngebieden, regionale voorzieningen) vanaf de stations en haltes van Regionet Stedendriehoek meer dan 600 m bedragen.
2. De frequentie bedraagt minimaal 4x per uur tot 20.00 uur en de reistijdverhouding openbaar vervoer – auto is kleiner dan 1,5 (inclusief voor- en natransport) voor verplaatsingsafstanden > 10 km.
3. De operationele reistijd (inclusief wachttijd en halteringstijd) bedraagt binnen de steden minimaal 20 km/uur en daarbuiten minimaal 40 km/uur.
4. Op basis van de pendelgegevens hebben de volgende woon-werkrelaties prioriteit: Apeldoorn-Deventer, Apeldoorn-Epe, Deventer-Lochem, Deventer-Zutphen, Zutphen-Apeldoorn, Zutphen-Lochem.

[2] Zorg, onderwijs, cultureel, sport, recreatie, leisure, publiekstrekkers

Ontsluitend openbaar vervoer

1. Het ontsluitende openbaar vervoer wordt opgebouwd door de bediening van de:
   - de gebieden buiten het invloedsgebied van de haltes in de steden (> 800 m loopafstand).
   - de gebieden buiten het invloedsgebied van de haltes buiten de steden (> 1.500 m afstand, voortransport tot 1.500 m primair lopen en fietsen).
   - De ligging van lokale voorzieningen (winkels, zorg, onderwijs, sport, haltes van Regionet, woonvoorzieningen voor ouderen).
2. De frequentie bedraagt minimaal 3 x per uur tot 20.00 uur. Bij lage bezetting wordt de functie overgenomen door het systeem van 'basismobiliteit'.
3. De halteafstand bedraagt gemiddeld minimaal 500 m.
4. De 'last mile' kan ook worden afgelegd per fiets, bedrijfsvoer of besloten vervoer.

Basismobiliteit

Het systeem van basismobiliteit is bedoeld voor:

1. Locaties die niet bediend worden door Regionet en het ontsluitend openbaar vervoer als de loopafstand tot de stations en haltes meer dan 400 m bedraagt.
2. Personen die niet zelfstandig gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer.

De basismobiliteit wordt aangeboden volgens de volgende principes:

- Van en naar haltes van Regionet voor ouderen (wijk- of stadsdeelsysteem).
- Van deur-tot-deur voor specifieke doelgroepen met financiële dekking vanuit de 'zorgsectoren' en of gebruikersbijdragen.
- Efficiënte combinaties van doelgroepenvervoer.
- Meer inzet van vrijwilligers.
- Basistariefstelling voor de gebruikers conform het overig openbaar vervoer.
- Vraagafhankelijke inzet indien dit leidt tot een efficiencyverbetering. De aanvraag wordt bijvoorbeeld met een app uitgevoerd.

4.5 Indicatie ambities wegennet

1. In samenhang met de capaciteitsuitbreiding van de A1 wordt beoordeeld met welke maatregelen de bundeling van het interregionale verkeer op de A1 kan worden versterkt mede om de kwaliteit van de woonomgeving op en rond wegen (buiten de A1) te vergroten.
2. Voor de A50 wordt beoordeeld in welke mate interregionaal verkeer dat gebruik maakt van (parallelle) wegen (buiten de A50) gebundeld kan worden op de A50 en welke maatregelen nodig zijn om het gewenste effect te bereiken. Daarbij worden de effecten van de wijzigingen in het regionale wegennet, zoals een brug Deventer-noord, betrokken. Er wordt beoordeeld in welke mate een kwaliteit van de woonomgeving op en rond wegen (buiten de A50) kan worden bereikt.
3. De knelpunten op het regionale hoofdwegennet wordt getoetst op het 5de drukste uur van een werkdag. Daar waar nodig en mogelijk. In de spitsuren wordt ingezet op wijziging van het mobiliteitsgedrag door werknemers en. Investeren in een toename van het fietsgebruik in de spits is efficiënter. Er wordt nog wel geïnvesteerd in knelpunten die ook buiten de spitsen voorkomen voor het onvermijdbare wegverkeer (goederenvervoer) op het kwaliteitsnet goederenvervoer en daar waar leefbaarheidsproblemen door het gemotoriseerde verkeer worden veroorzaakt. Daarbij worden betrokken: de effecten van de afwaardering van de KW-brug en de Welle in Deventer (nadat de doorstroming is verbeterd op de A1, N348-noord en het Hanzestracé), het functioneren van de N348 in Zutphen (Den Elterweg), de leefbaarheid op delen van de N348 (Leuvenheim, Brummen) en de N786 (Apeldoorn – Dieren),

de functieverdeling tussen de verbindingen van Zutphen met de A1, De sanering van gelijkvloerse spoorwegpassages (PHS). Een hulpmiddel bij het maken van afwegingen is het verkeersmodel. Het wordt aanbevolen om binnen de Regio Stedendriehoek gebruik te maken van één gezamenlijk verkeersmodel.

4. Voor de verbindingen tussen de autosnelwegen en de economische (logistieke) centra wordt een kwaliteitsnet goederenvervoer ontwikkeld. Daarbij worden tevens betrokken de problematiek met de bruggen over het Twentekanaal in verband met de beperkingen voor de toegestane aslast.

4.6 Indicatie ambities fiets

In de Fietsvisie van de Regio Stedendriehoek (2012) is het belang van de fiets onderkend voor:

1. De onderlinge relatie tussen de drie steden met extra kansen door het gebruik van de e-fiets.
2. De bereikbaarheid van de drie steden vanuit de omliggende kernen die georiënteerd zijn op de drie steden.
3. Mobiliteitsmanagement.
4. Recreatie.

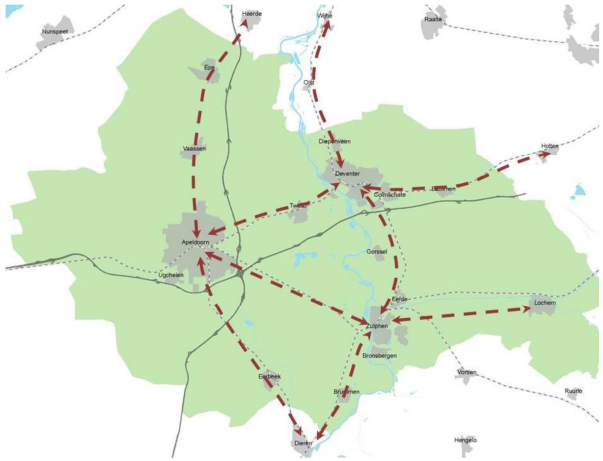
De Regio Stedendriehoek heeft gekozen voor de volgende speerpunten, onder andere gericht op het verbeteren van de kwaliteit van het netwerk:

- Het geven van een extra kwaliteitsimpuls aan de 'ruggengraat' (de dragers van de regionale fietsstructuur). Daarbij wordt ook rekening gehouden met een toename van diversiteit van tweewielers (en de snelheidsverschillen) die van het fietspad gebruikmaken.
- Het versterken van het recreatieve product Fiets.
- Aanvullende voorzieningen zoals overstappunten (tussen auto of openbaar vervoer en fiets).
- Mobiliteitsmanagement en marketing,

Regionaal fietsnetwerk

Het regionale netwerk bestaat uit:

1. De Fietsruggengraat zoals gedefinieerd in de Regionale Fietsvisie.



De volgende snelfietsroutes maken onderdeel uit van de Fietsruggengraat:

- Apeldoorn – Deventer (15 km).
- Deventer – Zutphen (17 km).
- Zutphen – Apeldoorn (20 km).
- Apeldoorn – Epe.
- Apeldoorn – Dieren.
- Deventer – Olst.
- Deventer – Holten.
- Zutphen – Lochem.
- Zutphen – Dieren.

Op basis van de pendelomvang zijn de volgende relaties kansrijk voor een hoog fietsaandeel: Deventer – Voorst en Apeldoorn – Voorst (corridor Apeldoorn – Deventer) en Deventer – Zutphen (indien door een verbeterde route de reistijd en/of de reisafstand afnemen).

2. Verbindingen vanuit de economische kerngebieden en vanuit de regionale onderwijsvoorzieningen naar de Fietsruggengraat als schakel naar de woongebieden binnen een fietsafstand van 15 km (e-fiets).
3. Verbindingen tussen treinstations en regionale knooppunten van openbaar vervoer naar de economische kerngebieden voor zover deze liggen binnen een afstand van 2,5 km tot het treinstation of knooppunt.
4. De aanpak van de snelfietsroute wordt bepaald op basis van het rendement (potentie toename fietsgebruik en benodigde investeringen).

De verbindingen van het regionaal fietsnetwerk zijn direct (omrijdafstand ten opzichte van hemelsbreed < 1,25) en snel (vertragingstijd < 20% van de reistijd bij een gemiddelde snelheid van 15 km/uur binnen de bebouwde kom en < 10% daarbuiten).

Recreatief fietsnetwerk

1. De verbindingen tussen de Fietsruggengraat en de recreatieve fietsroutes naar de IJsselvallei, Salland en de Veluwe. Fietsen is onderdeel van de economisch belangrijke recreatiesector. De regio kan zich daarop onderscheiden.
2. In het recreatiegebied Bussloo worden ontbrekende schakels voor de interne routes gerealiseerd.

Stimuleren fietsgebruik

1. De gehele regio Stedendriehoek leent zich voor het blijven stimuleren van het fietsgebruik. In de kernen Lochem, Epe, Voorst, Apeldoorn en Deventer is nog aanzienlijke winst te behalen.
2. Mobiliteitsmanagement.
3. Stimuleren aanschaf en gebruik e-fiets vooral in het woon-werkverkeer.

STEDENDRIEHOEK