

# Infobladen

<b>Naam:</b> Fietsvoorzieningen langs provinciale wegen		2006		2007
<b>Referentienummer:</b> F1 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2010-679, PS2011-631 PS2012-764	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, FoodValley, Achterhoek, Stedendriehoek, Noord-Veluwe, Rivierenland.  <b>Contactpersoon:</b> M. Pronker 026-359 9372	<b>Huidige fase:</b> Uitvoering		
<b>Thema:</b> Fiets	<b>Subthema:</b>			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De fiets is een belangrijk vervoermiddel voor de kortere en middellange afstanden. In stedelijke gebieden en bij economische centra kan gebruik van de fiets voor woon-werk verkeer de druk op het wegennet verlichten. Daarnaast is het een gezonde, schone en stille manier van verplaatsen en vraagt het om relatief weinig ruimte. Vanaf 2006 zijn er diverse moties Statenbreed (motie 25-2005, motie 79-2008 en motie 72-2009) aangenomen voor het veiligere maken en verbeteren van de fietsinfrastructuur. Voor de provinciale wegen heeft dit erin geresulteerd dat een aantal evidente knelpunten, die onder andere naar voren kwamen bij het schoolroute onderzoek direct zijn aangepakt. Ook zijn bij de moties een aantal grootschalig knelpunten benoemd, zoals het ontbreken van fietspaden langs provinciale 80 kilometer per uur wegen. Daarnaast krijgen de fietsinfrastructuurknelpunten van het bovenlokale en recreatieve knooppuntennetwerk op de provinciale wegen extra aandacht bij de trajectaanpak. Dit betreffen onder andere veilige oversteken.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De projectscope is in overeenstemming met de beantwoording en de benoemde projecten van motie 45 (PS2010-679) en de werkwijze van trajectaanpak. Het gewenste effect is veiliger fietsvoorzieningen langs provinciale wegen.				
<b>Relatie met:</b> Snelfietsroutes (F2) Gelders fietsnetwerk(F3) Hernieuwde ambitie en stille revolutie van de E-bike (F13)				
<b>Stand van zaken:</b> Langs de provinciale wegen zijn inmiddels meer dan 100 fietsknelpunten aangepakt. Dit zijn de knelpunten die zijn voortgekomen uit de motie 45 en uit de trajectaanpak en die zijn opgenomen in het WaDM.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> In 2016 zijn de meest evidente fietsknelpunten van motie 45 langs de provinciale wegen verbeterd. Het betreft onder andere de aanleg van vrijliggende fietspaden bij 80 kilometer per uur wegen. Daarnaast zullen de fietsknelpunten die naar voren komen bij de trajectaanpak 2014-2017 indien mogelijk verbeterd worden.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Het aanpakken van de knelpunten vindt in overeenstemming met de besluitvorming van het WaDM plaats. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat alle evidente knelpunten in 2015 zouden zijn opgelost. Een beperkt aantal projecten zijn echter nog niet geprogrammeerd, omdat de verkenning nog niet is afgerond. Het gaat hierbij om: Fietspad Voorthuizen-Huinen, Fietspad Beekbergerweg, Rondweg Zetten en het fietspad tussen Overasselt en Nederasselt. Gezien de omvang en het draagvlak van deze projecten is het onzeker of deze vier projecten in 2015 zijn uitgevoerd. De benodigde budgetten passen ( $\pm$ € 9,0 miljoen) binnen de € 65,0 miljoen die specifiek beschikbaar is gesteld vanuit de eenmalige coalitieakkoordmiddelen mobiliteit. Daarnaast zullen deze projecten soms worden opgelost/verbeterd met een alternatief.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten en bijdrage provincie:</b>				

Naast eenmalige middelen mobiliteit vanuit het Coalitieakkoord zijn er ook structurele middelen beschikbaar gesteld voor fiets. In totaal is voor 2014 t/m 2015 een bedrag beschikbaar van ongeveer € 32,3 miljoen.

**Cofinanciering:**

n.v.t.

**Exploitatiekosten:**

n.v.t.

**Relatie andere programma's**

--

**Betrokken externe partijen:**

Gemeenten en burgers.



Naam: Gelders Fietsnetwerk (GFN)		2006	2006	2006
<b>Referentienummer:</b> F2 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, FoodValley, Achterhoek, Stedendriehoek, Noord-Veluwe, Rivierenland.  <b>Contactpersoon:</b> K. Logger 026-359 9604	<b>Huidige fase:</b>  Uitvoering		
<b>Thema:</b> Fiets	<b>Subthema:</b> Fietsinfa derden			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> In het PVVP 2 is aangegeven dat de provincie belang hecht aan een goede bovenlokale fietsinfrastructuur. Het bovenlokale fietsnetwerk loopt zowel over provinciale wegen als gemeentelijke wegen en vormt een gezamenlijke opgave van gemeenten en provincie. Vanuit toeristisch economische motieven wordt belang gehecht aan goede recreatieve fietspaden, met name aan het recreatieve fietsknooppuntennetwerk. Door het overlegplatform Het Gelders FietsNetwerk (GFN) in het leven te roepen, wordt het gezamenlijke beheer van zowel de bovenlokale fietsinfrastructuur als het recreatieve fietsknooppuntennetwerk verbeterd. Het gezamenlijke optreden in het GFN zal een positieve bijdrage leveren aan het behoud en het doorontwikkelen van een Gelders fietsnetwerk.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De scope van het GFN is: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het zorg dragen voor een gezamenlijke regionale fietsvisie;</li> <li>- Het bepalen en vastleggen van het bovenlokale fietsnetwerk aan de hand van de criteria uit het PVVP 2;</li> <li>- Het bepalen van de knelpunten op het bovenlokale fietsnetwerk en het recreatieve fietsknooppuntennetwerk en hiervoor middelen genereren om deze knelpunten op te lossen;</li> <li>- Marketing en promotie doen om het fietsgebruik te stimuleren.</li> </ul>				
<b>Relatie met;</b> Snelfietsroutes (F3) Fietsvoorzieningen langs provinciale wegen (F1)				
<b>Stand van zaken:</b> In alle regio's ligt er een gemeenschappelijke fietsvisie. Deze visies zijn vastgelegd in het document 'Gelderland aan Kop'. Het bovenlokale fietsnetwerk is bestuurlijk vastgesteld in het GFN en wordt tweejaarlijks, daar waar dit nodig is door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, uit veiligheidsoogpunt of om in te spelen op nieuwe innovatieve ontwikkelingen, aangepast. Dit geldt tevens voor het recreatieve knooppuntennetwerk. Het GFN heeft een inventarisatie gemaakt van de knelpunten op beide netwerken en vanaf 2006 zijn jaarlijks een groot aantal knelpunten aangepakt. Extra middelen zijn hiervoor gegenereerd vanuit de MIG, recessie gelden, GIA I en II en Europese middelen vanuit POPII. Vanuit mobiliteit heeft de Provincie de afgelopen jaren circa € 15,0 miljoen aan subsidie verstrekt voor het oplossen van knelpunten die in beheer zijn bij de gemeenten. Daarnaast is vanuit mobiliteitsmiddelen € 5,0 miljoen subsidie verstrekt aan fietspaden die in beheer waren bij het Recreatie Gemeenschap Veluwe (RGV) en die inmiddels zijn overgedragen aan de betrokken gemeenten. Medio 2013 is er een gezamenlijke WEBbasedApp "Gelders Fietsnet" voor de fietser van start gegaan om het fietsgebruik in Gelderland te promoten en stimuleren.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> We gaan verder met het oplossen van knelpunten op de fietsnetwerken tot 2016. Ook hierna zijn er nog knelpunten die om een verbetering vragen. Echter, de extra eenmalige middelen zullen na 2015 uitgeput zijn. Vanaf 2016 blijven alleen de structurele middelen van circa € 0,35 miljoen per jaar beschikbaar. Jaarlijks wordt op bestuurlijk niveau van het GFN de gemeentelijk knelpunten vastgesteld die voor subsidie in aanmerking komen. De daadwerkelijke subsidieverstrekking vindt plaats conform de Gelderse Subsidieverordening.				

Eind 2013 zal het GFN worden geëvalueerd, conform de afspraak in het GFN convenant. Aan de hand hiervan zal bepaald worden wat de beste samenwerkingsvorm met onze partners in de toekomst zal zijn.

**Fasering en status besluitvorming**

Uitvoering.

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit

**Financiën:**

**Totale kosten:**

n.v.t.

**Bijdrage provincie:**

Beschikbaar gesteld voor de jaren 2014-2015: 2 x € 4,0 miljoen = € 8,0 miljoen.

Vanaf 2016: 0,35 miljoen per jaar.

**Cofinanciering:**

50% bijdrage van betrokken gemeenten.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Regio's FoodValley, Stedendriehoek, Rivierenland, Noord-Veluwe, Achterhoek en Stadsregio Arnhem Nijmegen, Recreatieschappen, RBT's, fietsersbond en ANWB.



Naam: Snelfietsroutes algemeen		2006	2008	2012
<b>Referentienummer:</b> F3 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, FoodValley, Achterhoek, Stedendriehoek, Noord-Veluwe, Rivierenland.  <b>Contactpersoon:</b> M. Pronker 026-359 9372	<b>Huidige fase:</b>  Initiatief		
<b>Thema:</b> Fiets	<b>Subthema:</b> Snelfietsroutes			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> In 2006 zijn bij het Rijksprogramma File Proof de eerste initiatieven genomen tot snelfietsroutes. De route Apeldoorn-Deventer was één van de vijf eerste proefprojecten. Onder de vlag van Fiets Filevrij is het concept van snelfietsroutes verder doorgezet en ontwikkeld, want snelfietsroutes worden gezien als een kans om de stedelijke bereikbaarheid te vergroten. Door de opkomst van de elektrische fiets, waardoor grotere afstanden met de fiets nog makkelijker overbrugd kunnen worden, krijgt het concept snelfietsroutes een extra impuls. Nederland bezit ondertussen één miljoen elektrische fietsen. Waar voorheen een afstand van 7,5 km (70% van de verplaatsingen valt hier binnen) normaal was om met de fiets te overbruggen, is inmiddels met de elektrische fiets 20 km (85% van de verplaatsingen valt hier binnen) een acceptabele afstand. Sinds kort is er zelfs een elektrische fiets op de Nederlandse markt toegelaten die 35 km/u mag, namelijk de Speed Pedelec. De verwachting is dat de fiets de komende tijd nog verder doorontwikkeld en nog comfortabeler wordt. Hierdoor zal een nog grotere groep mensen op de fiets stappen en zal de behoefte aan het concept snelfietsroute toenemen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De stedelijke bereikbaarheid ondersteunen met optimale veilige, comfortabele, directe en herkenbare hoofdfietsroutes. Deze hoofdfietsroutes, de ruggengraten van het bovenlokale fietsnetwerk, verder ontwikkelen tot snelfietsroutes. Hiermee zal het woon-werk verkeer op de fiets verder toenemen. Na het afschaffen van de OV studentenkaart zullen deze snelfietsroutes ook van belang zijn om regionale scholen/opleiding centra goed bereikbaar te houden. Een aantal lagere overheden die veel investeren in snelfietsroutes hebben het initiatief genomen om een toekomstagenda voor snelfietsroutes op te stellen als vervolg op Fiets Filevrij. Deze toekomstagenda wordt 24 september 2013 overhandigd aan het ministerie van IenM. Tevens is er een landelijke projectgroep opgestart onder begeleiding van de CROW die wil komen tot kwaliteitsrichtlijnen voor snelfietsroutes. In de loop van dit jaar zullen zij met een uitwerking komen van kwaliteitseisen voor snelfietsroutes.				
<b>Relatie met andere projecten:</b> Stedelijke bereikbaarheid (SB1) Gelders Fiets Netwerk (F2)				
<b>Stand van zaken:</b> Er wordt al gewerkt aan de volgende snelfietsroutes: <i>Veenendaal-Ede</i> , <i>Nijkerk-Amersfoort</i> , <i>Zevenaar-Arnhem</i> (de snelfietsroute Liemerspad, langs het spoor, is al in uitvoering, de 2 <sup>de</sup> route langs de A12, de SF12, is gestart met de pré-verkenning), <i>Beuningen-Nijmegen</i> , <i>Arnhem-Nijmegen</i> , <i>Barneveld-Voorthuizen</i> , <i>Ede-Wageningen</i> (bij de gemeente Ede al in uitvoering, het deel in de gemeente Wageningen bevindt zich nog in de initiatieffase). Voor de route Wageningen-Arnhem is de pré-verkenning opgestart. De routes <i>Wijchen-Nijmegen</i> en <i>Baak-Zutphen</i> zijn al conform de huidige inzichten ingericht. De route <i>Apeldoorn-Deventer</i> is in 2006 als pilotproject ingericht volgens de projectuitgangspunten van het rijk. Hierbij is voornamelijk gekeken naar de herkenbaarheid van de route(s), Met de beperkte middelen van destijds zijn bewegwijzering, verlichting, enkele kleine infrastructurele maatregelen en informatie zuilen aangebracht. Ook heeft de nodige communicatie rondom de route plaatsgevonden. Nu de pilotfase verstreken is, dient de route nog de nodige infrastructurele verbeteringen te ondergaan om te voldoen aan de huidige inzichten van inrichting van snelfietspaden.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Voor de snelfietsroute <i>Cuijk-Nijmegen</i> is er bestuurlijk draagvlak. Er wordt gewerkt aan bestuurlijk draagvlak				

voor *Dieren-Arnhem* en er is een intentieverklaring getekend voor *Beuningen-Nijmegen/Zuidtak*. Voor de route Ede-Wageningen wordt nog onderzocht hoe het zuidelijke traject in Wageningen moet lopen. Verder gaan er gedachten uit naar de mogelijkheden van de volgende toekomstige snelfietsroutes: Tiel-Geldermalsen, Zaltbommel-Den Bosch, Zevenaar-Doetinchem, Ulft-Doetinchem, Zelhem-Doetinchem, Doesburg-Doetinchem, Aalten-Neede, Groenlo-Winterswijk, Harderwijk-Ermelo-Nijkerk, Voorthuizen-Putten-Ermelo, Harderwijk-Nunspeet, Hatterm-Wezep-Oldebroek-Zwolle, *Vaassen-Apeldoorn*, *Zutphen-Deventer*, *Apeldoorn-Dieren* en *Apeldoorn-Zutphen*. Zodra er voor deze routes een concreet initiatief wordt gestart, wordt er een apart blad over de verbinding opgenomen in het MIAM (zie F5 tot en met F12). Van de snelfietsroutes die al volop in uitvoering zijn, worden geen aparte infobladen toegevoegd, evenals van de routes waar nog geen één bestuurlijke partij het initiatief heeft genomen.

#### **Fasering en status besluitvorming**

De routes die (gedeeltelijk) vallen binnen de stedelijke netwerken (hiervoor cursief) zoals deze zijn benoemd in de omgevingsvisie, zijn de meest pregnante routes. Hierna volgen de routes die van belang zijn voor het bereiken van regionale scholen/opleidingscentra en tot slot de overige routes ruggengraten die een aantal grotere kernen aan elkaar rijgen. Omdat het hier in het algemeen gaat over gemeentelijke infrastructuur ligt het initiatief hiervoor bij de gemeenten en de regio. Tussen de betrokken partijen moet een convenant gesloten worden, waarin duidelijk aangegeven is hoe de totale route eruit komt te zien, welke knelpunten hiervoor opgelost dienen te worden en hoe de financiële bijdrage van de diverse partijen zal zijn. Voor de provinciale bijdragen zal telkens een Statenbesluit genomen dienen te worden.

#### **Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde Mobiliteit.

#### **Financiën:**

##### **Totale kosten:**

Wij reserveren voor het aanleggen van snelfietsroutes tot en met 2015 € 11,5 miljoen. Om de overige projecten in de toekomst te kunnen uitvoeren is een bedrag van € 40,0 - 50,0 miljoen nodig .

##### **Bijdrage provincie:**

Voor een aantal snelfietspaden zijn al apart middelen geagendeerd dan wel gereserveerd. De snelfietsroutes waar nu financiële middelen voor worden gereserveerd passen binnen het budget van € 65,0 miljoen die in deze Statenperiode beschikbaar is gesteld. Zie hiervoor de aparte infobladen. Voor het de aanleg van snelfietsroutes in de jaren 2016 tot en met 2025 zal een provinciale bijdrage van maximaal 50% (€ 20,0 – 25,0 miljoen) geagendeerd worden, maar dit is sterk afhankelijk van welke overige partners bij de betreffende routes betrokken zijn.

##### **Cofinanciering:**

50% gemeente, 50% provincie

##### **Exploitatiekosten:**

n.v.t.

#### **Relatie andere programma's:**

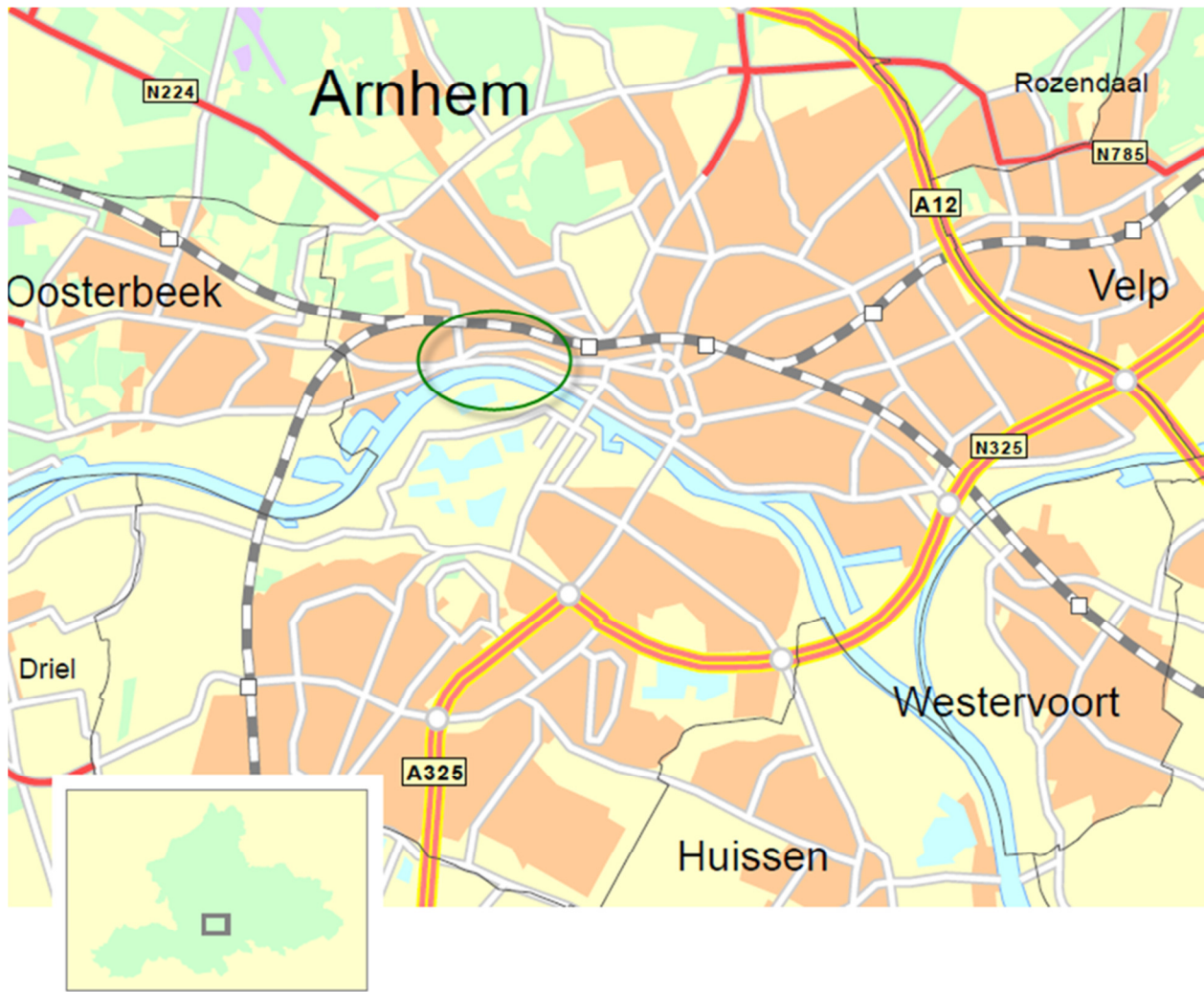
#### **Betrokken externe partijen:**

Diverse gemeenten





<b>Naam:</b> Fietsbrug Arnhem-West (Meinerswijk)		<b>2011</b>	<b>2012</b>	
<b>Referentienummer:</b> F4 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b> Pré-verkenning		
<b>Thema:</b> Fiets	<b>Subthema:</b> Fietsinfa derden			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Arnhem.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De gemeente Arnhem zet in haar beleidsnota fietsverkeer 'nieuwe verbindingen nieuwe fietsers' in op het realiseren van nieuwe schakels in het hoofd fietsnetwerk. Juist de automobilist (de nieuwe fietser) vormt, naast uiteraard de bestaande fietser die kortere routes wordt geboden, de doelgroep.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> In de spitsen wordt de centrumring (Nelson Mandelabrug) zwaar belast. Een fietsbrug over de Rijn aan de westkant van de stad zal veel nieuwe fietsers, die nu nog met de auto reizen, trekken. Daarmee ontlast een fietsbrug direct de centrumring, die voor de regionale bereikbaarheid essentieel is. Omdat aan de westkant van de stad geen Rijnkruisende autoverbinding is, is een fietsverbinding sterk concurrerend voor de rivierkruisende relaties aan deze kant van de stad. Met name door de stedelijke ontwikkeling van Arnhem-zuid in westelijke richting (Schuytgraaf) is er behoefte ontstaan aan een nieuwe verbinding over de Rijn; zeker in de relatie met Arnhems Buiten, de herontwikkeling van het voormalige KEMA terrein en met Oosterbeek. Deze ontwikkeling past goed in het regionale en stedelijke netwerk van fietsverbindingen en draagt bij aan een betere onderlinge stedelijke bereikbaarheid van Arnhem-noord en Arnhem-zuid. In het verleden werd gedacht aan een fietsbrug langs de spoorbrug. In de pré-verkenning is aangetoond dat deze te ver aan de rand van de stad ligt om te kunnen concurreren met autogebruik. Bovendien zou deze door de grotere overspanning tweemaal zo duur zijn als een verbinding aan de westkant van Meinerswijk.				
<b>Stand van zaken:</b> De wenselijkheid van genoemde verbinding is onderdeel van de bovengenoemde beleidsnota. De gemeenteraad van Arnhem heeft de Nota in juni 2013 vastgesteld.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Realisatie zal op zijn vroegst in 2016 starten.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> De gemeenteraad van Arnhem heeft de Fietsnota in juni 2013 vastgesteld.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> Uit de pré-verkenning van de fietsbrug is gebleken dat de aanlegkosten op € 15,0 miljoen geschat worden.				
<b>Bijdrage provincie:</b> Een eventuele provinciale bijdrage zou tussen € 0,0 en € 7,5 miljoen kunnen uitkomen. Voorlopig wordt hier geen reservering of beschikbaarstelling voor gevraagd.				
<b>Cofinanciering:</b> N.n.b.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, bedrijfsleven		



<b>Referentienummer:</b> F5 <b>Sisnummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b> Pré-verkenning
<b>Thema:</b> Fiets	<b>Subthema:</b> Snelfietsroutes	
<b>Initiatiefnemer:</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen		
<p><b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Uit potentie-onderzoek is gebleken dat er kansen zijn voor een snelfietsroute tussen Arnhem/Velp en Zevenaar Oost, waarbij de grote bedrijventerreinen van Duiven langs de A12 beter worden ontsloten. Op de A12 en rond het Velperbroekcircuit is nu sprake van congestie en er zijn nog mogelijkheden om de fietsvoorzieningen te verbeteren.</p> <p>Met de realisatie van snelfietsroutes wordt het aantrekkelijker gemaakt voor forenzen om over te stappen op de fiets. Binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen zijn de routes Arnhem – Nijmegen (RijnWaalpad), Arnhem – Zevenaar (de Liemers) en Nijmegen – Beuningen reeds in aanleg</p> <p>Binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen is sprake van congestie op het (hoofd)wegennet. Om deze congestie tegen te gaan (en daarmee de bereikbaarheid en economische concurrentiekracht te vergroten) wordt er binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen ingezet op vier belangrijke pijlers:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontwikkeling van een concurrerend (H)OV netwerk (Hoogwaardig Openbaar Vervoer / Bus)</li> <li>- Verkeersmanagement</li> <li>- Mobiliteitsmanagement</li> <li>- Fiets</li> </ul> <p>Onder het programma 'fiets' valt het stimuleren van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer onder andere door middel van mobiliteitsmanagement, het versterken van de ketenmobiliteit op stations en (H)OV haltes en de ontwikkeling van regionale snelfietsroutes.</p>		
<p><b>Projectscope / gewenst effect:</b> Doel van het project is om de bestaande (doorgaande) fietsvoorzieningen tussen Arnhem/Velp, de bedrijventerreinen van Duiven en Zevenaar te verbeteren, zodat er een aantrekkelijke, directe en comfortabele fietsroute ontstaat. Met de aanleg van deze (nieuwe) infrastructuur wordt het prettiger om te fietsen en, is de verwachting, zullen er meer mensen overstappen van de auto naar de (E)fiets.</p>		
<p><b>Relatie met:</b> Snelfietsroutes (F2) Mobiliteitsmanagement (OM32) HOV Stadsregio (OM1) Stedelijke Bereikbaarheid (SB1)</p>		
<p><b>Stand van zaken:</b> In april is een pré-verkenning gestart naar deze route waarbij investeringen, potentie en mogelijke maatregelen inzichtelijk worden gemaakt. De pre-verkenning is in september 2013 afgerond.</p>		
<p><b>Planning en verdere voortgang:</b> In het najaar van 2013 heeft vindt bestuurlijk overleg plaats over het voorstel om de pre-verkenning verder uit te werken naar een concreet maatregelenpakket. Uitvoering verkenning (richting maatregelenpakket): vierde kwartaal 2013 Vaststellen mogelijke maatregelen maken afspraken financiering: vierde kwartaal 2013 – tweede kwartaal 2014 Start procedures: derde/vierde kwartaal 2014 Start realisatie eerste roudedelen tweede kwartaal 2015 Project gereed: vierde kwartaal 2016 / derde kwartaal 2016</p>		

**Fasering en status besluitvorming:**

Begin 2014 zal de verkenning afgerond zijn en zullen principe-afspraken worden gemaakt met alle partijen over de financiering. In juni 2014 zal een beschikbaarstelling aan PS worden gevraagd. Wij vragen PS hiervoor een bedrag van € 3,0 miljoen te reserveren.

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit

**Financiën:****Totale kosten:**

Kosten worden geraamd op maximaal € 12,0 miljoen. In het bestuurlijk overleg zal mogelijk een lager taakstellend budget worden bepaald.

**Bijdrage provincie:**

Er wordt voorgesteld een bedrag van € 3,0 miljoen te reserveren.

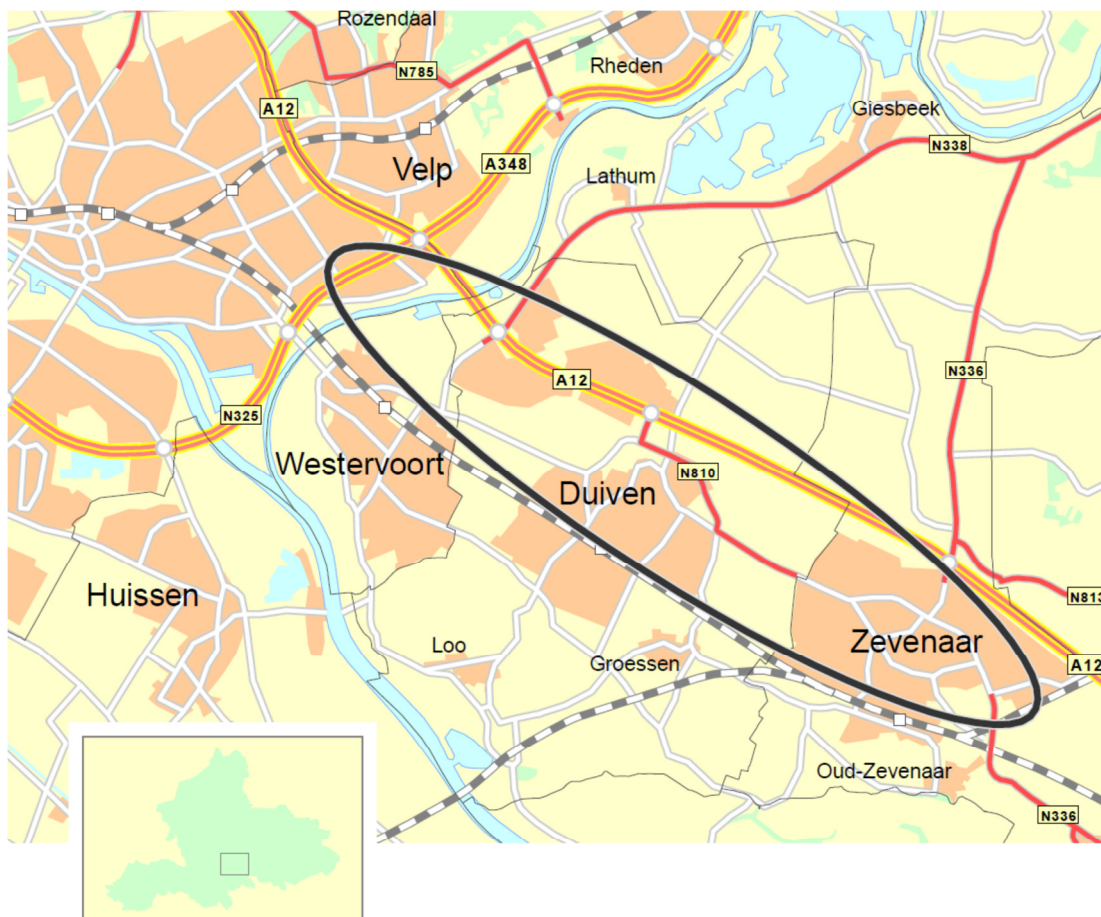
De verwachting is dat in juni 2014 een verzoek tot beschikbaarstelling aan PS kan worden voorgelegd.

**Exploitatiekosten:**

n.v.t.

**Relatie andere programma's:****Betrokken externe partijen:**

Stadsregio Arnhem Nijmegen, gemeente Westervoort, gemeente Rheden, gemeente Arnhem, gemeente Duiven, gemeente Zevenaar  
Fietzersbond en ministerie van IenM (wegbeheerder A12)



<b>Naam:</b> Snelfietsroute Cuijk - Nijmegen		2011	2012	
<b>Referentienummer:</b> F6 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Fiets	<b>Subthema:</b> Snelfietsroutes			
<b>Initiatiefnemer:</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Uit potentie-onderzoek is gebleken dat er kansen zijn voor een snelfietsroute tussen Cuijk en Nijmegen. Met de realisatie van snelfietsroutes wordt het aantrekkelijker gemaakt voor forenzen om over te stappen op de fiets. Binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen zijn de routes Arnhem – Nijmegen (RijnWaalpad), Arnhem – Zevenaar (de Liemers) en Nijmegen – Beuningen reeds in aanleg  Binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen is spraken van congestie op het (hoofd)wegennet. Om deze congestie tegen te gaan (en daarmee de bereikbaarheid en economische concurrentiekracht te vergroten) wordt er binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen ingezet op vier belangrijke pijlers: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontwikkeling van een concurrerend (H)OV netwerk (Hoogwaardig Openbaar Vervoer / Bus)</li> <li>- Verkeersmanagement</li> <li>- Mobiliteitsmanagement</li> <li>- Fiets</li> </ul> Onder het programma 'fiets' valt het stimuleren van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer onder andere door middel van mobiliteitsmanagement, het versterken van de ketenmobiliteit op stations en (H)OV haltes en de ontwikkeling van regionale snelfietsroutes.  Het project wordt getrokken door de Stadsregio Arnhem Nijmegen in samenwerking met de provincies Limburg, Brabant en Gelderland en de tracégemeenten Cuijk, Mook en Middelaar, Heumen en Nijmegen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Doel van het project is om de bestaande de fietsverbinding tussen Cuijk en Nijmegen aanzienlijk te verkorten door de aanleg van een fietsbrug aan of langs de spoorbrug over de Maas. Vanaf de Maas naar Heijendaal zijn er verschillende opties voor een snellere route.				
<b>Relatie met:</b> Stedelijke bereikbaarheid (SB1) Snelfietsroutes (F3) Mobiliteitsmanagement (OM32) HOV Stadsregio (OM1)				
<b>Stand van zaken:</b> De pré-verkenning is afgerond en betrokken partijen hebben de intentie uitgesproken de verbinding te gaan realiseren.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Uitvoering verkenning (richting maatregelenpakket): tot oktober 2013 Vaststellen maatregelen en financiering: derde kwartaal 2013 Start procedures: 2013 Start realisatie eerste roudedelen: 2015 Project gereed: 2016				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Betrokken partijen hebben de intentie uitgesproken de route te realiseren. In november 2013 zullen definitieve afspraken worden gemaakt over de financiering.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b>				

Gedeputeerde mobiliteit.

**Financiën:**

**Totaal kosten:**

Kosten worden geraamd op circa € 11,0 miljoen.

**Provinciale bijdrage:**

€ 2,0 miljoen

**Verdeling kosten:**

Er is een voorlopige kosten verdeling afgesproken waarover in juni 2013 definitieve afspraken zijn gemaakt. Voorlopige kosten verdeling ziet er als volgt uit:

Limburg	€ 2,0 miljoen
Brabant	€ 3,0 miljoen
Gelderland	€ 2,0 miljoen (reeds gereserveerd, uitgave 2015-2016)
Stadsregio	€ 3,0 miljoen
Cuijk	€ 0,4 miljoen
Mook en Middelaar	€ 0,4 miljoen
Heumen	€ 0,2 miljoen
Nijmegen	€ 0,4 miljoen

**Exploitatiekosten:**

n.v.t.

**Relatie andere programma's**

**Betrokken externe partijen:**

Stadsregio Arnhem Nijmegen, gemeente Cuijk  
gemeente Mook en Middelaar, gemeente Heumen  
gemeente Nijmegen, Fietsersbond, Rijkswaterstaat,  
provincie Limburg en provincie Brabant.



<b>Naam:</b> Snelfietsroute Arnhem - Wageningen		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2015</b>
<b>Referentienummer:</b> F7 <b>Sisnummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b>  Pré-verkenning		
<b>Thema:</b> Fiets	<b>Subthema:</b> Snelfietsroutes			
<b>Initiatiefnemer:</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans :</b> Uit potentie-onderzoek is gebleken dat er kansen zijn voor een snelfietsroute tussen Wageningen en Arnhem. Op de N225 is op verschillende plekken sprake van congestie en zijn er mogelijkheden om de fietsvoorzieningen tussen Wageningen en Arnhem te verbeteren.  Met de realisatie van snelfietsroutes wordt het aantrekkelijker gemaakt voor forenzen om over te stappen op de fiets. Binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen zijn de routes Arnhem – Nijmegen (RijnWaalpad), Arnhem – Zevenaar (de Liemers) en Nijmegen – Beuningen reeds in aanleg.  Binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen is spraken van congestie op het (hoofd)wegennet. Om deze congestie tegen te gaan (en daarmee de bereikbaarheid en economische concurrentiekracht te vergroten) wordt er binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen ingezet op vier belangrijke pijlers: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontwikkeling van een concurrerend (H)OV netwerk (Hoogwaardig Openbaar Vervoer / Bus)</li> <li>- Verkeersmanagement</li> <li>- Mobiliteitsmanagement</li> <li>- Fiets</li> </ul> Onder het programma 'fiets' valt het stimuleren van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer onder andere door middel van mobiliteitsmanagement, het versterken van de ketenmobiliteit op stations en (H)OV haltes en de ontwikkeling van regionale snelfietsroutes.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Doel van het project is om de bestaande (doorgaande) fietsvoorzieningen tussen Arnhem en Wageningen te verbeteren, zodat er een aantrekkelijke, directe en comfortabele fietsroute ontstaat. Met de aanleg van deze (nieuwe) infrastructuur wordt het prettiger om te fietsen en, is de verwachting, zullen er meer mensen overstappen van de auto naar de (E)fiets.  <b>Relatie met:</b> Mobiliteitsmanagement (OM32) HOV Stadsregio (OM1) Stedelijke Bereikbaarheid (SB1)				
<b>Stand van zaken:</b> Op 7 februari jongleden heeft de gemeente Renkum de Stadsregio Arnhem Nijmegen verzocht om een pré-verkenning te starten naar de (on)mogelijkheden voor realisatie van een snelfietsroute tussen Arnhem en Wageningen.				
<b>Planning en verdere voortgang :</b> Uitvoering pré-verkenning: tweede/derde kwartaal 2013 Bestuurlijk overleg: medio vierde kwartaal 2013 Uitvoering verkenning (richting maatregelenpakket): najaar 2013 Vaststellen mogelijke maatregelen en financiering: vierde kwartaal 2013 – tweede kwartaal 2014 Start procedures: 2014 Start realisatie eerste roudedelen 2015 Project gereed: 2016				

**Fasering en status besluitvorming**

In het vierde kwartaal van 2013 vindt bestuurlijk overleg plaats over het voorstel om de pré-verkenning verder uit te werken naar een concreet maatregelenpakket.

**Bestuurlijk opdrachtgever:**

Gedeputeerde mobiliteit

**Financiën:**

Er zijn (nog) geen middelen gereserveerd.

**Totale kosten**

De kosten worden geraamd op circa € 4,0 - 10,0 miljoen.

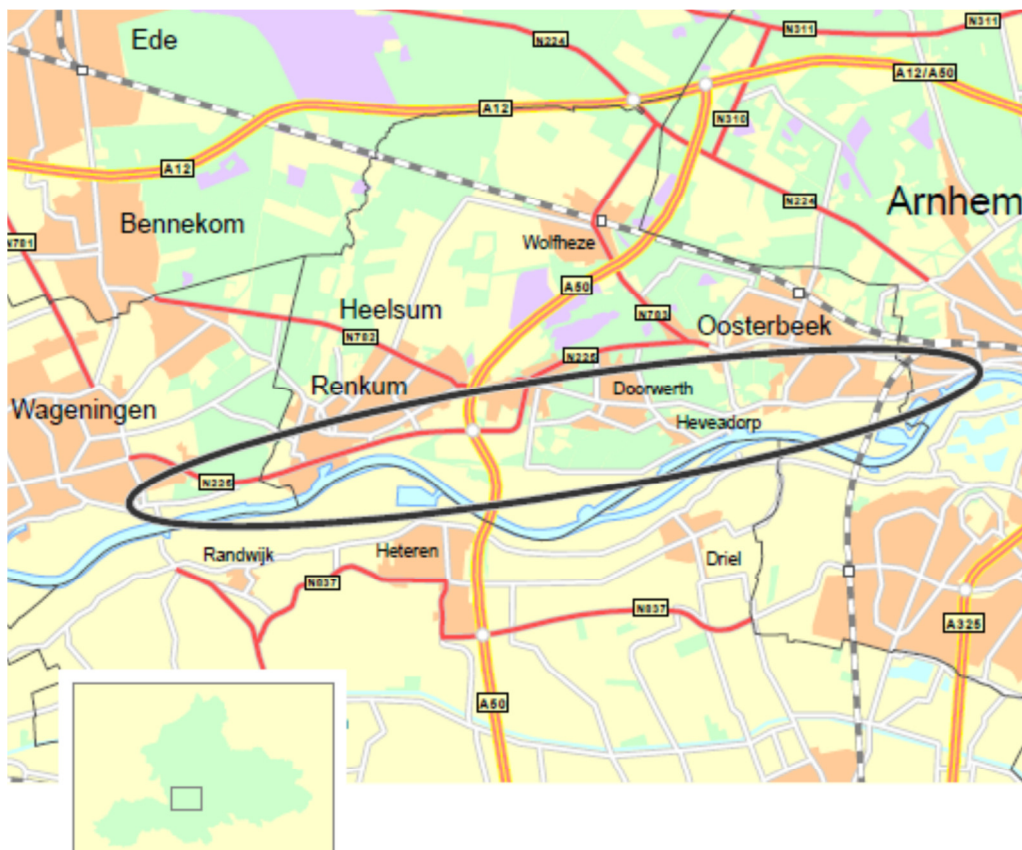
**Verdeling kosten**

Provincie: € 2,0 miljoen

Stadsregio en gemeenten

**Relatie andere programma's****Betrokken externe partijen:**

Stadsregio Arnhem Nijmegen, gemeente Wageningen, gemeente Renkum, gemeente Arnhem, Fietsersbond, Rijkswaterstaat (wegbeheerder A50)





<b>Naam:</b> Snelfietsroute Arnhem - Dieren		2012		
<b>Referentienummer:</b> F8 <b>Sis-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b>  Initiatief		
<b>Thema:</b> Fiets	<b>Subthema:</b> Snelfietsroutes			
<b>Initiatiefnemer:</b> Stadsregio Arnhem-Nijmegen				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Uit potentie-onderzoek is gebleken dat er kansen zijn voor een snelfietsroute tussen Dieren en Arnhem. Deze route kan de (auto)knelpunten rond Velperbroek en de entree naar het stedelijke gebied van Arnhem ontlasten.  Met de realisatie van snelfietsroutes wordt het aantrekkelijker gemaakt voor forenzen om over te stappen op de fiets. Binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen zijn de routes Arnhem – Nijmegen (RijnWaalpad), Arnhem – Zevenaar (de Liemers) en Nijmegen – Beuningen reeds in aanleg.  Binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen is spraken van congestie op het (hoofd)wegennet. Om deze congestie tegen te gaan (en daarmee de bereikbaarheid en economische concurrentiekracht te vergroten) wordt er binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen ingezet op vier belangrijke pijlers: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontwikkeling van een concurrerend (H)OV netwerk (Hoogwaardig Openbaar Vervoer / Bus)</li> <li>- Verkeersmanagement</li> <li>- Mobiliteitsmanagement</li> <li>- Fiets</li> </ul> Onder het programma 'fiets' valt het stimuleren van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer onder andere door middel van mobiliteitsmanagement, het versterken van de ketenmobiliteit op stations en (H)OV haltes en de ontwikkeling van regionale snelfietsroutes.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Doel van het project is om de bestaande (doorgaande) fietsvoorzieningen tussen Dieren, Velp en Arnhem te verbeteren. Op dit moment ligt er een redelijke korte fietsverbinding via de voormalige provinciale weg. Deze verbinding is echter, door de samenloop met het autoverkeer en HOV, niet aantrekkelijk voor fietsers, met name in het stedelijk gebied in Arnhem. Daarnaast is het door de vele kruispunten en verkeerslichten is het niet mogelijk om snel door te fietsen. Het gewenste effect van deze snelfietsroute is het aanbieden van een betere route tussen Dieren, Velp en Arnhem (waarbij het zwaartepunt in Velp en Arnhem ligt) waar fietsers op kunnen doorfietsen. Onderzocht moet worden of dit bereikt kan worden door een reconstructie van de Velperweg of dat eventueel een parallelle route langs de spoorlijn Arnhem – Dieren een oplossing biedt.				
<b>Relatie met:</b> Mobiliteitsmanagement (OM32) HOV stadsregio (OM1) Stedelijke bereikbaarheid (SB1) Snelfietsroutes (F3) Snelfietsroute Arnhem-Zevenaar (F5)				
<b>Stand van zaken:</b> Er is nog geen pré-verkenning opgestart. Het project is opgenomen in de Stadsregionale fietsvisie als ruggengraat / hoofdroute. Deze visie is integraal opgenomen in de fietsvisie van het Gelders Fietsnetwerk (GFN). Mogelijkheden zijn er om een verkenning naar deze route op te starten, afhankelijk van het draagvlak onder de betrokken gemeenten.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Uitvoering verkenning: 2013/2014 Start procedures: 2014/2015 Start realisatie eerste routedelen 2015/2016				

Project gereed: 2017/2018

**Fasering en status besluitvorming**

Project zit nog in de initiatieffase. Er heeft nog geen specifieke besluitvorming plaatsgevonden over het project. De route is als ruggengraat/hoofdroute opgenomen in de regionale fietsvisie.

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit.

**Financiën:**

**Totale kosten:**

Kosten worden geraamd op ca. € 3,0-11,0 miljoen. De variatie in raming heeft te maken met grote verschillen tussen de varianten (provinciale weg of langs het spoor).

**Bijdrage provincie:**

Er zijn vooralsnog geen middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.

**Cofinanciering:**

N.n.b.

**Exploitatiekosten:**

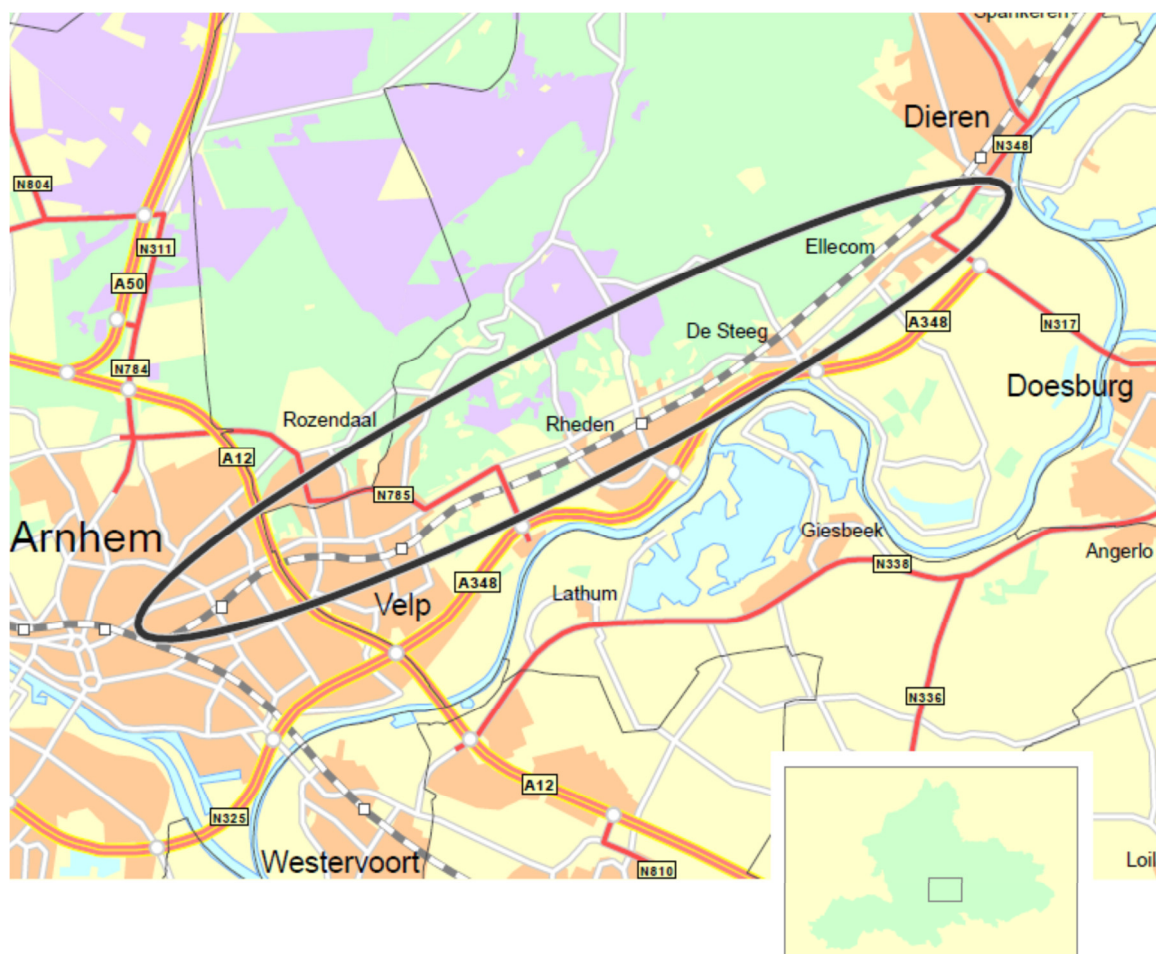
N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

n.v.t.

**Betrokken externe partijen:**

Stadsregio, Arnhem Nijmegen, gemeente Rheden  
gemeente Arnhem, Fietsersbond, Rijkswaterstaat  
(wegbeheerder A12)



<b>Naam:</b> Snelfietsroute– Beuningen – Nijmegen/Zuidtak		<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>Referentienummer:</b> F9 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b>  Verkenning	
<b>Thema:</b> Fiets	<b>Subthema:</b> Snelfietsroutes		
<b>Initiatiefnemer:</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Uit potentie-onderzoek is gebleken dat er kansen zijn voor twee snelfietsroutes tussen Beuningen en Nijmegen. Het gaat om de noordelijke tak die Beuningen verbindt met centrum van Nijmegen en een zuidelijke tak die loopt van Beuningen naar Heijendaal.  Met de realisatie van snelfietsroutes wordt het aantrekkelijker gemaakt voor forenzen om over te stappen op de fiets. Binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen zijn de routes Arnhem – Nijmegen (RijnWaalpad), Arnhem – Zevenaar (de Liemers) en Nijmegen – Beuningen reeds in aanleg  Binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen is spraken van congestie op het (hoofd)wegennet. Om deze congestie tegen te gaan (en daarmee de bereikbaarheid en economische concurrentiekracht te vergroten) wordt er binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen ingezet op vier belangrijke pijlers: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontwikkeling van een concurrerend (H)OV netwerk (Hoogwaardig Openbaar Vervoer / Bus)</li> <li>- Verkeersmanagement</li> <li>- Mobiliteitsmanagement</li> <li>- Fiets</li> </ul> Onder het programma 'fiets' valt het stimuleren van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer onder andere door middel van mobiliteitsmanagement, het versterken van de ketenmobiliteit op stations en (H)OV haltes en de ontwikkeling van regionale snelfietsroutes.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Doel van het project is om de bestaande (doorgaande) fietsvoorzieningen tussen Beuningen en Nijmegen te verbeteren. De noordelijke tak verbindt Beuningen via de Sluis bij Weurt met het Waterkwartier, bedrijventerrein Oost Kanaaldijk en de Binnenstad. Deze tak is al grotendeels gerealiseerd. De zuidelijke tak geeft vanuit Beuningen, via de Neerboschebrug, een verbinding met de Goffert en overige en met Campus Heijendaal. Op dit moment is deze verbinding binnen Nijmegen niet aantrekkelijk voor fietsers. Door de vele kruispunten en verkeerslichten is het onmogelijk om snel door te fietsen. Voor de zuidelijke tak van de route Nijmegen – Beuningen zijn nog een aantal maatregelen nodig. Op de noordelijke tak is nog een enkel maatregel nodig in Beuningen.			
<b>Relatie met:</b> Mobiliteitsmanagement (OM32) HOV Stadsregio (OM1) Stedelijke Bereikbaarheid (SB1)			
<b>Stand van zaken:</b> Het project is opgenomen in de Stadsregionale fietsvisie als ruggengraat/hoofdroute. Deze visie is integraal opgenomen in de fietsvisie van het Gelders Fietsnetwerk (GFN). In mei 2013 hebben de gemeenten Beuningen en Nijmegen een overeenkomst getekend voor de realisering van de zuidelijke tak.			
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Uitvoering verkenning: 2013 Start procedures: 2014 Start realisatie eerste routedelen 2014/2015 Project gereed: 2015			

**Fasering en status besluitvorming:**

In oktober 2013 vindt bestuurlijk overleg plaats over het maatregelenpakket en de financiering.

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde Mobiliteit

**Financiën:****Totale kosten:**

De kosten bedragen circa € 2,6 miljoen.

**Bijdrage provincie:**

In het bestuurlijk overleg van oktober ligt het volgende voorstel inzake de verdeling van de kosten :

Stadsregio: € 1,0 miljoen

Gemeenten: € 0,6 miljoen

Provincie: € 1,0 miljoen

Aan PS wordt voorgesteld om € 1,0miljoen beschikbaar te stellen voor dit project.

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

-

**Betrokken externe partijen:**

Stadsregio Arnhem Nijmegen, gemeente Nijmegen  
gemeente Beuningen, Fietsersbond.

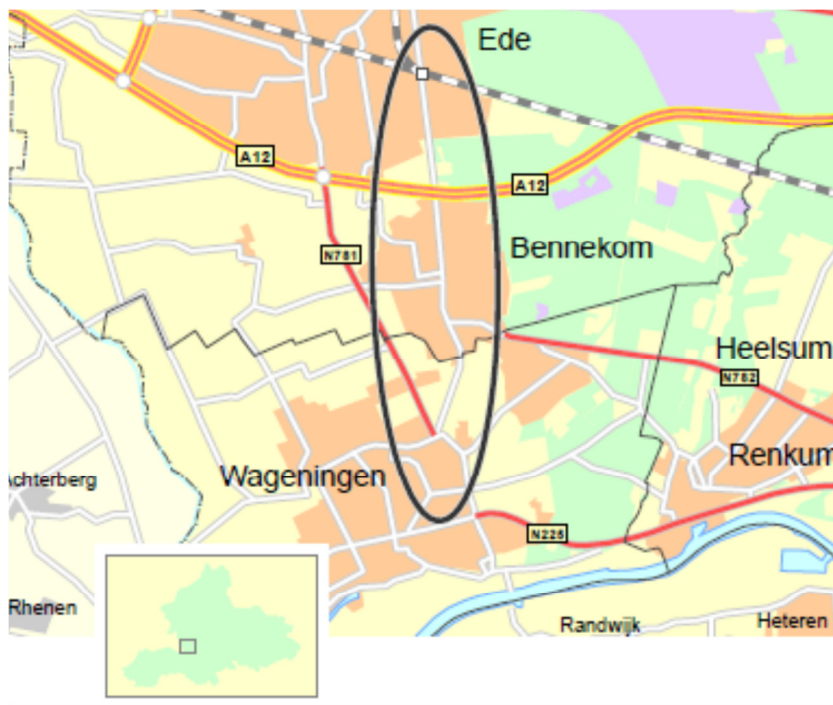


<b>Naam:</b> Snelfietsroute Ede-Veenendaal		<b>2013</b>		
<b>Referentienummer:</b> F10 <b>Sis-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> FoodValley <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Fiets	<b>Subthema:</b> Snelfietsroute			
<b>Initiatiefnemer:</b> Regio FoodValley en gemeente Ede				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Over de gemeentelijke weg Schutterweg over het bedrijventerrein A12 is veel fietsverkeer (onder meer scholieren) van en naar Veenendaal. Deze verbinding is onderdeel van het fietsnetwerk zoals door de regio en GFN is vastgesteld en wordt beoordeeld als snelfietsroute. De fietsverbinding moet qua comfort en veiligheid worden verbeterd.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Verbetering van de fietsverbinding tussen Ede en Veenendaal via het bedrijventerrein A12 en viaduct Pakhuis dat over de A12 loopt. Daarnaast willen we het mogelijk maken dat bedrijventerreinen met de fiets beter bereikbaar worden vanuit beide gemeenten ter bevordering van het lokale fietsgebruik.				
<b>Relatie met:</b> Snelfietsroutes (F3) Gelders fietsnetwerk (F2)				
<b>Stand van zaken:</b> Deels uitvoering, deels nog verkenning. Een deel van de snelfietsroute is gerealiseerd. Dit is mede gebeurd op basis van de Fietsfilevrij-middelen van het Rijk. Een deel van de route moet nog worden opgeknapt. Daarvoor moet nog een verkenning worden opgesteld.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> In het kader van mogelijk gefaseerde uitvoering met GFN-middelen. Er moet een nadere verkenning worden uitgevoerd naar de wijze waarop trajectdelen voor de fietser kunnen worden verbeterd.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Nog niet bekend. In 2014 wordt een verkenning uitgevoerd voor de nog aan te pakken weggedelen.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Mobiliteit				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totaalbudget:</b> N.n.b.				
<b>Bijdrage provincie:</b> N.n.b.				
<b>Co-financiering:</b> N.n.b.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Ede, regio FoodValley		



<b>Naam:</b> Snelfietsroute Ede Wageningen		2013		
<b>Referentienummer:</b> F11	<b>Regio('s):</b> Food Valley	<b>Huidige fase:</b>		
<b>Sis-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	Verkenning		
<b>Thema:</b> Fiets	<b>Subthema:</b> Snelfietsroutes			
<b>Initiatiefnemer:</b> Regio FoodValley, gemeenten Ede en Wageningen				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Op de gemeentelijke weg van Ede naar Wageningen, die loopt via Bennekom (Edeseweg), is er veel fietsverkeer van en naar Wageningen (campusterreinen en scholen in centrum). De route voert dicht langs of is onderdeel van de Kennis-as Ede-Wageningen. Tevens is deze route belangrijk in het kader van de verbetering van de stedelijke bereikbaarheid van Ede en Wageningen Ook wordt deze route veel gebruikt door scholieren. Er liggen aan de uiteinden van de route in beide gemeenten diverse scholencomplexen. Deze verbinding is onderdeel van het fietsnetwerk zoals door regio en GFN vastgesteld en wordt beoordeeld als snelfietsroute. De fietsverbinding moet qua comfort, veiligheid en directheid worden verbeterd. De grootste uitdaging ligt aan het eind van de route waar de forse fietsstromen (tot 4.000-5.000 fietsbewegingen per dag) de drukke provinciale en gemeentelijke weg in Wageningen moeten oversteken. Mogelijk dat één of meer fietstunnel(s) de doorstroom kan verbeteren en de veiligheid kunnen vergroten.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Verbetering van de fietsverbinding tussen Ede en Wageningen via Bennekom. Het mogelijk maken dat de kenniscampus Ede en het Campusterrein Wageningen voor studenten en werknemers met de fiets beter bereikbaar worden vanuit beide gemeenten ter stimulatie van het regionaal en lokaal fietsgebruik.				
<b>Relatie met:</b> Kennisas Ede-Wageningen Snelfietsroutes (F3) N781 reconstructie (RV20) Ede Parklaan (RV47)				
<b>Stand van zaken:</b> Er zijn voor trajectdelen verkenningen uitgevoerd. De route kan grofweg in drie delen worden gesplitst: A) Parklaan en omgeving (Ede) (zie infoblad RV47) B) Route door Bennekom C) Kruising wegen in Wageningen/nabijheid Campus. Voor het derde traject, kruising wegen Wageningen/nabijheid Campus, loopt aanpak fietsinfrastructuur gelijk op met de verkenning naar de reconstructie van de wegen (onder meer N781) voor alle verkeer.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Het traject wordt in delen uitgevoerd. Er moet een nadere verkenning worden uitgevoerd naar de wijze waarop trajectdeel c voor de fietser moet worden verbeterd. Voor trajectdeel A (Parklaan) en B (Bennekom) is reeds een plan gemaakt. Voor trajectdeel a zijn ook middelen beschikbaar gesteld.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Project is in verkenning. De totale kosten liggen rond de € 7,0 miljoen. Uitvoering is voorzien voor 2015-2016. Besluitvorming zal in de loop van 2014 plaatsvinden.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Mobiliteit				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> € 7,0 miljoen voor trajectdeel B en C.				
<b>Bijdrage provincie:</b> Geadviseerd wordt om 50% (€ 3,5 miljoen) te reserveren.				

<b>Co-financiering:</b> N.n.b.	
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.	
<b>Relatie andere programma's:</b>	<b>Betrokken externe partijen:</b> WUR, gemeenten Wageningen en Ede.





<b>Naam:</b> Fietsverbinding Elst: Bedrijventerrein de Aam naar RijnWaalpad		<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2014</b>
<b>Referentienummer:</b> F12 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b>  Verkenning		
<b>Thema:</b> Fiets	<b>Subthema:</b> Fietsinfa derden			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Overbetuwe.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Al enige jaren wordt gewerkt aan het RijnWaalpad, de snelfietsroute tussen Arnhem en Nijmegen. In 2014 zal de route voor het grootste gedeelte klaar zijn. Het regionale bedrijventerrein De Aam in Elst ligt hemelsbreed gezien dicht tegen RijnWaalpad aan, maar wordt door de A325 van het fietspad gescheiden. Momenteel loopt op de Aam een herstructureringsprogramma. Een betere aansluiting aan de zuidflank van De Aam op het RijnWaalpad sluit daar goed op aan.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het betreft de ontwikkeling van fietspaden langs de bestaande wegen op het bedrijventerrein, vanaf de aansluiting van de Industriebweg-oost / Olympiasingel via de Bemmelseweg en Kattenlegger naar het RijnWaalpad. Door de aanleg wordt de bereikbaarheid van de Aam per fiets vanuit de Nijmeegse Waalspong en Bommel aanzienlijk verbeterd. De aanleg sluit goed aan op de plannen om in 2014 op het bedrijventerrein met een nieuwe campagne mobiliteitsmanagement te starten.				
<b>Relatie met:</b> Mobiliteitsmanagement (OM32) Snelfietsroute RijnWaalpad				
<b>Stand van zaken:</b> De gemeente heeft de plannen uitgewerkt in een pré-verkenning.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> De gemeente heeft niet de middelen om het project op eigen kracht uit te voeren. Het project maakt deel uit van het regionale fietsnetwerk, maar is financieel te groot om een bijdrage te krijgen via het Gelders Fietsnetwerk (GFN). Een provinciale bijdrage maakt het project wel realiseerbaar.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Het project kan gefaseerd worden uitgevoerd. De eerste fase op het bedrijventerrein kan eind 2014 / begin 2015 gerealiseerd worden, omdat het vigerende bestemmingsplan daarvoor de ruimte biedt en grondverwerving niet nodig is. Fase twee, van de Kattenlegger naar het RijnWaalpad, heeft meer tijd nodig omdat hiervoor het viaduct over de A325 aangepast moet worden. Uitvoering is hierdoor pas mogelijk in 2015-2016.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> De totale kosten worden geraamd op € 2,8 miljoen; € 0,9 miljoen voor fase één en € 1,9 miljoen voor fase twee.				
<b>Bijdrage provincie:</b> Omdat dit een groter bedrag betreft en dus niet middels het GFN kan worden uitgevoerd, wordt geadviseerd om € 1,0 miljoen te reserveren voor dit project.				
<b>Cofinanciering:</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen en gemeente Overbetuwe.				

Bestuurlijk overleg vindt plaats in het laatste kwartaal van 2013. Vanuit de Stadsregio is ambtelijk aangegeven dat er een bijdrage mogelijk is van € 1,0 miljoen. Voor de gemeente Overbetuwe rest dan een investering van € 0,9 miljoen.

**Exploitatiekosten:**  
n.v.t.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**  
Stadsregio Arnhem Nijmegen, gemeente Overbetuwe



<b>Naam:</b> Hernieuwde ambitie en de stille revolutie van de E-bike		
<b>Referentienummer:</b> F13 <b>SIS-nummer(s):</b> PS 2013-503	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, FoodValley, Achterhoek, Stedendriehoek, Noord-Veluwe, Rivierenland.  <b>Contactpersoon:</b> Minke Pronker 026-359 9372	<b>Huidige fase:</b>  Initiatief
<b>Thema:</b> Fiets	<b>Subthema:</b>	
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland		
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Bij Provinciale Statenvergadering van 25 en 26 juni 2013 is de motie 34, 'De fiets verdient beter in Gelderland' aangenomen door VVD, PvdA, CDA, SP, D66, GL, CU, 50 Plus, PvdD en GW. In deze motie wordt aan GS verzocht om: "Bij het opstellen van de begroting 2014 de in de voorjaarsnota opgenomen bezuinigingen op het fietsbeleid te heroverwegen, waarbij de hernieuwde ambitie voor realisering van een goed en veilig fietspadennetwerk leidend moet zijn. Daarbij overwegend dat: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De voorgestelde bezuiniging op de structurele middelen voorbij gaat aan het grote maatschappelijk belang van veilige fietspaden, zoals schoolroutes, recreatieve verbindingen en/of schakels tussen woon- en werkgebied,</li> <li>- De opkomst van de elektrische fiets de noodzaak om verdere verbeteringen van het fietspadennetwerk te realiseren, onderstreept,</li> <li>- Er een groot aantal verbeteringen mogelijk en wenselijk zijn om de aantrekkelijkheid en veiligheid van het fietsen in Gelderland te verhogen,</li> <li>- Deze maatregelen door directe (werkgelegenheid) en indirecte effecten (versterking Gelderse vrijetijdseconomie) uitstekend passen in de voorgenomen programma's ter stimulering van de economie."</li> </ul>		
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het gaat om infrastructurele verbeteringen die niet vallen onder maatregelen van de eerdere motie 45 zoals staan omschreven op blad F1 (PS2010-679) of de voornemens tot snelfietsroutes zoals omschreven in blad F3. De verbeteringen betreffen het inspelen op de nieuwe kansen, uitdagingen en ontwikkelingen op fietsgebied, zoals de stille revolutie van de E-bike. Door de nieuwe ontwikkelingen op fietsgebied ontstaan toenemende snelheidsverschillen en een toenemende druk op de fietspaden. Hierdoor neemt het aantal ongevallen met fietsers weer toe. Daarom is er de wens om verdergaande maatregelen te treffen voor de veiligheid van de snelle (en langzame) fietser en het comfort voor de fietser te verhogen.		
<b>Relatie met:</b> Fietsroutes langs provinciale wegen (F1) Gelders Fietsnetwerk (F2) Snelfietsroutes (F3)		
<b>Stand van zaken:</b> Naar aanleiding van de provinciale trajectaanpak is geconstateerd dat de ontwikkelingen op fietsgebied vragen om hogere fietsverkeersvoorzieningen als tot nu toe de provinciale leidraad was. Ook landelijk zijn vanwege de nieuwe ontwikkelingen op fietsgebied en de recente toename van fietsongevallen, een aantal initiatieven genomen. Het gaat hier om de volgende projecten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 'Model-aanpak veilig fietsen' en 'Inventarisatie lokale best practices', beide van het ministerie van IenM.</li> <li>- 'Het fietsveilig fietspad', van RHDHV in opdracht van het ministerie van IenM.</li> <li>- 'Safe Cycle Netwerk' van de ANWB in samenwerking met FIA-foundation, iRAP, SWOV en wegbeheerders waaronder provincie Gelderland.</li> </ul>		
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Op korte termijn een inventarisatie maken van de, volgens de nieuwste inzichten, te smalle en/of		

ontoereikende fietsinfrastructuur langs provinciale wegen en een eerste kostenindicatie en tijdsplanning maken om dit te verbeteren. PS hiervan in kennis stellen.

Voor de verbetering van het toeristische knooppuntennetwerk de gemeenten vragen een inventarisatie te maken van de kwaliteit van dit netwerk en hoe zij willen inspelen op de ontwikkelingen op recreatief fietsgebied.

**Fasering en status besluitvorming:**

Afhankelijk van de uitkomst van de inventarisatie besluiten tot verdere inzet van middelen voor een goede en veilige bovenlokale fietsinfrastructuur langs provinciale wegen en een goed recreatief knooppuntennetwerk.

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit.

**Financiën:**

**Totaal kosten:**

N.n.b.

**Verdeling kosten:**

N.v.t.

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Regio's Rivierenland, FoodValley, Noord-Veluwe, Stedendriehoek, Achterhoek en de Stadsregio Arnhem Nijmegen, gemeenten, recreatieschappen, SWOV, ANWB, fietsersbond, CROW.



<b>Naam:</b> Fietsvoorzieningen en fietstunnel Ede-west		<b>2013</b>	
<b>Referentienummer:</b> F14	<b>Regio('s):</b> FoodValley	<b>Huidige fase:</b>	
<b>Projectnummer:</b>	<b>Contactpersoon:</b>	Initiatief	
<b>Sis-nummer(s):</b>	C. Bieker 026-359 9635		
<b>Thema:</b> Fiets	<b>Subthema:</b> Fietsinfra derden		
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Ede			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De gemeente Ede heeft als onderdeel van het Gelders Fietsnetwerk en als onderdeel van hun gemeentelijk verkeer en vervoerplan opgenomen: een fietsontsluiting (tevens deels ondertunneling onder het spoor) die de wijken Kernhem/Velthuizen verbindt met de bedrijventerreinen Franckeneng/Heestereng. Tevens heeft de gemeente de wens uitgesproken voor een fietspad om de kern Velthuizen, vanaf de N224, die het noordwesten van Ede verbindt met centrum en bedrijventerreinen.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De woon- en werkgebieden in Ede worden door de spoorlijn Utrecht-Arnhem doorkruist, waardoor er sprake is van barrièrevorming. Met behulp van fietsassen, die ook in het GFN voor regio Food Valley zijn opgenomen, probeert de gemeente de omrijfactor te beperken. De voorgestelde route is een val dit soort fietsassen.			
<b>Relatie met:</b> (snel)fietsroutes Ede en omgeving: Veenendaal, Wageningen (F10, F11)			
<b>Stand van zaken:</b> Gemeente Ede heeft een pré-verkenning laten uitvoeren met daarin een analyse van de groei van het fietsverkeer en de mate waarin er (fiets)relaties zijn tussen de wijken aan de noord- en zuidzijde van het spoor. Ter hoogte van de Marconilaan is een doorsteek tussen woon- en werkgebied gewenst om te voorkomen dat de fietser te ver moet omrijden en inwoners teveel gebruik gaan maken van de auto voor het vervoer binnen de gemeente.			
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Bij beschikbaarstelling van financiën kan in 2014 begonnen worden met de voorbereiding voor de fietsverbinding, inclusief tunnel onder het spoor. De aansluitende fietsverbindingen liggen er gedeeltelijk al. Het bestemmingplan is al aangepast voor deze nieuw aan te leggen fietsinfra.			
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Wij stellen voor dit project on hold te zetten in verband met het ontbreken van financiële middelen bij de gemeente.			
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Mobiliteit			
<b>Financiën:</b>			
<b>Totale kosten:</b> Totale kosten: € 6,0 miljoen			
<b>Bijdrage provincie:</b> Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.			
<b>Cofinanciering:</b> N.n.b.			
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.			
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b>	



<b>Naam:</b> Fietsverbinding Doetinchem: Dichteren-Wijnbergen		<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>Referentienummer:</b> F15 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Achterhoek  <b>Contactpersoon:</b> P. Kettelarij 026-359 8431	<b>Huidige fase:</b>  Planvorming	
<b>Thema:</b> Fiets	<b>Subthema:</b> Fietsinfra derden		
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Doetinchem			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De bereikbaarheid van regionale voorzieningen in Doetinchem is een belangrijke mobiliteitsopgave in de regio Achterhoek. Daarom wordt in regionaal verband gewerkt aan een optimaal functionerend bovenlokaal fietsnetwerk en stedelijk hoofdwegennet Doetinchem. Vanuit beide invalshoeken is een directe fietsroute tussen de woonwijken Dichteren en Wijnbergen nodig. Deze verbindt beide wijken met het RBT-A18 bij Wehl en het stadscentrum/station en is ook een nieuwe directe schakel in de bovenlokale fietsroute vanaf 's-Heerenberg naar Doetinchem. Daarmee is de aanleg van vrijliggende fietsvoorzieningen langs de N316 Doetinchem-Braamt-Zeddam niet nodig. Belangrijk onderdeel van de te realiseren fietsroute tussen Wijnbergen en Dichteren is een ongelijkvloerse kruising van de Europaweg. Deze weg vormt de hoofdroute van regionaal verkeer door Doetinchem tussen de A18 en de N316/N317 richting Doesburg en Hengelo. De aan te leggen fietsbrug over de Europaweg zorgt ervoor dat de verkeersafwikkeling op een tweetal kruispunten in de Europaweg kan worden verbeterd doordat het fietsverkeer daar niet langer gelijkvloers de weg hoeft over te steken.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Realisering fietsverbinding tussen Wijnbergen en Dichteren in Doetinchem met aanleg fietsbrug over de Europaweg. Deze verbinding vormt schakel in bovenlokaal fietsnetwerk richting RBT-A18 bij Wehl, stadcentrum/station Doetinchem en 's-Heerenberg/Kilder.			
<b>Relatie met:</b> Stedelijke bereikbaarheid Doetinchem (SB01) Europaweg Doetinchem (RV41)			
<b>Stand van zaken:</b> De planvorming voor het project wordt dit jaar afgerond.			
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Uitvoering van het project is gepland in 2014 met een eventuele uitloop naar 2015.			
<b>Fasering en status besluitvorming</b> De gemeente Doetinchem is voornemens de uitvoering van het project in 2014 te starten. Een provinciale bijdrage maakt het mogelijk om de fietsverbinding tussen Wijnbergen en Dichteren als snelfietsroute vorm te geven en deze beter aan te laten sluiten op het bovenlokale fietsnetwerk naar RBT-A18 Wehl, stadcentrum/station en ook 's-Heerenberg/Kilder.			
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk</b> Gedeputeerde Mobiliteit			
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> De kosten bedragen circa € 2,0 miljoen.  <b>Bijdrage provincie:</b> Om de fietsverbinding Wijnbergen-Dichteren vorm te geven als (regionale) snelfietsroute wordt een bijdrage van 50% gevraagd.  <b>Cofinanciering:</b> Gemeente Doetinchem: € 1,0 miljoen.			

**Exploitatiekosten:**

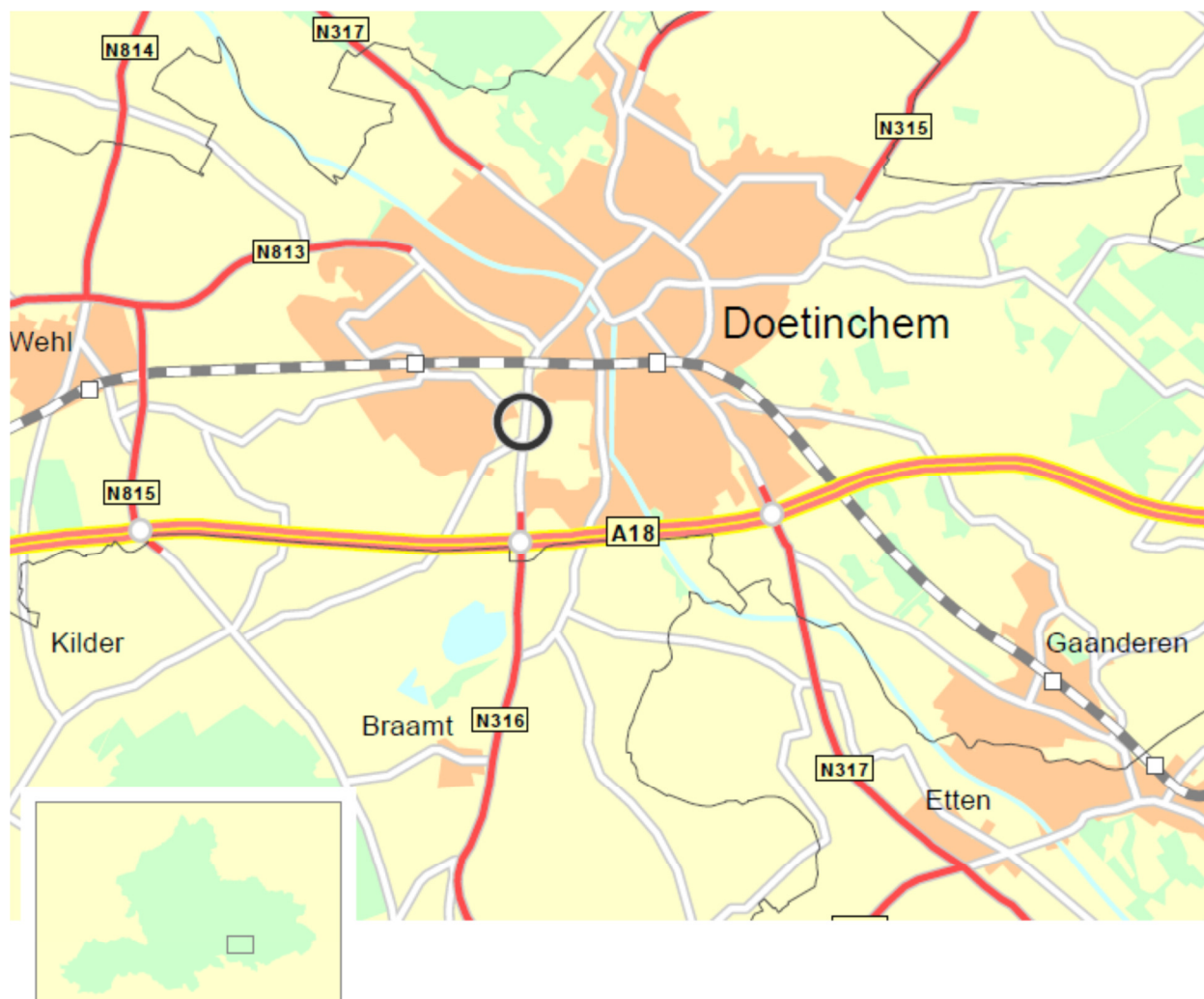
N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

-

**Betrokken externe partijen:**

Regio Achterhoek, gemeente Doetinchem.





<b>Naam:</b> Logistiek als Gelderse motor		2012		
<b>Referentienummer:</b> LG1 <b>Sisnummer(s):</b> PS2011-631, PS2012-235	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, FoodValley, Achterhoek, Stedendriehoek, Noord-Veluwe, Rivierenland  <b>Contactpersoon:</b> J.Roeterdink 026-359 9162	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Logistiek en Goederenvervoer	<b>Subthema:</b>			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Het programma <i>Logistiek als Gelderse motor</i> is door de Staten vastgesteld. In het programma wordt ingezet op het verzilveren van de kansen op gebied van logistieke groei en het kanaliseren van de effecten op het leef- en vestigingsklimaat.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De projecten uit het programma zijn gekoppeld aan een tweetal speerpunten:  <b>1) Voorzien in een goed toegerust multimodaal vervoernetwerk:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Benutten van de Betuweroute</li> <li>➤ Versterken waterinfrastructuur</li> <li>➤ Veilig kwaliteitsnet wegtransport</li> <li>➤ Ontwikkeling corridor Rotterdam-Genua</li> </ul> <b>2) Versterken logistiek als economische sector:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Arbeidsmarktbeleid</li> <li>➤ Slimme en Schone logistiek</li> <li>➤ Branding en profilering</li> <li>➤ Aantrekkelijk vestigingsklimaat</li> <li>➤ Innovatie en kennisdeling</li> </ul>				
<b>Stand van zaken:</b> In de afgelopen periode is met partners uit het Gelderse logistieke netwerk (bedrijfsleven, regio's en gemeenten) gewerkt aan de bovenstaande speerpunten. Deze inspanningen hebben geresulteerd in duurzame en integrale investeringen in de sector en nieuwe innovatieve vormen van samenwerking. Zo is onder meer het organiserend vermogen in de Gelderse logistieke clusters gemobiliseerd en vervolgens met elkaar in contact gebracht. Dit resulteert in een betere kennisdeling. Er zijn al verschillende voorbeelden van betrokken logistieke bedrijven in de hotspots die naar aanleiding van deze inspanningen met elkaar in contact zijn gekomen en nu samenwerken.  Deze nieuwe vormen van samenwerking stoppen niet bij de grenzen van Gelderland. Vanaf Rotterdam tot diep in Europa ontstaat op verschillende schaalniveaus een netwerk waarbinnen nieuwe vormen van samenwerking verkend worden. Zo is de provincie bijvoorbeeld momenteel in gesprek met het onderzoeksinstituut Fraunhofer Geschellschaft voor een mogelijke samenwerking op het gebied van agrologistiek. Deze samenwerking biedt de Gelderse logistieke sector nieuwe kansen om zich te ontwikkelen als een economische sector. Dergelijke contacten vormen een belangrijke spil in de ontwikkeling van een grensoverschrijdende logistieke corridor. Dit vormt samen met de aanwezigheid van een vitale economie en de beschikbaarheid van belangrijke vervoerassen zoals de A15, de Waal en de Betuweroute, een onderscheidend totaalpakket waar Gelderland zich op logistiek vlak met verve mee kan profileren.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Looptijd programma 2012-2015.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Programma logistiek als Gelderse motor is april 2012 door PS vastgesteld.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b>				

Gedeputeerde mobiliteit

**Financiën:**

Na afronding van de businesscase Rail Opstappunt wordt aan PS de beslissing voorgelegd over het wel of niet beschikbaar stellen van de gereserveerde middelen voor realisatie van het Railopstappunt.

**Totale kosten:**

N.n.b.

**Bijdrage provincie:**

€ 8,4 miljoen beschikbaar gesteld.

€ 13,1 miljoen gereserveerd.

**Cofinanciering:**

N.n.b.

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's**

EMT

Economie

**Betrokken externe partijen:**

EVO, TLN, Regio Rivierenland, Stadsregio Arnhem Nijmegen, Logistieke expertise centra Nijmegen en Liemers, Kennis distributiecentrum logistiek, KvK's



<b>Naam:</b> Betuweroute, Rail Opstappunt		
<b>Referentienummer:</b> LG2	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, Rivierenland <b>Contactpersoon:</b> John Rocks 026 359 9849	<b>Huidige fase:</b> Verkenning
<b>Thema:</b> Logistiek & Goederenvervoer	<b>Subthema:</b>	
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland		
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Momenteel is er in Gelderland nog niet de mogelijkheid om goederen op of van de goederentreinen die over de Betuweroute rijden te verladen. De Gelderse bedrijven kunnen van de Betuweroute profiteren wanneer we een opstappunt creëren waar containers vanaf vrachtwagens op de trein kunnen worden gezet en vice versa. Een dergelijk opstappunt kan de Gelderse economie versterken en een waardevolle aanvulling zijn op het vestigingsklimaat voor bedrijven. In het kader van het programma Logistiek en Goederenvervoer zetten wij daarom in op de ontwikkeling van een Rail Opstappunt (ROP) op de Betuweroute.		
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De ontwikkeling van een Rail Opstappunt, wat resulteert in een versterking van het Gelderse vestigingsklimaat voor onder andere logistieke bedrijven. Het biedt bedrijven namelijk een grote mate van flexibiliteit op het gebied van transport (zowel nu als in de toekomst). Zij kunnen hun logistieke proces optimaliseren en de betrouwbaarheid van hun dienstverlening versterken.		
<b>Stand van zaken:</b> Er zijn een locatiestudie en een businesscasestudie uitgevoerd, waarvan de uitkomsten aan de PS zullen worden gerapporteerd. In september wordt de Statenbrief (PS2013-719) in PS behandeld.		
<b>Planning en verdere voortgang:</b> In september worden de resultaten van de studies aan PS worden voorgelegd. Hier worden PS gevraagd zich uit te spreken over een eventuele voorkeurslocatie en invulling van het verdere proces. Voortgang is dus afhankelijk de reactie van PS over Statenbrief.		
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> In september wordt nader invulling gegeven aan de eventuele vervolgstappen. Bij positieve stemming in PS zal, aan de hand van een duurzame businesscase, een dekkingsvoorstel voor het Rail Opstappunt worden opgesteld en aan PS worden voorgelegd.		
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.		
<b>Financiën:</b>		
<b>Totale kosten:</b> N.n.b.		
<b>Bijdrage provincie:</b> € 13,1 miljoen is gereserveerd.		
<b>Cofinanciering:</b> N.n.b.		
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.		
<b>Relatie andere programma's:</b> EMT Economie	<b>Betrokken externe partijen:</b> KvK, TLN, EVO, LEC Nijmegen, LEC Liemers, Stadsregio Arnhem Nijmegen, Regio Rivierenland, Regio de Liemers, KDC, Buck Consultants, Pantea	



<b>Naam:</b> Medel Containerterminal		
<b>Referentienummer:</b> LG3	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, FoodValley, Achterhoek, Stedendriehoek, Noord-Veluwe, Rivierenland  <b>Contactpersoon:</b> Ben Kraal 026-3598434	<b>Huidige fase:</b>  Uitvoering
<b>Thema:</b> Logistiek en Goederenvervoer	<b>Subthema:</b>	
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland		
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Provincie Gelderland zet in op een verdere benutting van de capaciteit van de waterinfrastructuur. Dit is nodig om de toename van het vervoer over water te faciliteren als gevolg van de toename van het vervoer in de corridors tussen de zeehavens en het Europese achterland. Indirect is de benutting van het waternetwerk nodig om de doorstroming op het wegennet op peil te houden. Hiervoor is het noodzakelijk dat de overslagfaciliteiten tussen het wegvervoer en de binnenvaart worden versterkt en dat er voldoende beschikbaarheid is van kade-/watergebonden terreinen: natte kavels. Dit leidt tot de focus op het versterken van container- en bulkoverslagfaciliteiten.		
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> In het uitvoeringsprogramma is aangegeven dat een verdere (en betere) benutting van de capaciteit van onze waterinfrastructuur noodzakelijk is om de toename van het vervoer over water te faciliteren. Deze toename wordt verwacht als gevolg van de toename van het vervoer van containers in de corridors tussen de zeehavens en het Europese achterland. Indirect is de benutting van het waternetwerk ook nodig om de doorstroming op het wegennet op peil te houden.		
<b>Relatie met:</b> Logistiek als Gelderse motor (LG1) Gelderse transportcorridor (LG4) Ontsluiting bedrijventerrein Medel (RV58)		
<b>Stand van zaken:</b> In 2012 is € 0,4598 miljoen aan subsidie verleend voor de realisatie en ontsluiting van de containerterminal op Medel in Tiel. Inmiddels is de kade gerealiseerd en zullen uiterlijk in maart 2014 de containerkranen worden geplaatst. Hiermee heeft bedrijventerrein Medel in Tiel een belangrijke verbinding met het water gekregen en is de regio nog aantrekkelijker geworden voor de vestiging van logistieke bedrijvigheid.		
<b>Planning en verdere voortgang:</b> De officiële opening van Medel zal plaatsvinden in maart 2014.		
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Het project zal in het voorjaar van 2014 zijn afgerond. Subsidievaststelling zal in 2014 plaatsvinden.		
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.		
<b>Financiën:</b>		
<b>Totaal kosten:</b> € 1.769 miljoen		
<b>Bijdrage provincie:</b> € 0,4598 miljoen		
<b>Cofinanciering:</b> Rijk: € 0,85 miljoen		

Grex Medel: € 0,4598 miljoen

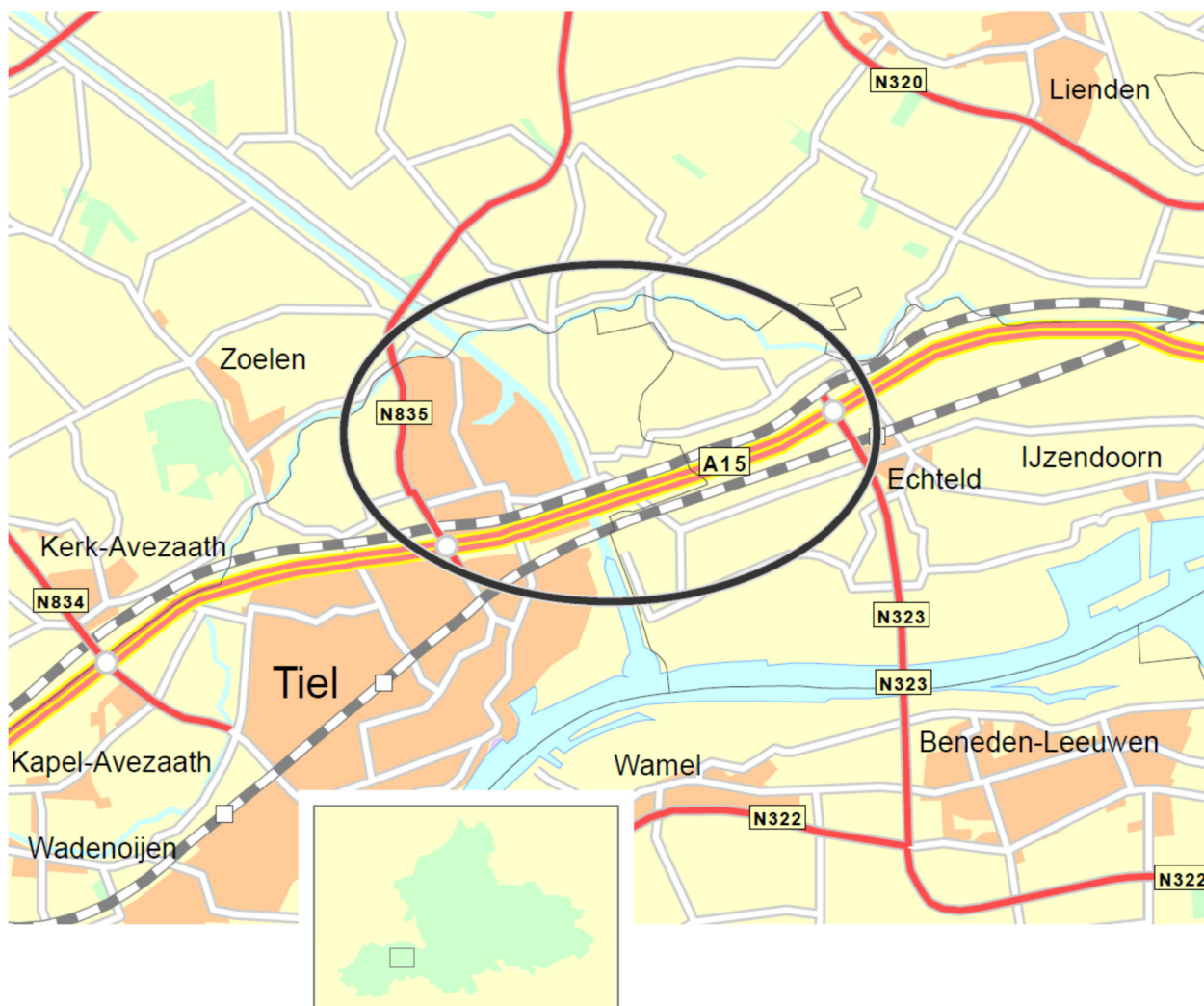
**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Ministerie van IenM, Gemeente Tiel en CT Utrecht



<b>Naam:</b> Gelderse (transport)corridors		2013		
<b>Referentienummer:</b> LG4	<b>Regio('s):</b> Rivierenland, Stadsregio Arnhem Nijmegen, Food Valley, Stedendriehoek	<b>Huidige fase:</b> Initiatief		
	<b>Contactpersoon:</b> R. van Baren 026-359 9271			
<b>Thema:</b> Logistiek en Goederenvervoer	<b>Subthema:</b>			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> <p>Het Rijk stelt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) dat ontsluiting van de mainports Rotterdam en Amsterdam van nationaal belang zijn. Hiervoor zijn goede achterlandverbindingen essentieel. Twee belangrijke achterlandverbindingen, de A1 op de corridor Midlands-Warschau en de A15 op de corridor Genau-Rotterdam, lopen grotendeels door Gelderland. Daarnaast tijdens de vorming van de Omgevingsvisie gebleken dat in de corridors, naast die mobiliteitsopgave, veel maatschappelijke en ruimtelijke opgaven bij elkaar komen. De corridors brengen een bijzondere ruimtelijk economische dynamiek met zich mee en dit biedt veel verschillende soorten kansen. Dit was aanleiding om de Gelderse corridorligging op basis van de nieuwe omgevingsvisie en de bestaande inzet vanuit de verschillende provinciale programma's, nader te onderzoeken.</p> <p>Wij hebben ervoor gekozen om ons in eerste instantie te richten op de zuidelijke corridor; de A15, de Waal en de Betuweroute. De verwachting is dat, met de komst van de tweede Maasvlakte, de druk op deze multimodale corridor zal toenemen. De goede doorstroom van goederen via weg, water en spoor moet worden gewaarborgd, met behoud van de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied</p> <p>Onze ligging aan de corridor biedt ook regionale/lokale kansen. Bedrijven kunnen via deze transportassen snel goederen naar Rotterdam of het Duitse achterland vervoeren. Daarnaast is het voor bedrijven aantrekkelijk zich te vestigen in een gebied dat multimodaal ontsloten is en een hoge ruimtelijke kwaliteit kent. De uitdaging is om deze corridor, waarin zich twee logistieke hotspots bevinden, economisch te laten ontwikkelen, met behoud van ruimtelijke kwaliteiten die dit gebied aantrekkelijk maken voor bewoners en toeristen.</p>				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> <p>Onze corridorligging optimaal benutten met daarbij oog voor de kwaliteit (natuur, ruimte, milieu) van het gebied.</p> <p>Samen met onze partners gericht de kansen pakken die de unieke Gelderse corridor biedt op zowel economisch, ruimtelijk als maatschappelijk vlak.</p>				
<b>Relatie met:</b> Logistiek als Gelderse Motor (LG1)				
<b>Stand van zaken:</b> <p>Op dit moment loopt het overleg tussen de provinciale programma's over wat wij in de corridor willen realiseren en hoe onze doelenelkaar raken. Hieruit blijkt duidelijk een gedragen multi-sectorale inzet. Dit najaar wordt de visievorming voor de zuidelijke corridor afgerond. De uitkomsten van dat onderzoek moeten een duidelijke provinciale positionering geven en daarmee een kader bieden voor nader overleg met onze partners en voor eventueel (gezamenlijk) investeringen in de kansen die de corridors bieden.</p>				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> <p>In het laatste kwartaal van 2013 ronden wij de provinciale visie (positionering) voor de zuid-Gelderse corridor af. Aansluitend gaan wij het gesprek aan met de partners in de corridor. Mogelijk leidt dat tot concrete projecten om de kansen van de corridor te benutten. Het is op die moment nog niet in te schatten wat voor soort projecten dat zijn en wat voor soort investeringen dat vraagt (qua grootte en programma). Daarnaast maken wij op basis van de ervaringen ook een afweging of een specifieke provinciale visie voor de andere corridor (A1) meerwaarde heeft.</p>				

**Fasering en status besluitvorming:**

Nadere uitwerking van hetgeen in de SVIR (ministerie van IenM) en de provinciale omgevingsvisie is gesignaleerd.

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit.

**Financiën:****Totaal kosten:**

Er zijn voornamelijk geen middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.

**Bijdrage provincie:**

N.n.b.

**Cofinanciering:**

N.n.b.

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

WaalWeelde, Natuur, Ruimte, Omgevingsvisie, Fysieke veiligheid, Betuwse Bloem, Economie, Deltaprogramma, Duurzame Transportcorridor Betuwe

**Betrokken externe partijen:**

n.v.t.





<b>Naam:</b> Kwaliteitsnet Goederenvervoer		2012		
<b>Referentienummer:</b> LG5 <b>Sisnummer(s):</b> PS2011-631, PS2012-235	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, FoodValley, Achterhoek, Stedendriehoek, Noord-Veluwe, Rivierenland  <b>Contactpersoon:</b> C. Pit 026-359 8429	<b>Huidige fase:</b>  Uitvoering		
<b>Thema:</b> Logistiek en Goederenvervoer	<b>Subthema:</b>			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Het programma Logistiek als Gelderse motor is door PS vastgesteld. Eén van de onderdelen daarvan is het bieden van een goed wegennetwerk voor het goederenvervoer per vrachtwagen in de provincie. In 2008 is al eens een aanzet gemaakt voor een Kwaliteitsnet Goederenvervoer voor Oost-Nederland (= Gelderland + Overijssel). In het kader van het nieuwe beleid Logistiek als Gelderse Motor wordt het gedeelte daarvan dat betrekking heeft op het goederenvervoer over de weg in Gelderland geactualiseerd. Daarnaast wordt geïnventariseerd wat er nodig is om de Lange Zware Vrachtwagen (de LZV, een nieuw voertuigtype met sterke milieuvoordelen) toe te laten op dit netwerk. Er wordt ook een bestedingsplan aan gekoppeld.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Een voorkeursnetwerk voor vrachtverkeer in Gelderland. Het uitgangspunt daarvoor is de kortste routes van de economische bestemmingen in Gelderland van en naar het Rijkswegennet. De routes worden niet op de weg verwezen, maar wel bekend gemaakt. De bedoeling is om deze voorkeursroutes zo in te richten dat vrachtverkeer daar optimaal wordt gefaciliteerd, zodat de minder geschikte routes worden ontzien.				
<b>Stand van zaken:</b> Het netwerk is geactualiseerd en er is daarmee een nieuw routenetwerk ontstaan. Op dat netwerk zijn de fysieke knelpunten voor vrachtverkeer en voor LZV's in het bijzonder, geïnventariseerd. Hierbij is vooral gekeken naar de kwaliteit van de fietsvoorzieningen en de grootte van rotondes. Het bestedingsplan moet nog worden ingevuld.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Looptijd programma 2012-2015.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Programma logistiek als Gelderse motor, waarvan het Kwaliteitsnet Goederenvervoer een onderdeel uitmaakt, is in april 2012 door PS vastgesteld.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit				
<b>Financiën:</b>  <b>Bijdrage provincie:</b> Voor dit onderdeel hebben de Staten € 1,5 miljoen beschikbaar gesteld voor de periode 2013 tot en met 2015. In 2013 is hiervoor € 0,561 miljoen beschikbaar gesteld en in 2014: € 0,5 miljoen. In 2015 is een bedrag van € 0,439 miljoen beschikbaar voor nog nader te bepalen projecten.				
<b>Cofinanciering:</b> N.n.b.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t				
<b>Relatie andere programma's</b> EMT, Economie		<b>Betrokken externe partijen:</b> EVO, TLN, Stadsregio Arnhem Nijmegen		



<b>Naam:</b> HOV Stadsregio		<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2014</b>
<b>Referentienummer:</b> OM1 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b> Pre-verkenning / uitvoering		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Bus			
<b>Initiatiefnemer:</b> Stadsregio				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De Stadsregioraad heeft in 2009 een ontwikkelingsperspectief voor een hoogwaardig openbaar vervoer netwerk (HOV-netwerk) vastgesteld. De stadsregio zet in op de ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)netwerk voor de regio. Een kwaliteitsverbetering in het openbaar vervoer kan een belangrijke bijdrage leveren aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek in de regio.  De mobiliteitsproblematiek in het gebied tussen Nijmegen en Arnhem gaat tot 2020 toenemen terwijl het relatieve aandeel OV in het vervoer juist afneemt. Binnen de stadsregio is een onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een HOV-netwerk. De betrokken gemeenten, de Stadsregio en de provincie Gelderland zijn tot een hoofdstructuur van verbindingen voor het toekomstig HOV-netwerk gekomen. Deze visie is ontwikkeld onder supervisie van een stuurgroep waarin Stadsregio, de gemeenten Arnhem en Nijmegen en de Provincie zitting namen. De visie is besproken in Stadsregioraad en de gemeenteraden. Deze structuur is gebaseerd op, waar nodig, vrij liggende infrastructuur en zal gefaseerd worden gerealiseerd in een periode van 20 jaar.  Vooruitlopend op deze verkenning start de Stadsregio in de periode tot 2020 met de uitwerking van de eerste fase van het HOV-netwerk. Deze eerste fase wordt uitgevoerd in de vorm van HOV-busverbindingen, waarbij de verkeersdoorstroming, halte-infrastructuur en dienstregeling op HOV-niveau worden gebracht. Er komen zoveel mogelijk vrij liggende busbanen, moderne bushaltes met actuele reisinformatie en frequente busverbindingen: allemaal kwaliteitsverbeteringen voor het busvervoer.  Verder zijn met het Rijk, gemeenten en Provincie afspraken gemaakt om voor de periode 2020-2040 een MIRT studie te doen naar de ruimtelijke economische ontwikkeling van de regio in relatie tot de bereikbaarheid. In deze studie komt ook de vraag of er na 2020 een volgende systeemstap door middel van een technieksprong nodig is, aan de orde (bijvoorbeeld tram).				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> In en vanuit het Stadsregionale netwerk gaat het om de volgende lijnen: 1. Arnhem CS- Huissen- Bommel - Nijmegen (Breng direct RijnWaalsprinter) 2. Velp – Arnhem - Zuid- Elst- Nijmegen (incl. Waalsprong) 3. Zevenaars- Arnhem 4. RW73 – Malden - Nijmegen 5. Ede) Wageningen - Arnhem 6. Nijmegen-Groesbeek - Kleve - Weeze Airport 7. Beuningen - Nijmegen 8. Arnhem - Apeldoorn 9. Zevenaars - Elst en Nijmegen (via A15)  Het betreft aanpassingen aan (weg)infrastructuur om er voor te zorgen dat op de bovenstaande HOV -trajecten de dienstregeling snel en betrouwbaar uitgevoerd kan worden.				
<b>Stand van zaken:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De Rijnwaalsprinter, lijn 300, rijdt sinds 2010. Binnen een jaar is op deze verbinding een reizigersgroei van ruim 40% gerealiseerd:</li> <li>• De lijn Velp - Nijmegen wordt op dit moment qua route en frequentie gerealiseerd. De exploitatie op deze lijn wordt, totdat de benodigde HOV-infrastructuur is gerealiseerd, ingevuld met de reguliere lijn 31. Eind 2013 zal deze als lijn 331 formeel van start gaan.</li> <li>• Voor de lijn Zevenaars-Arnhem is de ontwikkeling in verband met een te gering geschat vervoerpotentieel,</li> </ul>				

stop gezet.

- Het onderzoek naar de HOV-verbinding Nijmegen - Weeze Airport is inmiddels, op basis van studieresultaten, gewijzigd in een onderzoek naar reactivering van de spoorlijn Nijmegen-Kleve in de vorm van een trein- of tramverbinding.
- Tussen Arnhem en Apeldoorn rijdt een sneldienst die vooral in de bebouwde kommen van Apeldoorn en Arnhem om versnellingsmaatregelen vraagt. (zie hiervoor MIAM projectblad OM16)
- Voor de overige lijnen lopen er op dit moment (pre)verkenningen.

**Planning en verdere voortgang:**

De (pre)verkenningen zullen de komende jaren worden afgerond. De HOV-lijnen kunnen in de periode 2014 - 2020 van start gaan.

**Fasering en status besluitvorming:**

Per lijn zal de komende jaren op basis van de verkenning een besluit genomen moeten worden. Fase een van dit project is uitvoeringsrijp. Er wordt voorgesteld om een bedrag van € 2,0 miljoen beschikbaar te stellen voor de projecten die in 2014 en 2015 gerealiseerd kunnen worden.

**Bestuurlijk opdrachtgever:**

Stadsregio Arnhem Nijmegen

**Financiën:**

**Cofinanciering:**

Met Stadsregio, betrokken gemeenten en Provincie.

**Totale kosten:**

De omvang van de benodigde investeringen staat op dit moment nog niet vast. Een zeer globale schatting voor de verbindingen die nu in de verkenningsfase zitten komt uit op circa € 20,0 miljoen aan investeringen, waarvan circa € 10,0 miljoen op provinciale wegen.

**Bijdrage provincie:**

Uitgaande van 50 % cofinanciering vanuit de stadsregionale BDU resteert voor de provincie als wegbeheerder een bedrag van € 5,0 miljoen.

Voor de gemeentelijke wegbeheerders zal het, gezien de financiële situatie, lastig zijn om de cofinanciering rond te krijgen. Om de voortgang van het programma zeker te stellen is een extra regionale bijdrage van circa € 2,0 miljoen nodig.

Dit betreft 1 miljoen ten behoeve van projecten derden en 1 miljoen ten behoeve van provinciale projecten. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat de projecten kunnen rekenen op een Stadsregionale bijdrage van 50%.

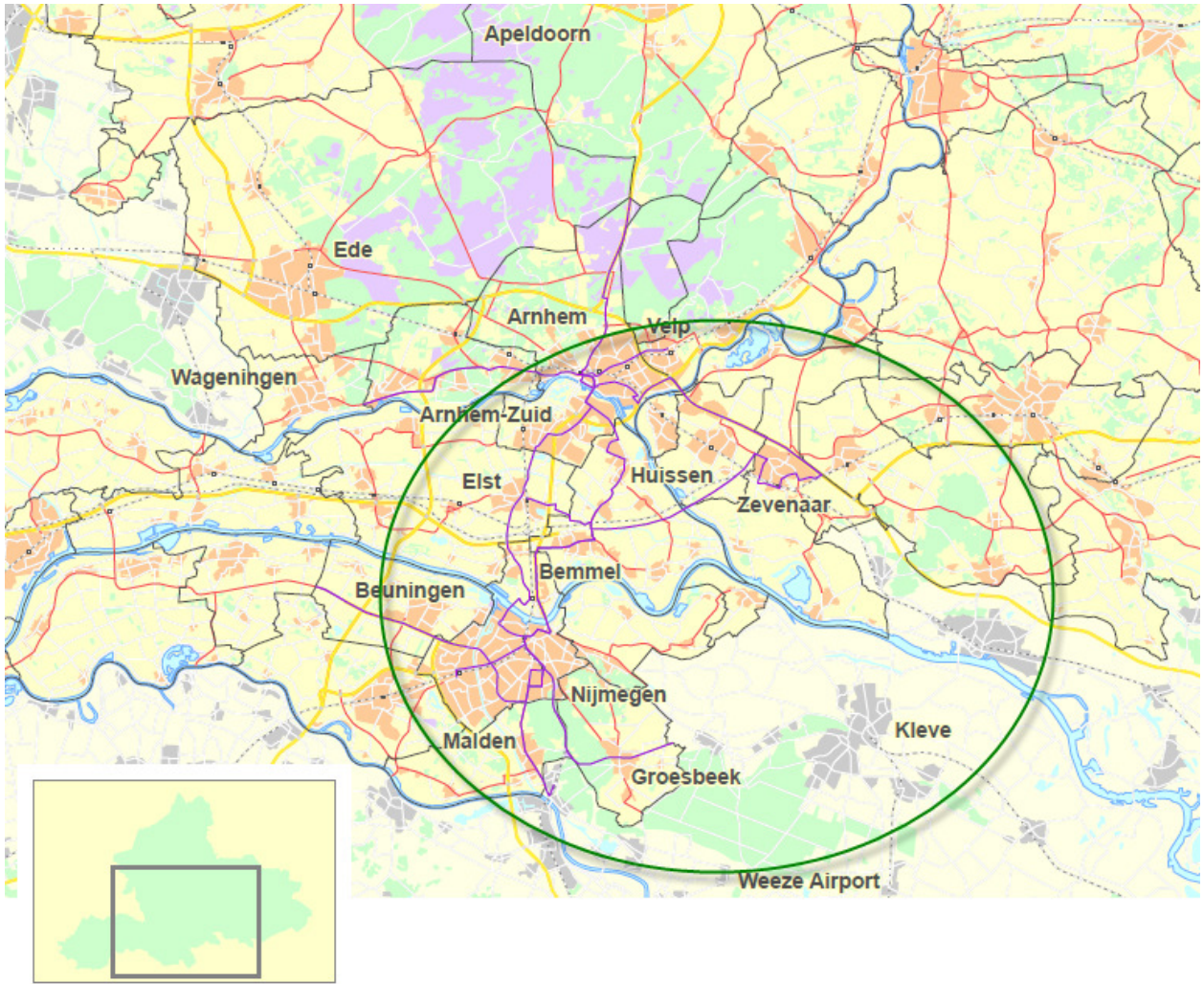
**Exploitatiekosten:**

n.v.t.

**Relatie andere programma's**

**Betrokken externe partijen:**

Stadsregio Arnhem Nijmegen, Gemeentelijke wegbeheerders, Ministerie van IenM.



<b>Naam:</b> Spoorinfrastructuur Elst		<b>2003</b>	<b>2013</b>	<b>2017</b>
<b>Referentienummer:</b> OM2 <b>Sis-nummer:</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen <b>Contactpersoon:</b> R. van Baren 026-359 9271	<b>Huidige fase:</b> Pré-verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (landelijk)			
<b>Initiatiefnemer:</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- In 2003 heeft de Stadsregio Arnhem Nijmegen de ambitie voor Stadsregionail uitgesproken, gericht op een betere benutting van het spoor tussen Wijchen en Zevenaar voor personenvervoer.</li> <li>- ProRail heeft destijds aangegeven dat dit alleen te realiseren is als de huidige directe treinverbinding tussen Tiel en Arnhem (in beheer bij de provincie) geknipt wordt bij Elst (knip of knoop bij Elst) om zo ruimte te creëren op het traject Arnhem – Nijmegen. Voor een knip is waarschijnlijk een extra keerspoor nodig in Elst.</li> <li>- Onderzoek uit 2007 naar nut en noodzaak van een knip heeft tot de bestuurlijke afspraak tussen de stadsregio en de provincie geleid. Afgesproken is dat voor 2015 geen knip wordt gerealiseerd en dat voor de periode daarna nader moet worden bekeken wat wenselijk is.</li> <li>- De huidige openbaar vervoerconcessie voor Rivierenland sluit een knip in Elst niet uit, maar dat vraagt op dat moment wel om nader overleg tussen provincie en stadsregio met de vervoerder over de financiële en organisatorische gevolgen.</li> <li>- De discussie over de knip komt geregeld op, mede in relatie tot overige ontwikkelingen op en rond de spoorlijn Arnhem – Tiel en Arnhem – Nijmegen, zoals: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Gezamenlijk opdrachtgeverschap provincie en stadsregio voor de treinverbinding Tiel-Arnhem (waarbij de concessiegrens ligt op station Zetten-Andelst). Provincie is penvoerder.</li> <li>o Programma Elst-Centraal: ruimtelijke ontwikkeling gemeente Overbetuwe met stadsregio rondom het station.</li> <li>o Sporen in Arnhem: aanpassingen aan de spoorcapaciteit rond station Arnhem.</li> <li>o Programma Hoogfrequent Spoor: intensivering spoorvervoer tussen Utrecht – Arnhem/Nijmegen en verlegging paden (capaciteit) voor goederenvervoer per spoor.</li> </ul> </li> </ul>				
<b>Projectscope / gewenst effect :</b>				
Pré-verkenning naar mogelijkheden om met infrastructurele maatregelen het capaciteitsprobleem op te lossen. Een eerste pré-verkenning heeft een basispakket aan maatregelen opgeleverd waarmee aan de capaciteitsvraag kan worden voldaan. Daarnaast is er een pluspakket dat leidt tot een meer robuustere uitvoering van de dienstregeling.				
Het basispakket bestaat uit : invoegen derde spoor op hoofdspoor wachtspoor voor trein uit Tiel perronaanpassingen in Arnhem				
In het pluspakket wordt de bestaande enkelsporige in/uitvoegboog ten zuiden van Elst verdubbeld. Op basis van een verruimde scope wordt op dit moment een aanvullende pré-verkenning uitgevoerd en wordt tevens nader onderzoek gedaan naar de mogelijke tussenfase(n) om te komen tot een situatie waarin het capaciteitsprobleem is opgelost.				
<b>Stand van zaken:</b>				
Eerste pré-verkenning is afgerond. Aanvullende pré-verkenning wordt het laatste kwartaal 2013 door ProRail opgeleverd.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b>				
Dit najaar zal de provincie, in overleg met betrokken partijen, een besluit moeten nemen over een mogelijk vervolg en de financiële consequenties. In principe zijn er twee opties: doorgaan met de planontwikkeling om het capaciteitsvraagstuk en het daarmee mogelijk maken dat alle treinen kunnen rijden of uitgaan van een knip in Elst en daarbij in zetten op frequentieverhoging tussen Tiel en Elst inclusief de daarvoor benodigde voorzieningen aan de infrastructuur.				

**Fasering en status besluitvorming :**

Zie bovenstaande. Als er dit jaar het besluit wordt genomen om door te gaan met de infrastructurele plannen kunnen fasegewijs alle maatregelen in 2017/2018 gerealiseerd zijn. Hiervoor moet dan uiterlijk begin 2014 opdracht worden verleend aan ProRail.

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit.

**Financiën:****Totaal kosten:**

Het basispakket vereist een investering tussen de € 11,0 – 17,0 miljoen

Het pluspakket komt uit een bedrag tussen de € 19,0 – 28,0 miljoen

**Er zijn vooralsnog geen middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.**

**Verdeling kosten:**

Het is nog onduidelijk of en hoe groot de bijdrage van ministerie van IenM en/of ProRail is.

**Exploitatiekosten:**

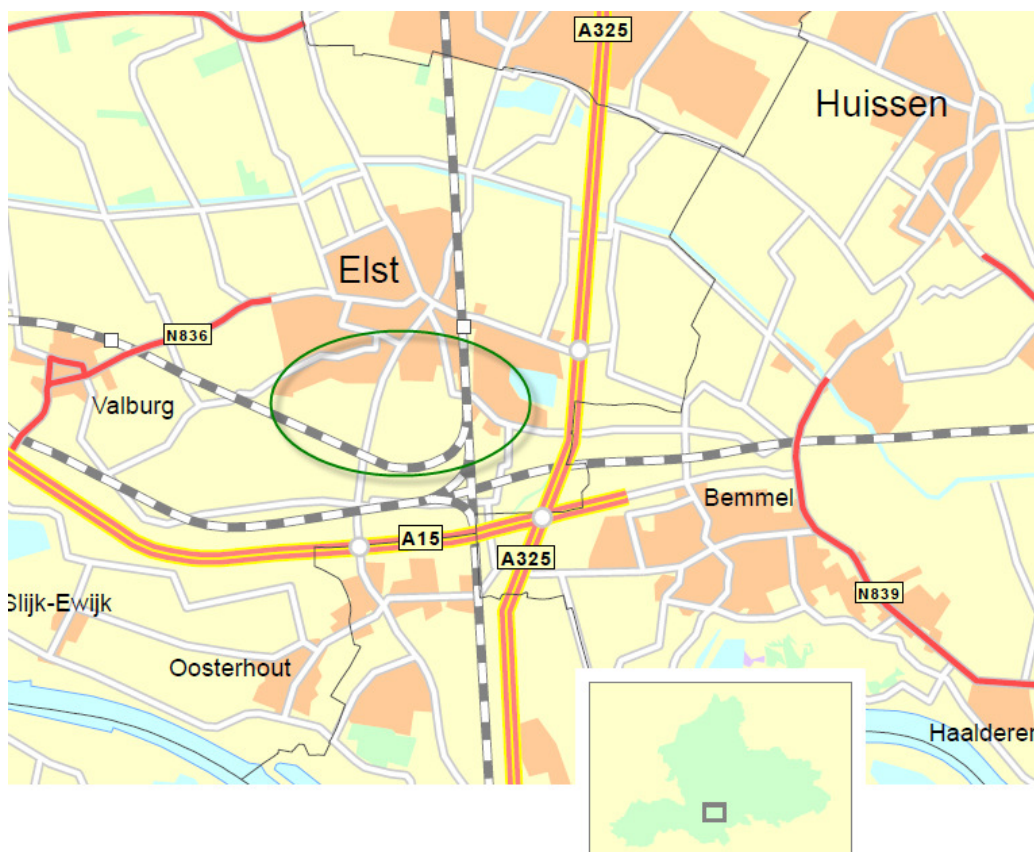
N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

N.v.t.

**Betrokken externe partijen:**

Stadsregio Arnhem Nijmegen, ProRail, NS, Arriva, ministerie van IenM, regio Rivierenland



<b>Naam:</b> Spoortunnel Didam		<b>2004</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
<b>Referentienummer:</b> OM3 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b>  Uitvoering		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (regionaal)			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Montferland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De Gemeente Montferland is al jarenlang in overleg met het Rijk over de kruising van de nieuwe zuidelijke randweg Didam met de spoorbaan Zevenaar-Doetinchem. Op dit moment ligt daar een gelijkvloerse spoorovergang met de Kerkwijkweg. Deze overgang komt te vervallen als de zuidelijke randweg wordt doorgetrokken naar de Hengelderweg. De zuidelijke randweg is een gemeentelijke weg. In het verloop van het proces heeft het Rijk aangegeven dat, op basis van spoorwegveiligheid, de kruising van de randweg met de spoorbaan ongelijkvloers moet worden uitgevoerd in plaats van gelijkvloers. Daarmee ontstond een financieel gat. Gemeente en ProRail hadden gezamenlijk € 5 miljoen gereserveerd voor een gelijkvloerse overgang. In 2010 heeft het Rijk een principe bijdrage voor de spoorkruising beschikbaar gesteld; een extra bijdrage onder de voorwaarde dat de provincie Gelderland ook een bijdrage levert. In de brief van het Rijk werden geen bedragen of percentages genoemd.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Naar aanleiding van bovenstaande toezegging van het Rijk, heeft de gemeente aan ProRail opdracht gegeven een planstudie op te stellen. De planstudie werd begeleid door een stuurgroep bestaande uit alle betrokken partijen. Op basis van de planstudie hebben de betrokken partijen (ministerie van IenM, ProRail, Stadsregio Arnhem Nijmegen, gemeente Montferland en de provincie) de keuze gemaakt voor een combinatie van een half verdiepte aanleg van de Randweg in combinatie met en beperkte verhoging van de spoorbaan. Zowel vanuit ontwerptechnische eisen als vanuit kostenoverwegingen bleek dit de meest optimale oplossing. De ongelijkvloerse kruising draagt bij aan de spoorwegveiligheid op het traject en de robuustheid van de dienstregeling. Ook voor de verkeersveiligheid van het wegverkeer is de onderdoorgang van belang. Dit geldt in het bijzonder voor het toekomstige fietsverkeer van en naar de nieuwe middelbare school in Didam-zuid, die medio 2014 open gaat.				
<b>Stand van zaken:</b> De verkenning is afgerond. Er zijn afspraken gemaakt over de te realiseren oplossing en de financiering daarvan. De bijdrage van de provincie is door PS bij de begrotingsbehandeling in december 2012 vastgelegd (PS2012-764). De gemeente Montferland heeft met ProRail een uitvoeringsovereenkomst gesloten.				
<b>Planning en verdere voortgang: (2013)</b> Op dit moment bereidt de gemeente samen met de ProRail de verdere realisatie voor. In augustus 2013 is de provinciale beschikking afgegeven. Dit najaar zal het werk worden gegund. Eind 2014 zal het project gereed komen.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Project zit in de uitvoeringsfase.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> De totale kosten van het de ongelijkvloerse kruising inclusief het wegdeel bedraagt € 17,4 miljoen inclusief BTW (+/- 30%)				
<b>Bijdrage provincie:</b> € 4,2 miljoen (exclusief BTW)				



**Cofinanciering:**

	Incl. BTW	Excl. BTW
Gemeente Montferland (trekker)	€ 2,3 miljoen	
Stadsregio Arnhem Nijmegen	€ 1,2 miljoen	€ 1,0
ProRail, directie Oost	€ 2,7 miljoen	
Ministerie van IenM, directie Spoor	€ 6,2 miljoen	
Provincie Gelderland	€ 5,0 miljoen	€ 4,2
<b>Totaal</b>	<b>€ 17,4 miljoen</b>	

Eventuele meerkosten zijn voor rekening van de gemeente Montferland.

De bijdrage die Stadsregio en Provincie doen aan het project zijn exclusief BTW. De gemeente kan namelijk de BTW voor het gemeentelijke deel van het plan (de weginfrastructuur) verrekenen met het compensatiefonds.

Subsidievaststelling is voorzien voor eind 2014/begin 2015.

**Exploitatiekosten:**

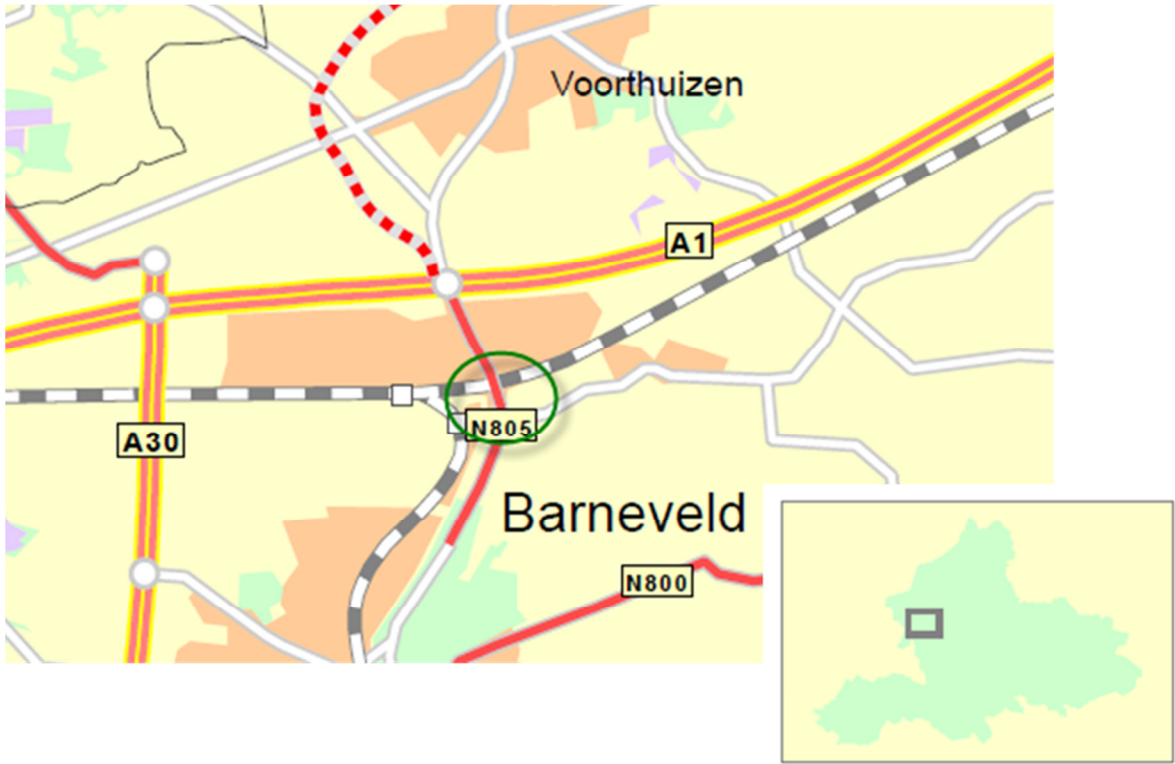
N.v.t.

**Relatie andere programma's:****Betrokken externe partijen:**

Gemeente Montferland, ProRail, ministerie van IenM, Stadsregio Arnhem Nijmegen.



<b>Naam:</b> Barneveld-noord P+R		2013		
<b>Referentienummer:</b> OM4	<b>Regio('s):</b> FoodValley	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	Initiatief		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Barneveld				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans</b> Bij het station Barneveld-noord (aan de Valleilijn) ligt het transferium Barneveld-noord. Hier parkeren gebruikers van de Valleilijn (vertrek vier maal per uur). Er zijn 250 plaatsen beschikbaar, waarvan er dagelijks ongeveer 220 bezet zijn. Het transferium heeft een functie voor het wegverkeer op de A1 en voor het regionale verkeer. De verwachting is dat met de toename van de drukte bij knoop Hoevelaken en de uitbreiding van de functies bij Harselaar, een capaciteitstekort optreedt. Daarom heeft de gemeente de wens om het transferium uit te breiden. De ruimte hiervoor wordt binnenkort beschikbaar gesteld.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Reizigers Valleilijn optimaal faciliteren door meer parkeercapaciteit aan te bieden, de keten versterken en een oplossing te bieden voor het verkeer van de A1 bij mogelijk toenemende verkeerscongestie bij knoop Hoevelaken (bij aanpak knoop vanaf 2020).				
<b>Relatie met:</b> Spoortunnel Harselaar Regiosprinter Apeldoorn-Amersfoort (OM21)				
<b>Stand van zaken:</b> Er is op dit moment enkel sprake van een wens, zonder duidelijke tijdslijn en zonder raming/beschikbare financiën. In het programma VERDER van de provincie Utrecht is een bedrag van maximaal € 1,5 miljoen gereserveerd voor de uitbreiding van P+R, mits vanuit Gelderse zijde (provincie en gemeenten) ook maximaal € 1,5 miljoen wordt bijgedragen.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Het is mogelijk dat de gemeente Barneveld in 2014 een verzoek indient om gezamenlijk een pré-verkenning uit te voeren naar het nut en de noodzaak van extra P+R (in combinatie met verdubbeling transferium).				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> De gemeente Barneveld is eigenaar van het huidige transferium en zij wordt logischerwijs ook eigenaar van nieuwe transferium(aanbouw). Momenteel zijn wij in overleg met de gemeente om de provinciale weg N805 in het kader van het project spoortunnel Barneveld-Noord over te dragen (zie infoblad). Er is een relatie tussen deze projecten (bereikbaarheid transferium).				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Bijdrage provincie Gelderland</b> Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld. Na de verkenning komt er duidelijkheid over de hoogte van een eventuele Gelderse investering.				
<b>Cofinanciering</b> Reservering van € 1,5 miljoen door de provincie Utrecht.				
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeenten, regio FoodValley		



<b>Naam:</b> Spoor kruising Veenendaal – de Klomp Voorpoort		<b>2009</b>	<b>2013</b>	
<b>Referentienummer:</b> OM5 <b>SIS-nummer(s):</b> 2012-019823	<b>Regio('s):</b> FoodValley <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (landelijk)			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Utrecht				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Het gebied tussen Veenendaal, Renswoude en Ede is aan vele (ruimtelijke) veranderingen onderhevig, namelijk: Rondweg de Klomp, aanpassing aansluiting Veenendaal West A12, afsluiting Veenendaalseweg, de ontwikkeling/uitbreiding bedrijventerreinen De Klomp Oost en BT A12 en de Batterijen, de realisatie van de woonwijk Veenendaal-Oost, het herstel en de ontwikkeling van Fort aan de Buursteeg en de opwaardering van Station de Klomp.  In 2009 is door DHV, in opdracht van de gemeenten Veenendaal, Ede, Renswoude en de provincies Utrecht en Gelderland een studie gedaan naar de gewenste verkeersstructuur in dit gebied (Nieuweweg-Noord - Klompersteeg - N224 - Zuiderkade - A12). In deze studie kwam een tunnelvariant al als voorkeursvariant naar voren (B1).  Begin 2010 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) ProRail gevraagd welke bestaande spoorovergangen, als gevolg van de toename van treinverkeer, extra aandacht behoeven. Hierbij is door het Rijk de discussie over overweg Nieuweweg-Noord/Klompersteeg naar voren geschoven. In de voorkeursbeslissing PHS van het Kabinet op 4 juni 2010 is de aanpak van deze overweg expliciet opgenomen. Dit betekent dat voor de aanpak van deze overgang Rijksmiddelen beschikbaar gesteld kunnen worden, mits er sprake is van een regionale cofinanciering van de helft van de investeringskosten. Deze reservering van rijksbudget in de voorkeursbeslissing PHS legt een belangrijke basis voor de financiële haalbaarheid van de aanpassing naar de gewenste nieuwe verkeersstructuur in het gebied.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> In dit project wordt gekeken of de gelijkvloerse kruising van de spoorlijn Utrecht-Arnhem en de Nieuweweg-Noord (gemeente Veenendaal) in het kader van het PHS kan worden gewijzigd in een onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer en een onderdoorgang voor langzaam verkeer. Tevens wordt gezien hoe de algehele verkeerssituatie voor gemotoriseerd en langzaam verkeer kan worden verbeterd. Het doel hiervan is een betere ontsluiting van het bedrijventerrein Batterijen (Veenendaal), het station Veenendaal-De Klomp (Ede) en belangrijke recreatieve bestemming Fort aan de Buursteeg.  Met het project vormt een belangrijke bouwsteen voor de totstandkoming van een toekomstvaste weg- en spoorstructuur in het gebied ten noorden van Veenendaal.				
<b>Relatie met:</b> Programma Hoogfrequent Spoor (OM6)				
<b>Stand van zaken:</b> Op 15 december 2009 is de studie van DHV tijdens het bestuurlijk overleg WERV-Plus goedgekeurd. GS van Utrecht hebben op 6 november 2012 de Voorpoortvariant als voorkeursvariant vastgesteld, met instemming van de andere betrokken overheden. Deze variant is daarmee het vertrekpunt voor de aanpak van de spooroverweg Nieuweweg-Noord.  De voorkeursvariant B1 is het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de ontwerpvarianten in de planstudie (verkenning). Van de kant van de provincie Gelderland is een besluit over het doortrekken van de weg tussen de Klompersteeg en de Renswoudseweg, als onderdeel van de verkeersstructuur, uitgesteld. In de planstudie/verkenning moeten nut en noodzaak hiervan worden aangetoond alvorens daarover een besluit over kan worden genomen.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b>				

De verkenning wordt in 2013 afgerond. Wij verwachten in 2014 met een voorstel voor financiering te kunnen komen.

#### **Fasering en status besluitvorming**

Op 31 oktober 2013 vindt er bestuurlijk overleg plaats met partijen over de resultaten van de verkenning. Er ligt dan een keuze voor de te realiseren maatregelen en een kostenraming daarvan. Tevens is een voorstel voor kostenverdeling tussen partijen opgesteld. De exacte kostenverdeling is onderdeel van nader bestuurlijk overleg. In MIAM voorjaar 2014 zal daarover duidelijkheid worden gegeven welk bedrag moet worden gereserveerd dan wel beschikbaar moet worden gesteld.

#### **Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit.

#### **Financiën:**

##### **Totaal kosten:**

Projectkosten zijn nog onbekend. In de DHV studie wordt gesproken over totale projectkosten van € 13,0 - 23,0 miljoen. De eerste analyse van de verkenning stuurt aan op € 20,0 miljoen.

##### **Bijdrage provincie:**

De provincie Gelderland wordt gevraagd een bedrag tussen de € 1,0 - 2,0 miljoen bij te dragen.

##### **Cofinanciering:**

Het is zeker dat ministerie van IenM in het kader van PHS de helft van de kosten voor rekening neemt.

##### **Exploitatiekosten:**

N.v.t.

##### **Relatie andere programma's:**

##### **Betrokken externe partijen:**

Ministerie van IenM, provincie Utrecht, gemeente Veenendaal, gemeente Ede, NS, Prorail.



Naam: Programma Hoogfrequent Spoor		2010	2012	2014
<b>Referentienummer:</b> OM6 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, Stedendriehoek, Rivierenland, FoodValley, Achterhoek, Noord-Veluwe  <b>Contactpersoon:</b> C. Mekers 026-359 9616	<b>Huidige fase:</b>  Initiatief		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (landelijk)			
<b>Initiatiefnemer:</b> Ministerie van Infrastructuur en Milieu				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Betreft Rijksplan voor spoorboekloos rijden op o.a. de personencorridors Amsterdam-Utrecht-Arnhem/Nijmegen en Utrecht-Den Bosch (incl. goederenvervoer via Meteren) en herroutering goederentreinen Oost Nederland (Gelderland en Overijssel). Knelpunten zijn leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Kansen liggen er rond meer en beter spoor-OV en op gebied van logistiek.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Beter en frequenter OV op personencorridors, adequate maatregelen met name op goederenverbindingen om leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid te waarborgen en kansen benutten voor logistiek.				
<b>Relaties andere projecten:</b> Logistiek & goederenvervoer (LG1) Kwaliteitsnet goederenvervoer (LG5) OV regionaal spoor				
<b>Stand van zaken:</b> Het Ministerie van IenM heeft in mei de 1 <sup>e</sup> fase MER (voor Zutphen – Hengelo) Goederen Oost (GON) gepubliceerd. GS heeft daar kritisch op gereageerd, samen met de betrokken partners in Oost Nederland. MER voor Meteren is gestart. Als gevolg van Rijksbezuinigingen is 300 miljoen bezuinigd op Goederen Oost in verband met het schrappen van het tweede extra goederenpad en wordt totale PHS-programma herijkt, aan de hand van de lange termijn spoor agenda. Ook is uitvoeringsperiode veranderd van 2014-2020 naar 2014-2028. De staatssecretaris heeft in het Algemeen Overleg MIRT (en Rijksbezuinigingen) in de Tweede Kamer d.d. 8 april 2013 toegezegd dat de aanvankelijk geschrapte vrije kruising Arnhem Velperbroek in het kader van de lange termijn spooragenda opnieuw wordt gezien. Zie ook projectblad Spoorknop Arnhem Oost (OM45). Daarnaast heeft de staatssecretaris aangegeven dat er na de bezuiniging van € 300,0 miljoen nog voldoende middelen beschikbaar zijn voor mitigerende en compenserende maatregelen voor PHS Goederen Oost.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Eind 2013 is BO (waaronder met Landsdeel oost) met de staatssecretaris over PHS in totaal en de eerste fase MER GON in het bijzonder. In najaar volgt ook de lange termijn spooragenda waarin duidelijk wordt wat er aan maatregelen en projecten overblijft van PHS. Op 28 juni 2013 is door Landsdeel Oost besloten tot een nul-meting en monitoring van geluid en trillingen op nader te bepalen punten in Oost.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Planstudie; eerste fase MER Goederen oost Nederland is gepubliceerd. Na de zomer volgen besluiten over vervoersvariant (aantal goederenpaden) en routekeuze. Tevens besluit over verdere voortgang tweede fase MER Goederen Oost Nederland. Verdere fasering hangt af van herijking PHS door het ministerie van IenM.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b> Programma Hoogfrequent Spoor vraagt mogelijk bijdrage provincie. De hoogte is nog niet duidelijk en hangt				

af van uitkomsten MER en herijking.

Vanaf 2014 inzetten op een permanent monitoring systeem Geluid en Trillingen in Landsdeel Oost gedurende vijf jaar.

**Totale kosten:**

Totale kosten zijn nog niet bekend, maar alleen al voor het gedeelte Zutphen – Hengelo kost het minimaal circa € 150,0 – 500,0 miljoen (maatregelen die ministerie van IenM moet nemen in Oost-Nederland). De totale kosten voor Elst-Oldenzaal zullen een veelvoud daarvan zijn.

**Bijdrage provincie:**

Bijdrage aan permanent monitoring systeem geluid/trillingen 2014: € 0,015 miljoen, en voor vier opvolgende jaren € 0,01 miljoen per jaar.

Er zijn geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld voor eventuele infrastructurele aanpassingen.

**Cofinanciering**

N.n.b.

**Exploitatiekosten:**

N.n.b.

**Relatie andere programma's:**

Buitengewoon groen, Milieu, Programma EHS, Economie

**Betrokken externe partijen:**

Ministerie van IenM, ProRail, provincie Overijssel, Stadsregio Arnhem Nijmegen, gemeenten, veiligheidsregio's, waterschappen, RONA (actiegroep burgers)



<b>Naam:</b> Basismobiliteit		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2016</b>
<b>Referentienummer:</b> OM7 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, FoodValley, Achterhoek, Stedendriehoek, Noord-Veluwe, Rivierenland.  <b>Contactpersoon:</b> F. Buers 026-359 8608	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Basismobiliteit			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Anleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Er is bestuurlijk commitment om toe te werken naar nieuwe afspraken over de vormgeving en afbakening van de basismobiliteit/regiotaxi. Gezien de urgentie van de problematiek (financieel en inhoudelijk) is een gestructureerde procesaanpak nodig waarbij rekening wordt gehouden met verschillende fasen en deadlines.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Nieuwe afspraken tussen de provincie en de regiogemeenten (Stadsregio, Food Valley, Stedendriehoek, Achterhoek, Rivierenland, Noord-Veluwe) over de invulling van de basismobiliteit/regiotaxi die de bestaande bestuursovereenkomsten Regiotaxi Gelderland vervangen.  Het streven is om de afspraken te effectueren met ingang van 1 januari 2016 als het (basis)contract Regiotaxi Gelderland is beëindigd.				
<b>Relatie met:</b> Omgevingsvisie				
<b>Stand van zaken:</b> Er is met stakeholders een visiedocument ontwikkeld dat bestuurlijk draagvlak heeft; het voorkeursscenario sluit aan op de omgevingsvisie.  Er is ambtelijk opdracht verleend voor het project door het MT R&B. Er is een projectteam geformeerd van interne medewerkers en vertegenwoordigers van Stadsregio en gemeenten.  GS hebben de project- dan wel procesaanpak vastgesteld, evenals de inhoudelijke uitgangspunten (denklijn basismobiliteit) en deze gecommuniceerd naar PS (Statenbrief 4 juni 2013, 2012-002949)				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Het project wordt gekenmerkt door een procesaanpak waarbij een traject wordt doorlopen (ambtelijk en bestuurlijk) met de regio's.  Er tekenen zich de volgende fasen af: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Opstellen visie en strategie en verkrijgen draagvlak in regio's (februari-april 2013)</li> <li>2. Experimenteren met scenario's en evaluatie (maart-oktober 2013).</li> <li>3. Concretisering kader voor toekomstige samenwerking. Opstellen kadernotitie voor besluitvorming GS/PS en Colleges B&amp;W/gemeenteraden over gezamenlijke koers (augustus-december 2013) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Go-no go -</li> </ul> </li> <li>4. Uitwerking regionale samenwerkingsovereenkomsten + financieel kader (januari-juli 2014)</li> <li>5. Besluitvorming (augustus-december 2014)</li> <li>6. Implementatie (2015)</li> </ol>				



**Fasering en status besluitvorming**

Politieke besluitvorming is voorzien (provincie en/of gemeenten) bij:

- Vaststellen visie en procesaanpak door GS (fase één)
- Vaststellen kader voor toekomstige samenwerking (fase drie)
- Uitwerking regionale samenwerkingsmodellen en financieel kader (fase vier)
- Besluitvorming over bestuurlijke samenwerkingsovereenkomsten (fase vijf)

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit (in overleg met gedeputeerde zorg en welzijn).

**Financiën:**

Fase één t/m drie kan met bestaande formatie en middelen voor experimenten basismobiliteit en procesgeld studies en bevordering.

Raming: - max. € 0,1 miljoen voor experimenten; - € 0,015 miljoen voor inhuur/proces (uit reeds beschikbaar gestelde middelen).

Vanaf fase vier intensief en complex project;

- Project start-up
- Mogelijk inhuur procesbegeleider
- Inhuur financiële expertise
- Kosten communicatie/presentatie

Voorgesteld wordt om 0,3 miljoen beschikbaar te stellen voor 2014. Raming, werkbudget van € 0,3 miljoen is ten behoeve van de realisatie van regionale samenwerkingsovereenkomsten en de opbouw van de benodigde regionale structuur.

Als financieel kader voor de regionale samenwerkingsovereenkomsten (regiocontracten) zal aan PS worden voorgesteld het huidige uitgavenniveau voor Regiotaxi Gelderland te hanteren met een richtbedrag van € 6 miljoen per jaar. Uitgaande van een driejarige overeenkomst betekent dit een verplichting van € 18 miljoen voor de periode 2016 t/m 2018 (BDU).

Over investeringen bij introductie van een nieuwe invulling van de basismobiliteit kan nu nog geen duidelijkheid worden gegeven. Dit zal er vanaf hangen hoe kernnet en aanvullend OV zich tot elkaar verhouden en welke extra impuls nodig is voor de fysieke inrichting van overstappunten.

**Relatie andere programma's**

Sociaal Profiel, Ruimte

**Betrokken externe partijen:**

Regiogemeenten, Vervoer-/taxibedrijven, Zorginstellingen, Bedrijfsleven



<b>Naam:</b> Toiletten in de treinen en/of op de stations		2011	2012	2015
<b>Referentienummer:</b> OM8	<b>Regio('s):</b> Achterhoek	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>SIS-nummer(s):</b> PS2013-329, PS2013-616	<b>Contactpersoon:</b> H. Gerritsen 026-359 9160			
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (regionaal)			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b>				
<b>Aanleiding.</b> In motie 58 hebben GS de opdracht gekregen om bij de volgende aanbestedingen toiletten in alle treinen als eis op te nemen. en Tevens is aan GS gevraagd een inventarisatie te maken van sanitaire voorzieningen op alle stations en een voorstel voor te bereiden voor mogelijke verbetering, voor zowel op de stations als in het treinmaterieel. Bij de bespreking van de Statennotitie van oktober 2012 bleek cie MIE aanvullende informatie nodig te hebben. GS leveren dit op 26 maart 2013.				
<b>Knelpunt</b> Er is veel maatschappelijke onrust over het ontbreken van toiletten in de nieuwe treinen in Gelderland. GS hebben besloten geen toiletten voor te schrijven in de huidige concessies, maar zijn wel bereid dit te overwegen in de nieuwe aanbesteding rond 2021. Voorkeur van GS gaat uit naar toiletten op de stations, omdat dit beter past in het verbeteren van de kwaliteit van de stations voor de OV-reiziger.				
<b>Relatie met:</b> Spoor Arnhem-Winterswijk (OM22)				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Beschikbaar stellen van budget door PS voor plaatsing toiletten op alle regionale stations en instemmen met besluitvorming door GS dat inbouwen van toiletten in treinen plaatsvindt bij de nieuwe concessies vanaf 2021.				
<b>Stand van zaken:</b> Kosten van inbouwen en onderhoud van toiletten in 39 treinen zijn bekend en beoordeeld door een extern bureau. Kosten voor plaatsing van toiletten op 27 stations zijn eveneens bekend en verwerkt in rekenmodel waarin verschillende variabelen aangepast kunnen worden.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Een statennotitie is afgerond. GS geeft prioriteit aan de 9 stations aan het spoor Arnhem-Winterswijk en neemt voor de overige 18 stations op dit moment geen verdere stappen. Statennotitie met kostenindicaties is op 26/3/2013 vastgesteld in GS. Op 3 april 2013 is in een informatiebijeenkomst het besluit toegelicht aan cie MIE.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> In Statennotitie PS2013-616, een statennotitie met als onderwerp maatregelen op de lijn Arnhem-Winterswijk, wordt onder meer verzocht om financiële middelen ter beschikking te stellen voor toiletten op stations langs de spoorlijn Arnhem-Winterswijk.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totaal kosten:</b> 9 stations Arnhem-Winterswijk: € 2 miljoen.				
<b>Bijdrage provincie:</b> € 0,9 miljoen t.b.v. toiletten op de stations langs de spoorlijn Arnhem-Winterswijk.				

Voor toiletten op de overige stations zijn geen middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.

**Cofinanciering:**

n.n.b.

**Exploitatiekosten:**

€ 1,1 mln voor 10 jaar voor de stations langs de spoorlijn Arnhem-Winterswijk (afkoopsom)

**Relatie andere programma's**

--

**Betrokken externe partijen:**

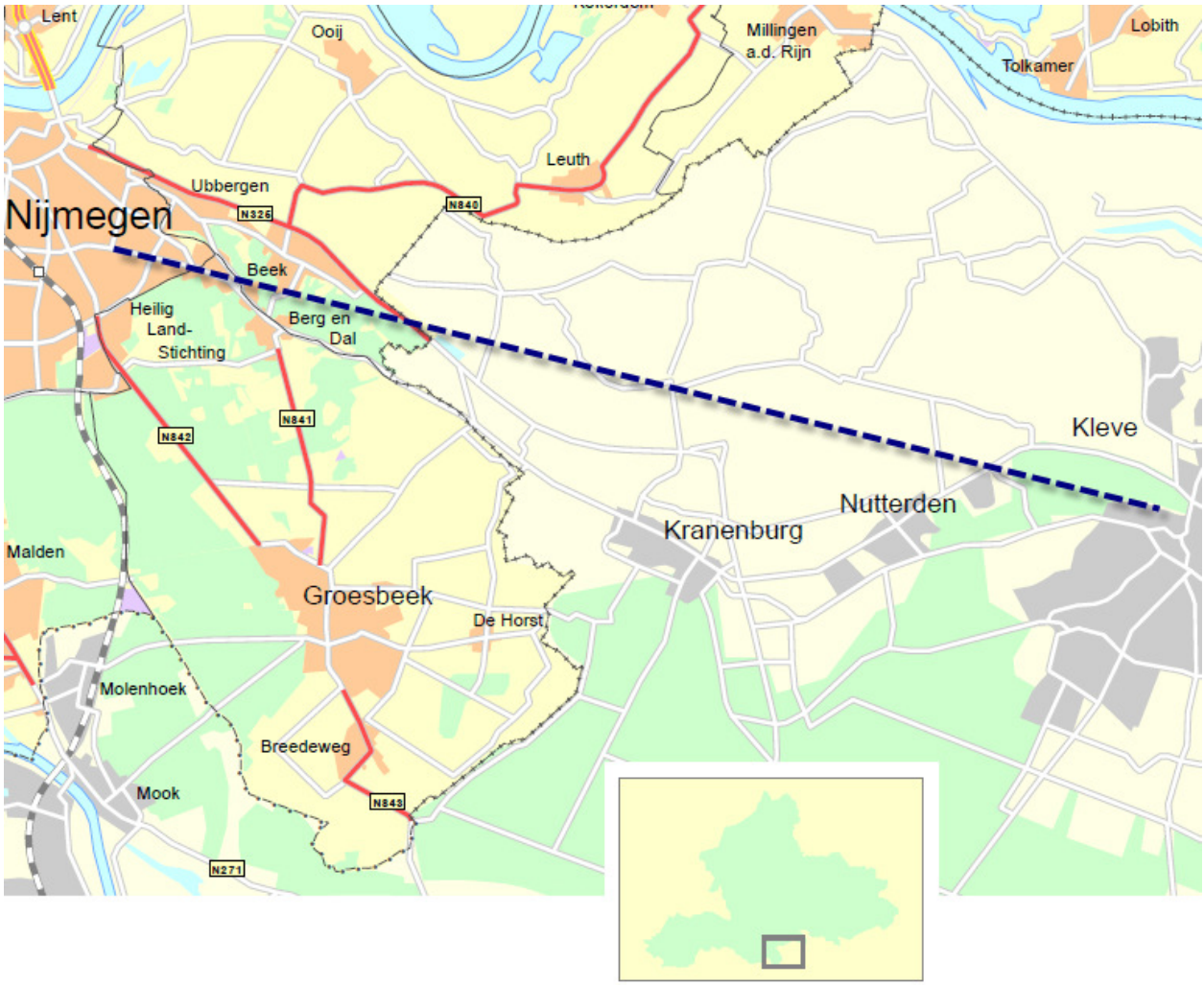
Concessiehouders OV  
Stadsregio Arnhem Nijmegen



<b>Naam:</b> Bus Doetinchem – Emmerich – Kleve		<b>2011</b>	<b>2013</b>	
<b>Referentienummer:</b> OM9 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Achterhoek, Stadsregio Arnhem Nijmegen <b>Contactpersoon:</b> H. Verdoold 026-359 9608	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Bus			
<b>Initiatiefnemer:</b> Regio Achterhoek				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Op dit moment is er geen rechtstreekse verbinding tussen Doetinchem en Emmerich (overstap in 's-Heerenberg). In Kleve is ondertussen een nieuwe – internationale - hogeschool geopend die ook studenten uit de Achterhoek trekt. Deze school wil met een betere OV-verbinding haar attractiviteit voor studenten uit de Achterhoek vergroten.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Een doorgaande verbinding Doetinchem – Emmerich met goede aansluiting op bus naar Kleve.				
<b>Stand van zaken:</b> In 2011 is, op verzoek van het ontwikkelteam, een voorstel gedaan om een rechtstreekse verbinding te realiseren. De betrokken partners dienden aansluitend voor financiering zorg te dragen. Door het ontbreken van financiële middelen is hieraan geen vervolg gegeven. Najaar 2013 start een onderzoek naar het reizigerspotentieel. Verder wordt een kosten- en businessplan en een communicatieplan opgesteld. Trekkers van het onderzoek zijn regio Achterhoek (in dit geval de gemeente Oude IJsselstreek) en Hochschule Rhein Waal. Daarnaast is er een begeleidingscommissie van betrokken partners waaraan ook de provincie Gelderland deelneemt.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Op basis van de uitkomsten van de verkenning nemen de Nederlandse en Duitse concessieverleners en –houders een 'go – no go' besluit.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Afhankelijk van de uitkomsten van de verkenning.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> Enkele jaren geleden is een schatting van een bedrag van € 1,2 miljoen voor periode van drie jaar gemaakt. De recent opgestarte verkenning zal zicht geven op de totale kosten. Deze liggen vooral op het Duitse gedeelte van het traject omdat in Gelderland reeds een half uursfrequentie wordt gereden.  <b>Bijdrage provincie:</b> Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.  <b>Cofinanciering:</b> N.v.t.  <b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Arriva, Regio Achterhoek, NIAG (Duitse vervoerder), Nordrhein Westfalen, Hochschule Rhein Waal, Euregio, Kreise Kleve, Kreise Wesel		



<b>Naam:</b> Reactivering OV Nijmegen - Kleve		<b>&lt;2011</b>	
<b>Referentienummer:</b> OM10 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> H. Verdoold 026-359 9608	<b>Huidige fase:</b>  Initiatief	
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (regionaal)		
<b>Initiatiefnemer:</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen.			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Reactivering van het OV tussen Nijmegen en Kleve is een project waarvan de Stadsregio trekker is. Provincie is geen partner in dit project omdat het primair een regionale openbaar vervoerverbinding van de Stadsregio betreft.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Trein, tram of tram-treinverbinding tussen Nijmegen en Kleve.			
<b>Relatie met andere projecten:</b> HOV- Stadsregio (OM1)			
<b>Stand van zaken:</b> Reactivering is onderdeel geweest van het (aflopende) Europese Sintropher-project. In 2011 is de haalbaarheidsstudie gepresenteerd. Aanvullend op de Sintropher haalbaarheidsstudie is een ruimtelijk economische verkenning van de corridor uitgevoerd. Op basis van alle voorliggende onderzoeken is een position paper opgesteld. Dit najaar worden de resultaten door de actief betrokken partijen besproken.			
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Voortgang in planvorming wordt tot nog toe belemmerd door verschillende visies (tram, trein of tram-trein) en wensen in combinatie met de financiële mogelijkheden van de Nederlandse en Duitse betrokken overheden.			
<b>Fasering en status besluitvorming</b> De provincie is geen actieve partner in het project. Vooralsnog wordt geen besluitvorming van de Staten verwacht. Wij stellen voor dit project voorlopig "on hold" te zetten.			
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.			
<b>Financiën:</b>			
<b>Totale kosten:</b> € 58,0 – 88,5 miljoen (betreft benodigde investeringen in tracé, exploitatiekosten en aanschafkosten voertuigen niet meegerekend)			
<b>Bijdrage provincie:</b> N.n.b.			
<b>Cofinanciering:</b> N.n.b.			
<b>Exploitatiekosten:</b> N.n.b.			
<b>Relatie andere programma's</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeenten Nijmegen, Groesbeek, Heumen, Kranenburg, Stadt Kleve, ProRail, DB Netz, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr en de Deelstaat Nordrhein Westfalen	



Naam: Interregionale spoorverbinding Arnhem - Duitsland		2011	2012	2013
<b>Referentienummer:</b> OM11 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-736	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> H. Verdoold            026-359 9608	<b>Huidige fase:</b>  Planvoorbereiding		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (landelijk)			
<b>Initiatiefnemer:</b> Verkeersverbund Rhein Ruhr (VRR).				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Het ontbreken van een hoogwaardige directe openbaar vervoerverbinding tussen Arnhem en Emmerich. In het BO MIRT najaar 2011 is afgesproken met een plan te komen. De voorgenomen aanbesteding door Verkeersverbund Rhein Ruhr (VRR) voor de verbinding Düsseldorf – Emmerich (2016 – 2028) creëerde een momentum om een hoogwaardige grensoverschrijdende verbinding tot stand te brengen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Een hoogwaardige interregionale spoorverbinding tussen Düsseldorf – Arnhem, met in Duitsland een stop op alle tussenliggende stations en het nieuwe station Elten en in Nederland een stop op station Zevenaar waarmee: <ul style="list-style-type: none"> <li>- burgers uit de grensstreek de mogelijkheid krijgen aan beide zijden van de grens te werken, te winkelen en toeristische attracties te bezoeken. Naast Emmerich (bijna 30.000 inwoners) worden ook steden als Wesel (60.000 inwoners) en Dinslaken (bijna 70.000 inwoners) rechtstreeks met Zevenaar en Arnhem verbonden;</li> <li>- Duitse jongeren die studeren aan de Hogeschool Arnhem-Nijmegen en de Radboud Universiteit Nijmegen een spoorverbinding krijgen;</li> <li>- de functie van Arnhem als spoorknoppunt van Oost-Nederland wordt versterkt. Deze interregionale verbinding heeft een andere functie dan de ICE en kan als achtervang dienen wanneer ICE's uitvallen. Op dit moment worden reizigers bij uitval van ICE's met bussen tussen Arnhem en Duitsland vervoerd;</li> <li>- een extra reismogelijkheid (250 extra zitplaatsen per uur) tussen Arnhem en Zevenaar vice versa wordt geboden.</li> </ul>				
<b>Relatie andere projecten:</b> Treindienst Arnhem – Doetinchem – Winterswijk (geluid en overwegen, in het bijzonder overweg Zevenaar; opstelcapaciteit treinen Arnhem – Berg/ Doetinchem) (OM22) PHS Herroutering goederenvervoer (Capaciteit Arnhem Oost, in relatie tot vrije kruising) (OM6) Extern: Bouw derde spoor in Nederland en Duitsland Extern: Ombouw Spanningseiland door ProRail bij Zevenaar Extern: TEN-T (financiële middelen Europa Trans-europese netwerken).				
<b>Stand van zaken:</b> Er ligt een Statenbesluit (7 november 2012, PS2012-736), in het BO MIRT van november 2012 zijn de gemaakte afspraken tussen Rijk en regio's Gelderland en SAN bevestigd en GS heeft in februari 2013 de samenwerkingsovereenkomst VRR – Gelderland vastgesteld. De aanbesteding heeft ondertussen plaatsgevonden en is gegund aan Abellio. In juni 2013 heeft symbolische bekrachtiging van de samenwerking plaatsgevonden.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> VRR is opdrachtgever voor de treindienst. VRR en vervoerder Abellio bereiden - in samenwerking met de provincie Gelderland voor het Nederlandse gedeelte - de implementatie voor. De treinen zullen op traject Düsseldorf – Emmerich per december 2016 gaan rijden en tussen Emmerich en Arnhem medio 2017 (in afspraken met VRR wordt er van uitgegaan dat dit uiterlijk december 2017 is).				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Er ligt een PS besluit.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				



**Financiën:**

De provincie Gelderland is contractpartner van VRR.

**Totale kosten:**

€ 12,0 miljoen (prijsspeil 2016, exclusief inflatiecorrectie, betreft het Nederlandse deel van de verbinding) voor de periode t/m 2028.

**Bijdrage provincie:**

Als budget voor subsidieverlening aan VRR zijn door PS op 7 november 2012 aan GS de volgende bedragen beschikbaar gesteld voor de periode 2012-2028:

- € 5,676812 miljoen conform de Statennotitie Inzet Midden Mobiliteit PS2012-458 (inclusief inflatiecorrectie) en dit bedrag te doteren aan de reserve OV-projecten;
- De ontvangen eenmalige bijdrage van het ministerie van IenM, ad € 6,0 miljoen, te doteren aan de reserve ov-projecten;
- De ontvangen bijdrage van de Stadsregio Arnhem Nijmegen, ad € 1,2 miljoen (€ 0,1 miljoen gedurende 12 jaar exclusief inflatiecorrectie), te doteren aan de reserve OV-projecten.

**Cofinanciering:**

Zie hiervoor.

**Exploitatiekosten:**

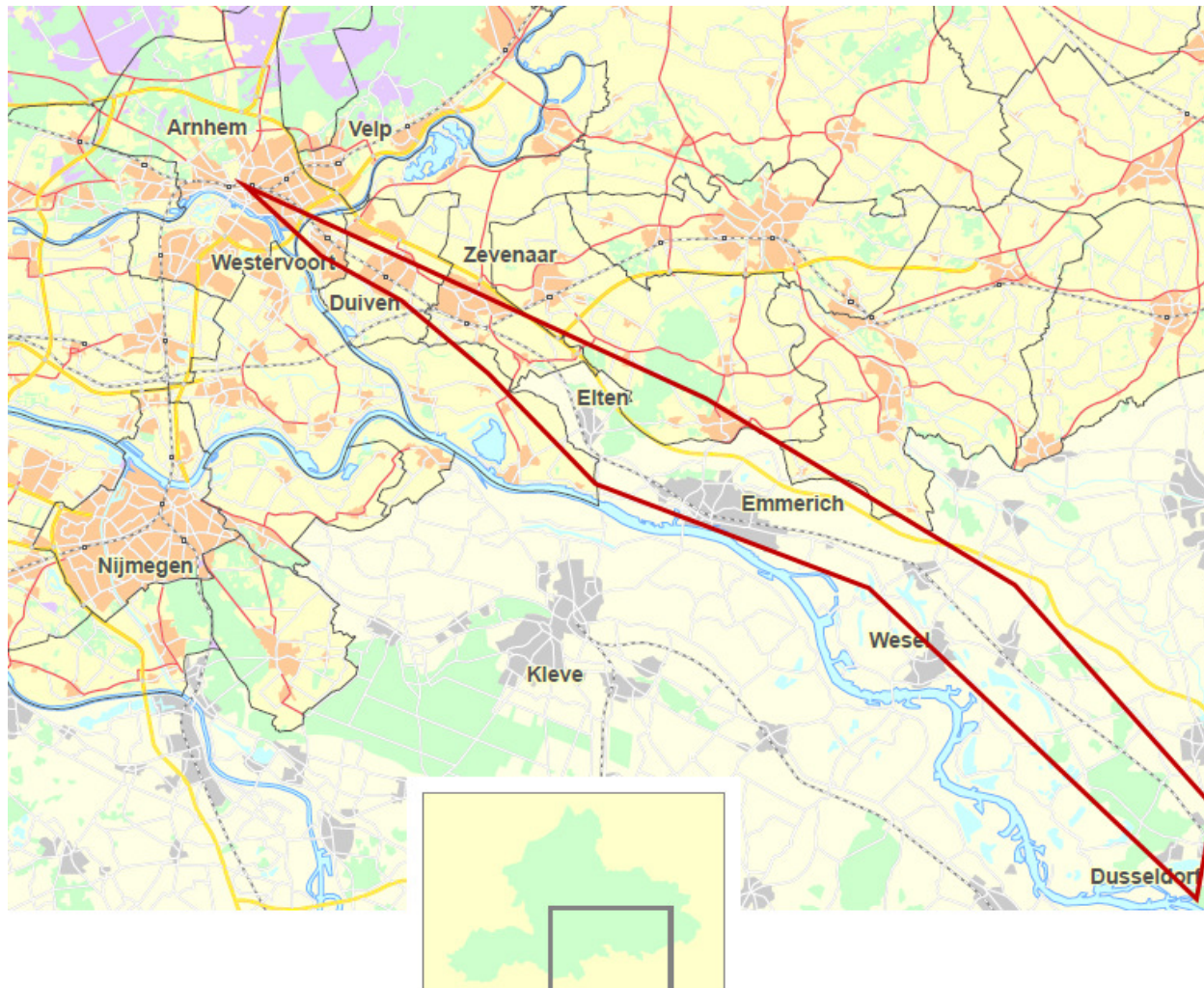
Zit in bijdrage provincie.

**Relatie andere programma's**

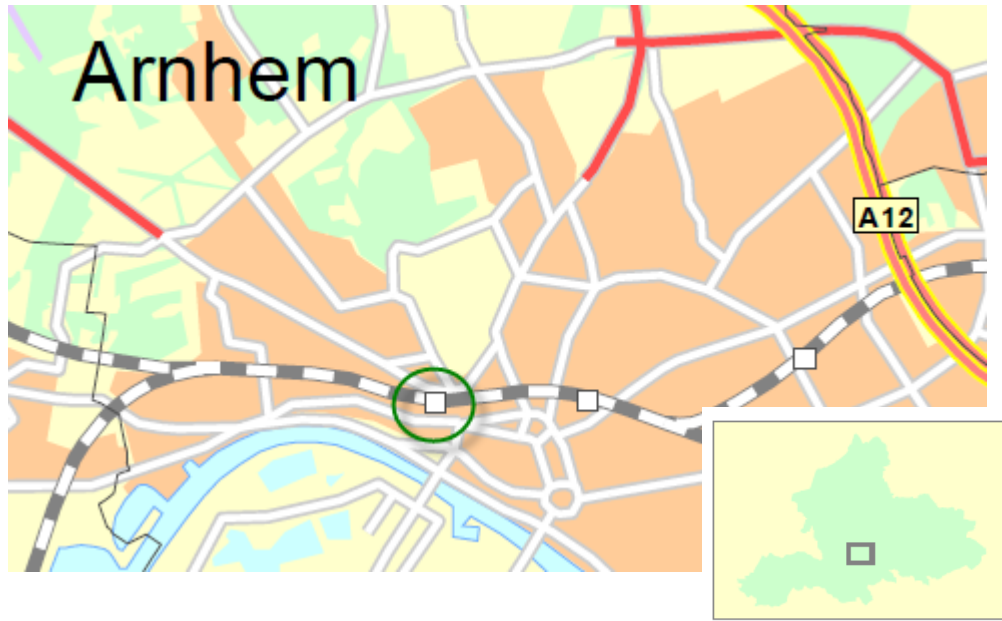
n.v.t.

**Betrokken externe partijen:**

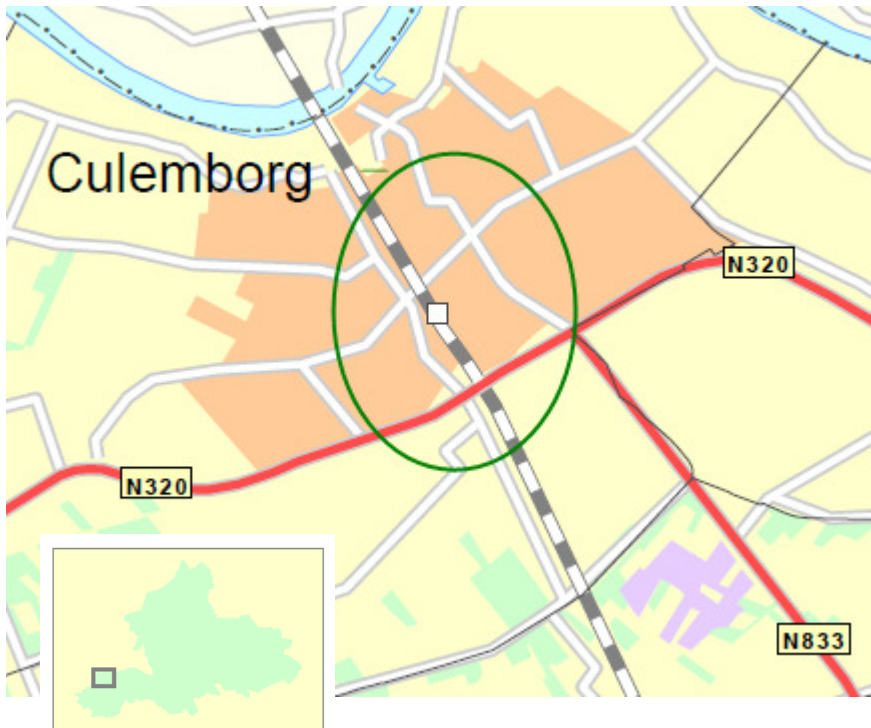
Verkehrsverbund Rhein – Ruhr (VRR), Stadsregio Arnhem Nijmegen, ministerie van IenM, ProRail, DB Netz, Arriva en Breng, ministerie Bouw, Wonen, Stadsontwikkeling en Verkeer van Nordrhein Westfalen.




<b>Naam:</b> Arnhem Centraal Station		<b>2003</b>	<b>2007</b>	<b>2011</b>
<b>Referentienummer:</b> OM12 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> L. Olthof 026-359 9685	<b>Huidige fase:</b> Uitvoeringsfase		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving			
<b>Initiatiefnemers:</b> Gemeente Arnhem, ProRail en NS.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Arnhem Centraal is één van de zes landelijke sleutelprojecten voor grote stationsomgevingen. Het project is al in 2003 gestart en kende lange tijd een moeizaam verloop. Inmiddels is de aanbesteding gelukt en wordt het project medio 2014, met de bouw van de grote stationshal, afgerond. Arnhem is het belangrijkste OV-knooppunt van Gelderland. Er passeren nu ongeveer 50.000 passagiers per dag. Na de metamorfose moet dat in 2020 zijn verdubbeld. Het project wordt getrokken door gemeente, ProRail en NS en kost ongeveer € 130 miljoen. Provincie subsidieert hiervan € 13,9 miljoen wat in drie stappen beschikbaar wordt gesteld.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het betreft de nieuwe stationsontwikkeling rond Arnhem Centraal op basis van het ontwerp van Ben van Berkel met als blikvanger de OV-terminal. Station heeft zowel regionaal, landelijk als internationaal een belangrijke functie. Het moet leiden tot een verdubbeling van het aantal reizigers in 2020.				
<b>Stand van zaken:</b> Fase één, met de ondergrondse perrontunnel en fietsenstalling, is in 2011 gereed gekomen. De bouw van fase twee, met de OV-terminal, is in 2012 gestart en zal in 2014 worden afgerond.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Medio 2014 is het project gerealiseerd.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Van PS wordt geen nadere besluitvorming gevraagd.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> € 130,0 miljoen  <b>Bijdrage provincie:</b> Provinciale subsidie voor de realisatie is € 13,9 miljoen, in drie tranches beschikbaar gesteld (2003, 2008 en 2011).  <b>Cofinanciering:</b> Ministerie van IenM, ProRail, NS, Stadsregio Arnhem Nijmegen en gemeente Arnhem.  <b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Rijk, ProRail, NS, gemeente Arnhem en Stadsregio Arnhem Nijmegen		



<b>Naam:</b> Station Culemborg		<b>2008</b>	<b>2010</b>	<b>2014</b>
<b>Referentienummer:</b> OM13	<b>Regio('s):</b> Rivierenland	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> L. Olthof 026-359 9685	Uitvoering		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Culemborg.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Culemborg wil aan de slag met het verbeteren en de herontwikkeling van de stationsomgeving en spoorzone. Hiermee wil de gemeente komen tot een hoogwaardiger gebied met een goede transferfunctie en een betere aansluiting bij de binnenstad. Voor de herontwikkeling heeft de gemeente via het Regiocontract een subsidie van € 1,45 miljoen gekregen. In 2012 is daarnaast een specifieke subsidie van € 0,28 miljoen vanuit het programma Mobiliteit verleend voor de uitbreiding van de P&R en fietsklemmen (PS 2012-000589).				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het betreft een uitbreiding van de voorzieningen van de P&R en voor de fiets, aansluiting van de N820 op de westzijde, een integrale herontwikkeling van de westzijde en ontwikkeling aan de oostzijde (stichting bedrijvigheid Gelderlandfabriek, opknappen stationsplein).				
<b>Stand van zaken:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planontwikkeling P&amp;R en fietsuitbreidingen.</li> <li>• Voorbereiding samenwerkingsovereenkomst ontwikkeling oostzijde.</li> <li>• Procedure bestemmingsplan spoorzone.</li> <li>• Planontwikkeling oostzijde.</li> </ul>				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Uitvoering start begin 2014. De middelen moeten uiterlijk eind 2015 zijn besteed.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Zie bovenstaande.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Stad en Regio.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b>				
<b>Bijdrage provincie:</b> € 1,73 miljoen. Provinciale subsidies voor de realisatie bedragen € 1,45 miljoen (Stad en Regio) en € 0,28 miljoen (Mobiliteit).				
<b>Cofinanciering:</b> n.v.t.				
<b>Exploitatiekosten:</b> n.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b> Stad en Regio		<b>Betrokken externe partijen:</b> NS, ProRail, gemeente Culemborg en marktpartijen		



<b>Naam:</b> Openbaar vervoer visie (OV visie)		2012		
<b>Referentienummer:</b> OM14 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Achterhoek, Rivierenland, FoodValley, Noord-Veluwe, Stedendriehoek, Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> M. Kassenberg 026-359 8198	<b>Huidige fase:</b> Initiatief		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> (keten) Mobiliteit			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De provincie Gelderland is verantwoordelijk voor de regie op het openbaar vervoer in de provincie, met uitzondering van de stadsregio Arnhem Nijmegen. 1. Er wordt breed de behoefte gevoeld om vanuit een kader te werken aan gezamenlijke doelstellingen op het gebied van OV en zo meer lijn te krijgen in de activiteiten. 2. Daarnaast wordt er bezuinigd op de BDU waaruit het grootste deel van het OV wordt gefinancierd. Dit zal een structurele weerslag hebben op het OV. 3. De plus van de WGR+ regio Arnhem Nijmegen verdwijnt, waarmee de verantwoordelijkheid, de financiën en de medewerkers van de Stadsregio naar de provincie toevallen.  De OV visie hangt samen met de OV thema's uit het coalitieakkoord: diverse OV experimenten en betere afstemming OV vormen. Beiden worden meegenomen in het proces rond de OV visie en eventuele activiteiten op deze vlakken moeten daarin een basis vinden.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het kader OV draagt eraan bij dat: 1. Alle activiteiten op het gebied van openbaar vervoer dezelfde doelen nastreven a. Deze doelen vloeien voort uit de maatschappelijke opgaven die provincie zichzelf stelt in de omgevingsvisie b. Deze doelen zijn zo geformuleerd dat het OV een middel is om andere doelen te bereiken. c. Er blijft voldoende ruimte over om op tactisch en operationeel niveau keuzes te maken. 2. De beleidsmedewerkers en regiocoördinatoren tot goede afwegingen kunnen komen bij OV (gerelateerde) kwesties. 3. De politiek op het juiste niveau op het openbaar vervoer kan sturen. 4. Het risico van budgetoverschrijding door het OV vermindert. 5. Er een basis ligt voor verdere samenwerking tussen Gelderland, Overijssel en Flevoland.				
<b>Stand van zaken:</b>				
<b>Planning en verdere voortgang:</b>				
				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Gedurende de initiatieffase zal PS geïnformeerd worden over de voortgang via het MIAM. Een investeringsbesluit is nu nog niet aan de orde. Vanuit de OV-visie bestaat de mogelijkheid om aanvullende potentiële projecten in het MIAM op te nemen.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b>				

Gedeputeerde Mobiliteit.

**Financiën:**

n.v.t.

**Relatie andere programma's**

Economie, Stad en regio, Ruimte, Energietransitie, Wonen, Sport

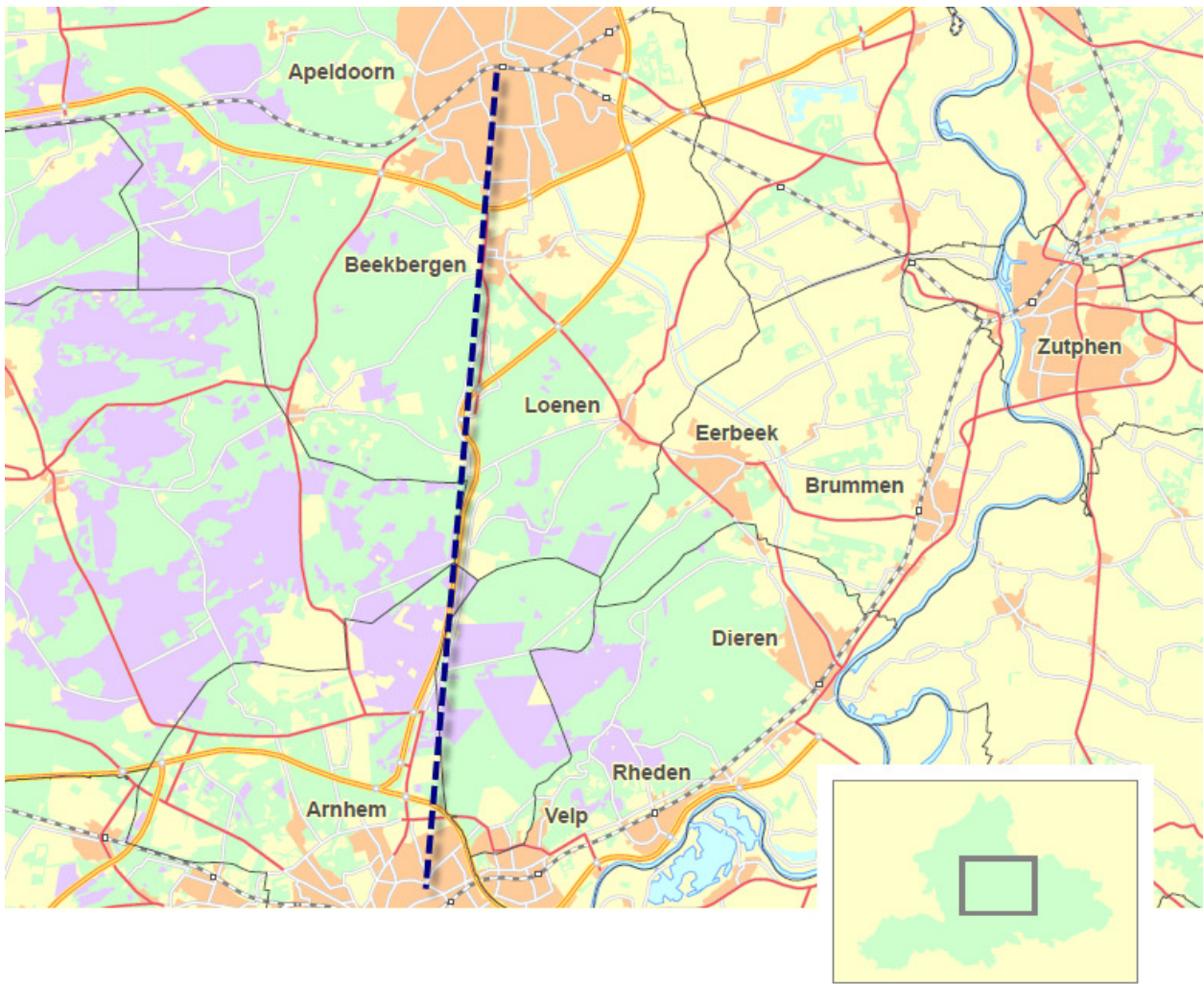
**Betrokken externe partijen:**

Gemeenten, reizigersorganisaties/reizigers, onderwijsinstellingen, bedrijfsverenigingen, Stadsregio, provincies Overijssel en Flevoland



<b>Naam:</b> HOV Busverbinding Apeldoorn - Arnhem			<b>2012</b>	
<b>Referentienummer:</b> OM16 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, Stedendriehoek  <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Bus			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De huidige busdiensten tussen Arnhem en Apeldoorn zijn snelnet, maar verliezen veel tijd in zowel de stadsranden als in de centra van Apeldoorn en Arnhem. De bus kan hierdoor op de verbinding Apeldoorn-Arnhem niet echt concurreren met de auto, terwijl dit in het kader van stedelijke bereikbaarheid wel het doel is.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> In de verkenning moet duidelijk worden op welke plaatsen infrastructurele maatregelen nodig zijn, of de route moet worden gewijzigd, op welke plaatsen op de verschillende routes meer voorzieningen nodig zijn ter bevordering van snelheid en comfort en of, en zo ja, hoe de dienstverlening kan worden verbeterd (bijvoorbeeld door frequentieverhoging).				
<b>Relatie met:</b> Spoorverbinding Apeldoorn-Arnhem (voorheen: spoorverbinding VSM-lijn) (OM44) Stedelijke Bereikbaarheid Arnhem (SB5) Stedelijke Bereikbaarheid Apeldoorn (SB8)				
<b>Stand van zaken:</b> In 2013 zijn "no regret" maatregelen uitgevoerd. De verkenning voor de resterende maatregelen is nagenoeg gereed.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Verkenning wordt in loop van 2013 definitief afgerond. Er wordt op dit moment, met het oog op de te nemen maatregelen, nog een aanvullende studie naar de herkomst en bestemming van reizigers op deze verbinding uitgevoerd. Najaar 2013 zijn hiervan de resultaten bekend.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> In een volgende MIAM komen wij terug met een voorstel voor beschikbaarstelling van middelen voor de uitvoering.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> n.t.b.  <b>Bijdrage Provincie</b> € 850.000,- is gereserveerd voor uitvoering in 2014/2015.  <b>Cofinanciering:</b> De Gemeente Arnhem heeft reeds aangegeven beperkte middelen beschikbaar te hebben voor de doorstroming van OV in de stad Arnhem.  <b>Exploitatiekosten:</b> n.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b> Stedelijke bereikbaarheid		<b>Betrokken externe partijen:</b> gemeenten Arnhem en Apeldoorn, Stadsregio Arnhem Nijmegen, regio Stedendriehoek en de vervoerders Syntus en BRENG.		





<b>Naam:</b> Spoorzone Winterswijk		
<b>Referentienummer:</b> OM17 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Achterhoek <b>Contactpersoon:</b> P. Kettelarij 026 359 8531	<b>Huidige fase:</b> Verkenning
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving	
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Winterswijk		
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De brede spoorzone in Winterswijk vormt een grote barrière in de stad. De gemeente heeft daarom een integraal plan vastgesteld om dit gebied te herontwikkelen en zo de tweedeling in de stad op te heffen. De afgelopen jaren zijn een aantal deelprojecten binnen dit plan gerealiseerd in samenwerking met de provincie Gelderland (vanuit Stad en Regio en vanuit Mobiliteit). Zo is ter hoogte van het station een tunnel voor langzaam verkeer tussen het stadscentrum/station en de nieuwe scholengemeenschap Gerrit Komrij gerealiseerd. Ook is er in de spoorzone achter het station een turnhal en parkeergarage gebouwd. Verder is inmiddels vanuit Stad en Regio (tweede tranche) een subsidie toegekend voor herstel en vergroten van de bereikbaarheid van het voormalig spoorgebouwen GOLS en het realiseren van een nieuw museum/werkplaats genaamd Transit Oost.		
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Realisering van een aantal mobiliteitsprojecten binnen de herontwikkeling van de spoorzone Winterswijk.		
<b>Relatie met:</b> Stationsomgevingen Fietsenstallingen bij transferia (OM30) OV-visie (OM14) Winterswijk, Dingstraat (RV51)		
<b>Stand van zaken:</b> Binnen de herontwikkeling van de spoorzone zijn door de gemeente Winterswijk voor de komende jaren een aantal mobiliteitsprojecten geagendeerd; <ul style="list-style-type: none"> <li>- de doortrekking van de Dingstraat via een spoortunnel over de spoorzone,</li> <li>- de verbetering van de halteringsmogelijkheden OV en Fiets aan de voorzijde van het station,</li> <li>- de aanleg van de fietsverbindingen Dingstraat-Wooldseweg en Parallelweg-Wooldseweg, respectievelijk ten noorden en ten zuiden van het spoor.</li> </ul> Voor eerstgenoemd project is een apart infoblad in deze MIAM opgenomen. De provinciale bijdrage aan de overige projecten zal ten laste worden gebracht van beschikbare structurele budgetten voor mobiliteitsprojecten.		
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Zie hierboven.		
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Besluitvorming Stad en Regio tranche twee in 2013, uitvoering in 2015. Besluitvorming Dingstraat (zie infoblad RV51), Besluitvorming Haltering OV en Fiets in 2013, uitvoering in 2013/2014, Besluitvorming Gelders Fietsnetwerk en BDU in 2013, uitvoering in 2014.		
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit		
<b>Financiën:</b>  <b>Projectkosten:</b> Uitvoering Dingstraat (zie infoblad RV51), Uitvoering Haltering OV en Fiets; € 0,595 miljoen, Uitvoering Fietsprojecten; € 0,3 miljoen.		

**Bijdrage provincie:**

Uitvoering Dingstraat (zie infoblad RV51),  
Uitvoering Haltering OV en Fiets; € 0,195 miljoen (t.l.v. structurele middelen mobiliteit)  
Uitvoering Fietsprojecten; € 0,15 miljoen (subsiëring Gelders Fietsnetwerk).

**Cofinanciering:**

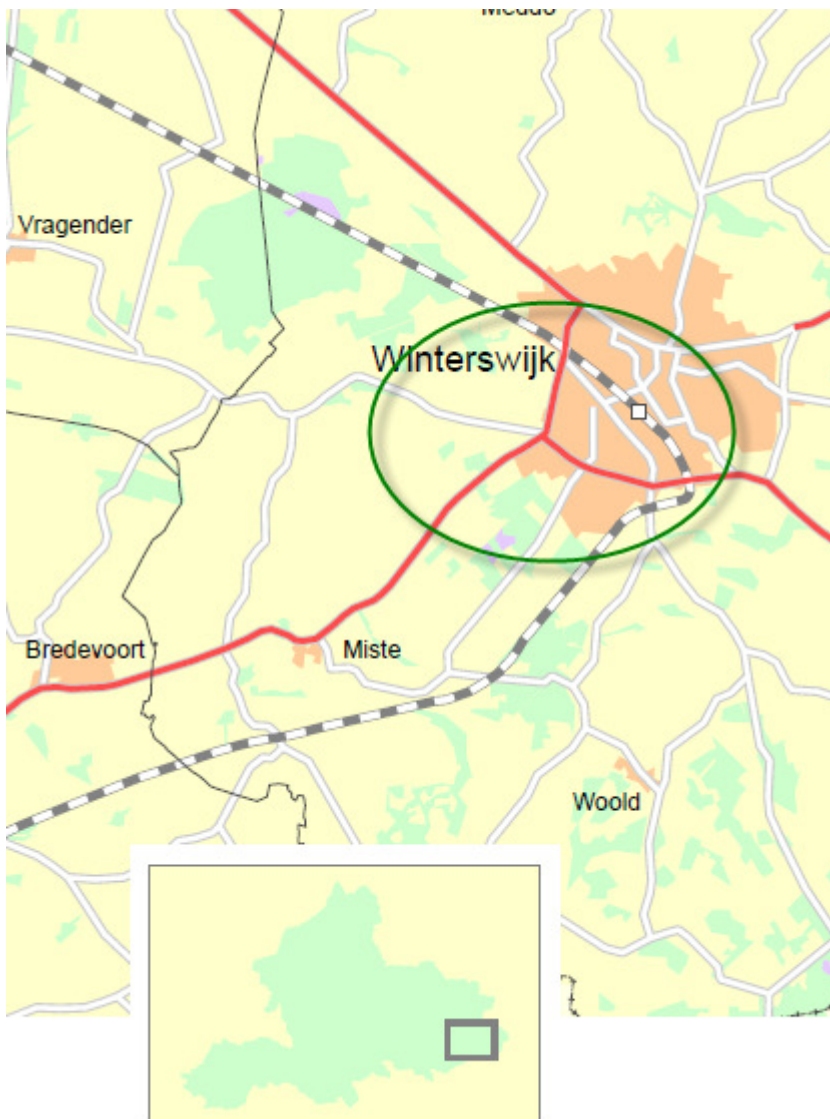
Uitvoering Dingstraat (zie infoblad RV51),  
Uitvoering Haltering OV en Fiets; € 0,4 miljoen (Winterswijk; € 0,15 miljoen, NS; € 0,05 miljoen en  
bestedingsplan BDU-Achterhoek; € 0,2 miljoen),  
Uitvoering Fietsprojecten; € 0,15 miljoen (gemeente Winterswijk).

**Relatie andere programma's:**

Stad en Regio

**Betrokken externe partijen:**

Regio Achterhoek, Gemeente Winterswijk en Arriva.



<b>Naam:</b> Spoorzone Arnhem-West		<b>2013</b>	
<b>Referentienummer:</b> OM18 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b>  Initiatief	
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving		
<b>Initiatiefnemer:</b> Vervoerders Arriva en Breng.			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De sporen op station Arnhem zijn gesaneerd (wissels eruit genomen). In het kader van de sleutelprojecten krijgt station Arnhem zijn definitieve vorm. Perrontunnel, perrons en de ontsluiting van de achterzijde van het station zijn gereed en de busterminal en stationshal krijgen in 2014 hun definitieve vorm. Er is op dit moment geen sprake van een "project" Arnhem Spoorzone. Wel zijn er een aantal projecten gaande die een relatie hebben met de spoorzone Arnhem, te weten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sporen Doetinchem (extra opstel/bijsturingsruimte bij station Doetinchem)</li> <li>- Aansluitingen regionale treinen op NS (vv)</li> <li>- Knoop Elst (in relatie tot extra perronfase Arnhem)</li> <li>- (Mogelijk) Valleilijn doortrekking naar Arnhem</li> <li>- PHS</li> <li>- Opstelruimte voor internationale trein Arnhem-Düsseldorf (vanaf 2017)</li> </ul>			
<b>Knelpunt:</b> Op dit moment is er geen sprake van een acuut knelpunt spoorzone Arnhem-West. Wel is de opstelcapaciteit voor de treinen van Arriva en Breng op Arnhem-Berg beperkt. Ook is het in- en uitrangeren van en naar Arnhem-Berg een bewerkelijk en niet-geautomatiseerd proces is, dat tijdsverlies met zich meebrengt. Efficiëntere uitvoering daarvan is wenselijk.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Meer ruimte voor (regionale) treinen op station Arnhem en verbetering van de overstap op Arnhem CS van regionale treinen naar treinen van de NS (VV).			
<b>Relatie met:</b> Valleilijn frequentieverhoging (OM35) Sporen Doetinchem Knoop Elst (OM41) PHS (OM6) Internationale trein Arnhem-Düsseldorf (OM11)			
<b>Stand van zaken:</b> Zodra de extra opstelruimte in Doetinchem gerealiseerd is, ontstaat de mogelijkheid voor extra opstel (en milieu-) ruimte op Arnhem-Berg. Bij het ministerie van IenM is aangekaart dat er mogelijk verbeteringen gemaakt moeten worden wat betreft het opstellen van treinen bij Arnhem-Berg. Er is nog geen analyse gemaakt.			
<b>Planning en verdere voortgang</b> Voorlopig hoeft er geen actie ondernomen te worden om de extra opstelruimte te realiseren. Wij stellen daarom voor om dit project "on hold" te zetten.			
<b>Fasering en status besluitvorming</b> On Hold.			
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.			
<b>Financiën:</b>			
<b>Totale kosten:</b>			

N.n.b.

**Bijdrage provincie:**

Voor de realisatie van maatregelen op het emplacement van Arnhem zijn vooralsnog nog geen bedragen gereserveerd of beschikbaar gesteld.

**Cofinanciering:**

N.n.b.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

NS, ProRail, Breng, Arriva, regio Achterhoek, Stadsregio Arnhem Nijmegen



<b>Naam:</b> Spoorzone Ede		<2005	2010	2018
<b>Referentienummer:</b> OM19 <b>SIS-nummer(s):</b> 2010-150	<b>Regio('s):</b> FoodValley <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Uitvoering		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Ede				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Het project Spoorzone Ede heeft als doel het verminderen van de barrièrewerking van het spoor in Ede en het verbeteren van de OV-knoop bij station Ede/Wageningen. Tevens moet het plan spoorzone de komst van extra treinen in het kader van PHS mogelijk maken. Dit is verwoord in het Masterplan Spoorzone Ede 2005 en in de bijgestelde scope (november 2010), waaruit blijkt dat een verdiepte ligging van het spoor te kostbaar is en niet langer het uitgangspunt zal zijn bij uitvoering.  Naast de aanpak van de oostelijke spoorzone (het station Ede/Wageningen), voorziet dit plan ook in het vergroten van de bereikbaarheid van de westelijk spoorzone, waar wijken beter worden ontsloten door de aanleg van een fiets- en een autotunnel.  <b>Knelpunt</b> Het spoor doorsnijdt de gemeente Ede. Voor het tegengaan van de barrièrewerking zijn aanpassingen gewenst. Gezien de toekomstige groei van het aantal reizigers, raakt de huidige OV-knoop gedateerd. In verband met PHS is extra spoorcapaciteit, in de vorm van een extra spoor en de aanleg van een extraperron aan de zuidzijde, nodig. In de loop van 2013 wordt meer duidelijk over de toekomst van PHS en de consequenties voor Spoorzone Ede.  <b>Projectscope / gewenst effect:</b> Een stationsomgeving die de groei van het aantal reizigers in de toekomst aan kan, met ruimte voor voorzieningen voor ketenvervoer op goede locaties. Tevens verminderde barrièrewerking door aanleg of verbetering van een aantal tunnels in zowel de westelijke als oostelijk spoorzone. Aanleg van extra spoor en perron aan zuidzijde station en aanpassing sporenlayout.  <b>Relatie met:</b> Programma Hoogfrequent Spoor (OM6) Valleilijn, frequentieverhoging (OM35)				
<b>Stand van zaken:</b> In 2012 is de uitvoering van de westelijke zone gestart. Dit betrof het verleggen van een regionale gasbuis om ondertunneling mogelijk te maken. Voor de OV-knoop (oostelijke zone) is een programma van eisen gereed en wordt gewerkt aan de verdere voorbereiding.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Voor wat betreft de oostkant is de volgende stap het opstellen van een voorontwerp, waarna besloten kan worden over een voorkeursvariant. Aan de westkant volgt nu de inspraakronde en gevolgd door besluitvorming over de uitvoeringsvariant. De beide tunnels worden in 2015 opgeleverd. De OV-zone (oostelijke zone) in 2018.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> De realisatie van de OV-knoop wordt verschoven van 2016 naar medio 2018. Dat betekent vertraging ten opzichte van het oorspronkelijke plan.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit				
<b>Financiën:</b> Een bedrag van € 30,0 miljoen is beschikbaar gesteld door provincie Gelderland				
<b>Totale projectkosten:</b>				

Totale kosten bedragen (taakstellend budget) € 110,0 miljoen.

**Bijdrage provincie:**

€ 30,0 miljoen beschikbaar gesteld.

**Cofinanciering:**

Ministerie van IenM € 40,0 miljoen, gemeente Ede € 40,0 miljoen

**Exploitatiekosten:**

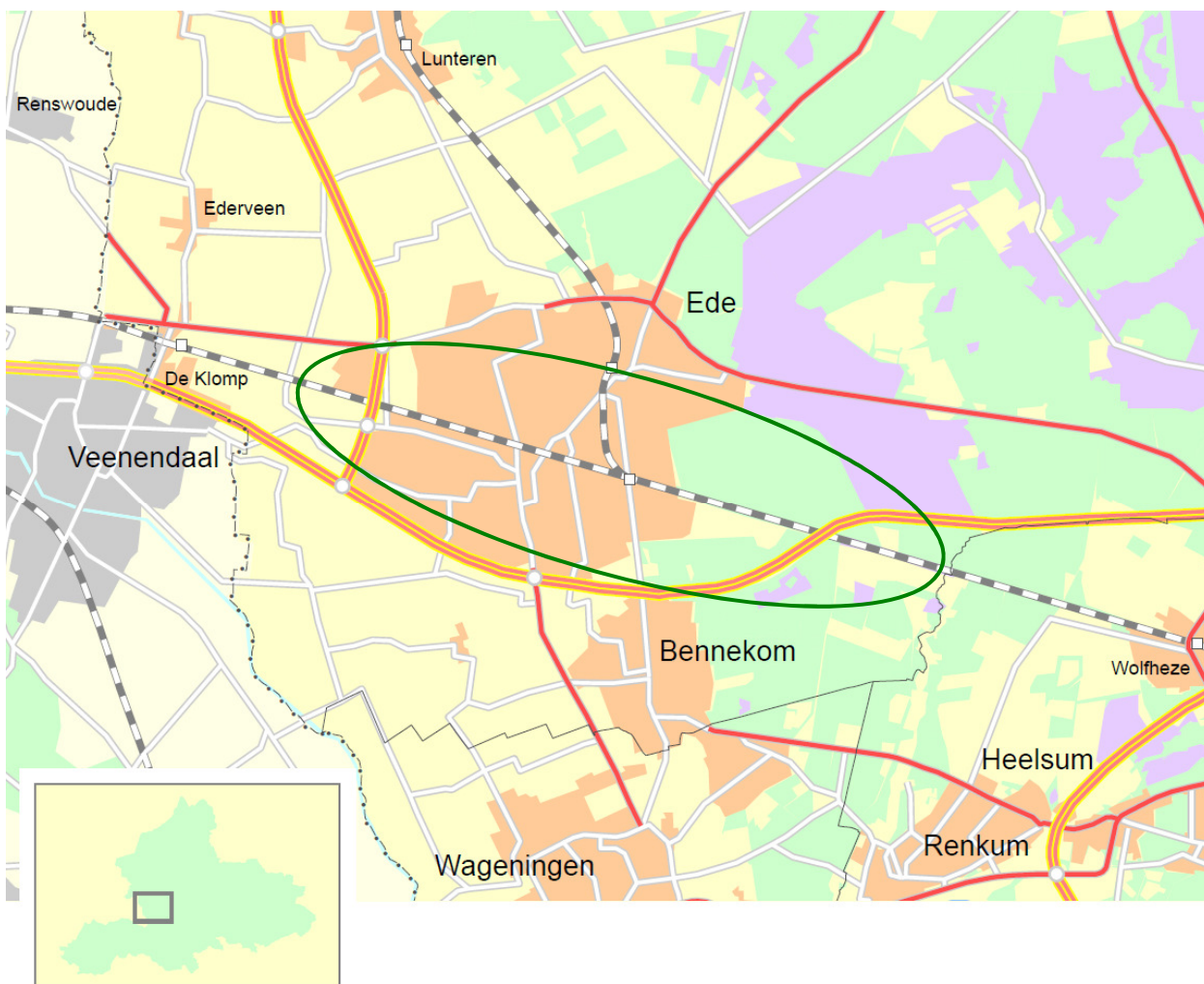
-

**Relatie andere programma's**

Stad en Regio  
Topsectoren

**Betrokken externe partijen:**

NS, ProRail, Connexxion, regio FoodValley,  
gemeente Ede, gemeente Wageningen, ministerie  
van IenM



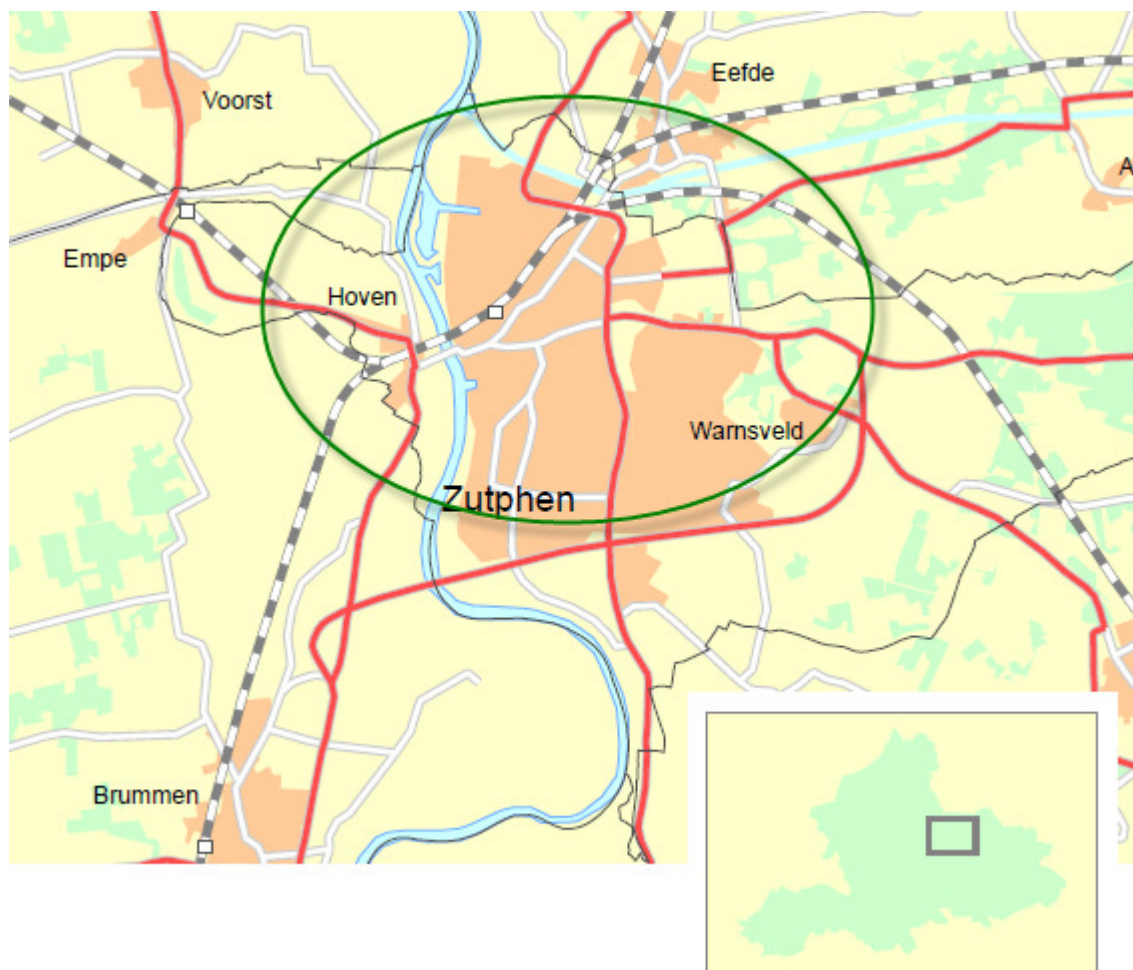
<b>Naam:</b> Spoorzone Zutphen		<b>2013</b>	<b>2013</b>	
<b>Referentienummer:</b> OM20 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stedendriehoek <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Pré-verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Zutphen.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans</b> De spoorzone Zutphen is aan de stadszijde de afgelopen jaren, met ondersteuning vanuit Stad en Regio en Mobiliteit, aanzienlijk opgeknapt. Er zijn een mooi voorplein met ondergrondse fietsenstalling en een goed functionerend busplein aan de zuidzijde gerealiseerd. Aan de Marszijde (west) zijn grootschalige ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken gaande. Aan de westzijde van het station liggen op het maaiveld provisorisch ingerichte plaatsen voor het parkeren van auto en fiets. Op termijn wil gemeente hier de voorzieningen uitbreiden en verbeteren. Een meerlaagse parkeergarage maakt onderdeel uit van de plannen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Verbetering kwaliteit stationsomgeving en verbeterde bereikbaarheid en doorstroming alle verkeer aan de westzijde (Marszijde).				
<b>Relatie met:</b> Stationsomgevingen Fietsenstallingen bij transferia (OM30) OV-visie (OM14) Spoorknoop Zutphen (OM26)				
<b>Stand van zaken:</b> ProRail en gemeente Zutphen werken plannen voor westzijde stationsomgeving uit.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> een plan van aanpak is in voorbereiding.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Na planvorming door de gemeente Zutphen staan wij voor de keuze om wel of niet te investeren. Andere partijen (NS, gemeente en ministerie van IenM) hebben aangegeven bereid te zijn in een gebouwde parkeervoorziening te investeren.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b> Er zijn nog geen middelen gereserveerd voor de ontwikkeling van P+R en fiets bij Marszijde Zutphen.				
<b>Totale kosten:</b> Een investeringsbedrag van rond de € 4,0 miljoen is benodigd.				
<b>Bijdrage provincie</b> Van de provincie wordt een bijdrage gevraagd van € 1,25 miljoen. Vooralsnog zijn er geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.				
<b>Cofinanciering:</b> Andere partijen die bijdragen aan realisatie-van de gebouwde parkeervoorziening zijn: NS (€ 0,4 miljoen), gemeente Zutphen (€ 0,7 miljoen) en ministerie van IenM (programma Groei op het spoor): € 1,2 miljoen.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.n.b.				



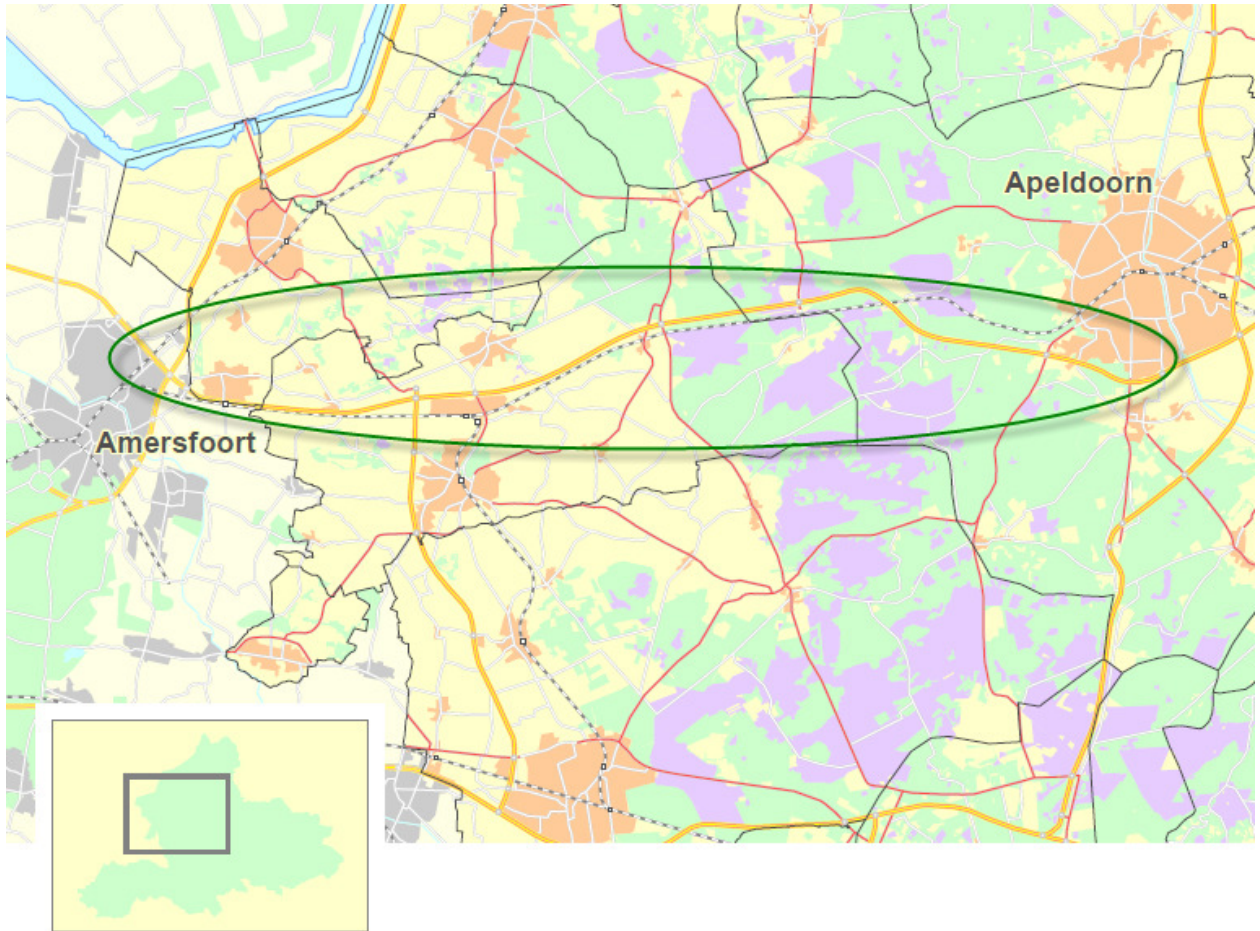
**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Gemeente Zutphen, regio Stedendriehoek, vervoerder, projectbureau De Mars, ProRail.



<b>Naam:</b> Sprinter Apeldoorn-Amersfoort		2011		
<b>Referentienummer:</b> OM21 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> FoodValley, Stedendriehoek <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Initiatief		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (landelijk)			
<b>Initiatiefnemer:</b> gemeente Barneveld.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans</b> Dit project is gestart als een lobby vanuit de regio's FoodValley en Stedendriehoek, in samenwerking met de gemeente Amersfoort. Het project is gericht op realisatie van een regiosprinter (stoptrein) op het traject Amersfoort-Apeldoorn. Hier rijdt alleen een intercity en er zijn geen stops tussen beide gemeenten. De betrokken gemeenten ijveren al langer voor beter OV (trein) tussen beide gemeenten, vooral gericht op de verbinding naar het oosten. Daarnaast zorgt het voor een betere verbinding vanuit het zuidelijke deel van FoodValley met Apeldoorn en omgeving.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Betere verbinding per openbaar vervoer (sprinter) op de streng Amersfoort-Apeldoorn, vooral gericht op het "oosten". Daarnaast toevoeging van nieuwe stations op dit traject, zoals Barneveld-noord (aan hoofdspoor), Stroe en Apeldoorn-west.				
<b>Relatie met:</b> Barneveld N805 - Tunnel Barneveld-noord (RV37)				
<b>Stand van zaken:</b> Barneveld heeft de lead bij het opstellen van een haalbaarheidsonderzoek. Provincie Gelderland heeft zich bereid verklaard daarvoor eenmalig een bedrag van € 0,02 miljoen beschikbaar te stellen. Uit het haalbaarheidsonderzoek moet duidelijk blijken wat de meerwaarde is, wat de gevolgen zijn voor capaciteit op het spoor en wat de eenmalige en structurele kosten en derving Valleilijn zijn.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Haalbaarheidsstudie/ambitiedocument wordt in oktober 2013 afgerond en daarna aan provincie aangeboden met het verzoek een uitspraak te doen over een mogelijk gevolg. Daarnaast zal worden gevraagd middelen (incidenteel en exploitatie) vrij te maken om de sprinter te kunnen realiseren.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Provincie zal de resultaten bezien in het licht van andere spoorambities in Gelderland. Voorlopig wordt hier geen reservering of beschikbaarstelling voor gevraagd.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> N.n.b.				
<b>Bijdrage provincie:</b> Vooralsnog zijn er geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.				
<b>Cofinanciering:</b> N.n.b.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.n.b.				
<b>Relatie andere programma's:</b>			<b>Betrokken externe partijen:</b>	



<b>Naam:</b> Spoor Arnhem - Winterswijk		<b>2011</b>	<b>2012</b>	
<b>Referentienummer:</b> OM22 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Achterhoek, Stadsregio Arnhem Nijmegen <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (regionaal)			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> In april 2012 hebben de Staten expliciet gevraagd of en zo ja in hoeverre verdubbeling van het spoor op de traject Arnhem-Winterswijk aan de orde is. Er is een brede steun bij alle partijen (regio's, reiziger) voor de realisatie van dubbelspoor tussen Zevenaar en Didam, wat mede zal leiden tot een robuuste dienstregeling. Op dit moment is er sprake van een storingsgevoelige lijn, juist in verband met het feit dat lijn grotendeels enkelspoor is. De kwaliteit van de treinverbinding zal na realisatie van het dubbelspoor sterk toenemen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b>  Op de spoorlijn spelen op dit moment de volgende zaken: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 700 meter dubbelspoor bij Wehl (besluit genomen, tussen 2014 en 2017 uit te voeren, afhankelijk van de beschikbaarheid van de benodigde grond);</li> <li>2. 4 km dubbelspoor tussen Zevenaar en Didam inclusief snelheidsverhoging (besluitvorming 2013, zie infoblad OM33);</li> <li>3. Sporenlayout Doetinchem geschikt voor opstelruimte en bijsturing. (zie infoblad OM38)</li> <li>4. Bijdrage aan realisatie nieuwe stationsoutillage (2014). (zie infoblad OM43)</li> <li>5. Mogelijke maatregelen gericht op snelheidsverhoging tussen Didam en Gaanderen (nader in beeld te brengen in 2014) Vergroten van overwegveiligheid door overwegen beter te beveiligen of te saneren.</li> <li>6. Informatievoorziening richting reizigers in de vorm van Infoplus (dynamische reisinformatie op stations).Uitvoering eerste kwartaal 2014.</li> <li>7. Bijdrage aan een fietstunnel ter hoogte van Zevenaar-Oost</li> <li>8. Realisatie van toiletten op 9 stations tussen Arnhem en Winterswijk die nog niet over toiletten beschikken</li> </ol>				
<b>Relatie met:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stationsoutillage (OM43)</li> <li>- Toiletten op stations</li> <li>- Spoorzone Doetinchem (OM38)</li> <li>- Spoorzone Zevenaar-Didam (OM33)</li> <li>- Spoorknop Arnhem-Oost (OM45)</li> </ul>				
<b>Stand van zaken:</b> In december 2012 is er een Statennotitie vastgesteld waarin het kwaliteitsbeeld voor de spoorlijn Arnhem-Winterswijk wordt beschreven en een beeld wordt geschetst van de te realiseren maatregelen. In juni 2013 hebben GS een Statenbrief, waarin deze maatregelen zijn verwoord, vastgesteld. (PS 2013-616)				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> In september 2013 is de Statenbrief ter besluitvorming voorgelegd aan PS. Met ProRail worden afspraken gemaakt over het verder uitzetten van de planstudies (voorbereidingsfase) ten behoeve van de spoorverdubbeling en de fietstunnel. De planstudie kan medio 2014 gereed zijn. Realisatie van de spoorverdubbeling verwachten wij in 2018. De realisatie van de fietstunnel wordt voorzien in 2015/2016. De overige acties kennen elk een eigen planning en samenwerking met partijen, waaronder ook ProRail en gemeenten. Deze acties worden tussen 2014 en 2017 uitgevoerd				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Na besluit PS over de maatregelen zoals genoemd in de Statenbrief (dubbelspoor, fietstunnel, overwegveiligheid en toiletten) kunnen deze middelen worden gereserveerd. Voor de projecten Sporen Doetinchem, stationsoutillage en dynamische reisinformatie zijn reeds middelen gereserveerd of beschikbaar				

gesteld, zie infobladen (OM33, OM38 en OM43).

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit.

**Financiën:**

Het investeringsbedrag wat van PS gevraagd wordt te reserveren voor de kwaliteitssimpuls voor de spoorlijn Arnhem-Winterswijk bedraagt in de komende periode maximaal € 40 miljoen.

**Totale kosten:**

De totaal verwachte kosten zijn € 35-53 miljoen.

**Bijdrage provincie:**

In de agenda wordt nu uitgegaan van een provinciale bijdrage voor deze spoorlijn van tussen de € 25-40 miljoen in de periode 2015-2025. Het Ministerie IenM wordt gevraagd via de middelen uit het Lente-akkoord een bedrag van € 10 miljoen te investeren.

**Exploitatiekosten:**

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Vervoerders, Ministerie van IenM.



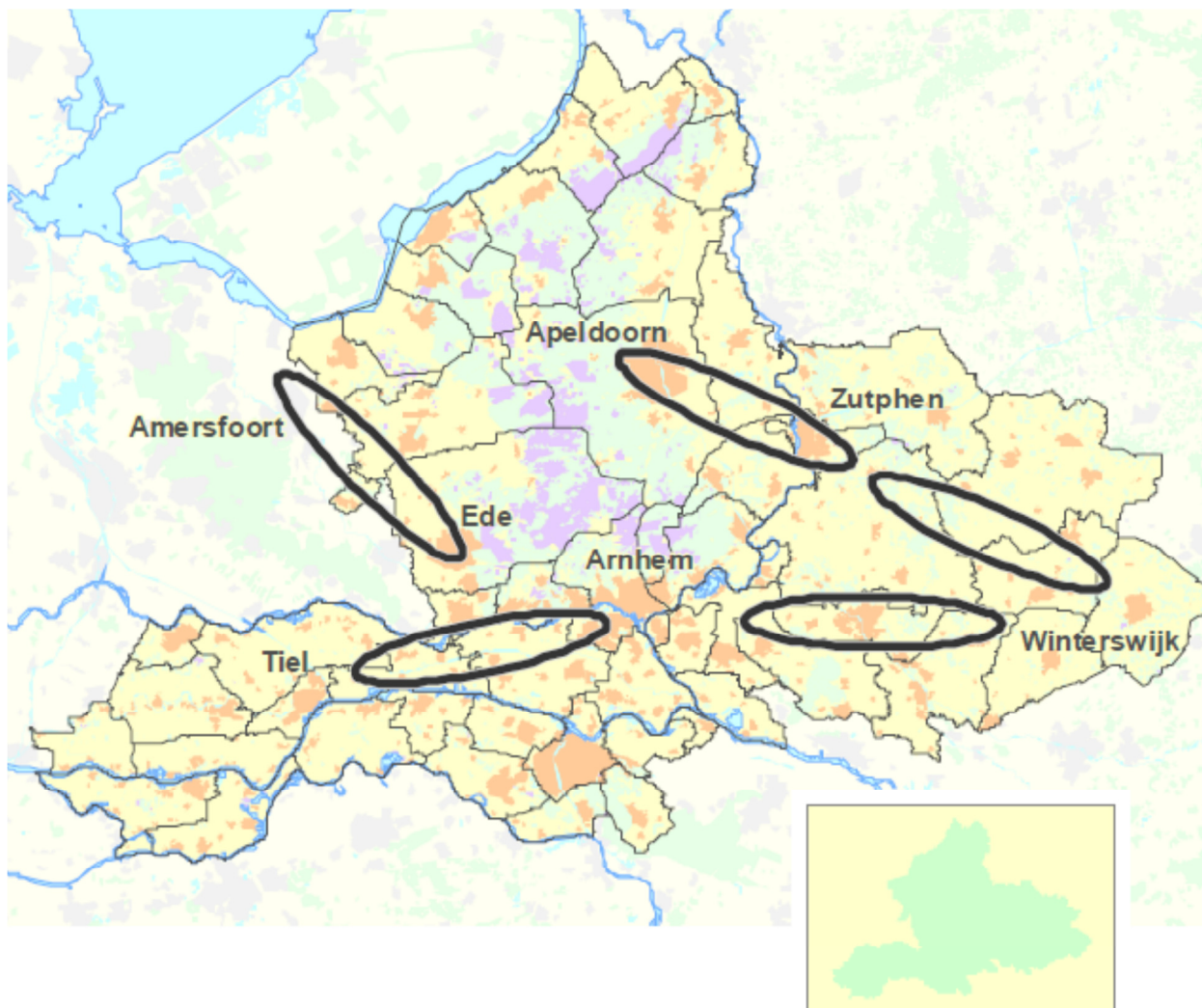
<b>Naam:</b> Sociale Veiligheid Regionaal Spoor				<b>2013</b>
<b>Referentienummer:</b> OM23 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764	<b>Regio('s):</b> Achterhoek, FoodValley, Stadsregio Arnhem Nijmegen, Stedendriehoek, Rivierenland <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Uitvoering		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (regionaal)			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De arrangementen sociale veiligheid op de spoorlijnen Valleilijn en Arnhem-Winterswijk liepen eind 2012 af, maar bestuurlijk was er een wens om dit door te zetten. Ook de start van de nieuwe vervoerder Arriva op het spoor geeft aanleiding om rollen, taken, doelen en maatregelen aan te scherpen. Tegelijk werd zowel intern als extern de behoefte gevoeld om aan een beleidskader voor sociale veiligheid (wat doen we wel/wat niet) te werken. Dit vormt tevens een kader voor de besteding van middelen. Het beleidskader en de daaruit volgende activiteiten beperken zich in eerste instantie tot regionaal spoor, maar kunnen ook worden ingezet in het busvervoer. Tevens is het mogelijk gemaakt dat het kader en de activiteiten ook kunnen worden toegepast op het OV in de provincie Overijssel en Flevoland, gelet op de toenemende samenwerking tussen deze overheden op het gebied van OV.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Voortzetting van activiteiten voor sociale veiligheid in samenwerking met vervoerders, gemeenten en politie, te beginnen op het regionale spoor. Doelstelling is hogere cijfers voor veiligheidsbeleving. In 2013 is er een beleidskader sociale veiligheid wat het kader vormt voor de activiteiten van de gezamenlijke partners en inzet van middelen.				
<b>Relatie met:</b> OV-visie (OM14)				
<b>Stand van zaken:</b> Het beleidskader sociale veiligheid is gereed en vormt de basis voor een aantal jaarlijkse activiteiten, waaronder de inzet van menselijk toezicht en extra controles.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Er is een werkplan voor 2013 met daarin activiteiten gericht op versterking menselijk toezicht en controle, het tegengaan van fietsdiefstal op stations, e.d.. De activiteiten worden op alle vijf regionale spoorlijnen uitgevoerd.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Het beleidskader sociale veiligheid is een -reeds uitgewerkt- onderdeel van de nog op te stellen OV-visie.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> € 1,2 miljoen				
<b>Bijdrage provincie:</b> In 2013 is reeds € 0,1 miljoen beschikbaar gesteld. Voor 2014 is € 0,25 miljoen beschikbaar. In 2015 is nog een bedrag gereserveerd van € 0,25 miljoen. Daarnaast is er structureel een bedrag van € 0,25 miljoen uit de BDU beschikbaar voor sociale veiligheid (in relatie tot bestek-eisen).				
<b>Cofinanciering:</b> Overige partners: vervoerders 20 % van de investeringen en inzet uren; gemeenten en ureninzet politie.				

**Exploitatiekosten:**

nvt

**Relatie andere programma's:**Stad en Regio (Aanpak  
stationsomgevingen)**Betrokken externe partijen:**

Gemeenten, regio's, vervoerders, politie



<b>Naam:</b> HOV busverbinding Doetinchem-Enschede			<b>2014</b>	
<b>Referentienummer:</b> OM24	<b>Regio('s):</b> Achterhoek	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	Pre-verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Bus			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> In verband met de reconstructie N18 is het gewenst om de huidige busverbinding Varsseveld-Lichtenvoorde-Groenlo-Eibergen-grens Overijssel nader te verkennen qua route, qua frequentie en qua haltering. Het is een lang gekoesterde gezamenlijke wens van regio en provincie om ook van deze route een HOV-verbinding te maken. In de huidige situatie rijden lijn 73 en 74 vrijwel de gehele N18 af. Alleen in de kern Groenlo wordt van de N18 afgeweken doordat het busstation 'Groenlo' wordt aangedaan.				
<b>Knelpunt</b> Er ontstaan op dit moment geen grote knelpunten. De N18 wordt verlegd om Eibergen. Over de bestaande N18 loopt de bus snelnetdienst lijn 73/74. De vraag is of de omlegging van de N18 om Eibergen gevolgen heeft voor route van de snelnet lijndienst en zo ja, welke. Ook voor de overige kernen moeten de consequenties van reconstructie van N18 in beeld worden gebracht.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De projectscope betreft een betere busverbinding tussen Doetinchem en Enschede. De verwachting is dat door de kwaliteit van deze verbinding te verhogen, reizigersgroei optreedt. Eventuele consequenties wat betreft reistijd van de busverbinding door het verleggen van de N18 dienen zoveel mogelijk te worden beperkt. Er wordt nagegaan of de reistijd negatief wordt beïnvloed en hoe de eventuele negatieve effecten kunnen worden beperkt.				
<b>Relatie met:</b> N18 (RV15, 16 en 17) Halteplaatsen OV (OM27) OV-visie (OM14)				
<b>Stand van zaken</b> Er zijn voor omlegging van de N18 om Eibergen een aantal varianten onderzocht. Het uitgangspunt daarbij is het door de Minister ingenomen standpunt uit het najaar van 2009. Dit betekent dat de nieuwe N18 onder Groenlo naar het zuidoosten afbuigt van de oude N18, een paar honderd meter verderop over de oude N18 heen naar het noordwesten afbuigt om westelijk om Eibergen heen te gaan. Ten noorden van Eibergen komen de nieuwe en de oude N18 weer samen.  Het is van belang te weten in welke situatie de verandering gevolgen heeft het openbaar vervoer en haar reizigers. Daarom is er een afweging gemaakt tussen de verschillende varianten. De verschillende varianten getoetst aan voor het OV belangrijke criteria:  <ol style="list-style-type: none"> <li>1. snelste route (weinig uitwisselingspunten en hoge maximale toegestane snelheid)</li> <li>2. behoud van halten (klantenbinding)</li> <li>3. comfortabele route (weinig bochten en hobbels)</li> </ol>				
<b>Planning en verdere voortgang</b> Er moet nog een aanvullende verkenning worden uitgevoerd voor het OV, in relatie tot voorkeursvariant voor de N18. Verkenning zal begin 2014 plaatsvinden.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Voorlopig wordt hier geen reservering of beschikbaarstelling voor gevraagd.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				



**Financiën:**

Nog niet van toepassing. Er zijn middelen voor het uitvoeren van een verkenning. Er is nog geen zicht op de financiële consequenties van wijzigingen in routes, halten etc.

**Totale kosten:**

Tussen € 1,0 en 2,0 miljoen.

**Bijdrage provincie:**

€ 0,5 – 1,0 miljoen.

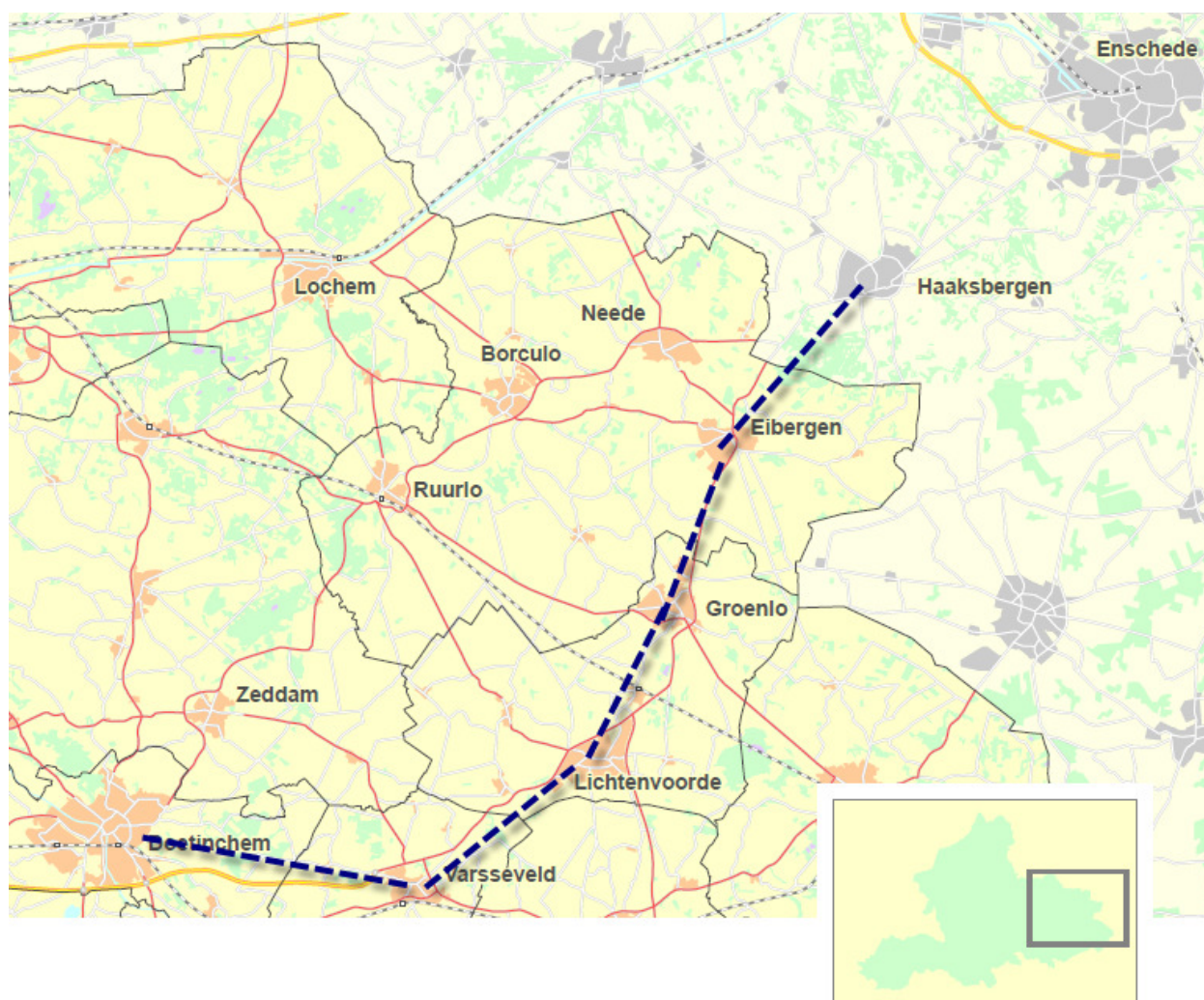
Vooralsnog zijn er geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.

**Exploitatiekosten:**

N.n.b.

**Relatie andere programma's:****Betrokken externe partijen:**

Regio Achterhoek, vervoerder



<b>Naam:</b> Randstadspoor Harderwijk		<b>2009</b>	<b>2013</b>	
<b>Referentienummer:</b> OM25	<b>Regio('s):</b> Noord-Veluwe	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	Verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (landelijk)			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Project "Randstadspoor Harderwijk" heeft als doel extra treinen (van twee naar vier sprinters en eventueel IC's) te laten rijden, tussen Harderwijk en Utrecht. Om dit te bereiken moeten er zowel maatregelen op dit spoortraject als maatregelen aan het station (en de stationsomgeving van) Harderwijk worden genomen .				
<b>Knelpunt</b> Dit project speelt in op de toename van de vervoervraag op deze verbinding, waar in de ochtend- en avondspits treinreizigers ter hoogte van Amersfoort/Nijkerk al met enige regelmaat moeten staan. Er vertrekken op dit moment vanuit Noord-Veluwe twee sprinters per uur richting Amersfoort/Utrecht. De IC's tussen Zwolle en Amersfoort stoppen niet op de tussengelegen stations. Verbeterd OV kan een oplossing bieden voor het knelpunt bij knoop Hoevelaken (ook tijdens de werkzaamheden aan deze knoop vanaf 2020).				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Extra treinen tussen Harderwijk en Amersfoort. Daarnaast verbetering van stationsomgeving Harderwijk en verbeterde bereikbaarheid door de aanleg van een tunnel onder het spoor en het station. Realisatie van dit project heeft tevens als positief neveneffect een afname van de filedruk op de A28 tussen Harderwijk en Utrecht, zo is de verwachting van de partijen. Ook moet het een bijdragen aan filevermindering op de A28 tijdens de reconstructie van knooppunt Hoevelaken (A1/A28).				
<b>Relatie met:</b> Spoorzone Harderwijk (OM39) Knooppunt Hoevelaken (RV19) Tunnel Weisteeg (Harderwijk).				
<b>Stand van zaken:</b> De maatregelen aan het spoor (derde spoor bij Harderwijk en keerspoor) en de stationsomgeving Harderwijk (tunnel, aanpassingen busplein, P+R en fietsparkeren) zouden oorspronkelijk min of meer gelijktijdig worden uitgevoerd, maar gaan nu gefaseerd van start. Dit heeft te maken met het feit dat er (informatie medio 2012) alleen extra sprinters kunnen rijden als er ook grootschalige inframaatregelen worden uitgevoerd tussen Utrecht en Amersfoort. Daarvoor is nu geen geld. Er wordt gestart met de voorbereiding en uitvoering van het station en de stationsomgeving vanwege de (OV) bereikbaarheid, de veiligheid en de beschikbare middelen die voor eind 2015 moeten zijn besteed. Het spoorwerk en de introductie van extra treinen worden in een later stadium gerealiseerd. Uitgangspunt zijn nog steeds extra treinen van en naar de Randstad, maar mogelijk dat een tussenoplossing in de sfeer van spitstreinen die niet op alle stations stoppen voor nu wel haalbaar is. De investeringen die nu in de tunnel en stationsomgeving worden gedaan, zijn voor de regionale bereikbaarheid (ziekenhuis en stationsomgeving) en veiligheid (saneren van een drukke spoorwegovergang) wenselijk en worden ongeacht het wel of niet doorgaan van het Randstadspoor uitgevoerd.				
<b>Planning en verdere voortgang</b> In mei 2013 heeft er een BO plaatsgevonden waarin besloten is over de tussenoplossing en dat er wordt toegewerkt naar een gezamenlijk MIRT-onderzoek waarbij knelpunten in de spoorinfra Utrecht-Amersfoort worden geanalyseerd en mogelijke oplossingen worden aangedragen. Het MIRT-onderzoek moet medio 2014 gereed zijn				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Er wordt vooralsnog geen verzoek om extra financiële middelen aan Provinciale Staten gedaan.				

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit.

**Financiën:****Totale kosten:**

De totale investering voor Randstadspoor Harderwijk bedraagt € 44,2 miljoen (taakstellend).

**Bijdrage provincie:**

Er is reeds € 13,75 miljoen beschikbaar gesteld voor 2015 ten behoeve van de ondertunneling (zie spoorzone Harderwijk OM39).

**Cofinanciering:**

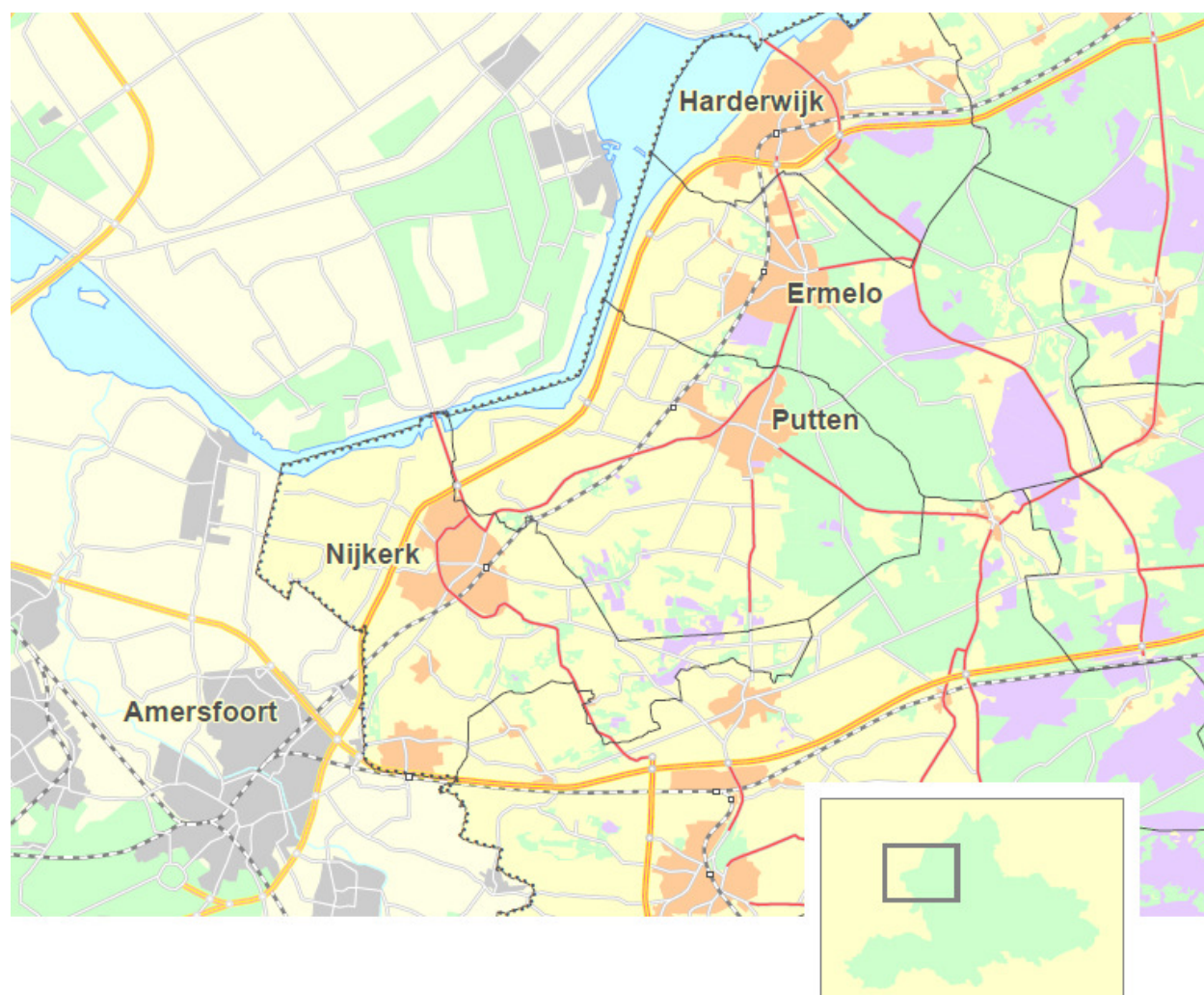
De investeringskosten moeten aan Utrechtse zijde worden gedekt uit de budgetten voor Randstadspoor. De provincie Utrecht heeft zomer 2013 aangegeven dat de gereserveerde middelen van Randstadspoor Harderwijk ook kunnen worden ingezet ter behoeve van andere Randstadspoor projecten.

**Exploitatiekosten:**

n.v.t.

**Relatie andere programma's:****Betrokken externe partijen:**

NS, ProRail, provincie Utrecht, regio's FoodValley en Noord-Veluwe, BRU en Amersfoort, ministerie van IenM



<b>Naam:</b> Spoor knoop Zutphen		<b>2013</b>	<b>2013</b>	
<b>Referentienummer:</b> OM26 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2011-631	<b>Regio('s):</b> Stedendriehoek <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Vanuit het beleid gericht op verbetering van de robuustheid van het netwerk en reistijd van de reizigers, is er een mogelijkheid om bij knoop Zutphen een doorgaande treinverbinding Winterswijk-Zutphen-Apeldoorn te realiseren. ProRail moet de sporen bij Zutphen aanpassen en onderzoekt daarbij ook de mogelijkheid van een doorgaande verbinding. Er doet zich een nu een goed moment voor om dit te onderzoeken, omdat per 10 december 2012 Arriva de dienstregeling op beide trajecten uitvoert.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Momenteel is er geen doorgaande verbinding van Apeldoorn naar Winterswijk. De doorgaande treinverbinding is gunstig voor de reiziger (15 minuten reistijdwinst) en daarnaast kan het voor vervoerder en opdrachtgever een kostenbesparing opleveren.				
<b>Relatie met:</b> Aanpak achterzijde station Zutphen-De Mars				
<b>Stand van zaken:</b> ProRail heeft in derde kwartaal 2013 een onderzoek naar mogelijke varianten voor verbeteringen van de spoor knoop Zutphen afgerond. Daarbij is in opdracht van de provincie ook een doorgaande treinverbinding betrokken. Daarnaast wordt op dit moment de (no regret) maatregel snelheidsverhoging Zutphen-Vorden, onderdeel van spoor knoop Zutphen, voorbereid.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Het onderzoek naar de doorgaande treinverbinding is in 2013 afgerond. Daarnaast is er een MKBA uitgevoerd, waaruit duidelijk wordt wat de kosten van de doorgaande treinverbinding en mogelijk consequenties voor bijvoorbeeld de reiziger tussen Zwolle en Arnhem zijn. De MKBA heeft een uiterst positieve uitkomst. De maatregel "snelheidsverhoging bij Vorden" wordt thans voorbereid. Om de doorgaande treindienst mogelijk te maken zijn de volgende maatregelen nodig: a) uitbreiden van het eilandperron bij Zutphen, b) snelheidsverhoging op het traject Voorst-Empe-Apeldoorn en c) passeerspoor bij Voorst-Empe.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Besluitvorming over inzet provinciale middelen kan eind 2013 plaatsvinden. De thans geraamde projectkosten voor alle verbeteringen bij de spoor knoop Zutphen bedragen € 9,0-11,0 miljoen. Met ministerie van IenM is in het najaar 2013 overleg over de kostenverdeling. Het voorstel is om vanaf begin 2014 een planstudie te starten en de uitkomsten (en nadere kostenraming) daarvan voor te leggen aan GS/PS.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit				
<b>Financiën:</b> De totale kosten van de maatregelen voor de doorgaande treinverbinding bedragen naar schatting € 9,0 - €11,0 miljoen. Dit betreft een aantal aanpassingen in de infrastructuur, onder andere snelheidsverhoging tussen Voorst Empe en Apeldoorn en een stuk dubbelspoor bij het station Voorst-Empe.				
<b>Totale projectkosten:</b> € 9,0-11,0 miljoen, waarvan € 2,1 miljoen voor snelheidsverhoging tussen Vorden en Zutphen				
<b>Cofinanciering:</b>				

Ministerie van IenM.

**Bijdrage provincie:**

Vanuit de eenmalige middelen mobiliteit coalitieakkoord is € 5,5 miljoen gereserveerd. € 1,5 miljoen hiervan is beschikbaar gesteld voor 2014. Dit is specifiek bestemd voor de snelheidsverhogende maatregelen tussen Zutphen-Vorden. Met het ministerie van IenM en ProRail is overeenstemming om dit uit te voeren (2014). IenM heeft ons in najaar 2013 verzocht om het beschikbare bedrag iets op te hogen (€ 1,6 miljoen). Voorgesteld wordt om € 0,1 miljoen beschikbaar te stellen vanuit de gereserveerde middelen.

De doorgaande treindienst Winterswijk-Zutphen-Apeldoorn scoort qua MKBA hoog. Het ministerie van IenM en de provincie Gelderland hebben reeds middelen gereserveerd voor de uitvoering van maatregelen (in kader van quick wins spoor) bij Zutphen. De eerste stap naar realisatie is de uitvoering van een planstudie in 2014. Voor 2014 wordt voorgesteld om hiervoor een bedrag van € 0,8 miljoen beschikbaar te stellen.

€ 3,1 miljoen blijft gereserveerd voor de overige maatregelen die de doorgaande treindienst mogelijk moeten maken.

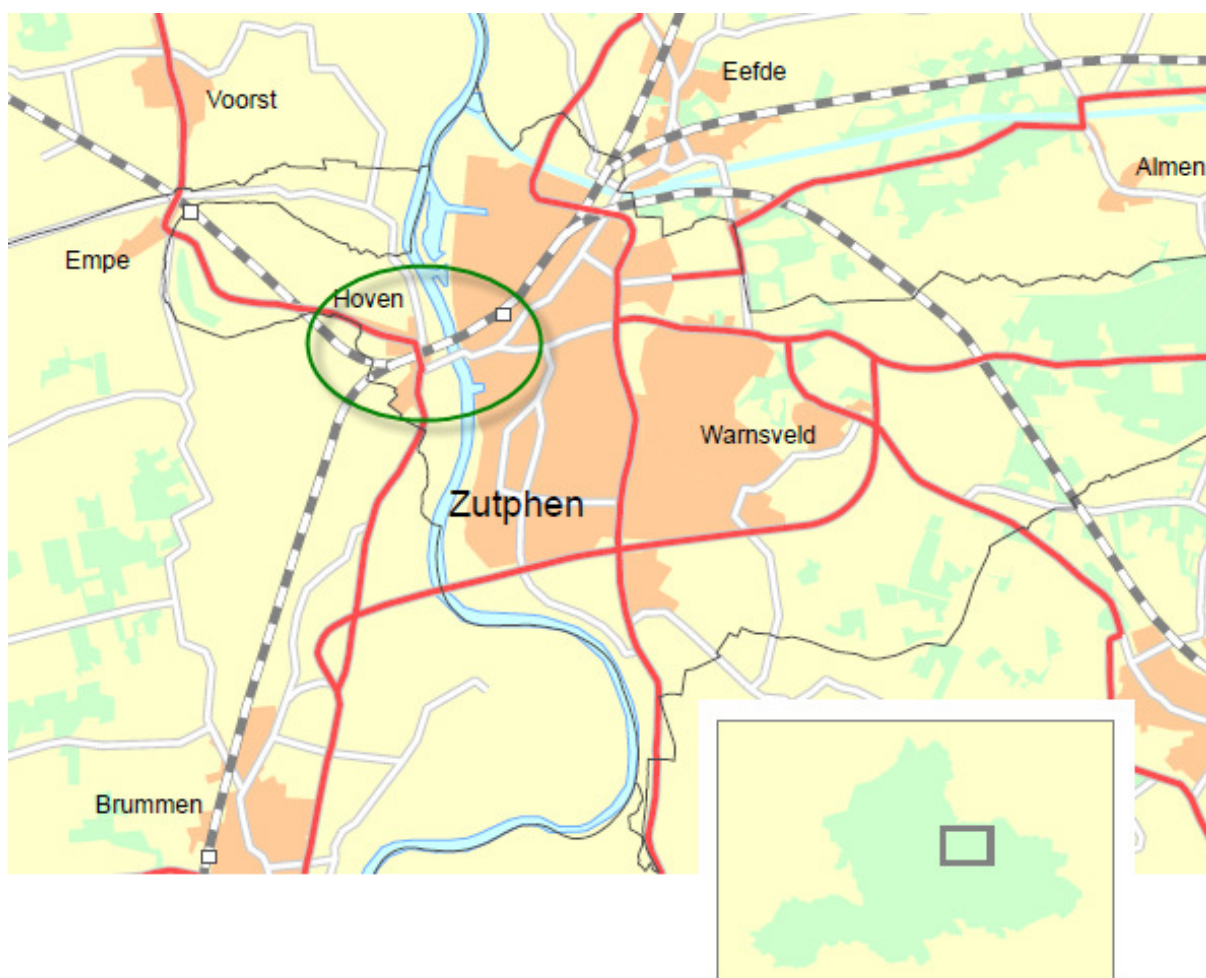
**Exploitatiekosten:**

Kunnen afnemen (wordt in een nog met vervoerder op te stellen business case verder uitgewerkt).

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

ProRail en gemeenten, regio's Stedendriehoek en Achterhoek



<b>Naam:</b> Bushaltes provinciale wegen		2013		
<b>Referentienummer:</b> OM27 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764	<b>Regio('s):</b> Achterhoek, Stedendriehoek, Noord-Veluwe, FoodValley, Rivierenland, Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Bus			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De laatste jaren is vastgesteld aan welke eisen alle bushaltes langs provinciale wegen moeten voldoen voor wat betreft toegankelijkheid, veiligheid en comfort. Ongeveer 10% van deze haltes voldoet nog niet aan deze vereisten. Daarnaast is er op sommige locaties nog geen halte, maar wel de wens als gevolg van uitbreiding woonwijk of bedrijvenlocatie, of is de locatie van de halte niet optimaal.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> OV-haltes op plaatsen die er toe doen (veel in/uitstappers, centrale plaats, bepaalde doelgroepen bijvoorbeeld ouderen) toevoegen, verplaatsen ofwel herinrichten, waarbij per halte maatwerk wordt geleverd en voorzieningen, bijvoorbeeld fietsklemmen, worden toegevoegd waar nodig. Daarbij ook aandacht voor aansluiting op de omgeving (voet- en fietspaden).				
<b>Relatie met:</b> Toegankelijkheid OV Trajectprogrammering OV-visie (OM14)				
<b>Stand van zaken:</b> In het kader van de trajectprogrammering vindt ieder jaar een pré-verkenning van OV-haltes op de betrokken trajecten plaats. Daarbij wordt gekeken welke OV-haltes, gelet op beschikbare financiën, het meest urgent zijn om aan te passen. In 2013 is € 0,6 miljoen geïnvesteerd.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Planning loopt op met trajectprogrammering. In een enkel geval kan dat door urgentie daarvan worden afgeweken.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Besluitvorming over inzet provinciale middelen zal per programmajaar (in het kader van trajectprogrammering) moeten plaatsvinden. Tot 2016 zijn middelen gereserveerd. Daarna zal jaarlijks via het MIAM nieuw budget aangevraagd moeten worden.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale projectkosten:</b> € 1,4 miljoen voor de periode 2014-2016				
<b>Bijdrage provincie:</b> Er is in 2014 reeds € 0,4 miljoen beschikbaar gesteld. Voor de resterende periode is nog een bedrag van € 1,0 miljoen gereserveerd. 2016: € 0,6 miljoen gereserveerd.				
<b>Cofinanciering:</b> n.v.t.				

**Exploitatiekosten:**

n.v.t.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Gemeente en vervoerder



<b>Naam:</b> Station Arnhem-Pleij		<b>2013</b>	
<b>Referentienummer:</b> OM28 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b>  Initiatief	
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving		
<b>Initiatiefnummer:</b> Bedrijfsleven Arnhem			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Er zijn ondernemers/initiatiefnemers in Arnhem die ijveren voor een betere bereikbaarheid van de bedrijventerreinen met het Openbaar Vervoer. De voorkeur geniet een nieuw station 'Arnhem-Pleij' aan de spoorlijn Arnhem-Winterswijk. De initiatiefnemers worden daarin gesteund door de gemeente Arnhem. De vraag of een station Arnhem-Pleij haalbaar is en zo ja, op welke termijn, is bij provincie en Stadsregio neergelegd. Het station wordt al jaren in (omgevings) plannen benoemd. Het station is relevant omdat het gebied om Arnhem-Pleij veel werkpotentie heeft met mogelijke uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen. In het aangrenzende gebied zijn reeds 10.000 arbeidsplaatsen, een woonwijk met mogelijke studentenwoningen en er zijn een aantal scholen op beperkte afstand.			
<b>Knelpunt</b> Het station biedt mogelijk een oplossing voor de groeiende verkeersproblematiek op het wegennet en kan de druk op de stations Arnhem Velperpoort (overstappers) en Arnhem Presikhaaf verlagen.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Bij gebleken vervoerwaarde voor een nieuw station Arnhem-Pleij en inpasbaarheid in de dienstregeling, zonder dat dit performance nadelig beïnvloedt of nadelig is voor de grote groep bestaande reizigers uit Liemers/Achterhoek, kan station Arnhem-Pleij meerwaarde hebben voor de stedelijke bereikbaarheid van Arnhem. Daarnaast kan het station filevorming van/naar bedrijventerreinen (onder meer Pleijroute) tegengaan.			
<b>Relatie met:</b> Spoorlijn Arnhem-Winterswijk (OM22) Sociale Veiligheid regionaal spoor (OM23) Stedelijke bereikbaarheid (SB01)			
<b>Stand van zaken:</b> Er is januari 2013 een workshop geweest met alle betrokkenen bij dit initiatief. Globale inschatting van de kansen: mogelijk realisatie na 2020. Een extra stop op de route resulteert in langere reistijden en mogelijk extra in te zetten materieel. Een ruwe schatting van 1000-1200 in- en uitstappers is aangegeven (waarvan 500-600 nieuwe reizigers). Er is grote krapte in de capaciteit op het baanvak Arnhem-Zevenaar. Er moeten naar huidige inschatting een aantal grote ontwikkelingen plaatsvinden (ongelijkvloerse spoor kruisingen bij Velperpoort, en dergelijke) voor station Arnhem-Pleij gerealiseerd kan worden.			
<b>Planning en verdere voortgang</b> Met een Quickscan moet de haalbaarheid van dit nieuwe station worden onderzocht. Hierbij zal allereerst worden gekeken naar de baanvakcapaciteit en de vervoerswaarde van reizigers. Onder meer de Radbouduniversiteit voert een nadere verkenning uit naar het governance-vraagstuk en de koppeling met financieringsstrategieën, die verbonden zijn aan de mogelijke komst van het station. Het onderzoek is vooral gericht op de ondersteunende mogelijkheden vanuit publiek-private samenwerking. De quick scan moet eind 2013/begin 2014 uitgevoerd zijn.			
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Pas na realisatie van dubbelspoor tussen Zevenaar en Didam wordt opnieuw bekeken of de toevoeging van het station mogelijk is. De Stadsregio is eerste aanspreekpunt voor een vervolgstap. De Stadsregio bekijkt daarnaast of op korte termijn qua busvervoer van en naar bedrijventerreinen, nog verbeteringen haalbaar zijn. Wij stellen daarom voor om het project, totdat er meer bekend is, "on hold" te zetten.			



**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit.

**Financiën:**

Nog niet van toepassing.

**Bijdrage provincie:**

N.n.b.

**Cofinanciering:**

N.n.b.

**Exploitatiekosten:**

N.n.b.

**Relatie andere programma's****Betrokken externe partijen:**

NS, ProRail, regio's Stadsregio Arnhem Nijmegen en Achterhoek, gemeente Arnhem, vervoerders, bedrijvenkringen IJsseloord.



<b>Naam:</b> Bushaltes derden		<b>2004</b>	<b>2013</b>	
<b>Referentienummer:</b> OM29 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, Stedendriehoek, Noord-Veluwe, Rivierenland, Achterhoek, FoodValley  <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Pré-verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Bus			
<b>Initiatiefnemers:</b> Gemeenten				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans</b> De provincie Gelderland heeft jarenlang een subsidieregeling gehad voor het realiseren of verbeteren van bushaltes langs gemeentelijke wegen. Er kon afhankelijk van of er sprake was van snelnet of regionet tot 50% subsidie worden verleend. Daarnaast is er nu nog een regeling bedoeld voor het toegankelijk maken van bestaande haltes langs gemeentelijke wegen. Er is per halte een beperkt bedrag beschikbaar (tot ongeveer € 15.000 per halte). Dit bedrag is bedoeld om de halte geschikt te maken met betrekking tot de eisen van toegankelijkheid				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Haltes die langs gemeentelijk wegen liggen en die belangrijk zijn voor het OV toegankelijk maken en voorzien van een eenduidige uitstraling. Stimuleren dat er op locaties waar dat nodig is haltes worden geplaatst of goed worden ingericht, met een duidelijk loop/fietsroute naar de directe omgeving. Tevens is het belangrijk te regelen dat het beheer en onderhoud van de haltes langs gemeentelijke wegen in overeenstemming is met het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer dat provincie nastreeft.				
<b>Relatie met:</b> OV-haltes langs provinciale wegen (traject programmering) (OM27) Fietsenstallingen bij transferia (OM30) OV-visie (OM14)				
<b>Stand van zaken:</b> Er worden op dit moment geen subsidies meer verstrekt voor de aanleg van nieuwe haltes; daar zijn geen middelen voor. Dit gebeurt hooguit een enkele keer in het kader van een "project", zoals de busverbinding Arnhem-Apeldoorn. De middelen voor toegankelijkheid zijn bestemd voor de laatste werkzaamheden in de gemeenten Ede en Apeldoorn.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> In 2013 zijn de laatste middelen middels subsidie aan betrokken gemeenten voor toegankelijkheid besteed. Op basis van de nieuwe OV-visie wordt gekeken in hoeverre extra aanpassingen aan haltes van derden in de komende jaren nodig zijn. Ook wordt bezien of er extra maatregelen nodig zijn voor een adequaat en uniform beheer van haltes langs gemeentelijke wegen. Op dat moment wordt gekeken of en in welke mate daarvoor extra middelen gereserveerd moeten worden.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Binnen de bestaande kaders en middelen wordt de laatste hand gelegd aan de uitvoering van de maatregelen met betrekking tot toegankelijkheid. Wij verwachten, na vaststelling van de OV visie, met een nieuw voorstel voor in te zetten middelen te komen.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b> Er zijn geen eenmalige of structurele investeringsbedragen gereserveerd voor het realiseren van nieuwe halteplaatsen langs gemeentelijke wegen.				
<b>Totale kosten</b> In het kader van de OV visie zal worden gekeken of en zo ja waar aanleg van nieuwe haltes of beheer en				

onderhoud van halten financiële steun vanuit de provincie heeft. Wij verwachten dat hier ongeveer € 2,0 - 5,0 miljoen voor nodig zal zijn.

**Bijdrage provincie**

€ 1,0 – 2,0 miljoen

**Cofinanciering**

N.n.b.

**Exploitatie:**

N.n.b.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Gemeenten, regio's, vervoerders.



Naam: Fietsvoorzieningen bij transferia en bushaltes		2012	2013	2014
<b>Referentienummer:</b> OM30 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, Stedendriehoek, FoodValley, Rivierenland, Noord-Veluwe, Achterhoek  <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> (keten)Mobiliteit			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans</b> De (elektrische) fiets is een belangrijke schakel in de mobiliteit op de korte afstand. Daarnaast kan de fiets als voortransport- of natransportmiddel bij transferia, bijvoorbeeld aan stadsranden, een grotere rol spelen dan nu het geval is. Er zijn op verschillende locaties kansen voor nieuwe transferia, met mogelijkheden van aansluitend fietsgebruik. Ook bestaande transferia moeten worden gezien op hun mogelijkheden voor aanvullend fietsgebruik. Grotere bushaltes of busknopen (met veel aanvullend fietsgebruik) langs provinciale of gemeentelijk wegen worden daarbij ook gezien als "transferia". De kansen voor fiets bij transferia worden komende jaren, gelet op toenemende verkeersdrukte, kosten van vervoer, gezondheid et cetera. Groter. In het kader van "slim werken/ slim reizen" kan ook de realisatie van (grotere) fietsenstallingen bij (centrale plaatsen op) bedrijventerreinen onderdeel uitmaken van dit programma.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Wij willen het, in het kader van de "keten", mogelijk maken dat reizigers duurzame alternatieven als de (elektrische) fiets gebruiken voor het korte afstandsverkeer van en naar transferia.				
<b>Relatie met:</b> OV-visie (OM14) Stedelijke bereikbaarheid (SB1) Het Nieuwe Werken – Mobiliteitsmanagement (OM32)				
<b>Stand van zaken:</b> Er wordt een verkenning opgesteld voor de mogelijkheden/kansen voor: <ul style="list-style-type: none"> <li>- nieuwe transferia met aanvullende fietsvoorzieningen</li> <li>- bestaande transferia upgraden met fietsvoorzieningen.</li> </ul> Op basis hiervan kunnen voorstellen voor een aantal concrete investeringen, dan wel subsidies aan gemeenten ten behoeve van realisatie, worden gedaan. Daarnaast worden in 2013 op locaties waarvan bekend is dat daar veel fietsgebruik is aanvullende fietsvoorzieningen geplaatst (quick win).				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Begin 2014 zal de verkenning worden opgeleverd. Op basis daarvan zal besluitvorming (intern) plaatsvinden over honorering van de projecten voor 2014-2015. Voor 2014 wordt meegelift met de trajectaanpak provinciale wegen en met projecten op het gebied van stedelijke bereikbaarheid.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Na afronding van de verkenning wordt een projectenlijst gemaakt op basis waarvan een besluit om middelen beschikbaar te stellen kan worden opgesteld.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b>  <b>Bijdrage provincie:</b> Tot en met 2014 is een bedrag van € 0,7 miljoen beschikbaar gesteld. Voor 2015 is nog een bedrag van € 1,3 miljoen gereserveerd.				

**Cofinanciering:**

N.v.t.

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

Stad en Regio

**Betrokken externe partijen:**

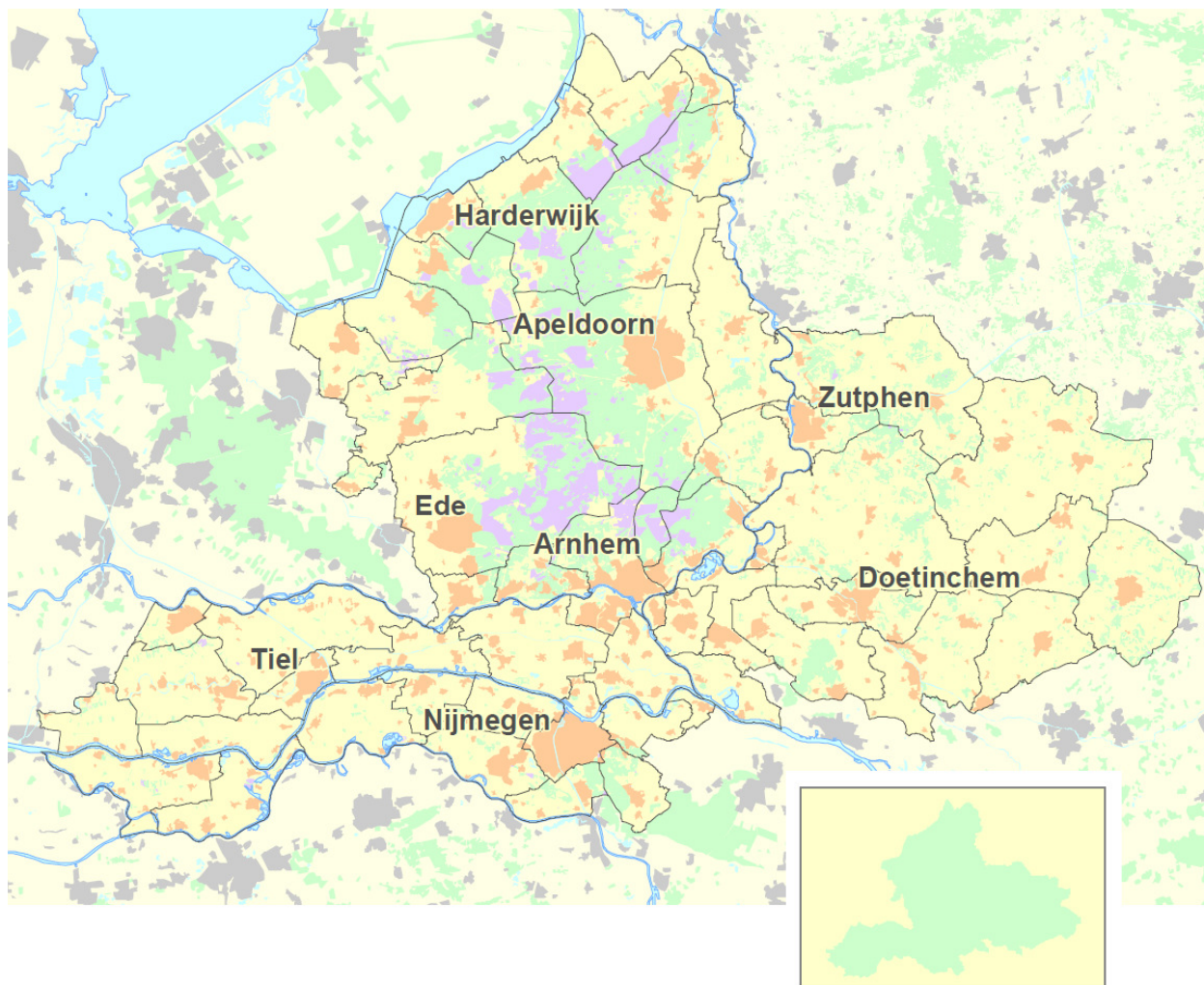
Gemeenten, regio's, vervoerders



Naam: Fietsvoorzieningen bij stations		2009	2013	2014
<b>Referentienummer:</b> OM31 <b>Sisnummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, Rivierenland, Noord-Veluwe, FoodValley, Achterhoek, Stedendriehoek.  <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Uitvoering		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> (keten) Mobiliteit			
<b>Initiatiefnemers:</b> ProRail en Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans :</b> Ter bevordering van het ketenvervoer is uitbreiding van fietsvoorzieningen op stations gewenst. 40% van reizigers komt namelijk met fiets naar station. In het recent gesloten Energieakkoord wordt gesteld dat het fietsgebruik op de korte afstand met 10% moet worden verhoogd. Hiervoor zijn wel extra faciliteiten nodig op stations (klemmen, kluizen, OV-fiets et cetera). Er is tot nu toe 50% cofinanciering mogelijk vanuit het Programma "Ruimte voor de Fiets" van ProRail, dat voorziet in de uitbreiding van (overdekte) fietsklemmen –op maaiveld- op stationslocaties.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Uitbreiding van fietsklemmen, kluizen et cetera bij stations en uitbreiding OV-fiets, voor het gehele grondgebied van Gelderland, zodat reiziger optimaal gefaciliteerd wordt en OV-gebruik wordt gestimuleerd.				
<b>Stand van zaken :</b> Op ruim 30 locaties in de provincie Gelderland, met uitzondering van de Stadsregio, zijn de afgelopen vier jaar zo'n 2.500 extra fietsklemmen geplaatst. Ook zijn er tien OV-fiets locaties bijgekomen, waardoor de helft van alle stations in Gelderland nu beschikt over OV-fietsvoorzieningen. De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft eveneens een programma Fietsklemmen in samenwerking met ProRail in uitvoering. ProRail houdt een overzicht bij van stations waar nu, of in de nabije toekomst, een gebrek aan onbewaakte fietsklemmen optreedt. Tot op heden heeft de Stadsregio een deel van de kosten voor fietsklemmen en dergelijke betaald, voor stations gelegen binnen de Stadsregio. Vanaf 2015 (samengaan provincie-Stadsregio) zal een eventueel nieuw programma het hele grondgebied van Gelderland betreffen.				
<b>Planning en verdere voortgang :</b> Het programma wordt in 2013 met beschikbare middelen afgerond. Er zijn nog geen middelen voor latere jaren.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Wij stellen voor 2014 het bijdrage van € 0,9 miljoen te reserveren voor fietsvoorzieningen.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> In uitvoering in 2013: € 1,8 miljoen. Wij verwachten dat wij nog ongeveer voor € 0,9 miljoen aan extra werkzaamheden (provinciale bijdrage) kunnen uitvoeren, als daar middelen voor worden vrijgemaakt.				
<b>Cofinanciering:</b> 50% ProRail 10% Gemeenten 40% Provincie				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				

**Relatie andere programma's:**  
Stad en Regio (stationsaanpak)

**Betrokken externe partijen:**  
ProRail en gemeenten.



<b>Naam:</b> Het Nieuwe Werken (HNW) – Mobiliteitsmanagement		<b>2009</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>Referentienummer:</b> OM32 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, FoodValley, Achterhoek, Stedendriehoek, Noord-Veluwe, Rivierenland.  <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> (keten)Mobiliteit			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Het Nieuwe Werken (HNW) is een verzamelnaam voor maatregelen die gericht zijn op het voorkomen, geleiden of terugdringen van de mobiliteit. Het gaat daarbij om gedragsmaatregelen (gericht op het later of niet naar werk gaan, mobiel werken, flexwerken) of projecten die de automobilist met behulp van marketing en promotie-acties voor het openbaar vervoer en/of de (elektrische) fiets verleiden tot het gebruik van andere modaliteiten. Zogenaamde mobiliteitsmakelaars kunnen deze acties bij bedrijven helpen begeleiden.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> HNW moet in 2014 en 2015 een stimulans geven aan het “anders werken”, om zodoende de automobilist te verleiden tot slim werken/slim reizen.				
<b>Relatie met:</b> Stedelijke bereikbaarheid (SB1) Beter benutten (SB2)				
<b>Stand van zaken:</b> Voordat er sprake kan zijn van de uitvoering van concrete projecten, moet eerst het nut, de noodzaak en de lange termijnagenda voor HNW (ook wel slim werken/slim reizen of mobiliteitsmanagement) worden bepaald. Als de kaders duidelijk zijn, kan worden bepaald hoe en waaraan we middelen in 2014/2015 besteden.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Verkenning naar opzet en uitvoering mobiliteitsmanagement/HNW wordt eind 2013 afgerond. Op basis daarvan kan eind 2013 een lijst van projecten worden opgesteld. De notitie HNW kan een verbijzondering zijn van de Omgevingsvisie. Het zou het handvat moeten zijn voor de inzet provincie en besteding middelen. Ook de plaats van het VCC-Oost, een van de uitvoeringsorganisaties voor slim werken/slim reizen voor deze provincie, wordt daarbij nader bepaald.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Voor 2014 is een bedrag beschikbaar van € 0,3 miljoen.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> N.n.b.				
<b>Bijdrage provincie:</b> Voor 2015 e.v. is € 0,6 miljoen gereserveerd.				
<b>Cofinanciering:</b> N.n.b. (in principe op basis van 50% bijdrage door regio/gemeente en/of bedrijfsleven).				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				



**Relatie andere programma's:**  
N.v.t.

**Betrokken externe partijen:**  
Gemeenten, regio's, convenantgebieden  
mobiliteitsmanagement, VCC-Oost



Naam: Spoorzone Zevenaar-Didam		2010	2011	2014
<b>Referentienummer:</b> OM33 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (regionaal)			
<b>Initiatiefnemers:</b> Provincie Gelderland en Stadsregio Arnhem Nijmegen.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> In 2011 is, in samenwerking met de Stadsregio, een verkenning gestart naar de mogelijke aanleg van de spoorweghalte Zevenaar-Poort in combinatie met een spoorverdubbeling naar Didam. Het station dient enerzijds als stedelijke transferium naar het kerngebied van de Stadsregio. Anderzijds is het station gericht op de ontsluiting van de ontwikkelingslocatie Zevenaar-oost (woningbouw en bedrijventerrein).				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De oorspronkelijke scope van het project was gericht op de ontwikkeling van het station en spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam. Inmiddels is de scope beperkt tot alleen de spoorverdubbeling en de aanleg van een fietstunnel.				
<b>Stand van zaken:</b> De eerste fase van de planstudie is in april 2013 afgerond. Inmiddels is duidelijk geworden dat de ontwikkeling van Zevenaar-oost ernstig is vertraagd als gevolg van de economische crisis en de crisis op de huizenmarkt. Naar verwachting zal nog een klein deel van het ruimtelijke programma gerealiseerd worden. Daarmee valt een deel van het potentiële reizigersaanbod weg. Anderzijds is duidelijk geworden dat een spoorverdubbeling los van het station een bijdrage kan leveren aan een meer robuuste uitvoering van dienstregeling. De aanleg van een station zou deze bijdrage weer teniet doen. Op basis van het bovenstaande hebben beide initiatiefnemers in overleg met de gemeente Zevenaar en ProRail besloten om voorlopig af te zien van de aanleg van het station. In de tweede fase van de verkenning worden alleen de plannen voor de spoorverdubbeling verder uitgewerkt, inclusief de fietstunnel onder het spoor. In 2020 zullen de partijen bezien of de plannen voor een station Zevenaar-oost opnieuw opgepakt kunnen worden.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Medio 2013 is besloten om de tweede fase van de planstudie in te gaan. In 2014 volgt dan een investeringsbesluit. Realisatie van de spoorverdubbeling kan in 2018 afgerond zijn.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Investeringsbeslissing in 2014 door PS en Stadsregioraad. Daarna gaat project over naar de uitvoeringsfase. De komende periode zal gebruikt worden om de bijdragen van provincie, Rijk, Stadsregio en ProRail helder te krijgen.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b>  Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> Spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam: € 35,0 miljoen (+/- 7,0 miljoen). Fiets/perrontunnel: € 6,4 miljoen (+/- 1,1 miljoen).				
<b>Bijdrage provincie:</b> Op 25 september 2013 hebben PS € 36,0 miljoen gereserveerd voor de spoorverdubbeling en de aanleg van Fiets/perrontunnel.				

**Cofinanciering**

Er is nog nader overleg nodig met IenM, ProRail, Stadsregio en Zevenaar over de verdeling van de kosten. Daardoor kan de bijdrage van € 36,0 miljoen mogelijk lager uitvallen.

**Exploitatie:**

n.v.t.

**Relatie andere programma's**

Wonen  
Ruimte  
Economie

**Betrokken externe partijen:**

Stadsregio, ProRail, IenM, Vervoerders, Gemeente Zevenaar.



Naam: Tariefacties Openbaar Vervoer		2011	2013	2013
<b>Referentienummer:</b> OM34 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764	<b>Regio('s):</b> Achterhoek, Stedendriehoek, Rivierenland, FoodValley, Noord-Veluwe  <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b>  Uitvoering		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> (keten) Mobiliteit			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Met het oog op het Coalitieakkoord 2011-2015, waarin de versterking van de economie centraal staat, worden de tariefacties voor de komende jaren gericht op een versterking van de functie van het OV ten behoeve van de economische bereikbaarheid. Potentiële nieuwe reizigers worden gestimuleerd om (voor een deel van) hun woon-werkverkeer gebruik te maken van het OV. Naast acties gericht op forenzen worden tariefacties ook ingezet ten behoeve van scholieren van Voortgezet Speciaal Onderwijs en werknemers van WSW-instellingen. In het licht van het landelijke kortingsproduct voor MBO-scholieren dat vanaf het jaar 2015/2016 wordt geïntroduceerd, wordt ook de eerder ingezette tariefactie voor (MBO-) scholieren voortgezet. De tariefacties worden uitgevoerd onder de vlag van Ervaar het OV. Een deel van de middelen wordt ingezet als compensatie voor OV reizigers, waaronder scholieren, die geconfronteerd zijn met een tariefstijging in verband met het stopzetten van de sterabbonnementen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Positieve acties om het OV in de markt zetten.</li> <li>- Meer forenzen aanzetten tot gebruik OV.</li> <li>- Meer scholieren in VSO aanzetten tot gebruik regulier OV in plaats van. Speciaal vervoer.</li> <li>- Tariefacties voor (MBO-) scholieren Gelderland tot aan het moment van introductie van een landelijke regeling.</li> </ul>				
<b>Stand van zaken:</b> Statennotitie Tariefacties met daarin globale verdeling van middelen over doelgroepen is vastgesteld eind 2012.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> In 2013 en verder worden acties uitgezet onder de vlag van 'Ervaar het OV'. De acties worden onder andere bekend gemaakt bij scholen en bijvoorbeeld op speciale evenementen, zodat potentiële gebruikers ermee bekend raken. De tariefactie voor (MBO) scholieren (een korting van € 100 op het abonnement) heeft eind 2013 rond de 2200 aanvragen opgeleverd.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Er is jaarlijks (tot en met 2015) een bedrag van € 0,5 miljoen beschikbaar voor Ervaar het OV en de tariefacties, met de bedoeling deze acties ook in 2014 en 2015 te herhalen. We stellen € 0,15 miljoen per jaar beschikbaar voor de organisatie van Ervaar het OV (onder andere één OV-actie op schaal van Oost-Nederland a € 0,11 miljoen). Daarnaast is een bedrag van € 0,35 miljoen per jaar beschikbaar, te besteden aan tariefacties voor specifieke doelgroepen, zoals hierboven genoemd.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b> Er is in totaal € 1,5 miljoen beschikbaar voor de jaren 2013, 2014 en 2015. Dit dient besteed te worden aan tariefacties in samenhang met Ervaar het OV.				
<b>Relatie andere programma's:</b> --		<b>Betrokken externe partijen:</b> Vervoerders		



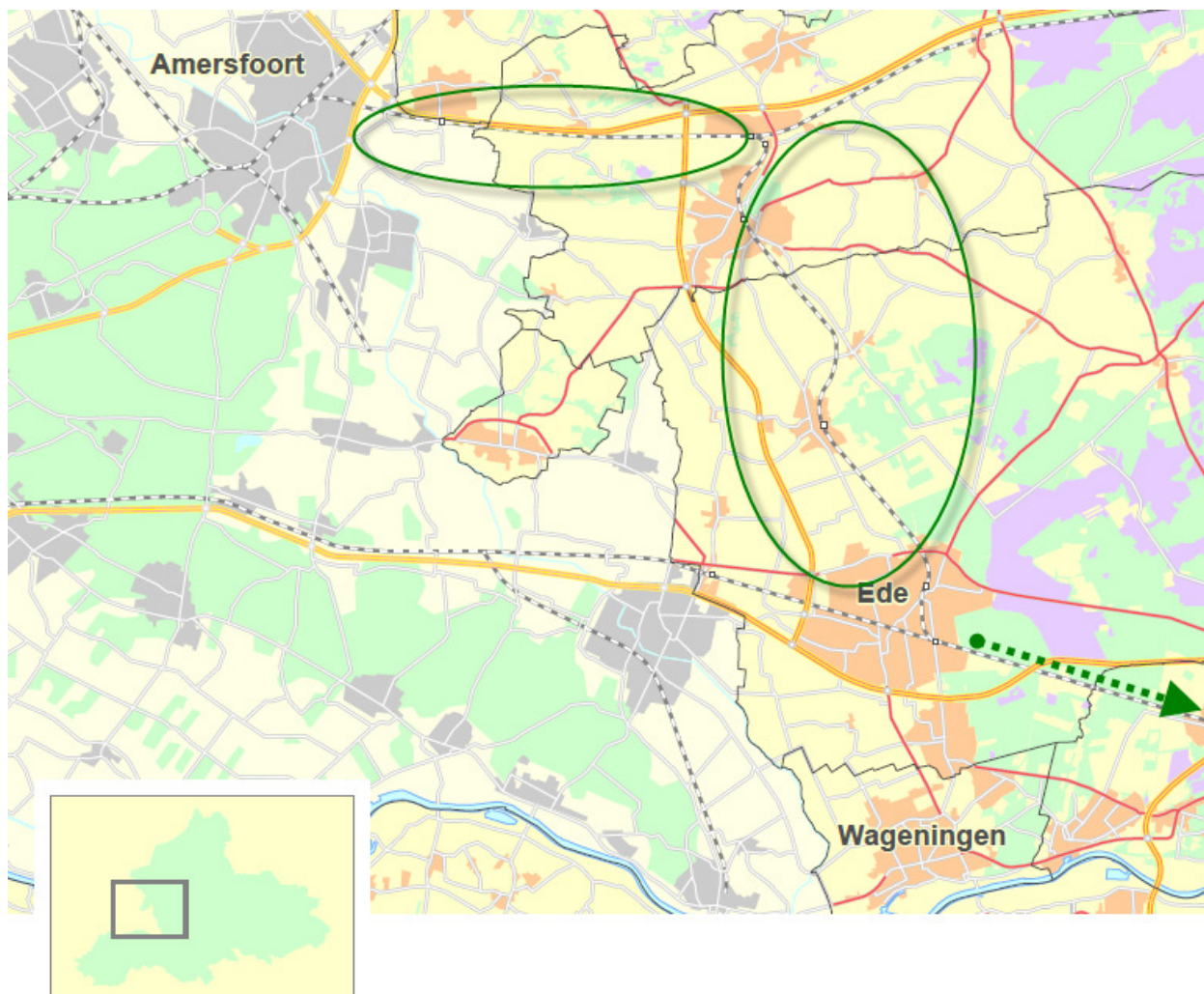
<b>Naam:</b> Valleilijn Frequentieverhoging		<b>2009</b>	<b>2013</b>	
<b>Referentienummer:</b> OM35	<b>Regio('s):</b> FoodValley	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	Verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (regionaal)			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans</b> In kader van het Lente-akkoord heeft ministerie van IenM middelen gereserveerd voor de aanpak van het capaciteitsproblemen op een aantal regionale spoorlijnen, waaronder de Valleilijn. Op basis hiervan heeft de provincie ProRail verzocht om een verkenning uit te voeren naar de maatregelen en investeringskosten van een kwartierdienst op het traject Ede/Wageningen tot Barneveld (nu is daar een halfuursdienst). In het kader van onze spoorambities in de regio Oost vinden we het belangrijk dat in een groeiregio als FoodValley een kwartierdienst (over de hele lijn) wordt geboden. Ook de regio heeft de frequentieverhoging opgenomen als speerpunt in hun regionale Mobiliteitsfonds en in het programma FoodValley.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Reizigers Valleilijn optimaal faciliteren en nieuwe reizigers Valleilijn aantrekken door het aanbieden van een kwartierdienst in combinatie met een goede aansluiting op de treinen die vertrekken vanaf station Ede/Wageningen. Dit leidt tot een kortere reistijd. Mogelijk komt daarbij ook de doortrekking van de Valleilijn naar Arnhem in beeld. Dit heeft positieve gevolgen voor reizigersgroei en voor de aantrekkelijkheid van genoemde gemeenten om daar te wonen en te werken.				
<b>Relatie met:</b> Spoorzone Ede (OM19)				
<b>Stand van zaken:</b> De verkenning is , op de MKBA na, afgerond. We zijn nu bezig een bestuurlijk commitment te verkrijgen (met de betrokkenen uit de regio) en stappen te zetten om te zoeken naar financieringsmogelijkheden. Er is nog geen duidelijke tijdslijn of realisatietermijn. Er is een indicatie van de eenmalige investeringskosten (€ 25,0-65,0 miljoen), maar nog geen exacte inschatting van de extra exploitatiekosten die samenhangen met de extra bediening op het traject. Er is geen extra materieel nodig in de "duurste" infra-variant. De hoge kosten hangen samen met de noodzakelijke maatregelen, zoals spoorverdubbeling op delen van het traject.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Met de partijen is afgesproken dat er een MKBA wordt uitgevoerd, die mede de basis zal vormen voor verdere stappen. Deze MKBA zal eind 2013 gereed zijn.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Mogelijke opdracht tot het uitvoeren van een planstudie volgt pas na afronding van de MKBA, als er zicht is op financiering. Inschatting is dat besluitvorming, vanwege gebrek aan financiële ruimte, niet op korte termijn kan plaatsvinden.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> Uit de verkenning wordt duidelijk dat er een bedrag van € 25,0-65,0 miljoen nodig is (afhankelijk van de te kiezen variant) om het de frequentieverhoging te realiseren.				
<b>Bijdrage provincie:</b> Geagendeerd: € 10,0-30,0 miljoen. Er is aan ministerie van IenM gevraagd om een bedrag van € 1,0 miljoen uit het Lente-akkoord beschikbaar te stellen voor de verdere voorbereiding van de frequentieverhoging. Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.				

**Exploitatie:**

Afhankelijk van de te kiezen variant kan er sprake zijn van extra exploitatiekosten.

**Relatie andere programma's:****Betrokken externe partijen:**

Gemeenten, regio Food Valley, vervoerder, ProRail, ministerie van IenM



<b>Naam:</b> Spoorzone Station Geldermalsen, oostzijde		<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>Referentienummer:</b> OM36	<b>Regio('s):</b> Rivierenland	<b>Huidige fase:</b>	
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> L. Olthof 026-359 9685	verkenning	
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving		
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Geldermalsen			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans</b> De bereikbaarheid van het station Geldermalsen is al sterk verbeterd door de ontwikkelingen aan de Westzijde van het station met onder andere het nieuwe P+R terrein, fietsenstallingen en bushaltes. Bij bereikbaarheid hoort ook een goede bereikbaarheid voor gebruikers uit de directe omgeving. De meest wenselijke vervoersmethode tussen huis en station is de fiets. De meeste mensen die per fiets naar het station Geldermalsen gaan, komen aan bij de Oostzijde. Hier is nu onvoldoende stallingscapaciteit. Daarom zal de capaciteit worden uitgebreid met 500 plekken.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De totale herinrichting van het Stationsgebied van Geldermalsen zal de kwaliteit van stationsgebied Geldermalsen als OV knooppunt versterken, de sfeer en het gevoel van sociale veiligheid verbeteren. Dit proces is aan de Westzijde al afgerond. Voldoende ruimte voor het op een goede manier stallen van alle fietsen, bevordert het gebruik van de combinatie Fiets/OV en bevordert het gevoel van sociale veiligheid.			
<b>Relatie met:</b> Stationsomgevingen Fietsenstallingen bij transferia (OM30) OV-visie (OM14)			
<b>Stand van zaken:</b> In 2013 heeft de gemeente een plan gemaakt voor een meer innovatieve, compactere stallingsoplossing. Door een dergelijke oplossing wordt ruimte bespaard waardoor er meer mogelijkheden ontstaan voor de indeling van het nieuwe stationsplein. Een compactere oplossing zal aanzienlijk hogere kosten met zich meebrengen. In het kader van de tweede tranche voor het regiocontract heeft de provincie in 2013 € 0,4 miljoen extra beschikbaar gesteld voor de stationsontwikkelingen Geldermalsen Oost en Zaltbommel.			
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Na de subsidieverlening door de provincie via het regiocontract, worden het definitieve ontwerp en de kostenraming gemaakt waarna de uitvoering in 2014 zal starten.			
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Zie bovenstaand.			
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Regiocontracten en Stedenbeleid.			
<b>Financiën:</b>			
<b>Totale kosten:</b> Naast de uitbreiding van de fietsenstalling worden er kosten gemaakt voor de reguliere vervanging en de (tijdelijke) verplaatsing van de fietsenstalling. Deze kosten dragen ProRail en de ontwikkelaar van Stationsgebied Oost. De kosten van de uitbreidings- en verbeteringsslag worden door ProRail geschat op maximaal € 0,75 miljoen.			
<b>Bijdrage provincie:</b> Via het regiocontract tweede tranche zijn middelen beschikbaar gesteld.			
<b>Cofinanciering:</b> Op dit moment is voor de uitbreiding en verbetering van de stallingsoplossing bijna ongeveer € 0,4 miljoen			



gereserveerd bij de gemeente Geldermalsen en ProRail samen.

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

Stad en Regio

**Betrokken externe partijen:**

Gemeente Geldermalsen, regio Rivierenland, vervoerder, ProRail, NS



<b>Naam:</b> Spoorzone Doetinchem		<b>2011</b>	<b>2013</b>	<b>2015</b>
<b>Referentienummer:</b> OM38 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764	<b>Regio('s):</b> Achterhoek <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De aansluiting van station Doetinchem met de stad is zowel aan noord- als zuidzijde onvoldoende. De loopstromen zijn onduidelijk en het voorzieningenniveau is onvoldoende. Wat betreft het emplacement: qua sporen moet er meer ruimte komen voor opstel- en bijsturingmogelijkheden en vanuit veiligheidsoverwegingen moet het middenperron worden verbreed.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het project 'spoorzone Doetinchem' bestaat uit twee delen: de kwaliteitsverbetering van de stationsomgeving en de aanpassing van de sporenlayout. Het effect is een betere uitstraling van station Doetinchem, voldoende (keten) voorzieningen voor reizigers en duidelijk scheiding van de reizigersstromen die te voet, met fiets, met de auto of met de bus van en naar het station reizen. Anderzijds is er de noodzaak voor meer opstel- en bijstuurruimte voor spoorvervoerders en een breder middenperron voor de reiziger.				
<b>Relatie met:</b> Stedelijke bereikbaarheid (SB1) Spoorlijn Arnhem-Winterswijk (OM22) Stationsoutillage (OM43) OV Doetinchem-Enschede (OM24)				
<b>Stand van zaken:</b> Masterplan station Doetinchem is gereed en voorzien van dekking voor een betere sporenlayout is gereed. Er zijn afspraken met partijen gemaakt over een financiële dekking voor de plannen met betrekking tot de sporenlayout. Deze moeten wel nog bestuurlijk worden bekrachtigd.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Gemeente gaat eind 2013 starten met de werkzaamheden aan stationsomgeving en dient deze voor eind 2015 te hebben afgerond.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> In juni 2013 hebben Provinciale Staten besloten om voor 2015 alvast € 2,0 miljoen te reserveren voor de maatregelen met betrekking tot de sporenlayout.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit				
<b>Financiën:</b>				
<b>Deel 1: kwaliteitsverbetering stationsomgeving</b>				
<b>Totale kosten</b> 6 miljoen				
<b>Bijdrage provincie</b> Er is in totaal € 1,5 miljoen beschikbaar gesteld vanuit programma Mobiliteit (2013) en € 1,5 miljoen vanuit het programma Stad en Regio (2015).				
<b>Cofinanciering:</b> n.n.b.				
<b>Exploitatiekosten:</b> n.v.t.				

## Agendering deel 2; sporenlayout

**Totale kosten:** 5,8 miljoen

### **Bijdrage provincie:**

Provincie 2,0 miljoen, uit begrotingssaldo voorjaarsnota gereserveerd voor 2015.

### **Cofinanciering:**

Dekking door ProRail (€ 3,0 miljoen), Stadsregio (€ 0,5 miljoen) en Breng (€ 0,3 miljoen) wordt in 2013 bestuurlijk toegezegd.

### **Exploitatiekosten:**

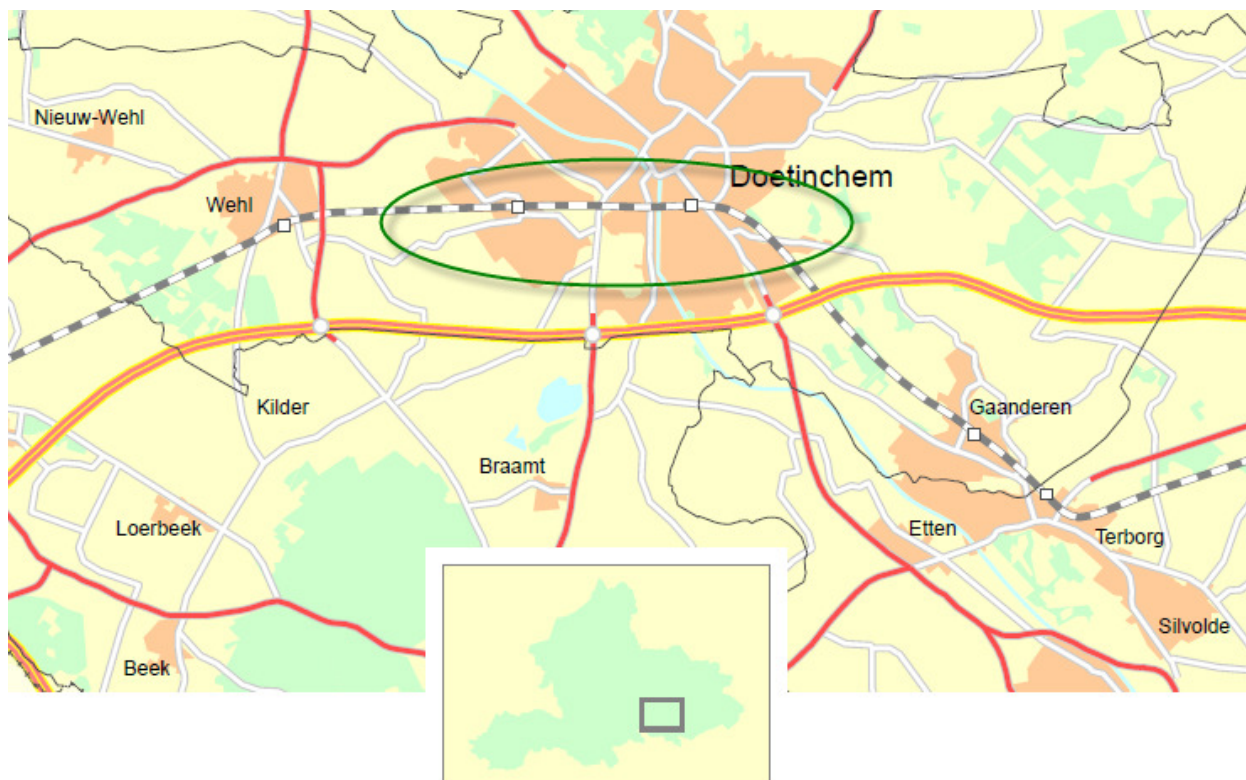
n.v.t.

### **Relatie andere programma's:**

Stad en Regio (Doetinchem)

### **Betrokken externe partijen:**

Gemeente Doetinchem, ProRail, Stadsregio Arnhem Nijmegen en vervoerders Connexxion en Arriva



<b>Naam:</b> Spoorzone Harderwijk		<b>2008</b>	<b>2011</b>	<b>2013</b>
<b>Referentienummer:</b> OM39	<b>Regio('s):</b> Noord-Veluwe	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> J. Henst 026-359 9767	Planvoorbereiding		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Harderwijk.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Tegelijk met de aanvraag voor randstadspoor Harderwijk en de tunnels onder het spoor bij stationsplein en bij Weisteeg, is door de gemeente Harderwijk aangegeven dat ook de stationsomgeving moet worden aangepakt. Dit wordt erkend door de provincie Gelderland: het busplein is te klein en voldoet niet meer, het aantal plaatsen voor P+R en fiets moet drastisch worden uitgebreid en beiden moeten, in kader van de stationstunnel, in een nieuwe omgeving worden ingepast. Er is behoefte om een goed voorplein met uitstraling te maken.				
<b>Knelpunt</b> Voorzieningen gelieerd aan het station die in huidige situatie en ook bij mogelijke groei aantal reizigers niet voldoen.				
<b>Projectscope / gewenst effect</b> Een ruim opgezet busstation, betere P+R- en fietsvoorzieningen, een functioneel en aangenaam voorplein om de huidige en nieuwe reiziger te faciliteren. Tegelijk worden twee tunnels gerealiseerd (spoortunnel station en tunnel Weisteeg) die Het een en ander is voorsortierend op meer treinen in het kader van Randstadspoor.				
<b>Relatie met:</b> Randstadspoor Harderwijk (OM25) Ondertunneling Weisteeg (Harderwijk-west)				
<b>Stand van zaken</b> Er vinden nu onderzoeken plaats in kader van het bestemmingsplan. Tevens vindt overleg plaats met de NS over de locatie van het huidige stationsgebouw en de huidige overdekte fietsenstalling, die beiden zeer verouderd zijn. De realisatie van de spoortunnel en het nieuwe stationsplein wordt nu door de gemeente Harderwijk voorbereid, tezamen met de ondertunneling van de Weisteeg (Harderwijk-west). Deze projecten worden in 2014 gezamenlijk aanbesteed.				
<b>Planning en verdere voortgang</b> Het plan van aanpak voor de stationsomgeving en beide stationstunnels is voor de zomer 2013 gereed, aanbesteding in voorjaar 2014, gunning 2 <sup>o</sup> helft van 2014.. Realisatie van beide tunnels en stationsomgeving Harderwijk is voorzien begin 2016.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> In mei 2013 heeft de Raad Harderwijk positief beslist over uitvoering stationsplan/bestemmingsplan; in de zomermaanden volgde de inspraakperiode. Bestemmingplan stationsomgeving wordt in oktober-november 2013 vastgesteld.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde regiocontracten en stedenbeleid				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten van stationsplein en beide tunnels:</b> De totale kosten voor het stationsplein en de beide tunnels wordt geraamd op ongeveer € 27 miljoen.				
<b>Bijdrage provincie</b> Er is voor de realisatie van de tunnel onder het spoor bij het stationsplein een bedrag van € 13,75 miljoen (subsidie) beschikbaar (zie informatieblad OM25)				

Er is voor de stationsomgeving een bedrag beschikbaar van € 0,5 miljoen (Stad en Regio) en €2,2 miljoen (Mobiliteit). De bijdrage van Mobiliteit is al beschikbaar gesteld en overgemaakt naar Stad en Regio. Tevens is er een bedrag beschikbaar (financiering uit voormalige RUP-middelen) van €1,5 miljoen t.b.v. tunnel Weisteeg.

**Cofinanciering:**

Voor de beide tunnels is co-financiering beschikbaar van ProRail (€4,5 miljoen) en Harderwijk (€4 miljoen). De gemeente Harderwijk legt € 0,5 miljoen in voor de stationsomgeving. Mogelijk dat nog een bedrag van € 0,25 miljoen van Ministerie IenM kan worden verkregen in kader van uitbreiding P+R (programma Groei op het spoor).

**Relatie andere programma's**

Stad en Regio

**Betrokken externe partijen:**

Regio Noord-Veluwe, ProRail, gemeente Harderwijk, NS, Ministerie van IenM



<b>Naam:</b> Spoorzone Barneveld-zuid		<b>2006</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>Referentienummer:</b> OM40 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> FoodValley <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Planvoorbereiding		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Barneveld.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> In 2006 is in de concessie Valleilijn al opgenomen dat een nieuw station, Barneveld-zuid, zal worden geopend. Dit station krijgt bestaansbasis door de nieuwe woonwijken Veller en De Burgt (1200 woningen) die daar vanaf 2008 worden gerealiseerd (met doorloop tot in 2015). Ook heeft dit station een functie voor het achterland van de gemeente Barneveld en voor nabijgelegen scholen. In de concessie is opgenomen dat Connexxion dit station na opening gaat bedienen. Station Barneveld-zuid wordt gelijk vier maal per uur bediend. Naast perrons, voorplein en stationsgebouwtje, moet ook een keervoorziening worden gerealiseerd (met behulp van seinen) in verband met het keren van de zogenaamde korte slag naar Amersfoort.				
<b>Knelpunt</b> In het kader van de frequentieverhoging moeten er maatregelen worden getroffen voor de overwegen tussen Barneveld-centrum en Barneveld-zuid. Dit brengt mogelijk nog extra kosten met zich mee.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Opening van station Barneveld-zuid met 4 maal per uur treinen naar Amersfoort, hetgeen de inwoners van Barneveld en scholen in Barneveld een extra impuls geeft om gebruik te maken van het OV. Reizigersgroei en kostendekking Valleilijn nemen toe. Het station wordt voorzien van de nieuwe stationsoutillage.				
<b>Relatie met:</b> Frequentieverhoging Valleilijn (OM35) Stationsoutillage (OM43)				
<b>Stand van zaken</b> De aanloopfase was lang, maar in oktober 2012 is een Voorontwerp opgeleverd en geaccordeerd door gemeente en ProRail. Er is een kostenraming opgeleverd en de realisatieovereenkomst is in januari 2013 getekend tussen Barneveld en ProRail. In de Raad is de verdere procedure akkoord bevonden (opstellen DO en opstarten aanbestedingsprocedure).				
<b>Planning en verdere voortgang</b> In 2013 wordt een definitief ontwerp opgesteld. Begin 2014 start de aanbesteding voor de realisatie (gunning juni 2014). Daarna vindt de daadwerkelijke bouw plaats (oplevering nu voorzien februari 2015).				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> De gemeente Barneveld is opdrachtgever. ProRail is opdrachtnemer. Ministerie van IenM en provincie Gelderland zijn permanent betrokken in verband met de cofinanciering. In augustus 2013 is de projectovereenkomst tussen ProRail en de Gemeente Barneveld ondertekend.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten</b> Totale kosten liggen rond de € 6,2 miljoen				
<b>Verdeling kosten</b> De provincie Gelderland heeft in 2008 een subsidie van € 1,6 miljoen verleend voor de realisatie van dit station.				

Het ministerie van IenM heeft toegezegd de middelen voor het "basisstation" in te brengen (max € 5,0 miljoen). De gemeente heeft een bedrag van € 1,0 miljoen gereserveerd.

**Exploitatiekosten:**

De provincie heeft geen extra kosten als gevolg van toename van het aantal treinen tussen Barneveld Centrum en Barneveld-Zuid. In de concessie is vastgelegd dat de kosten voor rekening zijn van de vervoerder.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Regio FoodValley, Gemeente Barneveld, vervoerder Connexxion, ministerie van IenM, ProRail.



Naam: Spoorzone Elst		2006	2011	2013
<b>Referentienummer:</b> OM41 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b>  Uitvoering		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving			
<b>Initiatiefnemer:</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen en gemeente Overbetuwe				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Onder de naam Elst Centraal werkt de gemeente Overbetuwe in samenwerking met de Stadsregio, aan de ontwikkeling van het stationsgebied in Elst. Het station wordt ontwikkeld tot een regionaal knooppunt van openbaar vervoer, wonen en kantoren. Onderdelen hiervan zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>- de aanleg van de eerste fase van een toekomst vast derde spoor ( in opdracht van de Stadsregio) en nieuwe perrontoegangen;</li> <li>- het vervangen van de gelijkvloerse spoorwegkruising door een fietstunnel en een autotunnel die ook geschikt is voor (HOV)bus en hulpdiensten;</li> <li>- uitbreiding van de fietsenstallingen;</li> <li>- en verbetering van de lokale verkeersafwikkeling. Het hele stationsgebied zal uiteindelijk flink worden veranderd en verbeterd. Ook komt het nieuwe Huis der Gemeente bij station Elst en wordt een P+R garage gerealiseerd met ruimte voor 525 auto's.</li> </ul> <p>De aanleg van de eerste fase van het derde spoor betrof in eerste instantie een keurvoorziening voor de treindienst Tiel – Arnhem. Vanwege de ambities om de frequentie van de treindiensten tussen Arnhem en Nijmegen te vergroten, is er onvoldoende capaciteit op het spoor tussen Elst en Arnhem. Op dit moment loopt er een pré-verkenning naar de mogelijkheden om met infrastructurele maatregelen dit capaciteitsprobleem op te lossen, zonder de treindienst Tiel- Arnhem te knippen. (Zie desbetreffende infoblad Elst spoorinfrastructuur).</p>				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een kwalitatief beter station, een P+R garage en een aantrekkelijker stationsomgeving gericht op meer OV gebruik en het beperken van de groei van het autoverkeer.</li> <li>- Een verkeersveiliger afwikkeling van het treinverkeer.</li> <li>- Een betere lokale afwikkeling van het lokale verkeer.</li> <li>- Het opheffen van de barrièrewerking van het spoor.</li> <li>- Een betere doorstroming van HOV lijn (3)31.</li> <li>- Een betere ontsluiting van het Heinz complex.</li> </ul>				
<b>Relatie met:</b> Regionaal Samenwerkingsprogramma (RSP) Investerings Budget Stedelijke vernieuwing (ISV)				
<b>Stand van zaken:</b> Het project zit in de overgang van verkenning naar uitvoering. De Stadsregioraad heeft in december 2012 een projectbesluit genomen, middelen beschikbaar gesteld en ProRail opdracht gegeven tot aanleg van de eerste fase het derde spoor. Stadsregio, gemeente en ProRail hebben medio 2013 een uitvoeringsovereenkomst gesloten. Het werk is inmiddels gegund. De P+R garage wordt door NS vastgoed ontwikkeld. De gemeente is opdrachtgever van een aantal gemeentelijke werken. Het bestemmingsplan is door de gemeenteraad vastgesteld, maar de Raad van State heeft in juni 2013 delen van het bestemmingsplan vernietigd. Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State kan het gemeentehuis en de kantorenlocatie rond de P+R garage voorlopig niet ontwikkeld worden.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> In de loop van 2013 is de realisatie van start gegaan. Het derde spoor zal eind 2014 worden opgeleverd.				



De bouw van P+R garage zou al gestart moeten zijn, maar zal mogelijk vertraging oplopen als gevolg van de discussie rond het gemeentehuis. De uitvoering van de overige zaken loopt door tot medio 2016.

**Fasering en status besluitvorming:**

Het project zit in de overgang van verkenning naar uitvoering. Alle realisatie en investeringsbesluiten zijn genomen. Een deel van de realisatie is al gestart.

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit.

**Financiën:**

**Totale kosten:**

De totale investering exclusief P+R garage bedraagt circa € 30,0 miljoen.

**Bijdrage provincie:**

De provincie draagt daar circa € 9,4 miljoen aan bij. Daarvan komt € 2,0 miljoen uit de middelen voor Economische Zaken, € 1,9 miljoen herbestemming RSP en € 4,0 miljoen Mobiliteit (2013). In dit bedrag is ook rekening gehouden met een bedrag van € 1,1 miljoen voor extra voorzieningen voor de mogelijke doortrekking van het derde spoor naar het hoofdspoor. Daarnaast is er nog € 1,0 miljoen uit herbestemming RSP beschikbaar voor de P+R garage en € 0,5 miljoen ISV voor de grondexploitatie van het plan rond het station.

Als gevolg van het (tijdelijk) wegvallen van het gemeentehuis en de kantorenlocatie is een gat ontstaan in het gemeentelijke aandeel van de dekking van de infrastructurele voorzieningen in het plan. Hierbij gaat het met name om de directe herinrichting van de openbare ruimte rond het station. Dit extra tekort is door de gemeente moeilijk op te vangen.. Voorgesteld wordt een extra bijdrage van maximaal € 1,0 miljoen beschikbaar te stellen om de infrastructurele maatregelen rondom het station mogelijk te maken.

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

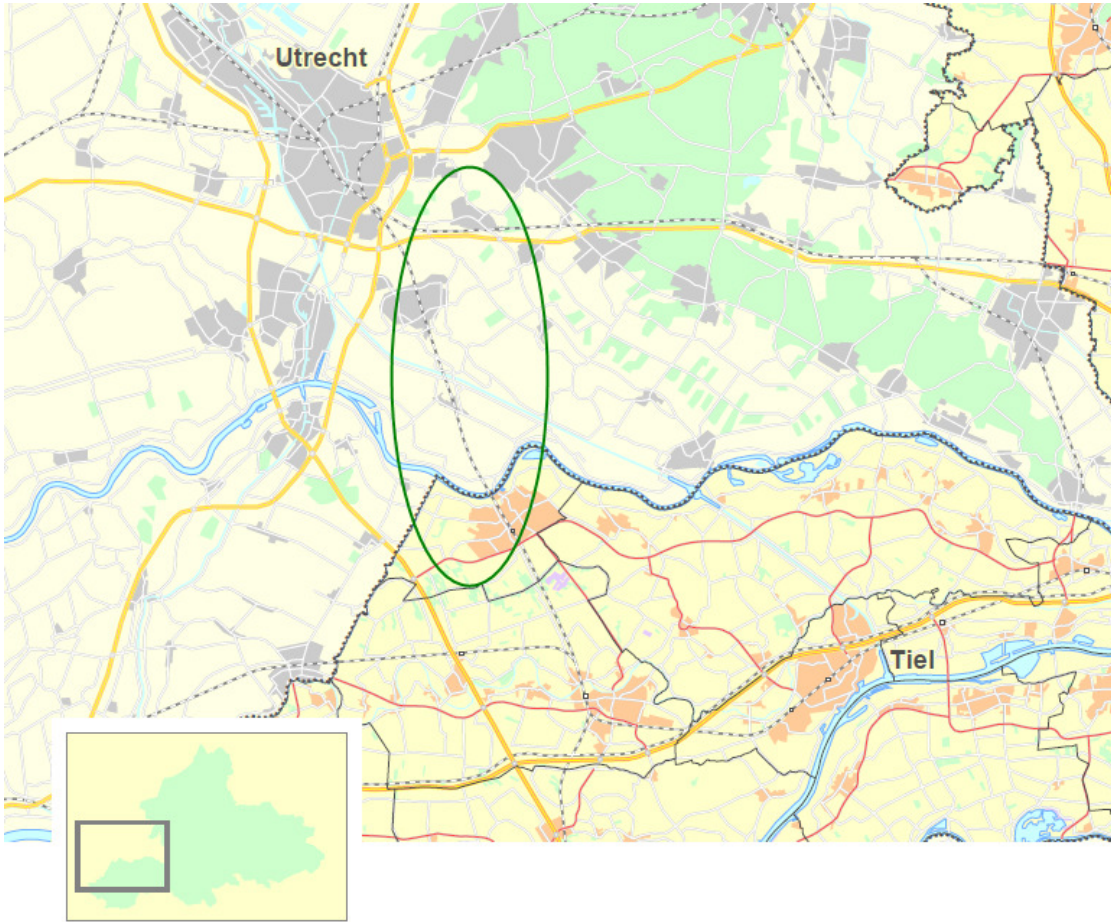
Economie

**Betrokken externe partijen:**

Gemeente Overbetuwe, Stadsregio Arnhem Nijmegen, ProRail, Heinz



<b>Naam:</b> HOV Busverbinding Tiel - Utrecht		<b>2009</b>	
<b>Referentienummer:</b> OM42 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Rivierenland <b>Contactpersoon:</b> O. Ostendorf 026-359 9669	<b>Huidige fase:</b> Initiatief	
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Bus		
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Optimalisatie van de busverbinding van Tiel naar Nieuwegein via Culemborg.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Versnelling van de busverbinding tussen Tiel en Culemborg en naar de werkgebieden in Utrecht ter ontlasting de A15 en de A2 tijdens de spits.			
<b>Stand van zaken:</b> Er moet nog worden nagegaan of de verbinding voldoende potentie heeft en of het project voortgang behoeft. De verbinding wordt genoemd in de netwerknota. Het project zal vooral actueel worden wanneer er in de toekomst nieuwe knelpunten ontstaan op de A2.			
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Er wordt nu niet aan gewerkt. Herijking vindt plaats in het kader van de OV visie.			
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Na vaststelling van de OV visie wordt dit project opnieuw opgepakt. Wij stellen voor dit project voorlopig on hold te zetten.			
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.			
<b>Financiën:</b>			
<b>Totale kosten:</b> N.v.t.			
<b>Bijdrage provincie:</b> Vooralsnog zijn er geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.			
<b>Cofinanciering</b> N.v.t.			
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.			
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeenten, OV bedrijf, regio Rivierenland	

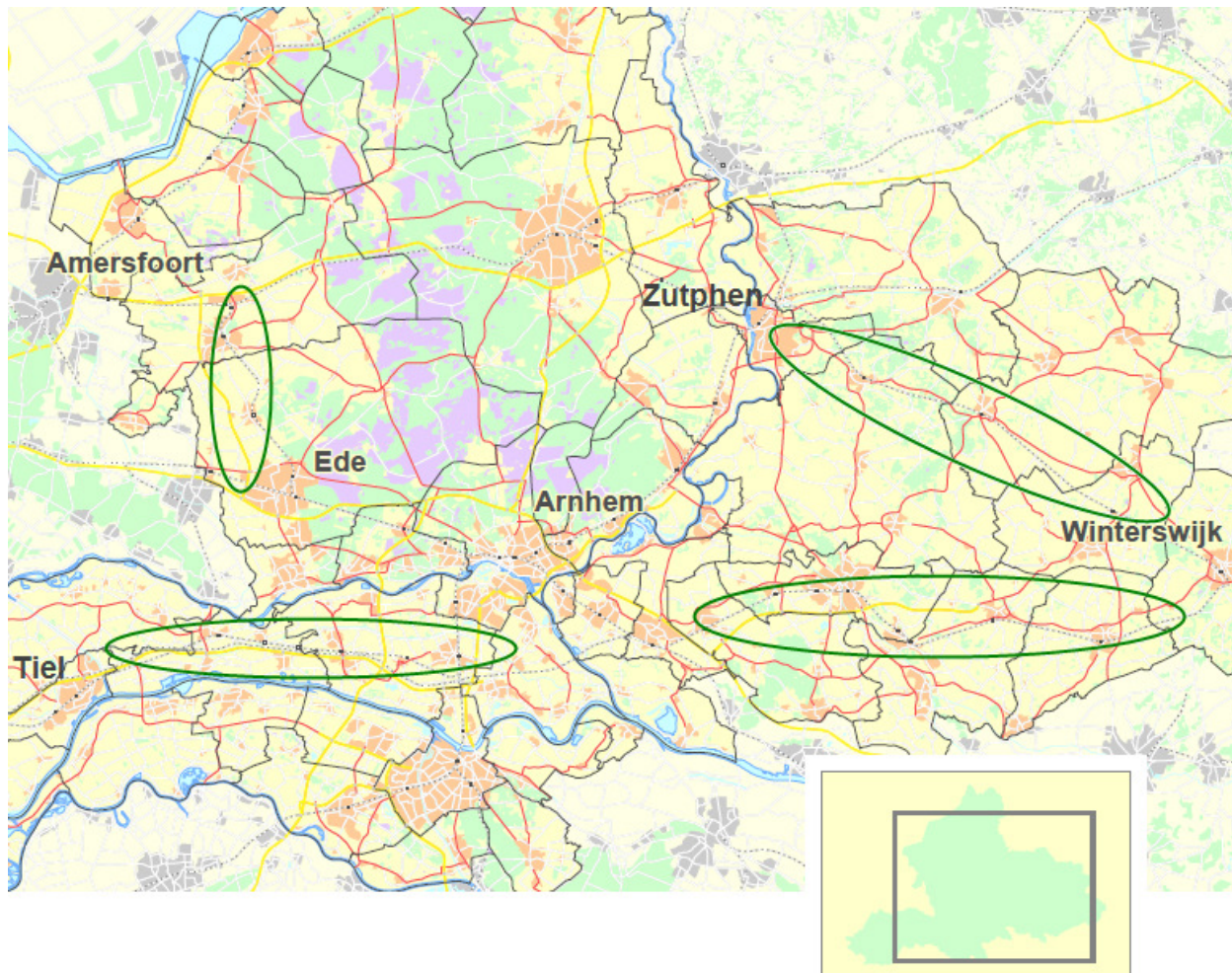


Naam: Stationsoutillage regionale spoorlijnen		2013	2013	2014
<b>Referentienummer:</b> OM43 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> FoodValley, Achterhoek, Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b>  Uitvoering (Valleilijn) Verkenning (Arnhem-Winterswijk)		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving			
<b>Initiatiefnemer:</b> ProRail				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> ProRail gaat vanaf 2013 in fasen alle stations in Nederland voorzien van een nieuwe stationsoutillage. Dit betekent dat op de perrons nieuw perronmeubilair wordt aangebracht. Het gaat hierbij om bankjes, wachtruimten, stasteunen, reisinformatie, enzovoorts. Per station wordt maatwerk geleverd qua inrichting.				
<b>Knelpunt</b> Dit project is gestart omdat het huidige perronmeubilair niet meer "van deze tijd" is en onvoldoende beantwoordt aan de opvatting van overheden en vervoerders dat stations een verblijfplek zijn voor reizigers, die kwaliteit mag uitstralen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Stationsoutillages worden vanaf 2013, ter bevordering van comfort en uitstraling stations, gefaseerd vernieuwd, ook op onze regionale spoorlijnen.				
<b>Relatie met:</b> Spoorlijn Arnhem-Winterswijk (OM22) Sociale Veiligheid regionaal spoor (OM23)				
<b>Stand van zaken:</b> De Provincie heeft ProRail gevraagd om de nieuwe stationsoutillage snel te realiseren op de regionale lijnen in Gelderland. Dat is voor de Valleilijn en Arnhem-Winterswijk toegezegd. Met ProRail worden per station, in samenwerking met vervoerder en gemeenten, afspraken gemaakt op basis van een schouw.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Stations van de Valleilijn worden in de tweede helft van 2013 uitgerust met nieuw meubilair. In 2014 volgt Arnhem-Winterswijk, mogelijk ook Zutphen-Winterswijk. Er is nog geen zicht op uitrol over de andere regionale spoorlijnen.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Realisatie stationsoutillage Valleilijn is in uitvoering (2013) en brengt geen kosten voor provincie of vervoerder met zich mee. Voor Arnhem-Winterswijk is gevraagd om cofinanciering om uitvoering in 2014 mogelijk te maken. In juni 2013 hebben de Staten besloten om hiervoor € 0,5 miljoen beschikbaar te stellen				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> De totale kosten voor twaalf stations op de spoorlijn Arnhem-Winterswijk bedragen rond de € 2,5 miljoen. De totale investering voor stationsoutillage bedraagt rond de € 0,2 miljoen per station (incl. voorbereidingskosten ProRail).  <b>Bijdrage provincie:</b> De bijdrage is € 0,5 miljoen.				

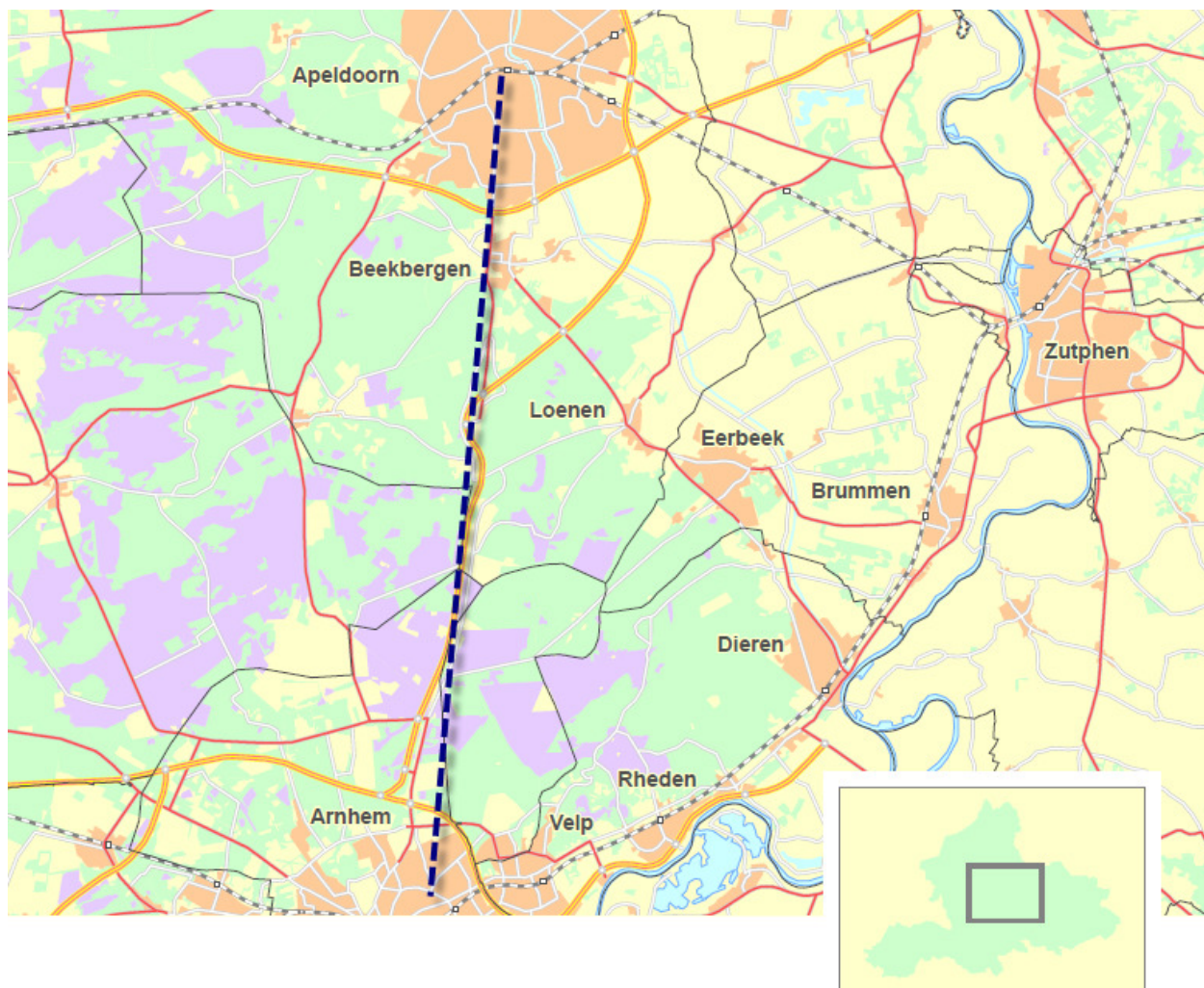
**Relatie andere programma's**

**Betrokken externe partijen:**

ProRail, regionale vervoerders, regio's FoodValley, Stadsregio Arnhem Nijmegen en Achterhoek, gemeenten.



<b>Naam:</b> Spoorverbinding Apeldoorn-Arnhem		<b>2011</b>	<b>2013</b>	
<b>Referentienummer:</b> OM44 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stedendriehoek, Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> R. Roskes 026-359 9663	<b>Huidige fase:</b> Pré-verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (landelijk)			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> In het coalitieakkoord 2011-2014 is opgenomen dat er een directe spoorverbinding moet komen tussen Apeldoorn en Arnhem. Knelpunt bij deze verbinding is de complexiteit (o.a. sleutelrol en regels Rijk en spoorse partijen) en lange doorlooptijd. Kans bij deze verbinding is het versterken van de economische hoofdstructuur van de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de Stedendriehoek.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het gewenste effect van het project is te komen tot een hoogwaardige OV verbinding tussen Apeldoorn en Arnhem die de economie van de regio versterkt.				
<b>Relatie met:</b> HOV busverbinding Apeldoorn-Arnhem (OM16)				
<b>Stand van zaken:</b> Na een verkenning met alle regionalepartijen (overheden en derden) is voorjaar 2013 besloten om in te zetten op een hoogwaardige OV verbinding, niet zijnde een trein.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> De werkgroep, bestaande uit medewerkers van de provincie Gelderland, de gemeente Apeldoorn, de gemeente Arnhem, de Stedendriehoek en de Stadsregio Arnhem Nijmegen, heeft een eerste verkenning gedaan op basis waarvan bestuurders van Arnhem, Apeldoorn, regio Stedendriehoek en Stadsregio de handen ineenslaan om een OV verbinding te realiseren die het huidige busverbinding qua uitstraling en functioneren overstijgt.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Verkenningfase; gedurende deze fase worden GS en PS geïnformeerd over de voortgang middels het MIA-mobiliteit. Mogelijke investeringsbeslissingen zijn nog niet aan de orde.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> n.n.b.				
<b>Bijdrage provincie:</b> n.n.b.				
<b>Cofinanciering:</b> n.n.b.				
<b>Exploitatiekosten:</b> n.n.b.				
<b>Relatie andere programma's:</b> Buitengewoon groen		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeenten Arnhem, Apeldoorn, Brummen, Rheden,		



<b>Naam:</b> Spoor knoop Arnhem Oost		2013		
<b>Referentienummer:</b> OM45 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem-Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b>  Initiatief		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (landelijk)			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Ten oosten van Arnhem ligt een belangrijk capaciteitsknelpunt in het spoornet. Het betreft de spoor knoop Arnhem-oost; het splitsingspunt van de spoorlijnen naar Zutphen en Doetinchem. In het voorkeursbesluit van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is de vrije kruising Arnhem Velperbroek (Oost) opgenomen als investering om daar voldoende capaciteit te bieden voor goederentreinen. Die capaciteitsvergroting is ook van regionaal (Stadsregio/Achterhoek), nationaal en internationaal belang voor het personenvervoer.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Bestaande splitsing ombouwen zodat er voldoende capaciteit ontstaat voor een betrouwbare afwikkeling en een hogere robuustheid van de dienstregelingen in en rond spoor knoop Arnhem, in de richting van Doetinchem/Winterswijk, Zutphen en Duitsland.				
<b>Relaties andere projecten:</b> PHS (OM6) Logistiek & goederenvervoer (LG1) Spoorverdubbeling Zevenaar – Didam (OM33) Nieuwe treindienst Arnhem – Düsseldorf (vanaf 2016).OM11)				
<b>Stand van zaken:</b> In het kader van de Rijksbezuinigingen op het infrafonds heeft lenM in eerste instantie de vrije kruising Arnhem Velperbroek geschrapt. In het overleg met de Tweede Kamer heeft de verantwoordelijke staatssecretaris toegezegd de vrije kruising in het kader van de lange termijn spooragenda opnieuw te onderzoeken. Op 20 maart 2013 hebben PS zich bij motie uitgesproken tegen het schrappen van de vrije kruising en dit onder de aandacht weten te brengen van de Tweede Kamerleden.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> In het najaar 2013 volgt de lange termijn spooragenda en wordt duidelijk wat er aan maatregelen en projecten overblijft van PHS, inclusief mogelijke oplossing voor de spoor knoop Arnhem Oost. In de lange termijn spooragenda (LSTA) wordt zowel naar goederen- als naar personenvervoer gekeken. Binnenkort zal vanuit de provincie opdracht worden gegeven voor een onderzoek naar de benodigde capaciteitsuitbreiding van de knoop. Het onderzoek zal gebruikt worden om de spoor knoop bij het Rijk te agenderen in de LSTA ( Lange Termijn Spoor Agenda).				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> <u>PHS: Planstudie</u> ; MER over Goederenvervoer Oost Nederland eerste fase (Elst -) Zutphen – Hengelo (– Oldenzaal) is opgesteld en in mei 2013 gepubliceerd. Na de zomer volgt besluitvorming door lenM over vervolg PHS Goederen Oost Nederland. <u>Lange termijn spooragenda</u> : Voorstel lenM aan Tweede Kamer over het totale spoorprogramma (goederen en personen). Voorlopig wordt hier geen reservering of beschikbaarstelling voor gevraagd.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  Relatie met Programma Hoogfrequent Spoor. PHS vraagt mogelijk bijdrage provincie. De hoogte hiervan is nog niet duidelijk en hangt af van de uitkomsten MER Goederenvervoer en herijking in het kader van de				



lange termijn spooragenda. Hoogte van een mogelijk bijdrage voor Spoorknop Arnhem Oost is eveneens nu nog onduidelijk.

**Totale kosten:**

De kosten van de vrije kruising worden geraamd op circa € 49,0 miljoen.

**Bijdrage provincie:**

Vooralsnog zijn er geen middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.

**Cofinanciering:**

n.n.b.

**Exploitatiekosten:**

n.n.b.

**Relatie andere programma's:**

--

**Betrokken externe partijen:**

Ministerie van IenM, ProRail, stadsregio Arnhem Nijmegen, gemeente Arnhem



<b>Naam:</b> Spoorbrug Ravenstein		2008		
<b>Referentienummer:</b> OM46 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b> Initiatief		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (landelijk)			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Noord-Brabant				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Op de spoorlijn (Nijmegen - 's-Hertogenbosch) ligt de enkelsporige brug bij Ravenstein. NS bedient op deze verbinding de stations. In de Brabantse spoorvisie 2030 wordt gesproken van een mogelijke toename van treinen over genoemde brug. Nu is deze brug al een bottleneck. Een kwartierdienst van treinen in beide richtingen, waar naar gestreefd wordt, is met enkelspoor nauwelijks haalbaar. Bij vertragingen in één richting op een lijn met enkelspoor, heeft dit vaak ook gevolgen voor treinen in de tegenovergestelde richting. De robuustheid van het spoor is beter met dubbelspoor. Ook de overstap in 's-Hertogenbosch (onder andere van en naar Utrecht en Eindhoven) en Nijmegen (onder andere van en naar Nijmegen Heijendaal en verder) blijkt door vertragingen een grote mate van onbetrouwbaarheid te hebben. Wanneer het goederenpad open moet blijven (er is een zijlijn bij Oss), is dit zelfs zonder verhoging van de huidige frequentie van reizigerstreinen vaak een probleem. De combinatie kwartierdienst, goederentreinen en een enkelsporige brug leidt op voorhand tot risico's op vertragingen. ROVER afdeling Brabant heeft een verzoek ingediend bij beide provincies om een verkenning op te starten. In het Gebiedsgerichte MIRT-onderzoek voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen (2013/2014) zal worden gekeken wat de noodzaak is voor verbeteringen op spoor Nijmegen-Den Bosch.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Aanpassing spoorbrug (verdubbeling) om robuustheid spoor te verhogen, betrouwbaarheid van de reistijd en de aansluitingen te verbeteren en hogere frequentie op termijn mogelijk te maken.				
<b>Relatie met:</b> Stationsomgevingen				
<b>Stand van zaken:</b> In 2008 is door de Stadsregio en Noord-Brabant een corridorstudie gedaan. In deze studie is toen vooral gekeken naar nieuwe stations en de stapsgewijze opbouw naar vier sprinters per uur. Verhoging van de rijsnelheid en daarmee een nieuwe marktpotentie voor de lijn, zijn niet onderzocht. Provincie Noord-Brabant wil met mogelijke partners (provincie Gelderland, Stadsregio Arnhem Nijmegen) nagaan of een verkenning door ProRail naar maatregelen op dit traject, in het bijzonder de kosten van spoorverdubbeling bij de brug Ravenstein, gewenst is.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Provincie Gelderland en Stadregio hebben met elkaar afgesproken eerst de MIRT-studie naar de ruimtelijke economische ontwikkeling van de regio en de bereikbaarheid af te wachten. Naar verwachting komt daaruit de corridor Nijmegen-Den Bosch als knelpunt naar voren. Vervolgens kan het probleem samen met het Rijk in een MIRT verkenning verder worden uitgewerkt. Op deze wijze wordt het Rijk nadrukkelijk bij de probleemanalyse en de oplossingen betrokken. De MIRT-studie wordt in 2014 afgerond. De daarop volgende MIRT verkenning zou daarna kunnen starten.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> In 2014 besluitvorming of een (gezamenlijke) MIRT-verkenning (actualisatie en verbreding studie uit 2008) moet worden uitgevoerd.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b>				

N.n.b.

**Bijdrage provincie:**

Vooralsnog zijn er geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.

**Cofinanciering:**

N.n.b.

**Exploitatiekosten:**

N.n.b.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Ministerie van IenM, ProRail, provincie Noord-Brabant, Stadsregio Arnhem Nijmegen, NS, tracégemeenten



<b>Naam:</b> Spoortunnel Tricht		2011		
<b>Referentienummer:</b> OM47	<b>Regio('s):</b> Rivierenland	<b>Huidige fase:</b>		
<b>Sis-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> O. Ostendorf 026-359 9669	initiatief		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (landelijk)			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Geldermalsen				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Het dorp Tricht wordt doorsneden door twee spoorlijnen: de lijn Utrecht-Den Bosch en Geldermalsen-Dordrecht (zgn. MerwedelingeLijn, afgekort MLL). De eerste lijn wordt ook veel door goederentreinen gebruikt. Om meer treinen te kunnen laten rijden op de lijn Utrecht – Den Bosch is het noodzakelijk dat de MLL wordt vrijgelegd. Op dit moment zijn er twee gelijkvloerse spoorwegovergangen door het dorp, die ruim de helft van de tijd dicht zijn. Voor de vrijlegging van de MLL zijn er ongelijkvloerse spoor kruisingen noodzakelijk. ProRail stelt twee spoor kruisingen voor: één buitendijks langs de Lingedijk en één nieuwe overgang net buiten het dorp. Door de realisatie van de nieuwe overgang net buiten het dorp kan een zogenaamde rondweg om Tricht worden gerealiseerd waardoor het vrachtverkeer naar de kleine bedrijventerreinen, onder andere Hak, buiten het dorp om geleid kan worden. De overweg midden in het dorp zal verdwijnen. Deze overgang is echter belangrijk voor de onderlinge verbindingen in het dorp en realisatie van een verbinding voor minimaal fietsers en voetgangers is belangrijk voor de sociale cohesie in het dorp.				
<b>Knelpunt:</b> ProRail vindt dat met het realiseren van de twee ongelijkvloerse overwegen (de Lingedijk en net buiten het dorp) de bereikbaarheid van Tricht voldoende is gewaarborgd. Juist de overgang in het dorp, welke gesloten wordt, wordt veel gebruikt door schoolkinderen en ouders die hun kinderen naar de peuterspeelzaal brengen. Daarnaast wil de gemeente graag een langer stuk rondweg realiseren waardoor vrachtverkeer helemaal niet meer door de kern hoeft. De gemeente heeft onvoldoende financiële middelen om deze ongelijkvloerse kruising en verlenging van de rondweg helemaal zelfstandig te realiseren.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Door realisatie van een ongelijkvloerse fiets/voetgangerstunnel in het dorp blijft de onderlinge samenhang in het dorp in stand. Door verlenging van de rondweg kan het vrachtverkeer volledig buiten het dorp afgewikkeld worden.				
<b>Relatie met:</b> Leefbaarheid kleine kernen Ontsluiting landelijk gebied				
<b>Stand van zaken:</b> De gemeente is de mogelijkheden van de realisatie van een tunnel aan het onderzoeken.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Voortgang is afhankelijk van de procedure van ProRail.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Nog niet bekend.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totaal kosten:</b> € 58,0 miljoen				
<b>Bijdrage provincie:</b> Vooralsnog zijn er geen financiële middelen voor gereserveerd of beschikbaar gesteld.				
<b>Cofinanciering:</b> ProRail, gemeente Geldermalsen, bedrijfsleven				

Bijdrage gemeente Geldermalsen: € 3,5 miljoen voor de tunnel en € 6,5 miljoen voor de verlenging van de rondweg.

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

Programma sociaal profiel

**Betrokken externe partijen:**

Gemeente Geldermalsen, ProRail



<b>Naam:</b> Spoorzone Zaltbommel			2011	2013
<b>Referentienummer:</b> OM48	<b>Regio('s):</b> Rivierenland	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> L. Olthof 026-359 9685	Uitvoering		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Zaltbommel				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De gemeente Zaltbommel wil aan de slag met het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving, de herontwikkeling van de voormalige locatie Virieupark en de stationsdriehoek Spoorveste. Ook de verbinding tussen het station en de historische binnenstad maakt onderdeel uit van het plan. Voor de herontwikkeling heeft de gemeente via het Regiocontract, in de eerste en tweede tranche in 2012 en 2013 een subsidie van € 1,65 miljoen gekregen. In 2012 is al een kwaliteitsslag gemaakt met de uitbreiding van de P+R en de fietsenstalling.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het betreft herinrichting van het stationsplein(inclusief aankoop onroerend goed), aanpak Wilhelminaweg, herinrichting langzaamverkeersroute en inrichting bushaltes.				
<b>Stand van zaken:</b> Planontwikkeling stationsplein, Wilhelminaweg en langzaamverkeersroute.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Uitvoering start eind 2013 en wordt eind 2014 afgerond. De middelen moeten uiterlijk eind 2015 zijn besteed.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Zie bovenstaande.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Stad en Regio				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> € 3,3 miljoen.				
<b>Bijdrage provincie:</b> Provinciale subsidies voor de realisatie bedragen € 1,65 miljoen, verleend vanuit het programma Stad en Regio.				
<b>Cofinanciering:</b> Gemeenten en derden: € 1,65 miljoen				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b> Stad en Regio		<b>Betrokken externe partijen:</b> NS, ProRail, gemeente Zaltbommel en marktpartijen		



<b>Naam:</b> Ede, OV Dreeslaan /ziekenhuis		<b>2013</b>	
<b>Referentienummer:</b> OM49 <b>Sis-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> FoodValley <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Initiatief	
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> (keten)Mobiliteit		
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Ede			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Gemeente Ede stelt dat aanpassing van de huidige kruising aan de Dreeslaan, door zijn complexiteit en het vele verkeer dat hierover heen rijdt, gewenst is. Er moet een goede oplossing worden gezocht voor een verbetering van de doorstroming van alle verkeer en specifiek de rol van het openbaar vervoer en voor het daaraan gerelateerde voetgangersverkeer daarin. Mogelijk dat ook het kruisende fietsverkeer kan worden meegenomen bij het zoeken naar oplossingen.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Toevoeging van een aantal aanpassingen aan deze kruising die afwikkeling van openbaar vervoer en fiets/voetgangersverkeer efficiënter maakt, waardoor wachttijden en ontruimingstijden van het verkeer kunnen worden verbeterd.			
<b>Stand van zaken:</b> Sinds de verbouwing van het ziekenhuis Gelderse Vallei halteert het openbaar vervoer richting Wageningen op de hoofdrijbaan (Dreeslaan) en niet meer voor de ingang van het ziekenhuis. Deze situatie was aanleiding om naar een optimalisatie van de routing van de bussen te zoeken. Tevens wordt daarbij het kruisende voetgangers- en fietsverkeer beschouwd. De gemeente wil de mogelijkheden van een ondertunneling van de Dreeslaan voor het langzame verkeer bezien.			
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Nader te beschouwen. Een verkenning naar de verkeersprognoses om een goed beeld te vormen van nut en noodzaak van ondertunneling en het effect dat dit heeft is nodig. Ook moeten huidige routes van de bussen nader in beeld worden gebracht om te zien waar optimalisatie kan worden bereikt.			
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Nader te beschouwen. Gemeente Ede zal voor de financiering van de tunnel voor fiets/voetgangersverkeer een beroep doen op provinciale middelen. Wij stellen voor dit infoblad voorlopig on hold te zetten in verband met een tekort aan financiële middelen bij zowel gemeente als provincie.			
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit			
<b>Financiën:</b>  <b>Totaalbudget:</b> N.n.b.  <b>Bijdrage provincie:</b> Vooralsnog zijn er geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.  <b>Co-financiering:</b> N.n.b.  <b>Exploitatiekosten:</b> N.n.b.			
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Syntus	





<b>Naam:</b> Spoorzone Nijmegen Centraal		<b>2012</b>	<b>2015</b>
<b>Referentienummer:</b> OM50 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b> Pré-verkenning	
<b>Thema:</b> Openbaar Vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving		
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Nijmegen.			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Station Nijmegen Centraal is in zijn huidige vorm slecht bereikbaar vanuit de wijken Waterkwartier en Wolfskuil. Er is een route via de Tunnelweg, maar deze is onaantrekkelijk, lang en onveilig. In de ontwikkelingsvisie Nijmegen Centraal en de knooppuntontwikkeling (structuurvisie) is de insteek de barrière tussen centrum stad (oost) en Waterkwartier/Wolfskuil (west) op te heffen, door het station tweezijdig te laten functioneren.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het realiseren van een tweede westelijke ingang van het station, waardoor het station beter bereikbaar wordt en de barrière tussen de genoemde westelijke wijken en het centrum aan de oostzijde wordt opgeheven.			
<b>Relatie met:</b> Stedelijke bereikbaarheid (SB1) Bereikbaarheid Nijmegen (SB6) Stedelijke herstructurering			
<b>Stand van zaken:</b> De gemeente heeft momenteel niet voldoende middelen beschikbaar tot haar beschikking om dit project uit te kunnen voeren.			
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Realisatie verwacht tussen 2015-2016.			
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Het initiatief ligt momenteel bij de gemeente Nijmegen. Wij stellen voor dit project on hold te zetten vanwege het ontbreken van financiële middelen bij zowel gemeente als provincie.			
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit			
<b>Financiën:</b>			
<b>Totale kosten:</b> € 5,0 miljoen.			
<b>Bijdrage provincie:</b> Vooralsnog zijn er geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.			
<b>Cofinanciering:</b> N.n.b.			
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.			
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Nijmegen, ProRail.	



<b>Naam:</b> Overwegen regionaal spoor		2013	2013	
<b>Referentienummer:</b> OM51 <b>Sis-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> FoodValley, Achterhoek, Stedendriehoek, Rivierenland. Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b>  Verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Trein (regionaal)			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De vijf regionale spoorlijnen waarvoor de provincie verantwoordelijk is kennen relatief veel overwegen. Een groot deel van deze overwegen is beveiligd, maar een deel van de overwegen is nog onbewaakt. We willen het risico op ongevallen terugdringen. Tegelijkertijd is bekend dat stringen bij (beveiligde) overwegen een grote invloed hebben op de uitvoering van de dienstregeling. Het terugbrengen van het aantal overwegen (saneren, samenvoegen) is dan ook een onderliggend doel, naast het vergroten van de voor veiligheid op en rond het spoor.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Verbeteren veiligheid op en rond het regionaal spoor door overwegen (beter) te beveiligen. Daarnaast het verbeteren van de performance op het spoor door het aantal overgangen waar mogelijk te verminderen.  <b>Relatie met:</b> Investerings aan infrastructuur op regionale spoorlijnen, oversteekbaarheid spoor (barrièrevorming). Recreatieve voet/fietspaden. Spoorlijn Arnhem-Winterswijk (OM22 en OM33).				
<b>Stand van zaken:</b> Voor de Valleilijn en de spoorlijn Arnhem-Winterswijk geldt dat al veel overwegen zijn opgeknapt en van beveiliging zijn voorzien. In het kader van de aanpak van de infrastructuur op het traject Arnhem-Winterswijk is ook een voorstel ingediend om de resterende overwegen op (een deel van) dit traject te verbeteren of saneren. Voor de overige spoorlijnen geldt dat een nadere inventarisatie van het aantal overwegen en de (gewenste) beveiliging daarvan wordt gemaakt. Daarbij kan mogelijk meegelift worden op het recent gestarte programma overwegveiligheid van ministerie van IenM.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> In 2014 wil de provincie een goed beeld hebben van de huidige en de gewenste situatie van overwegen op onze regionale spoorlijnen.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Een aantal overwegen zal in periode 2014-2015 aangepakt worden met middelen voor de spoorlijn Arnhem-Winterswijk. Afhankelijk van beschikbare financiën voor inventarisatie en uitvoering kunnen ook voor de overige regionale spoorlijnen in samenwerking met ProRail programma's worden opgezet voor de verbetering of sanering van overwegen.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totaalbudget:</b> N.n.b.  <b>Bijdrage provincie:</b> Op 25 september 2013 hebben PS € 2 miljoen gereserveerd voor de aanpak van overwegen op de spoorlijn Arnhem-Winterswijk.				

**Cofinanciering:**

N.n.b

**Exploitatiekosten:**

N.n.b.

**Relatie andere programma's:****Betrokken externe partijen:**

ProRail, Rijkswaterstaat (in verband met noodzakelijke ondertunneling of overbrugging in de tracés)



<b>Naam:</b> Spoorzone Velperpoort			2012	2014
<b>Referentienummer:</b> OM52 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b> Pré-verkenning		
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Arnhem				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Station Velperpoort vormt als belangrijk regionaal vervoersknooppunt de entree naar de binnenstad van Arnhem. Daarnaast bedient het station belangrijke bestemmingen rondom de economische as Velperweg, de Steenstraat en, het Mode- en Spijkerkwartier. De aanpak van Velperpoort leidt tot een upgrading van het mobiliteitsprofiel van de Velperweg en daarmee van het vestigingsklimaat aan de Velperweg. Het station vormt het tweede mobiliteitsknooppunt van Arnhem. Het ligt ongeveer even dicht bij de binnenstad als Arnhem-centraal. Per dag passeren circa 17.000 treinreizigers het station, waarvan er 3700 in- of uitstappen. Het aantal buspassagiers dat vertrekt vanaf het busstation bedraagt ruim 12.000 reizigers per werkdag. De capaciteit van perrons, trappen en wachtplaats bij de verkeerslichten is nu onvoldoende en leidt tot gevaarlijke situaties. De onprettige en onveilige sfeer rondom het station staat in schril contrast met de huidige uitstraling van onder andere de Steenstraat en het Modekwartier en ondermijnt de belangrijke mobiliteitsfunctie van het station. De gemeente werkt samen met de provincie, NS, ProRail en de corporatie Volkshuisvesting aan verbeteringsmaatregelen in en om het station. Het gaat daarbij om technische verbeteringen, verbeterde toegankelijkheid en verbeterde uitstraling van station en omgeving.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Een belangrijk onderdeel van de ambitie is om de kern van het probleem, namelijk de zeer onprettige en ongelukkig geplaatste fietstunnel, te vervangen door een brede onderdoorgang waarbij het spoor deels op kolommen wordt geplaatst. Dit idee is in het BOM-overleg door alle partijen onderschreven. Daarnaast gaat om het verbeteren van stallingsvoorzieningen voor de fiets, aanpassen bushaltes en herinrichting van de openbare ruimte.  De voorgestelde aanpak betekent een forse kwaliteitsimpuls die meer reizigers trekt en een uitstralingseffecten heeft op een ruime zone rond het station. Het verbeteren van het OV-knooppunt heeft een positief effect op de kosten van het openbaar vervoer. Door verhoging van kwaliteit (verhoging reizigersinkomsten) en efficiëntie (verlaging van kosten) van het knooppunt, stijgt de kostendekkingsgraad van zowel de busexploitatie (vanaf 2015 provinciaal) als de provinciale treindienst Arnhem-Winterswijk.				
<b>Relatie met:</b> Stedelijke bereikbaarheid (SB1) Bereikbaarheid Arnhem (SB5) Spoor Arnhem-Winterswijk (OM22)				
<b>Stand van zaken:</b> Het project bevindt zich nog in de pré-verkenningfase. In het kader van het programma stedelijke bereikbaarheid is door de provincie € 0,1 miljoen beschikbaar gesteld. Dit bedrag is voor een aantal kleine quick win maatregelen die in 2013 / begin 2014 tot een snel, maar beperkt resultaat moeten leiden.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> De pré-verkenning moet de komende periode worden afgerond waarna op basis de resultaten met alle betrokken partners een maatregelenpakket wordt afgesproken.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Besluitvorming over de het project moet nog plaats vinden. Bij de realisatie wordt gedacht aan twee fasen : 1. No-regret maatregelen vooruitlopend op de verbreding van de onderdoorgang onder het station. Periode 2014-2015				

2. Het realiseren van de onderdoorgang en het resterende maatregelenpakket.  
Periode 2016-2017

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**  
Gedeputeerde Mobiliteit

**Financiën:**

**Totale kosten:**

De geraamde kosten voor het totale project bedragen € 17,5 miljoen.

**Bijdrage provincie:**

Vooralsnog zijn er geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.

**Cofinanciering:**

N.v.t.

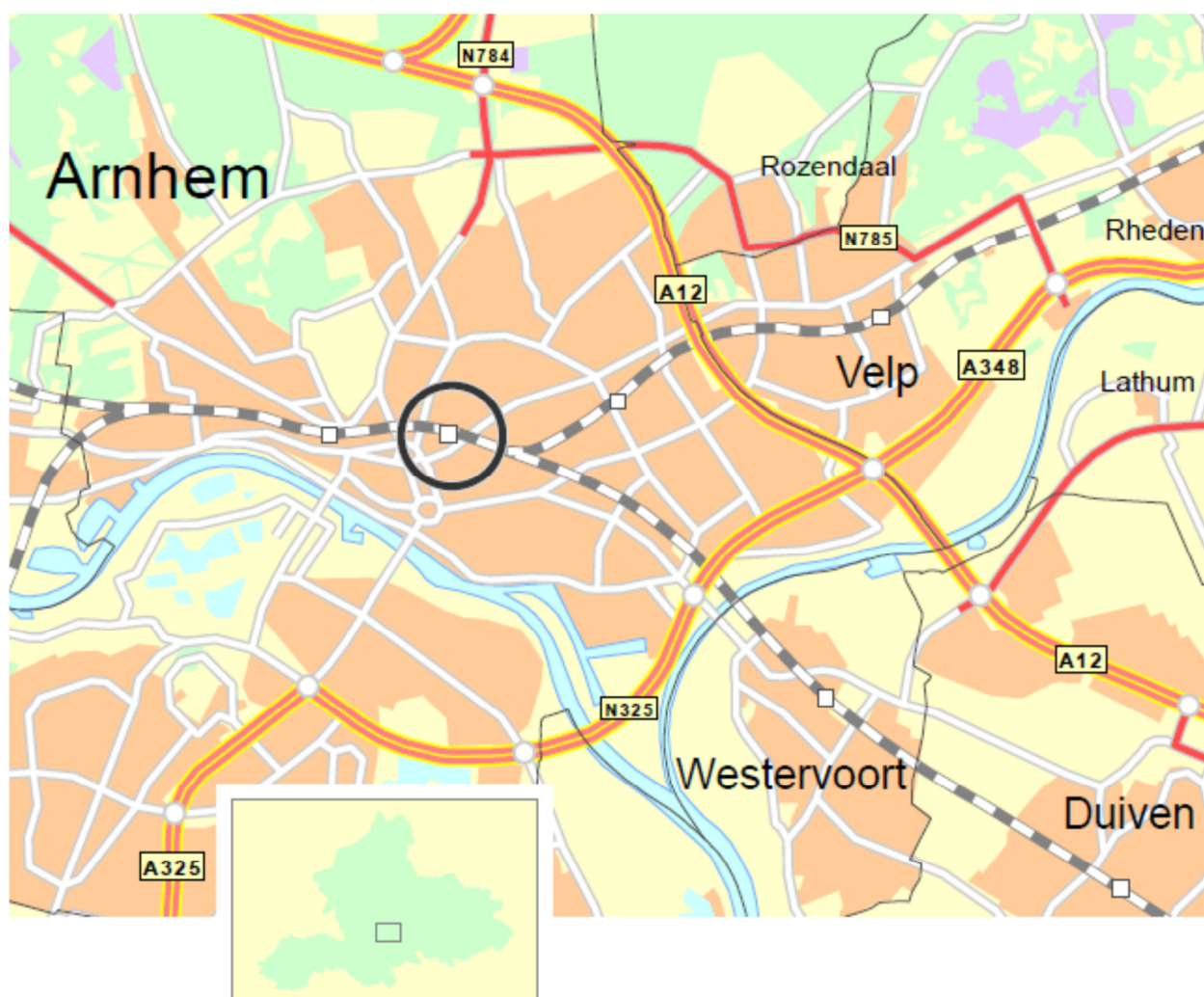
**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

ProRail, NS, Stadsregio Arnhem Nijmegen, gemeente Arnhem.



<b>Naam:</b> Stationsomgeving Wijchen			2012	2014
<b>Referentienummer:</b> OM53	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
	<b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680			
<b>Thema:</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> Stationsomgeving			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Wijchen en Stadsregio Arnhem Nijmegen				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Bij het station van Wijchen wordt, in opdracht van de Stadsregio, een keerspoor gerealiseerd ten behoeve van stadsregiorail die eind 2014 van start gaat. Het realisatiebesluit voor het keerspoor is in december 2012 door de Stadsregio genomen. De gemeente heeft in aansluiting op de plannen voor het keerspoor, plannen gemaakt voor en upgrading van de gehele stationsomgeving.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De gemeente voert regie over de aanpak van de stationsomgeving. De volgende projecten spelen hier: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisatie parkeerkelder voor circa 220 parkeerplaatsen met fietsdek met ongeveer 1000 klemmen.</li> <li>- Herinrichting P+R-terrein aan de noordzijde waardoor er meer P+R-plekken beschikbaar komen.</li> <li>- Herinrichting van de zuidzijde. De huidige stallingen verdwijnen, waardoor meer ruimte wordt gecreëerd voor een stationsplein met K+R.</li> </ul> Verplaatsing van de huidige snackbar van het huidige P+R-terrein naar het stationsgebouw.				
<b>Stand van zaken:</b> Het project bevindt zich op de grens van verkenning naar uitvoering. Het keerspoor zit in de realisatiefase. De gemeentelijke plantontwikkeling voor de omgeving wordt dit najaar afgerond.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Realisatie 2014 - 2016.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Het project bevindt zich op de grens van verkenning naar uitvoering.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> De investeringskosten voor de omgeving zijn geraamd op € 8,75 miljoen				
<b>Bijdrage provincie:</b> Er is op dit moment een tekort op het plan van circa € 2,0 miljoen. Voorgesteld wordt om € 2,0 miljoen beschikbaar te stellen.				
<b>Cofinanciering :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadsregio Arnhem Nijmegen: € 3,45 miljoen</li> <li>- Ministerie van IenM: € 1,1 miljoen</li> <li>- Gemeente Wijchen: € 2,2 miljoen</li> <li>- Totaal: € 6,75 miljoen</li> <li>- NS investeert in de upgrade van het bestaande stationsgebouw en brengt grond in voor de kelder.</li> </ul>				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Wijchen, Stadsregio Arnhem Nijmegen,		





OM

<b>Naam:</b> Spoorzone Putten		2012	2014	2014
<b>Referentienummer:</b> OM54	<b>Regio('s):</b> Noord-Veluwe	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> H.A. Verdoold 026-359 9608	Verkenning		
<b>Thema</b> Openbaar vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema</b> Stationsomgeving			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Putten en Regio Noord-Veluwe				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De gemeente Putten werkt aan een plan voor de stationsomgeving Putten. Het behelst verbetering van de verblijfsfunctie door de herinrichting van het stationsplein en herinrichting van het stationsgebouw (horeca en wachtruimte). Dit project is onderdeel van de Stad- en Regiocontracten. Verder is er bij het station een tekort aan fietsparkeerplaatsen en zijn er plannen om de bereikbaarheid van het station (voor auto, bus en fiets) en de veiligheid rond het station (spoorwegovergang) te verbeteren.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De gemeente voert regie over de aanpak van de stationsomgeving. De volgende projecten spelen hier:  - Herinrichting van de stationsomgeving. Deze hangt daarbij samen met: - Realisatie ontsluitingsweg Henslare II, realisatie rotonde met Stationsstraat. Stationsstraat wordt afgewaardeerd tot woonstraat waardoor er een veiliger fietsverbinding tussen station en centrum ontstaat. - Verkeersveilig maken voor fietsers en voetgangers van de overweg van Spoorwegovergang Stationsstraat door realisatie van een tunnel. - Realisatie van 456 extra fietsparkeerplekken die volgens de prognose in 2020 nodig zijn (oplossen tekort, wordt gerealiseerd door ProRail).				
<b>Relatie met:</b> Randstadspoor (OM25)				
<b>Stand van zaken:</b> Het project bevindt zich in de verkenningfase. Op basis van beschikbare middelen voor de projecten zullen in een proces van burgerparticipatie dit najaar enkele ontwerpen worden gemaakt.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Start uitvoering is in het najaar 2014 voorzien met een afronding in de zomer van 2015. Realisatie tunnel beslaat heel 2015.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Wij stellen voor om voor 2014 een bijdrage van € 1,0 miljoen beschikbaar te stellen voor de uitbreiding van het fietsparkeren en ontsluitingsweg/ rotonde Stationsstraat.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> De investeringskosten voor het hele project zijn geraamd op € 10,7928 miljoen: - Realisatie fietsparkeerplekken: € 0,5928 miljoen - Realisatie ontsluitingsweg Henslare II, realisatie rotonde met Stationsstraat: € 2,1 miljoen - Herinrichting van de stationsomgeving: € 0,5 miljoen - Spoorwegovergang Stationsstraat (tunnel): € 7,6 miljoen				
<b>Bijdrage provincie:</b>				

Voor uitbreiding Fietsparkeren (= 40%): € 237.120,- en voor Henslare II: € 762.880,- = totaal € 1 miljoen

**Cofinanciering :**

De gemeente Putten voor uitbreiding Fietsparkeren (10%): € 59.280,- en voor Henslare II: € 1.337.120,- = € 1.396400,-

ProRail voor Fietsparkeren: 296.400,- (= 50%)

**Exploitatiekosten:**

n.v.t.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Gemeente Putten, Regio Noord-Veluwe, ProRail, NS



<b>Naam:</b> Ontsluiting uitbreiding vliegveld Lelystad				<b>2014</b>
<b>Referentienummer:</b> OM55	<b>Regio('s):</b> Noord-Veluwe	<b>Huidige fase:</b>		
	<b>Contactpersoon:</b> N. Vlasveld 026-359 8402	Initiatief		
<b>Thema:</b> Openbaar Vervoer & Mobiliteit	<b>Subthema:</b> (keten)Mobiliteit			
<b>Initiatiefnemer:</b> gemeente Harderwijk				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Om het vliegveld Schiphol te ontlasten zijn er initiatieven om vliegveld Lelystad uit te breiden om zo de afhandeling van een aantal chartervluchten van Schiphol over te nemen.  Uitbreiding vliegveld Lelystad zal meer verkeer genereren richting omliggende gebieden waaronder Gelderland. Mogelijk zal de verkeersdruk bij Harderwijk toenemen en kunnen verkeersknelpunten ontstaan.  Kans is om station Harderwijk op te waarderen als overstappunt voor reizigers uit het oosten van het land naar het vliegveld. Daartoe zal de bestaande busverbinding moeten worden opgewaardeerd tot HOV.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Harderwijk scharnierpunt in ontsluiting vliegveld van en naar het oostelijk deel van Nederland door goede overstapmogelijkheden en een nieuwe diagonaal HOV verbinding Lelystad-Harderwijk(-Apeldoorn).				
<b>Stand van zaken:</b> Het project zit in de initiatieffase.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Er wordt onderzoek gedaan naar de te verwachten vervoerrelaties vliegveld – Harderwijk/Oost Nederland.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Wij verwachten in 2014 de pré-verkenning te starten.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totaal kosten:</b> N.n.b.				
<b>Bijdrage provincie:</b> Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.				
<b>Verdeling kosten:</b> N.n.b.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.n.b.				
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeenten Harderwijk en Lelystad, provincie Flevoland, ministerie van IenM		



<b>Naam:</b> Nijmegen, Dorpensingel Oost		<b>2006</b>	<b>2012</b>	<b>2015</b>
<b>Referentienummer:</b> RV1 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b>  Verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfra derden			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Nijmegen in samenwerking met gemeente Lingewaard				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Al bijna twintig jaar staat de aanleg van de Dorpensingel-Oost in de plannen van de gemeenten Lingewaard en Nijmegen. In Nijmegen vormde de weg onderdeel van het oorspronkelijke plan voor de Waalsprong. Vanwege de gewijzigde ruimtelijke inzichten is de verbinding tijdelijk uit de verkeersplannen van Nijmegen verdwenen. In een motie, die in januari 2010 in de gemeenteraad is aangenomen, is er voor gekozen het doorgaand verkeer uit Bemmelse buiten de oostelijke woongebieden van Nijmegen Noord om te leiden en is de Dorpensingel weer opgenomen als regionale verbinding met Bemmelse. Ook voor Lingewaard is de verbinding van belang; de verbinding moet zorgen voor een betere regionale ontsluiting van de gemeente. De ruimtelijke ontwikkelingen hebben inmiddels al vorm gekregen en de aanleg van de weg wordt daarmee steeds urgenter. Daarom hebben beide gemeenten besloten de aanleg gezamenlijk projectmatig op te pakken. Doel is op korte termijn daadwerkelijk de weg te realiseren. In de planning van de gemeente Nijmegen wordt gestreefd naar uitvoering in 2015 en 2016. Daartoe moet nog wel een aantal stappen worden gezet.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De Dorpensingel Oost verbindt de Ovatonde in de Prins Mauritsingel/A325 met de Zandsestraat, de oude regionale verbindingsweg tussen Bemmelse via Lent naar Nijmegen. Ten oosten van de Prins Mauritsingel is de geplande woningbouw in kader van de Waalsprong nagenoeg gerealiseerd. Daarmee is tussen Nijmegen en Bemmelse een nieuwe woonwijk rond Lent ontstaan. De huidige verbinding tussen Lent en Bemmelse via de Zandsestraat/Vossenpelsestraat wordt door de Waalsprong door (te) veel verkeer gebruikt (via de Laauwikstraat en de Bemmelse). De bestaande verbinding is nu niet meer geschikt voor een bovenlokale verkeersfunctie. De weg is smal en de fietsstroken bieden onvoldoende ruimte.  De functie van de Dorpensingel: <u>Ontsluiting Bemmelse</u> Gezien de ruimtelijke en economische ontwikkelingen en het beperkt aantal aansluitingen op het hoofdwegennet, is er sprake van urgentie om de regionale bereikbaarheid van Bemmelse op peil te houden. Een goede directe aansluiting van Bemmelse op de A325 ontbreekt. De Dorpensingel is daarom de ontbrekende schakel in het wegennet.  <u>Ontlasten woongebied Waalsprong</u> Door de aanleg van de Dorpensingel wordt het doorgaand autoverkeer buiten de oostelijke woongebieden van de Waalsprong omgeleid. De verkeersintensiteit binnen die woongebieden zal hierdoor aanmerkelijk lager worden. Hierdoor kan de verkeersfunctie op de route Vossenpelsestraat – Laauwikstraat afgewaardeerd worden naar een erftoegangsweg. Uit de analyse van de verkeersmodellen blijkt dat de aanleg van de Dorpensingel leidt tot 30% minder verkeer in Lent. Daarmee neemt de verkeersoverlast voor de bewoners van deze woongebieden aanmerkelijk af en kan de verkeersveiligheid verbeteren.  Samengevat gaat het om de regionale bereikbaarheid van Bemmelse en het beperken van de verkeersoverlast in dit deel van de Waalsprong. De provincie is mede verantwoordelijk voor de regionale bereikbaarheid.				
<b>Stand van zaken:</b> De gemeenten Nijmegen en Lingewaard hebben de tracémogelijkheden verkend. Hierbij is rekening gehouden met de ruimtelijke mogelijkheden en beperkingen voor zover die op dit moment bekend zijn. Op basis hiervan is een voorlopig tracé bepaald. Dit tracé zal in een vervolgfase nog verder moeten worden uitgewerkt in een verkeerskundig geverifieerd ontwerp en kan dus (in beperkte mate) nog wijzigen.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b>				

De gemeente Nijmegen wil de Dorpensingel zo spoedig mogelijk aanleggen omdat daarmee de overlast langs de bestaande verbinding tussen Lent en Bommel aanmerkelijk vermindert. De planning van de gemeente Nijmegen is gericht op uitvoering tussen 2015-2016. De gemeente Nijmegen heeft de middelen daarvoor gereserveerd in de begroting. Lingewaard heeft vanwege de slechte financiële situatie geen middelen beschikbaar voor de aanleg van de Dorpensingel. Om de weg daadwerkelijk in 2015 en 2016 te kunnen uitvoeren dient in de zomer van 2013 gestart te worden met de formele procedures, zoals het bestemmingsplan. Daartoe is het wel nodig dat er voldoende zekerheid is over de financiering. De gemeenten bereiden momenteel een samenwerkingsovereenkomst voor waarin afspraken worden gemaakt over taken, verantwoordelijkheden en financiën. Toprisico is niet tijdige instemming van de Lingewaardse Raad met de start van de bestemmingsplanprocedure.

**Fasering en status besluitvorming:**

Plan zit in de verkenningsfase. De gemeente Nijmegen heeft besloten tot de aanleg van de weg en stelt daarmee ook de middelen beschikbaar. Lingewaard heeft het plan voor de Dorpensingel oost opgenomen in haar gemeentelijke mobiliteitsplan. Medio 2013 dient de Raad van Lingewaard toestemming te geven om de bestemmingsplanprocedure te starten. Echter, het ontbreken van voldoende middelen staat dat besluit in de weg.

Wij stellen voor om, gezien het gebrek aan zicht op financiële middelen, dit project voorlopig on hold te zetten.

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit.

**Financiën:**

**Totale kosten:**

De totale kosten bedragen € 8,2 miljoen (excl. fietstunnel RijnWaalpad). De kosten van het Nijmeegse deel bedragen € 5,0 miljoen; de aanleg van het deel op het grondgebied van Lingewaard kost € 3,2 miljoen.

**Bijdrage provincie:**

Vooralsnog zijn er geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.

**Cofinanciering:**

De gemeente Nijmegen heeft binnen haar begroting ruimte kunnen vinden voor de aanleg. De gemeente Lingewaard heeft nog geen dekking voor het deel van de Dorpensingel op haar grondgebied. Beide gemeenten hebben in een bestuurlijk overleg met de gedeputeerde eind 2012 gevraagd om financiële steun, met name voor het Lingewaardse deel. In dat BO heeft de gedeputeerde aangegeven begrip te hebben voor de problematiek, maar op dit moment geen ruimte te zien binnen het huidige investeringsprogramma dat tot 2015 loopt.

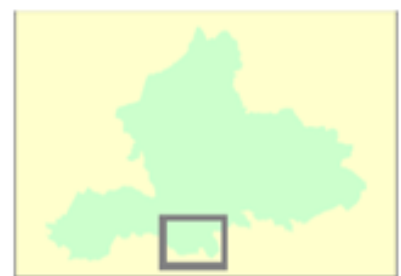
**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Gemeenten Lingewaard en Nijmegen, Stadsregio Arnhem Nijmegen





<b>Naam:</b> Zevenaar, Witte Kruis		2009		
<b>Referentienummer:</b> RV2 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b>  Initiatief		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Zevenaar				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> In het kader van de komst van de aansluiting Zevenaar-oost op de A12 en de gebiedsontwikkeling Zevenaar-oost is de bij de gemeente de wens ontstaan om een verbinding te maken tussen de aansluiting van de N811/N336/N812 via het bedrijventerrein 7-Poort naar de nieuwe aansluiting op de A1.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het betreft een nieuwe verbinding zoals bovenomschreven. De verbinding kruist de spoorlijn Zevenaar-Emmerich met een viaduct of tunnel. Een gelijkvloerse kruising met de spoorlijn is vanuit spoorwegveiligheid en capaciteit niet mogelijk. De nieuwe verbinding heeft het volgende doel: het ontlasten van de provinciale weg door Babberich (N812) van doorgaand (vracht)verkeer. Hetzelfde geldt voor de route naar de nieuwe aansluiting op de A12 via de N336 en het lokale wegennet. Vanuit de gemeenten en Rijnwaarden en Emmerich wordt vanwege de hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer door Elten ook gepleit voor de deze verbinding. Ook de baksteenindustrie in Rijnwaarden pleit voor de nieuwe verbinding.				
<b>Stand van zaken:</b> In het kader van de gebiedsontwikkeling Zevenaar-oost is in opdracht van de gemeente Zevenaar in 2009 een verkenning uitgevoerd naar deze verbinding. De verkenning heeft niet geleid tot besluitvorming omdat verschil van inzicht bestaat over de omvang van de problematiek, de mogelijkheden om van de bestaande route via de N338 en het wegennet van Zevenaar gebruik te maken en de vraag in hoeverre dit een regionale verbinding zou moeten zijn. De provincie is van mening dat volstaan, kan worden met het aanpassen van de huidige route via de N336 en de Hengelderweg naar de nieuwe aansluiting op de A12. De route door de kom van Babberich (N812) voldoet aan de gestelde eisen. Tot nu toe heeft geen van de partijen verdere initiatieven genomen. De gemeente Zevenaar heeft in 2011 de Statencommissie uitgenodigd, maar tot nu toe is er geen opdracht gegeven aan GS om verdere acties uit te voeren. In juni 2013, bij de behandeling van het MIAM in de commissie MIE, is verzocht samen met de provincie de studie uit 2008 te actualiseren. Daarop is positief gereageerd. De provincie start in september nader overleg met de gemeente over het actualiseren van de probleemstelling en van de van de planstudie.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> In september wordt nader overlegt met de gemeente over het actualiseren van de probleemstelling. Op dit moment ligt de verdere planontwikkeling stil.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Project is teruggevallen naar de initiatieffase.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Cofinanciering:</b> N.n.b.  <b>Totale kosten:</b> In de verkenning van 2009 zijn de kosten van doortrekking geraamd op € 9,0 miljoen (prijsspeil 2009 exclusief BTW).				

**Bijdrage provincie:**

Vooralsnog zijn er geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's****Betrokken externe partijen:**

Gemeenten Zevenaar, Rijnwaarden en Emmerich, Baksteenindustrie Rijnwaarden



<b>Naam:</b> Capaciteitsaanpak A1 Apeldoorn-Azelo		<2009	2010	
<b>Referentienummer:</b> RV3	<b>Regio('s):</b> Stedendriehoek	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b> PS2011-631, PS2012-764 PS2013-710	<b>Contactpersoon:</b> A. Henselmans 026-359 8621	Verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Rijksinfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Ministerie van IenM				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Uit het coalitieakkoord Uitdagend Gelderland: "In het overleg met het Rijk maakt de provincie duidelijk, dat verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Deventer absoluut noodzakelijk is."  Gezien de belangrijke (inter)nationale en regionale functie hebben de provincies Gelderland en Overijssel en de regio's Twente en Stedendriehoek het initiatief genomen voor een verkenning naar de noodzakelijke verbreding van de A1. Het doel is het versneld realiseren van de verbreding van de A1 met één rijstrook tot 2x4 tussen Apeldoorn-Deventer en 2x3 tussen Deventer-Azelo.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Verbreding A1 Apeldoorn-Azelo in twee fases: fase één (Twello-Deventer en Deventer-Oost Rijssen) realiseren vanaf 2017, fase twee (resterende trajecten) realiseren vanaf 2024.				
<b>Stand van zaken:</b> Provinciale Staten hebben in september 2013 € 38,85 miljoen beschikbaar gesteld voor de verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo.  Voor de verbreding van de A1 is jarenlang gelobbyd. In het bestuurlijk overleg MIRT met het Rijk in november 2011 is overeengekomen dat de regio 25% zal bijdragen aan de capaciteitsaanpak van de A1, het Rijk financiert de resterende 75%.  De Tweede Kamer nam in april 2013 een motie aan (Elias/Kuiken) waarin werd gevraagd om versneld een voorkeursbeslissing te nemen voor de A1. Minister Schultz van Haegen wil deze beslissing zo snel mogelijk na het zomerreces nemen en het bod van de regio hierbij betrekken. De verwachting is dat zij direct na het zomerreces een besluit neemt.  De provincies en regio's bereiden dit gezamenlijk bod aan de Minister voor. Bovenop de 25% bijdrage (van € 101,0 miljoen) stellen de regionale partijen voor nog eens € 38,5 miljoen beschikbaar stellen voor voorfinanciering zodat de grootste knelpunten op de A1 versneld aangepakt kunnen worden.  Het bod uit de regio is als volgt verdeeld: Overijssel € 89,5 miljoen, Gelderland € 38,85 miljoen en Regio Twente € 10 miljoen. De bijdrage van de Stedendriehoek loopt via de provincie.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Definitieve afspraken tussen Rijk en Regio en vaststelling financiën door PS gereed vierde kwartaal 2013. Start planvoorbereiding project eind 2013 begin 2014.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> September 2013 besluitvorming PS van Gelderland en Overijssel over de regionale bijdrage. Voorkeursbeslissing minister en ondertekening bestuursovereenkomst door alle partijen gepland in oktober 2013.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> € 403,0 miljoen				

**Cofinanciering:**

Ja, met ministerie van IenM, provincie Overijssel, regio Twente en regio Stedendriehoek.

**Bijdrage provincie:**

De provincie Gelderland draagt € 38,85 miljoen bij en verstrekt een lening aan het Rijk van € 11,0 miljoen euro van 2015 tot 2024. Zie PS2013-710.

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

N.v.t.

**Betrokken externe partijen:**

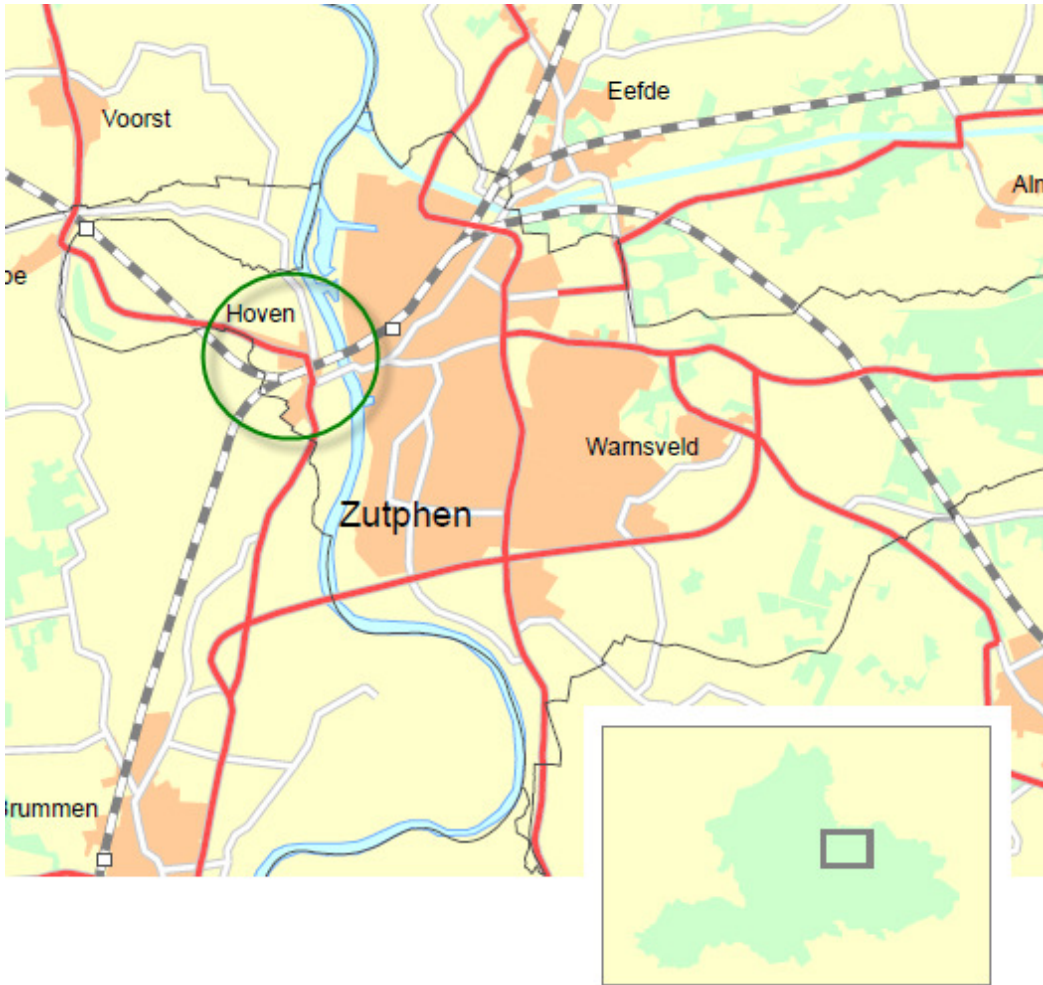
Ministerie van IenM, provincie Overijssel, regio Stedendriehoek, regio Twente



<b>Naam:</b> N303 Voorthuizen		<1995	2010	2014
<b>Referentienummer:</b> RV4 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764	<b>Regio('s):</b> Veluwe <b>Contactpersoon:</b> A. Smith 026-359 8522	<b>Huidige fase:</b> Planvoorbereiding		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De provinciale weg N303 vormt een belangrijke schakel voor het regionale verkeer aan de westkant van de Veluwe. De N303 doorkruist de kern van Voorthuizen. De grote belasting van de N303 door het (doorgaande) verkeer leidt tot stagnatie in de verkeersafwikkeling. Daarnaast levert knelpunten op met betrekking tot de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Voorthuizen, waaronder geluidoverlast en barrièrewerking. Door de autonome mobiliteitsgroei en ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving (woningbouw en uitbreiding bedrijventerrein) zal de verkeersdruk op de N303 verder toenemen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het doel van deze rondweg is het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Voorthuizen en het verbeteren van de bereikbaarheid.				
<b>Stand van zaken:</b> Om een omleiding bij Voorthuizen planologisch en juridisch mogelijk te maken wordt een provinciaal inpassingsplan opgesteld. In de procedure voor het inpassingsplan worden drie fasen doorlopen: voorontwerp inpassingsplan, ontwerp inpassingsplan en vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten. Het ontwerp inpassingsplan heeft reeds ter inzage gelegen. Het Inpassingsplan wordt begin 2014 vastgesteld door PS. Het aanbestedingsdossier is in voorbereiding.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Afronding van de grondverwerving en opstarten van de aanbestedingsprocedure. Afhankelijk van eventuele beroepsprocedures begint de aanleg van de nieuwe rondweg in de loop van 2015.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> De procedure van het inpassingsplan loopt op dit moment. PS worden voorgesteld te besluiten tot vaststelling van dit inpassingsplan. Tegen dit besluit staat voor belanghebbenden beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Tot slot worden PS voorgesteld te besluiten een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> € 23,9 miljoen				
<b>Bijdrage provincie:</b> Geraamd uitvoeringskrediet € 13,6 miljoen. Beschikbaar gesteld voorbereidingskrediet € 10,4 miljoen. Daarnaast is nog een bedrag van € 6,0 miljoen gereserveerd vanuit de eenmalige middelen mobiliteit.				
<b>Co-financiering:</b> N.v.t.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's</b> N.v.t.		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Barneveld, gemeente Nijkerk, Waterschap		

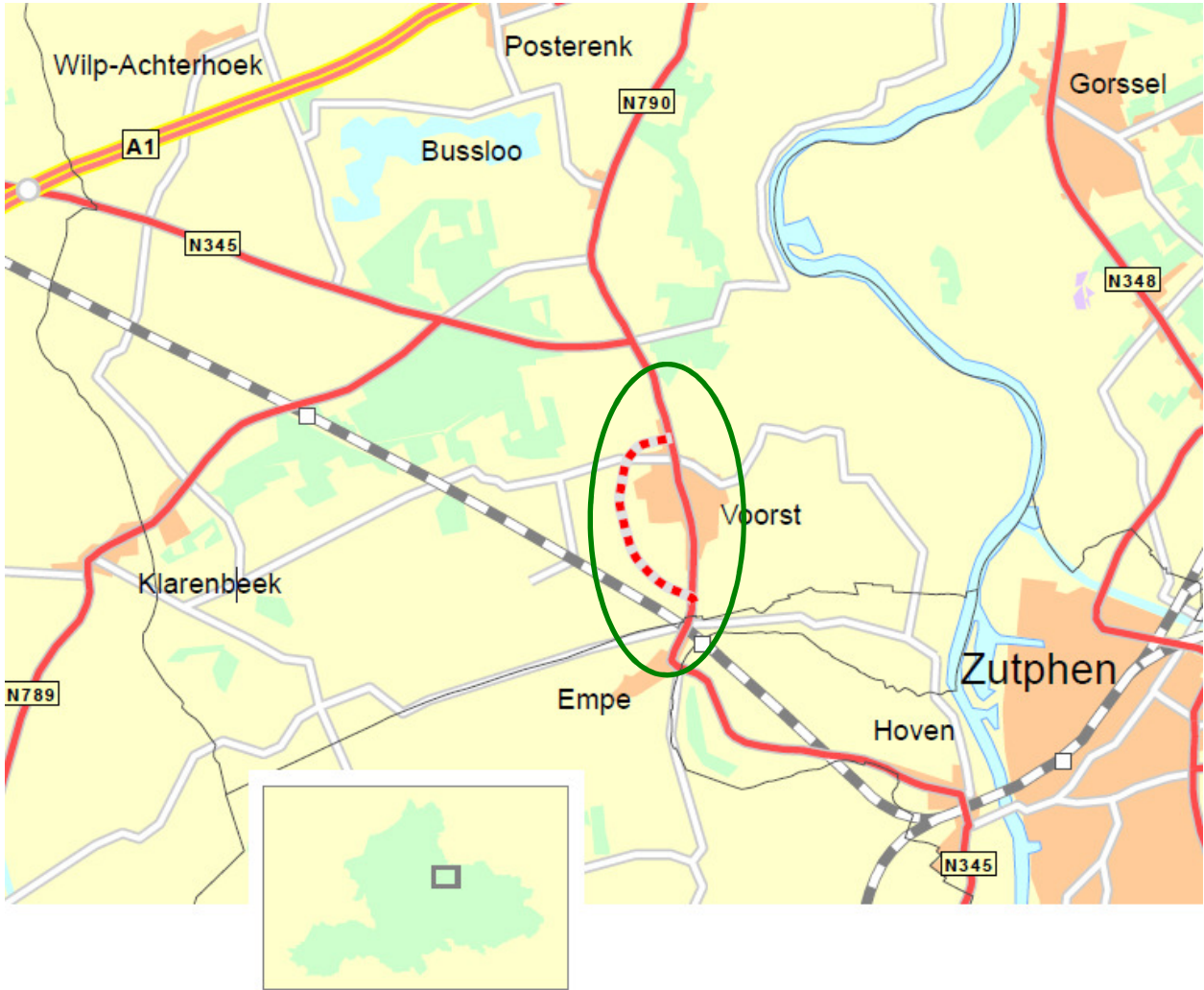


<b>Naam:</b> N345 De Hoven, Zutphen				<b>2013</b>
<b>Referentienummer:</b> RV5	<b>Regio('s):</b> Stedendriehoek	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> A. Smith 026-359 8522	Planvoorbereiding		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De N345 vervult een belangrijke functie voor het doorgaande verkeer in de stedendriehoek Zutphen, Apeldoorn en Deventer. In de huidige situatie doorsnijdt de N345 de dorpskern van De Hoven/Zutphen. Deze situatie is een van de grotere knelpunten (doorstroming, barrièrewerking en geluidsoverlast) op de provinciale wegen van Gelderland.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De provincie wil dit knelpunt graag aanpakken en heeft een verkenning voor de N345 De Hoven/Zutphen uitgevoerd. Uit de verkenning kwam naar voren dat een westelijke rondweg om de Hoven heen de meest effectieve oplossing, met de minste negatieve effecten is.				
<b>Relatie met andere projecten:</b> De nieuwe rondweg om De Hoven/Zutphen is één van de projecten die het gebied ten westen van Zutphen een impuls moeten geven (voorbeelden als N345, Rondweg Voorst). Deze projecten zijn ondergebracht in het programma IJsselsprong. In het programma werken de gemeenten Zutphen, Brummen en Voorst, Waterschap Vallei en Veluwe, de provincie Gelderland en het ministerie van IenM nauw met elkaar samen om meerdere opgaven, waaronder infrastructuur, in één keer aan te pakken.				
<b>Stand van zaken:</b> Voor de aanleg van een rondweg om De Hoven/Zutphen is een provinciaal inpassingsplan nodig. Ook is het project MER-plichtig. Daarom voert de provincie een milieueffectrapportage (MER) uit. Op basis van het concept-MER is een principevoorkeur uitgesproken voor het Noordalternatief.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Najaar 2013 start procedure inpassingsplan. Uitvoering 2015, 2016 en 2017.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Besluitvorming PS over inpassingsplan en uitvoeringskrediet wordt via een aparte Statennotitie voorgelegd.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> € 39,0 miljoen				
<b>Bijdrage provincie:</b> € 39,0 miljoen				
<b>Cofinanciering:</b> N.v.t.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Zutphen, gemeente Brummen, waterschap Vallei en Veluwe, ministerie van IenM		





<b>Naam:</b> N345 rondweg Voorst		<b>&lt;2008</b>	<b>2010</b>	<b>2014</b>
<b>Referentienummer:</b> RV6 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stedendriehoek <b>Contactpersoon:</b> A. Smith 026-359 8522	<b>Huidige fase:</b> Planvoorbereiding		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De N345 vervult een belangrijke functie voor het doorgaande verkeer in de stedendriehoek Zutphen, Apeldoorn en Deventer. De drukke N345 loopt dwars door de kern van Voorst, met geluidsoverlast en onveilige verkeerssituaties als gevolg. Na een verkenning bleken er twee mogelijkheden te zijn om deze problemen op te lossen: een westelijke of een oostelijke rondweg.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Na de verkenning is een MER opgesteld naar de oostelijke en westelijke rondweg. In het MER zijn de voor- en nadelen beschreven van beide alternatieven. Mede op basis van de resultaten van het MER, spraken GS hun voorkeur uit voor een westelijke omleiding om Voorst. Dit alternatief spaart de hooggewaardeerde Voorsterklei, met haar landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. De westelijke rondweg is duurder, maar beter in te passen in de omgeving.				
<b>Stand van zaken:</b> Inmiddels heeft het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegen.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Eind 2013 wordt het inpassingsplan ter besluitvorming voorgelegd aan PS. Het provinciaal inpassingsplan maakt de aanleg van de rondweg planologisch en juridisch mogelijk. Afhankelijk van eventuele beroepsprocedures begint de aanleg van de nieuwe rondweg in de loop van 2014. Uitvoering loopt vervolgens van 2014 tot 2015.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> De provincie heeft een voorontwerp inpassingsplan (VOIP) opgesteld. Deze is ter beoordeling naar alle betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs gegaan. Zij konden advies geven over het plan. Daarna heeft de provincie een Ontwerp Inpassingsplan (OIP) opgesteld. Het OIP is zes weken ter inzage gelegd. Dit najaar stellen PS het plan vast.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totaal kosten:</b> € 26,7 miljoen				
<b>Bijdrage provincie:</b> € 26,7 miljoen, waarvan € 4,7 miljoen beschikbaar is gesteld en € 22,0 miljoen gereserveerd.				
<b>Cofinanciering:</b> N.v.t.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b> Ecologische Hoofdstructuur, Milieu, Buitengewoon Groen		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Voorst, Waterschap Vallei en Veluwe		



<b>Naam:</b> N346 Rondweg Lochem		<1995	2012	
<b>Referentienummer:</b> RV7	<b>Regio('s):</b> Stedendriehoek	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> E. Vermeulen 026-359 8482	Verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De provinciale weg N346 ten noorden van Lochem moet meer verkeer kunnen verwerken. Daarnaast moet de weg veiliger worden. De provincie Gelderland en de gemeente Lochem onderzoeken hoe dat het beste kan. Op 2 oktober 2012 hebben GS besloten om een nieuwe verkenning voor de N346 te starten.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Naar aanleiding van de nieuwe verkenning moet meer duidelijkheid ontstaan over het nut en de noodzaak van een nieuwe verbinding in Lochem. Hierom worden meerdere alternatieven onderzocht en met elkaar vergeleken. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft hierbij uitdrukkelijk verzocht om naast de alternatieven voor nieuwe verbindingen ook een variant te onderzoeken waarin alleen beperkte maatregelen aan de huidige infrastructuur worden getroffen.				
<b>Stand van zaken:</b> De Noordelijke rondweg Lochem is al geruime tijd onderwerp van studie en discussie. In 1995 hebben PS het zogenaamde Stijgoordtracé vastgesteld. Vanwege het ontbreken van draagvlak voor dit tracé in de gemeente Lochem is besloten dit tracé niet verder uit te werken. In plaats daarvan is de m.e.r.-procedure voor een Noordoostelijke rondweg om Lochem opgestart. Hierbij diende een nieuw tracé om Lochem heen met een nieuwe brug over het Twentekanaal (de zgn. Spoorlaantracé) te worden onderzocht inclusief het opstellen van een MER voor de vaststelling en planologische inpassing van dit nieuwe tracé. De verdere uitwerking is vastgelopen op de aanwezigheid van een roekenkolonie. Voor het vervolg van het project zijn verschillende scenario's denkbaar. Het uitvoeren van een nieuwe MER is geen doel op zich. Op grond van de voorlopige resultaten van de verkenning lijken twee realistische, probleemoplossende alternatieven te bestaan die naar verwachting niet MER-plichtig zijn. Daarnaast stuiten ze niet op voorhand op de bepalingen uit de Flora en Faunawet vanwege de aanwezige roeken, hoewel een roekenverplaatsingsplan in alle gevallen aan de orde zal zijn. Deze alternatieven worden momenteel nader uitgewerkt en naast elkaar gezet.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> In het najaar van 2013 zal duidelijkheid ontstaan over de voor- en nadelen van de, nog verder uit te werken, varianten. Er zal vervolgens een keuze tussen deze twee varianten moeten worden gemaakt. Enkele knelpunten kunnen voortijdig worden aangepakt omdat deze niet onderscheidend zijn in de beide varianten. PS hebben reeds middelen beschikbaar gesteld voor quick win maatregelen. Deze zullen, waar mogelijk, parallel aan de verkenning worden opgepakt.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Na afronding van de voorbereidingsfase zal een nieuw besluit nodig zijn. Afhankelijk van welke oplossing gekozen wordt, zal in alle gevallen extra uitvoeringskrediet (bovenop de al beschikbaar gestelde middelen) nodig zijn. Duidelijkheid hierover zal naar verwachting eind 2013 ontstaan.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> € 54,1 miljoen.				
<b>Bijdrage provincie:</b> Voor de Rondweg Lochem is in het verleden € 36,2 miljoen gereserveerd en hiervan is € 14,4 miljoen beschikbaar gesteld. PS is ervan op de hoogte dat de actuele raming uitkomt op € 54,1 miljoen en er dus €				

17,9 miljoen extra budget nodig is voor de Rondweg (Spoorlaantracé).

**Cofinanciering:**

N.n.b.

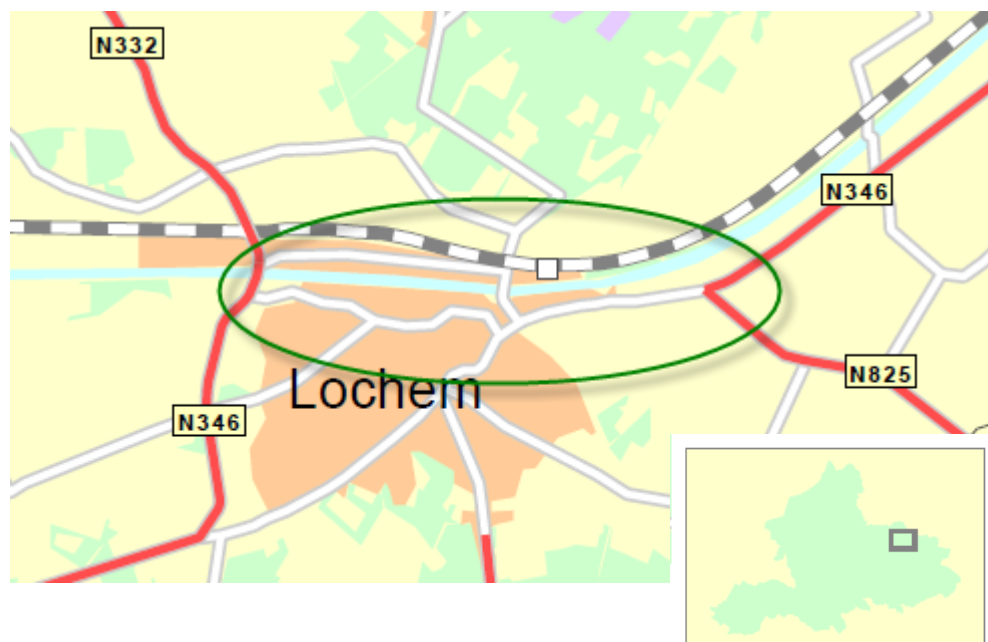
**Exploitatiekosten:**

N.n.b.

**Relatie andere programma's**

**Betrokken externe partijen:**

Gemeente Lochem, Bedrijvenkring, ministerie van IenM.



<b>Naam:</b> N309 't Harde				<b>2012</b>
<b>Referentienummer:</b> RV8 <b>Sis-nummer(s):</b> PS2011-53 en 01495189	<b>Regio('s):</b> Noord-Veluwe <b>Contactpersoon:</b> P.J. van der Eijk 026-359 8486	<b>Huidige fase:</b> Uitvoering		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De leefbaarheid in de kernen 't Harde en Oostendorp is direct gerelateerd aan de toename van het verkeer. Om de doorstroming, leefbaarheid en bereikbaarheid te verbeteren wordt een passende oplossing gezocht. Op grond van eerdere verwachtingen leek een rondweg de oplossing. Bij nadere verkenning en uitwerking blijkt opwaardering en reconstructie van het bestaande tracé ook een verantwoorde oplossing voor het probleem.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Verbeteren van de verkeersafwikkeling, de bereikbaarheid en leefbaarheid vergroten.				
<b>Relatie met:</b> N309 Oostendorp (RV48)				
<b>Stand van zaken:</b> MER /Inpassingsplan in bewerking tracékeuze is gemaakt. Er is gekozen om geen rondweg, maar voor een reconstructie en opwaarderen van bestaande weg. Met behulp van ontwerpateliers met aanwonenden en gemeente zijn mogelijke optimalisaties in beeld gebracht. In september vindt behandeling in de commissie plaats waarna de MER /IP fase voor de provincie is afgerond. De RO-procedure (wijzigingsbevoegdheid) wordt vervolgens door de gemeente voortgezet.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Na positieve besluitvorming voert de gemeente voor het centrumdeel een binnenplansewijziging op het bestemmingsplan uit. Daarnaast neemt de gemeente, parallel aan de provincie, een verkeerbesluit (verboden voor doorgaand vrachtverkeer) voor de aansluiting met de Bovendwars weg aan. Grondaankoop wordt opgestart, waarna de realisatie van dit traject in het centrum en de uitvoering van de werkzaamheden bij de aansluiting N309/A28 worden afgestemd om overlast voor de aanwonenden en de middenstand tot het minimum te beperken. De realisatie van het nieuwe viaduct A28/N309 en de onderliggende provinciale weg wordt gezamenlijk met Rijkswaterstaat aangepakt. Voortgang wordt mede bepaald door afwikkeling van het bestemmingsplan Buitengebied en de planning van Rijkswaterstaat.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> MER / IP fase Tracékeuze vastgesteld 13 november 2012 conform 01495189. September / oktober vaststelling reconstructievariant en middelen om tot realisatie over te gaan.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> € 19,2 miljoen				
<b>Bijdrage provincie:</b> Een bedrag van € 7,5 miljoen is reeds beschikbaar gesteld. Bij voorstel PS2013-725 is voorgesteld om het resterende benodigde bedrag (€ 11,7 miljoen) beschikbaar te stellen.				
<b>Cofinanciering:</b> Mogelijk gemeente door inzet gespaarde BDU gelden circa € 1,25 miljoen afhankelijk van PS besluit.				

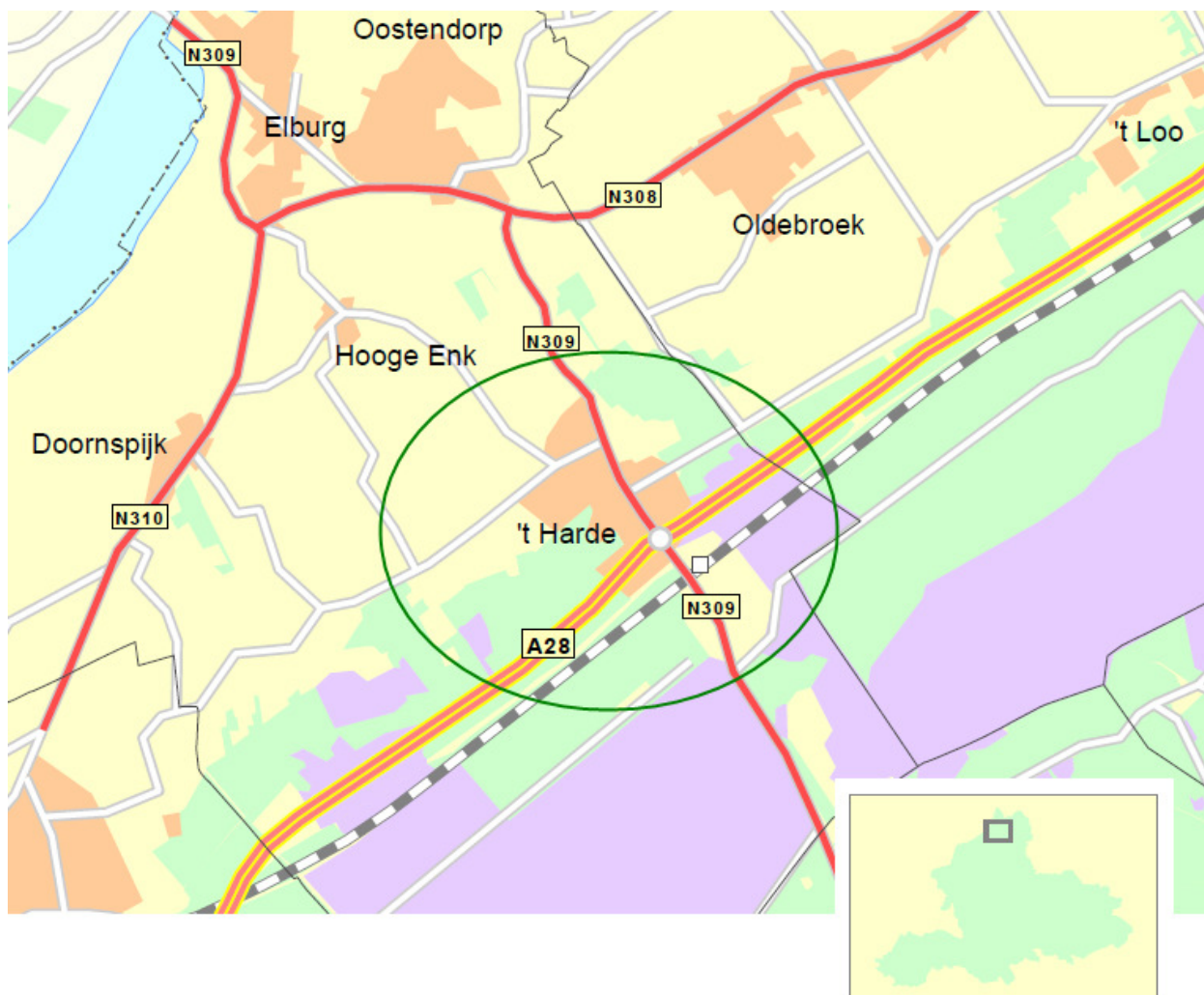
**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Gemeente Elburg, Gemeente Oldebroek



<b>Naam:</b> N322 Zaltbommel		<b>2007</b>	<b>2009</b>	<b>2014</b>
<b>Referentienummer:</b> RV9 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-48, PS2013-291	<b>Regio('s):</b> Rivierenland <b>Contactpersoon:</b> E. Vermeulen 026-359 8482	<b>Huidige fase:</b> Planvoorbereiding		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De N322 bij Zaltbommel is een van de grootste verkeersknelpunten in Gelderland. In de Netwerkanalyse Gelderland is de aansluiting Zaltbommel met de A2 als knelpunt aangeduid. Het verkeer staat in de spits dagelijks vast en bewoners langs de weg hebben hierdoor last van stank en lawaai. Dit is de uitkomst van de zogeheten vijf pré-verkenningen uit het coalitieakkoord 2007-2011. Dit project voorziet in maatregelen die het bereikbaarheidsknelpunt oplossen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De N322 is van groot belang voor Zaltbommel en de Bommelerwaard. Het is voor de regio de enige aansluiting op de A2; een goed alternatief is er niet. Momenteel staat het verkeer op de N322 bij Zaltbommel dagelijks vast. De capaciteit van de weg is onvoldoende om tijdens de spits de kruisende verkeersstromen te kunnen verwerken. Als gevolg hiervan staat de bereikbaarheid van Zaltbommel en de bedrijventerreinen onder druk. De verkeersproblemen beïnvloeden ook de leefbaarheid in de omgeving van de belangrijkste verkeersstromen, zoals in de woonwijk de Waluwe. De maatregelen bestaan uit het vergroten van de wegcapaciteit en het aanleggen van een nieuw wegtracé door Middelweide.				
<b>Stand van zaken:</b> Het Inpassingsplan is op 24 april 2013 vastgesteld door PS en is inmiddels onherroepelijk. Het aanbestedingsdossier is in voorbereiding en naast de voortzetting van minnelijke grondverwerving wordt onteigening voorbereid.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Start van uitvoeren van de werkzaamheden is afhankelijk van de voortgang in de grondverwerving. Het ziet ernaar uit dat onteigening onontkoombaar is, waardoor naar verwachting pas eind 2014 kan worden aanbesteed.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> PS hebben ingestemd met de ongefaseerde aanpak van het bereikbaarheidsknelpunt en daar budget voor ter beschikking gesteld. Met de gemeente Zaltbommel en Rijkswaterstaat zijn projectovereenkomsten gesloten. Naar verwachting zal in november 2013 PS worden verzocht te besluiten over te gaan tot onteigening.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> De totale kosten bedragen ongeveer € 25,0 miljoen.  <b>Bijdrage provincie:</b> Er is € 24,773 miljoen beschikbaar gesteld.  <b>Cofinanciering:</b> Ministerie van IenM: € 0,350 miljoen.  <b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Gemeente Zaltbommel, ministerie van IenM, Rijkswaterstaat, Waterschap





<b>Naam:</b> Provinciale weginfrastructuur - drietal reconstructies		<b>2009</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>Referentienummer:</b> RV10 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2011-631	<b>Regio('s):</b> Achterhoek, Stadsregio Arnhem Nijmegen <b>Contactpersoon:</b> J. Leferink 026-359 8405	<b>Huidige fase:</b> Uitvoering		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> We willen dat de Gelderse economie wordt versterkt met gerichte investeringen in verbetering van de bereikbaarheid. Dit moet leiden tot goed functionerende economische topsectoren, sterke bedrijfssectoren en dynamische steden vanuit de wetenschap dat juist hier de grootste opgaven liggen voor realisering van onze economische ambities en verbetering van de doorstroming. Voor het goed economisch functioneren van de regionale bedrijventerreinen en economische (top)sectoren is een goede ontsluiting op de provinciale wegen essentieel.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Doel is het verbeteren van de ontsluiting van een regionaal bedrijventerrein en zorgen voor een goede doorstroming op de provinciale wegen in relatie tot economische topsectoren. De bereikbaarheid en doorstroming staan op een aantal locaties onder druk.				
<b>Stand van zaken:</b> Ontsluiting regionale bedrijventerreinen: 1- N815 Wehl: Overeenkomst met de gemeente is getekend en is ook aanbesteed. Project is in uitvoering.  Doorstroming: 2- Problematiek A73 aansluiting N271/N844 Malden: Project is iets vertraagd. De op- en afritten worden voorzien van verkeerslichten. Deze worden eind 2013 gerealiseerd. 3- N338 Duiven aansluiting A12: Project is gereed en eind 2012 opgeleverd.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Projecten zijn in de uitvoeringsfase.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Besluitvorming door PS heeft al plaatsgevonden.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> In totaal is € 1,2 miljoen beschikbaar gesteld bij Begroting 2012.  <b>Bijdrage provincie:</b> Project 1: Bijdrage vanuit de provincie Gelderland is na aanbesteding € 0,35 miljoen. Project 2: Bijdrage vanuit de provincie Gelderland is: € 0,15 miljoen. Project 3: Bijdrage vanuit de provincie Gelderland is: € 0,3 miljoen.				
<b>Cofinanciering:</b> N.v.t.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeenten Duiven, Doetinchem, Heumen,		



<b>Naam:</b> Ede Grijsoord, Viaduct N224/A12		2012	2014
<b>Referentienummer:</b> RV11 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2011-631, PS2013-64	<b>Regio('s):</b> FoodValley <b>Contactpersoon:</b> T. Molier 026-359 9994	<b>Huidige fase:</b> Planvoorbereiding	
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Rijksinfra		
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De afgelopen jaren hebben Rijk, provincie Gelderland en de regio samengewerkt aan de planvorming verbreding A12. Een onderdeel van de totaalaanpak is de vervanging van het viaduct N224/A12. Voor de regionale bereikbaarheid is het van belang dat deze toekomstvast wordt gerealiseerd. De economische topsectoren verbinden we met de gewenste versterking van de stedelijke bereikbaarheid.  In het project is een 1 op 1 vervanging van het viaduct opgenomen. Echter, uit nadere studies en analyse blijkt dat de toekomstvastheid van het viaduct niet groot is. Er zijn grote capaciteitsproblemen te verwachten op het onderliggende en aansluitende provinciale infrastructuur. Begin 2011 is gebleken dat het niet mogelijk is om binnen de bestaande scope van het project de verbreding van het viaduct mogelijk te maken. Dit vanwege het taakstellende budget dat voor de totale aanpassing van de A12 beschikbaar is gesteld.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> In de aanbesteding van het project is Rijkswaterstaat bereid om de verbreding van het viaduct A12/N224 mee te nemen. De bijbehorende aanpassing van de provinciale weginfrastructuur bij de kruisingsvlakken kan echter nu niet gelijk worden meegenomen binnen het project, onder andere vanwege de nog niet doorlopen ruimtelijke procedures. Na oplevering in 2016 treden wij opnieuw met RWS in overleg over het aanpassen van de kruisingsvlakken.			
<b>Stand van zaken:</b> In de Begroting 2012 is opgenomen om nadere afspraken met RWS te maken, waarbij o.a. is aangegeven dat wanneer de aanbesteding van A12 meevalt, de meerkosten van vervangen van het viaduct (€ 1 miljoen) niet zullen worden gebruikt en enkel de reservering v.w.b. de reconstructie van de provinciale infrastructuur (€ 1 miljoen) resteert. Deze afspraak is achterhaald door de afspraak in de bestuursovereenkomst 'Doortrekking A15 Ressen naar A12'. Hierin staat: Het Rijk zal een eventuele harde aanbestedingsmeevaller op het project A12 Ede-Grijsoord, na herijking van het risicoprofiel en na de realisatie, ten gunste laten komen van het Project (=A15). Consequentie hiervan is dat het eventuele aanbestedingsvoordeel op de A12 niet ten gunste komt van het viaduct met de N224, maar dat het aanbestedingsvoordeel naar de A15 gaat. PS heeft € 1 miljoen beschikbaar gesteld..  Definitieve afspraken betreffende de uitvoering van het tracébesluit A12 Ede-Grijsoord, het realiseren van een verbreed viaduct N224 en toekomstige aanpassingen aan de aansluiting N224/A12 zijn voorjaar 2013 gemaakt. De bestuursovereenkomst en de uitvoeringsovereenkomst zijn getekend.			
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Het streven is om begin 2015 met de realisatie van de werkzaamheden te starten die voortvloeien uit het tracébesluit en deze werkzaamheden, inclusief de extra verbreding van het viaduct N224, in 2016 op te leveren.			
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Planvoorbereiding.			
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Mobiliteit.			
<b>Financiën:</b> Op 28 september 2011 is bij Begroting 2012 (PS2011-631) ingestemd met de reservering van een provinciale bijdrage aan het viaduct A12/N224. Bij Statenvoorstel PS2013-64 is Provinciale Staten akkoord gegaan met een bijdrage van € 1,0 miljoen aan			

het Rijk.

Het bedrag komt uit de Meerjarige investeringsreserve Gelderland (III-A-16) jaartranche 2016. Een bedrag van € 1,0 miljoen blijft gereserveerd voor maatregelen aan het onderliggende wegennet. Uitvoering 2017/2018.

**Totale kosten:**

€ 2,0 miljoen

**Bijdrage provincie:**

Beschikbaar gesteld voor 2016: (€ 1,0 miljoen; aanpassen verbreding viaduct.)

Reservering voor 2018: € 1,0 miljoen ( aanpassing provinciale infrastructuur N224).

**Cofinanciering:**

N.v.t.

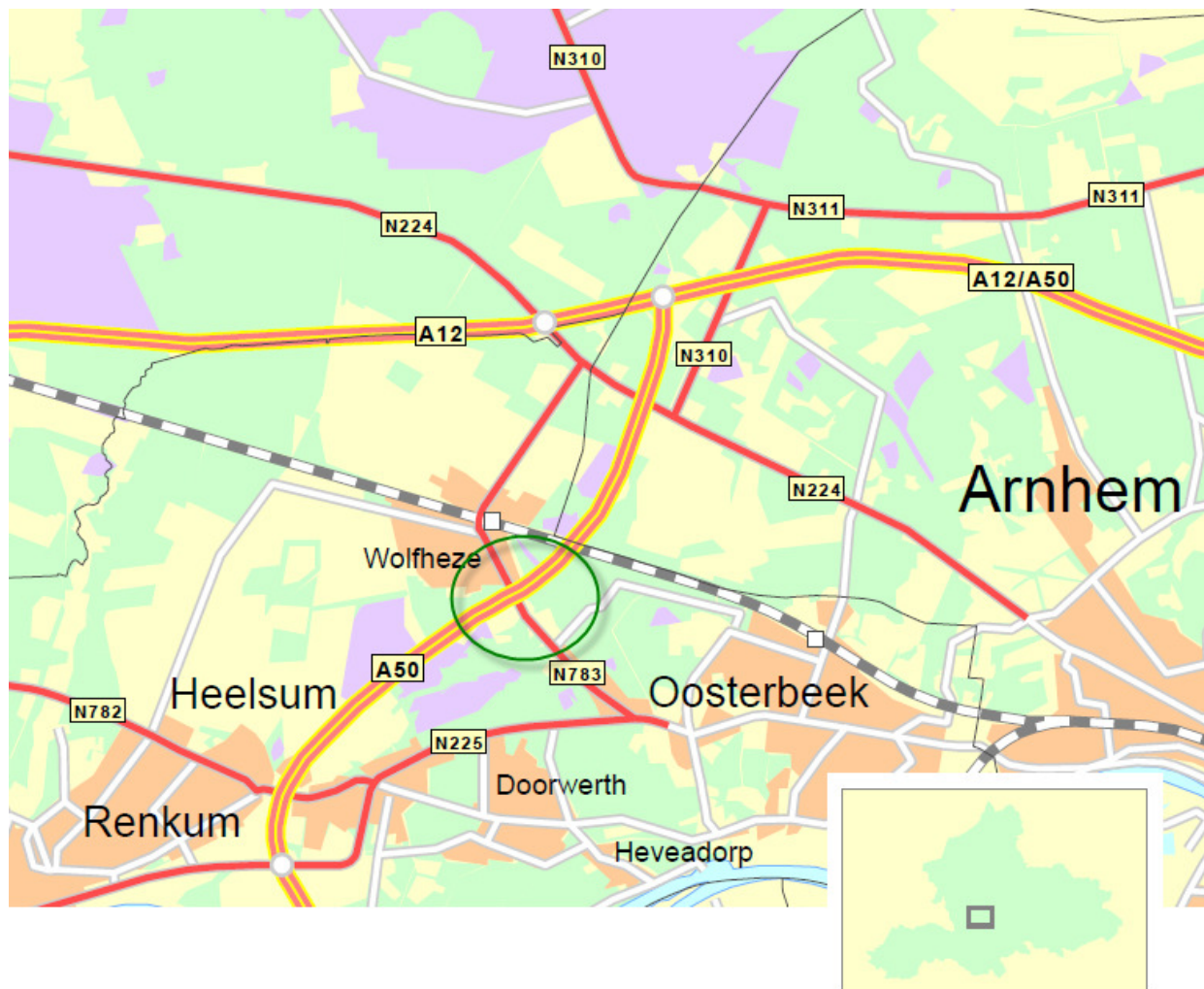
**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Ministerie van IenM



<b>Naam:</b> Spoorwegovergang Winterswijk – Rondweg west		<b>2010</b>	<b>2012</b>	
<b>Referentienummer:</b> RV12	<b>Regio('s):</b> Achterhoek	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> J. Leferink 026-359 8405	Pré-verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> In juli 2010 heeft ProRail een quick scan 'Aanpak overwegen Zutphen-Winterswijk' laten uitvoeren (doc.nr. 00941946).  Op de rondweg west (N319) te Winterswijk wordt de doorstroming ernstig gehinderd door de spoorwegovergang. Voor de bereikbaarheid van het ziekenhuis, de verdere doorstroming ten behoeve van de ambulances en overige verkeer kan het zinvol zijn om een ongelijkvloerse kruising met het spoor te realiseren. Daarnaast is uit de analyse naar voren gekomen dat ook de verkeersveiligheid in het geding is (relatief veel fietsers).  Met de gemeente Winterswijk is afgesproken om een ongelijkvloerse variant gelijktijdig met de trajectverkenning N319 nader te onderzoeken.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> In de onmiddellijke nabijheid van de spoorwegovergang bevinden zich twee aansluitingen. Aan de zuidzijde de aansluiting Europalaan, de uitrit van de brandweerkazerne en de aansluiting van de Mentinkweg. Aan de noordzijde de aansluiting Morgenzonweg. De aanleg van een tunnel volgens de richtlijnen is mogelijk. Dit houdt echter wel in dat aansluiting van de Mentinkweg en brandweerkazerne op de N319 moet worden opgeheven. De brandweerkazerne dient ontsloten te worden via de Europalaan en de Mentinkweg ontsloten via een nieuwe aansluiting op de rotonde Europalaan. Bij de aanpassing van het kruispunt Morgenzonweg dient wel rekening gehouden met het uitzicht vanuit de tunnel op de rotonde.  Gewenst effect is een betere bereikbaarheid van het ziekenhuis en Arrisveld. Minder conflicten tussen spoor en weginfrastructuur, waardoor het spoor robuuster wordt en de kans op verstoringen zal afnemen.				
<b>Stand van zaken:</b> In de trajectverkenning N319 zijn in 2012 globaal twee tunnelvarianten onderzocht. 1. Tunnel zowel het fiets/voetverkeer als autoverkeer ongelijkvloers kruisen met de spoorlijn. 2. Tunnel voet/fietsverkeer gelijkvloers kruisen met het spoor en autoverkeer ongelijkvloers.  In het kader van het opnieuw inrichten van het voormalige sportvelden zal er een nieuwe ontsluiting van het station worden gemaakt aan de noordzijde van het huidige station. Op dit moment is de ontsluiting en zijn de voorzieningen aan de zuidzijde van het station. Het uitgangspunt dat voetgangers/fietsers gelijkvloers moeten kruisen is niet meer noodzakelijk. In het kader van vermindering gelijkvloerse kruisingen met het spoor dient hierbij variant één de voorkeur.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Een tunnel is mogelijk, wel is er door de politie aangegeven dat er een alternatieve route voor hulpdiensten moet zijn als er in de tunnel een ernstig ongeluk voordoet. Er is vooralsnog geen zicht op (co)financiering (gemeente/provincie) en het project zal vooralsnog niet nader worden verkend.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Pré-verkenning is afgerond. Oplossingsrichtingen zijn bekend. Voorgesteld .is om het project . niet nader te verkennen.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				

**Totale kosten:**

€ 14,0 miljoen.

**Bijdrage provincie:**

€ 14,0 miljoen

Vooralsnog zijn er geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.

**Cofinanciering:**

N.v.t.

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:****Betrokken externe partijen:**

Gemeente Winterswijk, ProRail.



Naam: Doortrekking A15		<1995	2006	2013
<b>Referentienummer:</b> RV13 <b>SIS-nummer(s).</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> E. Vermeulen      026-359 8482	<b>Huidige fase:</b>  planvoorbereidingsfase		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Rijksinfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Ministerie van IenM				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Het doortrekken van de A15 is een rijksproject dat zowel voor de regio als voor de ontwikkeling van de achterlandverbindingen van groot belang is. In 2006 is de eerste bestuursovereenkomst over de planfase en financiering tussen het Rijk en regio gesloten. In 2011 is een aanvullend akkoord gesloten over de financiering. In dit akkoord werd de bijdrage van de provincie fors verhoogd. De minister van IenM, de gedeputeerde van de Provincie Gelderland en de voorzitter van de Stadsregio Arnhem Nijmegen hebben in juli 2013 de definitieve bestuursovereenkomst over de aanleg van de A15 ondertekend. In deze overeenkomst zijn de financiële en organisatorische afspraken vastgelegd. Met dit bestuurlijke akkoord kunnen de Provincie Gelderland, Rijkswaterstaat en de Stadsregio Arnhem Nijmegen verder met de voorbereidingen voor de aanleg van de weg tussen knooppunt Ressen en de A12.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De doortrekking van de A15 van knooppunt Ressen naar de A12 tussen Duiven en Zevenaar inclusief aanpassingen aan de bestaande delen van de A15 en de A12 draagt bij aan een robuust hoofdwegennetwerk in de Stadsregio. Dit vergroot de bereikbaarheid en versterkt de ruimtelijk economische ontwikkeling.				
<b>Stand van zaken:</b> Minister heeft in 2012 op basis van de MER een standpunt bepaald. PS heeft in september 2012 ingestemd met aanvullende bijdrage provincie. Nu de definitieve bestuursovereenkomst is ondertekend, kan het OTB worden opgesteld en kunnen de voorbereidingen voor de aanbesteding worden getroffen.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Het OTB wordt naar verwachting na de zomer van 2014 ter visie gelegd. TB wordt verwacht in 2015 en realisatie tot 2019 (is jaar van geplande openstelling).				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> PS heeft inmiddels ingestemd met een bijdrage namens de provincie.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Staten.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> De totale kosten voor de doortrekking van de A15 bedragen € 900 miljoen.  <b>Bijdrage provincie:</b> Provinciale bijdrage voor de realisatie van € 360 miljoen (2011). Deze bijdrage is gereserveerd in het wegenfonds en MIG in periode 2012-2018. De Provincie Gelderland zal haar bijdrage volgens het onderstaande kasritme (prijspeil 2011) aan het Rijk beschikbaar stellen: 2013: € 40,0 miljoen 2014: € 40,0 miljoen 2015: € 280,0 miljoen  Daarnaast is er een garantstelling afgegeven van € 60,0 miljoen voor de tol opbrengst. Hiervoor is een reservering van 50 % gemaakt in het MIG (na 2020).				

**Cofinanciering:**

Stadsregio Arnhem Nijmegen: € 12,5 miljoen  
Ministerie van IenM: € 527,5 miljoen

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Verwachte toelopen:**

€ 282,5 miljoen totaal.

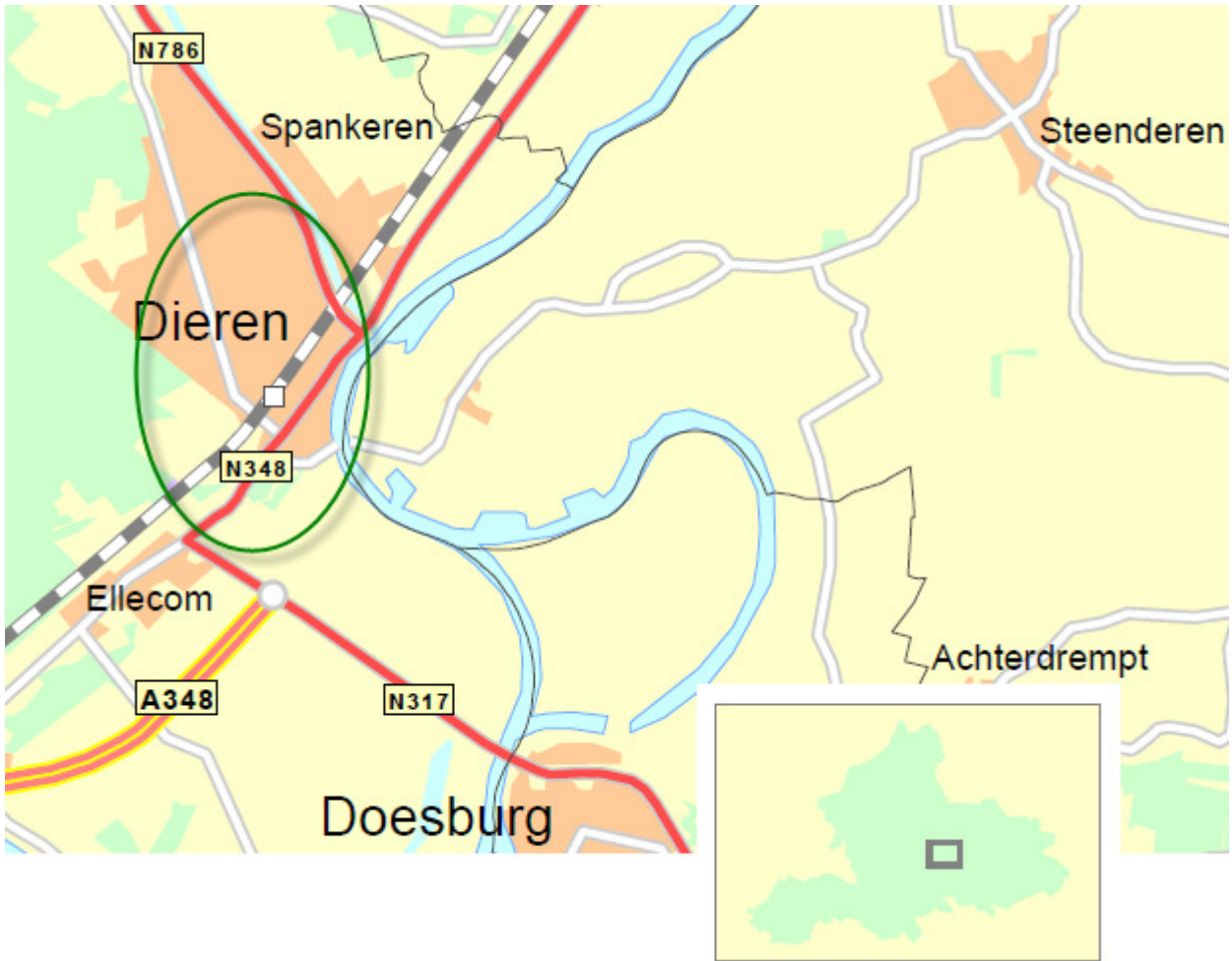
**Relatie andere programma's****Betrokken externe partijen:**

Ministerie van IenM, Rijkswaterstaat, Stadsregio Arnhem Nijmegen, grondgebonden gemeenten





<b>Naam:</b> N348 Traverse Dieren		<b>1998</b>	<b>2008</b>	<b>2014</b>
<b>Referentienummer:</b> RV14	<b>Regio('s):</b> Stedendriehoek	<b>Huidige fase:</b> Planvoorbereiding		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> M. Schurink 026-359 9194			
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Verkeersproblematiek in Dieren en de mogelijkheid om de ruimtelijke inpassing te verbeteren.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Realisatie 3A-Lang met bundeling Fietstunnel Ellecom, bundeling weg met spoor ter hoogte Landgoed Hof te Dieren, aanleg tunnelbak Dieren-Centrum, aanleg bijbehorende onderliggende wegenstructuur, inrichting Zuidelijk Stationsgebied, verdubbeling rijbanen Dieren-Midden, reconstructie kruising N348 – N786, aanleg onderdoorgang onder spoor en aanpassing Spankerense brug inclusief kruising, realisatie milieumaatregelen en maatregelen voor landschappelijke inpassing.				
<b>Relatie andere projecten:</b> Havikerpoort / ecologische poorten				
<b>Stand van zaken:</b> PS hebben in juni 2013 het inpassingsplan vastgesteld. Minnelijke verwerving is opgestart.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Eind 2014 / begin 2015 start realisatie. 1-1-2018 project afgerond.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> PS heeft in juni het inpassingsplan en uitvoeringskrediet vastgesteld. In februari 2014 volgt het PS-toetredingsbesluit voor de start van onteigeningsprocedure. Verder alle besluitvorming rond de aanbesteding (verantwoordelijkheid GS) en vergunningen.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totaal kosten:</b> De totale kosten bedragen € 99,2 miljoen. Daarnaast wordt € 1,8 miljoen geïnvesteerd in extra (bovenwettelijke) geluidmaatregelen. Hiermee bedraagt de totale investering € 101,0 miljoen.				
<b>Bijdrage provincie:</b> € 38,0 miljoen. Dit is inclusief extra geluidmaatregelen.				
<b>Cofinanciering:</b> Bijdrage Rijk € 53,3 miljoen, bijdrage gemeente Rheden € 9,7 miljoen.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Rheden, ProRail		

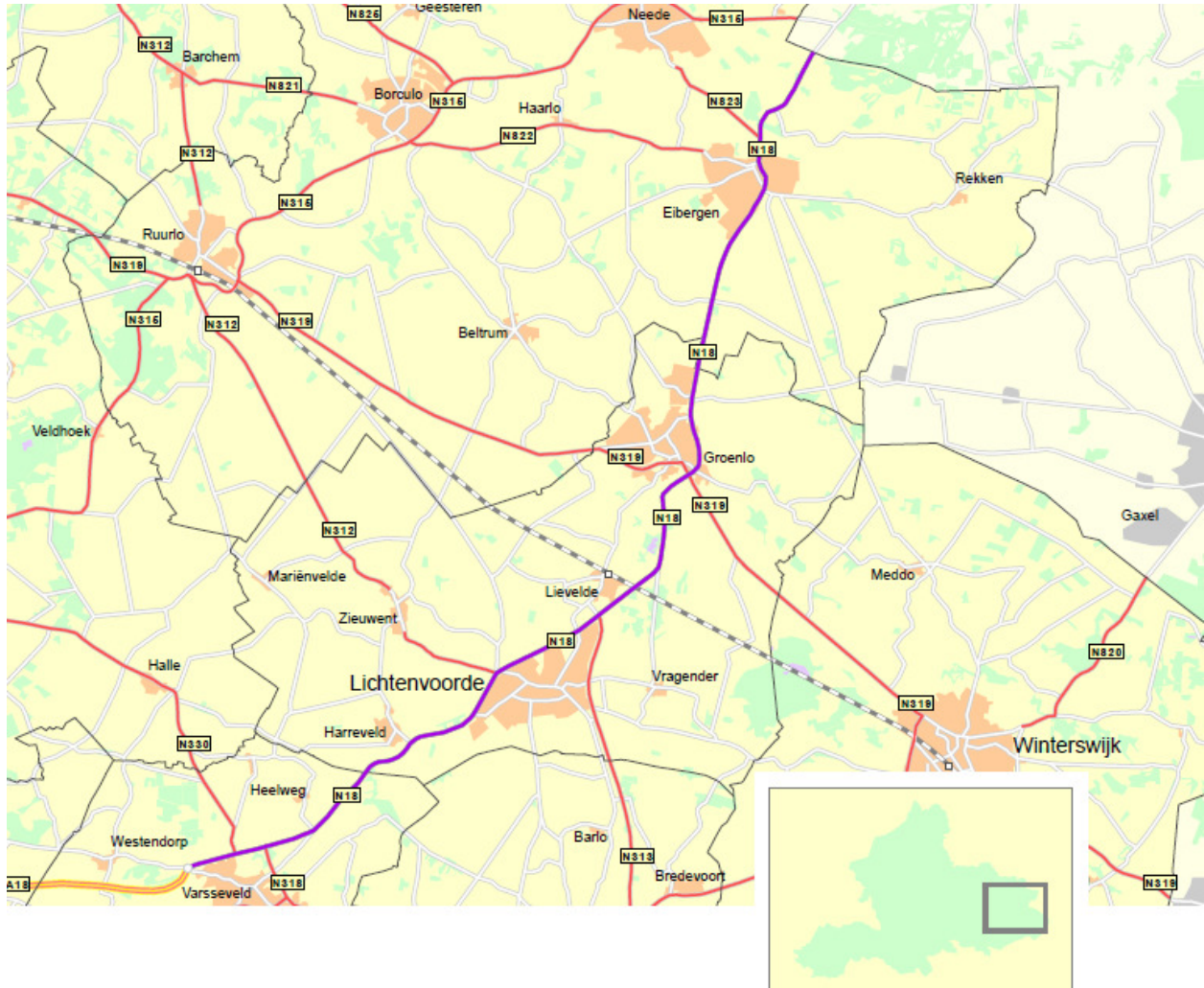


<b>Naam:</b> N18 Varsseveld-Enschede		<2009	2009	2013
<b>Referentienummer:</b> RV15 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Achterhoek <b>Contactpersoon:</b> M. de Vos 026-359 9703	<b>Huidige fase:</b> Planvoorbereiding		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Rijksinfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Ministerie van enM				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De A18/N18 vormt in de Achterhoek de belangrijkste verbinding van en naar de stedelijke knooppunten Arnhem – Nijmegen en Twente. Deze weg maakt deel uit van het hoofdwegennet en is in beheer bij het Rijk. De N18 tussen Varsseveld en Enschede is echter een tweestrooksweg met vele gelijkvloerse aansluitingen en kruisingen en kent knelpunten qua verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op en in de omgeving van de rijksweg N18 tussen Varsseveld en Enschede. Nevendoel is het verbeteren van de bereikbaarheid ten behoeve van de regionale economische ontwikkeling.				
<b>Relatie andere projecten:</b> N18, onderliggend wegennet (RV17) N18, Varsseveld-Enschede 2 <sup>e</sup> fase (RV16)				
<b>Stand van zaken:</b> De verbetering van de N18 doorloopt het planvoorbereidingsproces conform de Tracéwet. Rijkswaterstaat werkt bij de planvoorbereiding samen met de betrokken regionale partijen (gemeentes, provincies en regio's). Eind 2009 heeft de toenmalig Minister van Verkeer en Waterstaat het standpunt voor de N18 bekend gemaakt. Daarmee is vastgelegd welke verbeteringen (tracé) worden uitgewerkt. Eind 2011 heeft de Minister van enM het Ontwerp Tracébesluit N18 vastgesteld. In het (Ontwerp) Tracébesluit is het nieuwe wegontwerp in detail uitgewerkt. Afgelopen jaar is gewerkt aan het opstellen van het Tracébesluit N18.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Vaststelling van het Tracébesluit N18 door de Minister is voorzien in het derde kwartaal van 2013. De voorbereidende werkzaamheden (onder andere grondverwerving en vergunningen) voor de realisatie zijn in volle gang. Tevens zijn de contractvoorbereidingen voor de aanbesteding gestart. De daadwerkelijke realisatie "buiten" is voorzien in de periode 2015-2018.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Vaststelling van het Tracébesluit N18 door de minister is voorzien in het derde kwartaal van 2013. Het Tracébesluit gaat ter visie met de mogelijkheid om beroep in te dienen bij de Raad van State. Het is de verwachting van Rijkswaterstaat dat het Tracébesluit onherroepelijk medio 2014 wordt.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Mobiliteit				
<b>Financiën:</b> Het budget voor de verbetering van de N18 bedraagt totaal € 308,0 miljoen, inclusief de bijdrage van de regionale partijen van € 134,0 miljoen.				
<b>Bijdrage provincie:</b> De bijdrage van de provincie Gelderland is € 85,0 miljoen.				
Ten behoeve van de planvoorbereiding en realisatie hebben de partijen die financieel bijdragen eind december 2009 het Convenant Tracébesluit N18 gesloten. De daarbij behorende middelen zijn door Provinciale Staten beschikbaar gesteld op 16 december 2009. Conform de afspraken in het Convenant Tracébesluit N18 is de provinciale bijdrage in januari 2010 overgemaakt aan het Rijk.				

**Relatie andere programma's**

**Betrokken externe partijen:**

Ministerie IenM, provincie Overijssel, regio's Achterhoek en Twente, gemeentes Oude IJsselstreek, Oost Gelre, Berkelland, Haaksbergen en Enschede.



<b>Naam:</b> N18 Varsseveld-Enschede, tweede fase		2011	>2018	
<b>Referentienummer:</b> RV16	<b>Regio('s):</b> Achterhoek	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> P.Kettelarij 026-359 8431	Initiatief		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Rijksinfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De A18/N18 vormt in de Achterhoek de belangrijkste verbinding van en naar de stedelijke knooppunten Arnhem – Nijmegen en Twente. Deze weg maakt deel uit van het hoofdwegennet en is in beheer bij het Rijk. De N18 tussen Varsseveld en Enschede is echter een tweestrooksweg met vele gelijkvloerse aansluitingen en kruisingen en kent knelpunten qua doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Conform de tracéwet wordt momenteel de realisatie van een nieuw N18-tracé tussen Groenlo en Enschede en het verbeteren van de verkeersafwikkeling ter hoogte van Varsseveld voorbereid. Tussen de N318 bij Varsseveld en de N319 bij Groenlo blijft de N18 echter in zijn huidige vorm gehandhaafd. Wel worden op dit deel van de N18 door Rijkswaterstaat de komende jaren een aantal maatregelen getroffen om de verkeersafwikkeling en de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer op de aanwezige kruispunten te verbeteren. De regionale partijen in landsdeel oost zijn van mening dat ook de N18 tussen Varsseveld en Groenlo op langere termijn als regionale stroomweg onder de noemer van 2e fase N18-project moet worden uitgevoerd. Zo nodig, als het niet mogelijk blijkt om de bestaande weg tot regionale stroomweg om te bouwen, door de aanleg van een nieuw tracé. Afgesproken is dat een eventuele tweede fase in het N18-project pas bij het Rijk wordt geagendeerd wordt, wanneer de uitvoering van de eerste fase onomkeerbaar is. Daarnaast moet eerst, in overleg met de regio Achterhoek, bepaald worden of een tweede N18-fase prioriteit moet krijgen op basis van de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven in de omgevingsvisie Gelderland. De regio Achterhoek voert daarom in 2013 een verkenning uit naar de problematiek op de N18 tussen Varsseveld en Groenlo in samenhang met deze opgaven.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Uitvoering van de N18 tussen Varsseveld en Groenlo op langere termijn als regionale stroomweg onder de noemer van tweede fase N18-project. Zo nodig door aanleg van een nieuwe tracé als het niet mogelijk blijkt om de bestaande weg tot regionale stroomweg om te bouwen.				
<b>Relatie met:</b> Uitvoering N18-project (eerste fase) en betrokkenheid (cofinanciering) van kruispuntmaatregelen Rijkswaterstaat in 2014 op N18 tussen Varsseveld en Groenlo.				
<b>Stand van zaken:</b> In de in voorbereiding zijnde realisatieovereenkomst voor de eerste fase van het N18-project, is opgenomen dat het Rijk na uitvoering van dit project zal onderzoeken welke knelpunten in de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid zich tussen Varsseveld en Groenlo zullen voordoen. Het Rijk is van mening dat pas daarna nut en noodzaak van een tweede fase in het N18-project kan worden vastgesteld. De regionale partijen in landsdeel oost hebben geen afspraken gemaakt over een gezamenlijke lobby richting het Rijk om de tweede fase in het N18-project eerder te agenderen in het landelijke MIRT.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Het Rijk acht een discussie over nut en noodzaak van een tweede fase in het N18-project pas zinvol na realisatie van de eerste fase (2018). In het kader van de nieuwe omgevingsvisie Gelderland zal de komende jaren moeten worden bepaald of een lobby gericht op een eerdere agendering in het landelijke MIRT wenselijk is.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Agendering bij het Rijk van nut en noodzaak van een tweede fase in het N18-project bevindt zich nog in de initiatieffase. In het kader van de omgevingsvisie Gelderland moet worden gezien of en wanneer vervolgstappen nodig zijn in overleg met de regio Achterhoek.				

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**  
Gedeputeerde Mobiliteit.

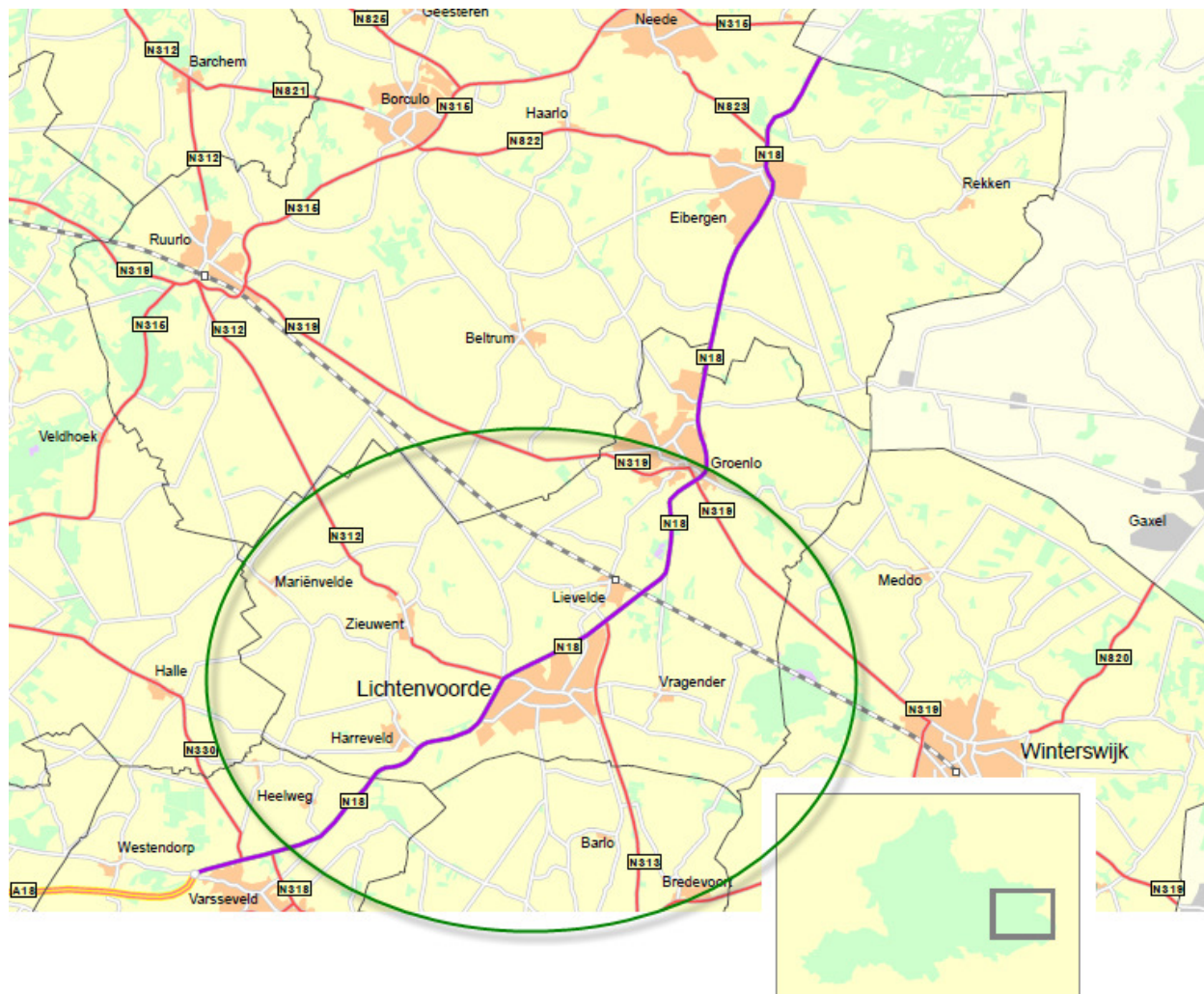
**Financiën:**

Er zijn voornamelijk geen middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld voor een tweede fase in het N18-project.

**Relatie andere programma's**

**Betrokken externe partijen:**

Regionale partijen binnen Landsdeel oost.



<b>Naam:</b> N18 onderliggend wegennet		<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2015</b>
<b>Referentienummer:</b> RV17 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2011-631	<b>Regio('s):</b> Achterhoek <b>Contactpersoon:</b> P. Kettelarij 026-359 8431	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Parallel aan de planvorming voor het N18-project tussen Groenlo en Enschede, is door de provincie een verkenning uitgevoerd naar de invloed van de nieuwe N18 op het onderliggend wegennet, het bovenlokale fietsnetwerk en de lijnvoering van het OV in het noordelijk deel van de Achterhoek. Deze verkenning is begin 2011 ter kennisname aan PS aangeboden. PS hebben aangegeven dat, op basis van de verkenning en de voorgestelde vervolgitwerkingen, een aantal maatregelen uitgevoerd moeten worden. I. Maatregelen gericht op een herinrichting van de bestaande N18 nadat het beheer en onderhoud hiervan aan de provincie en/of de gemeenten Oost Gelre en Berkelland is overgedragen II Maatregelen gericht op het oplossen van een aantal knelpunten op het onderliggend wegennet die door de aanleg van de nieuwe N18 zullen ontstaan.				
<b>I. Herinrichting N18 na overdracht van het beheer en onderhoud</b> Met het Rijk is afgesproken dat het beheer en onderhoud van de bestaande N18 tussen Groenlo en Enschede wordt overgedragen aan provincies en/of gemeenten nadat de nieuwe N18 is aangelegd. De bestaande weg krijgt dan ook een meer lokale functie in het wegennet en het wegbeeld moet hierop worden aangepast. De benodigde maatregelen zijn inmiddels in beeld gebracht. Ook is duidelijk dat de provincie Gelderland het weggedeelte tussen Eibergen en de aansluiting N315-N18 in beheer krijgt. Afspraken met het Rijk over de financiering van de maatregelen zijn (nog) niet gemaakt. Wellicht is er op termijn (2017-2018) dus een provinciale investering nodig om de maatregelen na de uitvoering van het nieuwe N18-trace in 2018 uit te voeren.				
<b>II. Oplossen van knelpunten op het onderliggend wegennet</b> Door de aanleg van de nieuwe N18 neemt de verkeersintensiteit op de N315 richting Neede en Borculo toe. Dit vraagt om ingrijpende maatregelen om de verkeersveiligheid en de doorstroming op deze weg te garanderen. Verder neemt, door de aanleg van de N18, de functie van de provinciale wegen N822 en N823 voor regionaal verkeer af. Daarom is overdracht van deze wegen naar de gemeente Berkelland logisch. Voor de N823 zijn hiervoor al afspraken uitgewerkt. Het overdragen van de weg in een voldoende staat van onderhoud en veiligheid voor het langzame verkeer vraagt naar verwachting een aanvullende provinciale investering in 2017/2018. Door de gemeente Oost Gelre is een beroep op de provincie gedaan om een aantal maatregelen te financieren om de barrièrewerking van de nieuwe N18 voor langzaam verkeer te verminderen. In PS is afgesproken dat de gemeente de benodigde maatregelen verder uitwerkt, waarna verdere financieringsafspraken kunnen worden voorgesteld. Rijkswaterstaat zal in 2014 de verkeerslichten op vier kruispunten tussen Varsseveld en Groenlo vervangen. Er zijn een aantal aanvullende maatregelen nodig op en nabij het kruispunt van de N18 met de provinciale weg N313, om het gemotoriseerde en langzame verkeer goed van en naar de N18 af te wikkelen of over te laten steken. Daarvoor is een provinciale bijdrage nodig. Voor het kruispunt N18-N312 ter hoogte bij Lichtenvoorde worden maatregelen ter verbetering van de doorstroming en veiligheid nog nader verkend. Eind 2013 is duidelijk welke maatregelen in 2016/2017 zullen worden uitgevoerd. Rekening moet gehouden worden met een provinciale bijdrage daaraan.				

**Projectscope / gewenst effect:**

Realiseren benodigde maatregelen op de bestaande N18 tussen Groenlo en het kruispunt N18-N315 op basis van de gewijzigde functie van deze weg na aanleg van het nieuwe N18-tracé in 2018.  
Oplossen knelpunten op de N315 die, als gevolg van de nieuwe N18, zullen ontstaan. Deze kunnen worden aangepakt in het kader van de trajectaanpak in 2015.  
Uitvoeren maatregelen om de overdracht van de provinciale weg N823 naar de gemeente Berkelland in 2018 goed te laten verlopen.  
Realiseren van een aantal gemeentelijke projecten om de barrièrewerking van de nieuwe N18 voor langzaam verkeer te verminderen. Daarnaast worden er een aantal aanpassingen ter verbetering van de doorstroming en veiligheid op de kruispunten N18-N313 en N18-N312 in 2014 en 2016/2017 gedaan.

**Relatie met:**

Realisatie N18-project (RV15, RV16)  
Trajectaanpak N315 in 2015  
Gemeentelijke fietsprojecten door Gelders Fietsnetwerk (F2)  
OV Doetinchem-Enschede (OM24)

**Stand van zaken:**

Er zijn nog geen definitieve afspraken gemaakt met het Rijk over de overdracht van de bestaande N18 na aanleg van het nieuw aan te leggen tracé en de uitvoering van de daarbij gewenste van maatregelen vanaf 2018.  
De trajectverkenning N315 Ruurlo-Neede wordt uitgevoerd. Begin 2014 is duidelijk welke maatregelen nodig zijn om de knelpunten op deze weg als gevolg van de nieuwe N18 op te lossen.  
Er is met de gemeente Berkelland gesproken over de overdracht van de N823. Er is een conceptovereenkomst opgesteld die in 2017/2018 kan worden gesloten. Oost Gelre heeft nog geen voorstellen uitgewerkt om de barrièrewerking van de N18 voor langzaam verkeer te verminderen.  
In overleg met Rijkswaterstaat worden de maatregelen op de vier N18-kruispunten tussen Varsseveld en Groenlo momenteel verder uitgewerkt. Naar verwachting kunnen er begin 2014 afspraken worden gemaakt over de financiering en uitvoering van deze maatregelen.

**Planning en verdere voortgang:**

Op basis van de resultaten van de diverse verkenningen zal eind 2013 een programma worden opgesteld met maatregelen die in 2014, 2015 en 2016 uitgevoerd kunnen worden.

**Fasering en status besluitvorming**

Verkenningfase. Begin 2014 kan een investeringsbesluit worden voorgelegd aan PS ten aanzien van de in 2014, 2015 en 2016 uitvoerbare maatregelen.

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde Mobiliteit.

**Financiën:****Totale kosten:**

Maatregelen in het kader van de overdracht N18 na aanleg van nieuw N18-tracé in 2018: € 1,0 miljoen (deels cofinanciering)  
Maatregelen N315 in het kader van trajectaanpak in 2015: € 6,0 miljoen.  
Maatregelen in het kader van de overdracht N823 aan Berkelland in 2017/2018: € 2,5 miljoen  
Maatregelen vier N18 kruispunten tussen Varsseveld en Groenlo in 2014 en 2016/2017: € 3,0 miljoen.

**Cofinanciering:**

N.v.t.

**Bijdrage provincie:**

Er is in totaal € 3,0 miljoen euro gereserveerd in het MIAM.  
Voorgesteld wordt om € 7,0 miljoen beschikbaar te stellen. € 4,5 miljoen voor maatregelen N315 trajectaanpak en € 2,5 miljoen voor maatregelen N18 kruispunten. Deze laatste zal als subsidie aan Rijkswaterstaat beschikbaar worden gesteld.

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.



**Relatie andere programma's**

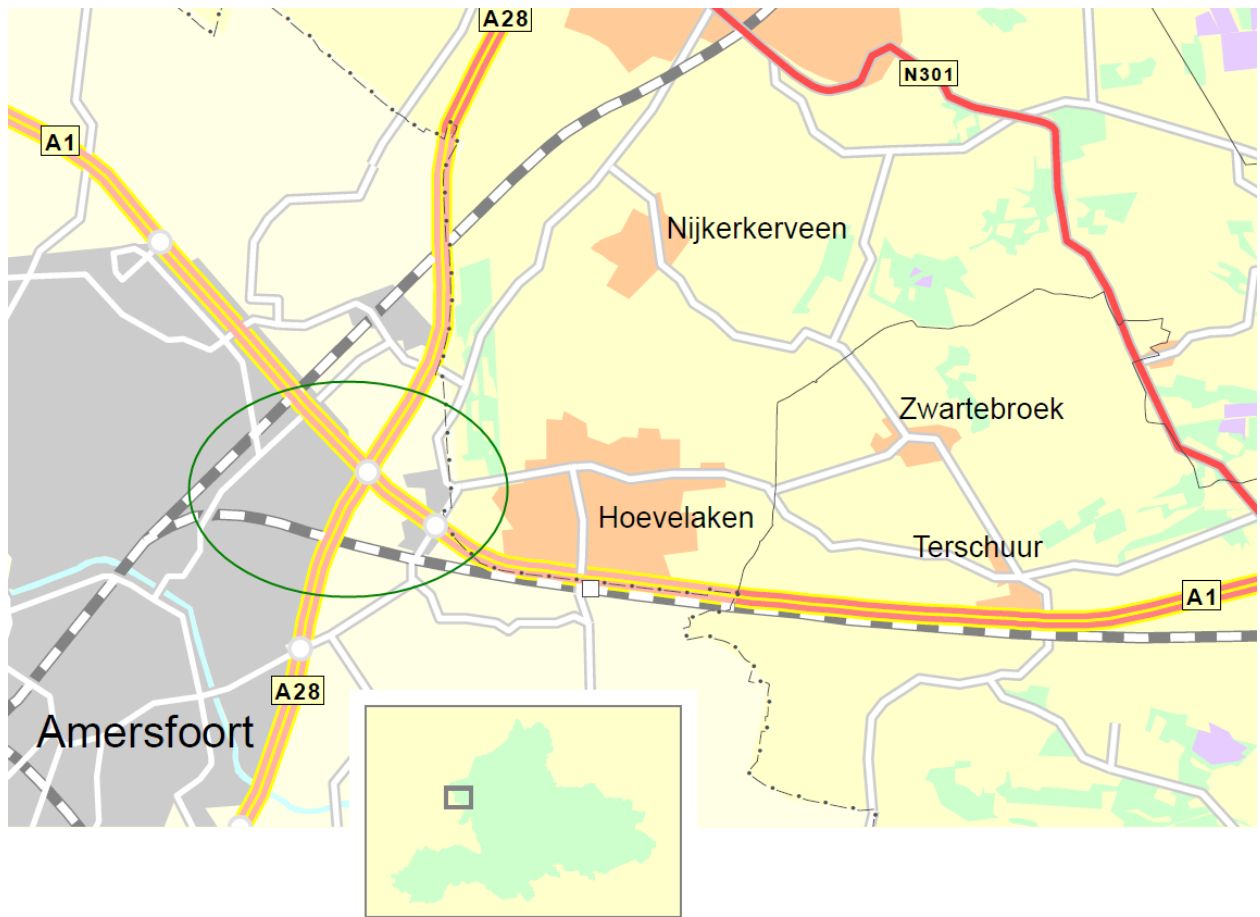
**Betrokken externe partijen:**  
Ministerie van IenM en gemeenten Oost Gelre en Berkelland



<b>Naam:</b> Ontsluiting bedrijventerrein H2O/Hattermerbroek		<2005	2012	
<b>Referentienummer:</b> RV18	<b>Regio('s):</b> Noord-Veluwe	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> N. Vlasveld 026-359 8402	Pré-verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemers:</b> Gemeenten Heerde, Hatter, Oldebroek.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De gemeenten Hatter, Heerde en Oldebroek zijn in 2007 begonnen om plannen te maken voor een gezamenlijk bovenlokaal bedrijventerrein ter hoogte van verkeersknooppunt Hattermerbroek (A28/A50). Zij willen dit terrein ontwikkelen opdat niet elke gemeente in elke kern een lokaal bedrijventerrein hoeft te realiseren.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Adequate ontsluiting bedrijventerrein.				
<b>Stand van zaken:</b> De gemeenten verkennen de gewenste hoofdontsluiting op de A28. Op basis van een gezamenlijke uitwerking van de gewenste ontsluiting, zal een definitief investeringsvoorstel worden voorgelegd. Tijdens de Statenvergadering van februari 2013, maar ook in de discussie rondom de programmering middelen mobiliteit, zijn vragen gesteld over de bereikbaarheid van H2O. PS heeft aangegeven dat zij het college willen meegeven dat, als er financiële meevallers zijn, de bereikbaarheid van H2O prioriteit dient te krijgen.  Op dit moment wordt er een onderzoek uitgevoerd naar alle effecten van de twee oplossingsrichtingen ter ontsluiting van het bedrijventerrein naar het hoofdwegennet.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Geen.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Er is een bedrag van € 5,0 miljoen gereserveerd in MIAM-1 voor 2017/2018.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> De voorkeursoplossing bedraagt € 22,0 miljoen en wordt de komende periode verder verkend.				
<b>Bijdrage provincie:</b> € 5,0 miljoen uit begrotingssaldo, 2017/2018. Dit bedrag is reeds gereserveerd.				
<b>Cofinanciering:</b> N.n.b.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's</b> Economie, Gelderse Gebiedsontwikkeling, Ruimte		<b>Betrokken externe partijen:</b> Rijkswaterstaat, gemeenten		



<b>Naam:</b> Reconstructie knooppunt Hoevelaken		<b>2008</b>	<b>2012</b>	
<b>Referentienummer:</b> RV19	<b>Regio('s):</b> FoodValley	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764, PS2013-191	<b>Contactpersoon:</b> A. Henselmans 026-359 8621	Planvoorbereiding		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Rijksinfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Ministerie van IenM (uitvoering Rijkswaterstaat Utrecht)				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Congestie/vertraging in met name het knooppunt Hoevelaken.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Reconstructie knooppunt Hoevelaken en verbreding A28 (Leusden-Nijkerk) en A1 (Bunschoten-Barneveld) ten behoeve van een betere doorstroming tussen noord/oost Nederland en west Nederland inclusief Food Valley.				
<b>Stand van zaken:</b> Vorbereiding aanbesteding via marktdialoog en input regio met regionale wensen.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Vanaf 1 januari 2014 start aanbestedingsproces via marktdialoog. Tracé MER 2015/2016. Vorbereiding uitvoering 2019; uitvoering 2021.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> 20 maart 2013 is PS akkoord gegaan met de bijdrage van Gelderland aan de regionale wensen. Bestuursvereenkomst twee tussen Rijk en regio is eind juni 2013 getekend.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> € 700,0 miljoen				
<b>Bijdrage provincie:</b> Provincie Gelderland heeft € 7,25 miljoen beschikbaar gesteld (statenbesluit 20 maart 2013).				
<b>Cofinanciering:</b> Ja, gemeenten en Rijk.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Ministerie van IenM, Rijkswaterstaat Midden-Nederland, gemeenten Amersfoort, Nijkerk, Leusden, Bunschoten, Barneveld en provincie Utrecht		



<b>Naam:</b> N781 Ede-Wageningen, Mansholtlaan/Dreeslaan		<b>2008</b>	<b>2013</b>	<b>2015</b>
<b>Referentienummer:</b> RV20 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764	<b>Regio('s):</b> FoodValley <b>Contactpersoon:</b> Carl Bieker	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De wegverbinding tussen Ede en Wageningen (N781) is vooral bij kom Ede en bij kom Wageningen qua doorstroming kwetsbaar. De gemeente Ede wil een nieuwe ontsluiting Ede-Oost via de Parklaan (die op N781 aantakt) aanleggen. Dit zal voor extra druk op de al zwaar belaste weg zorgen. Dit en de snelle ontwikkelingen om de campus van Wageningen (veel nieuw vestiging bedrijven aan beide zijden van de Dreeslaan) maken een reconstructie van N781 gewenst (kruisingen, 2 <sup>o</sup> aansluiting WUR-terrein).				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De verbetering van de autoverbinding tussen Ede/Wageningen (FoodValley), Wageningen (Campus) en Sciencepark voor alle verkeer.				
<b>Relatie met:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisatie aparte busbaan naar het WUR-terrein (voorzien eind 2013/begin 2014)</li> <li>- Snelfietsroute Ede-Wageningen (F11)</li> <li>- Parklaan Ede (RV47)</li> <li>- Stedelijke bereikbaarheid Ede-Wageningen (SB07)</li> </ul>				
<b>Stand van zaken:</b> Verkenningfase, de reconstructie van het wegvak wordt meegenomen met de trajectaanpak.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Momenteel wordt een verkenning uitgevoerd naar mogelijke oplossingen. Begin 2014 zal het project worden geprogrammeerd en worden opgenomen in het WADM 2015.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Verkenningfase. Het project wordt in 2015 uitgevoerd.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totaalkosten:</b> Voorgesteld wordt om in totaal € 9,3 miljoen beschikbaar te stellen.				
<b>Bijdrage provincie:</b> Er is in totaal € 9,3 miljoen nodig. € 3,1 miljoen is hiervan reeds gereserveerd.				
<b>Cofinanciering</b> Ja, met gemeente Ede en Wageningen.				
<b>Relatie andere programma's</b> Topsectoren en innovatie		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeenten Wageningen en Ede, WUR		



<b>Naam:</b> Rijnbrug Rhenen (zuidelijke ontsluiting FoodValley)		<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2016</b>
<b>Referentienummer:</b> RV21 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2011-631, PS2013-184	<b>Regio('s):</b> FoodValley, Rivierenland <b>Contactpersoon:</b> A.Henselmans 026-359 8621	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemers:</b> provincie Utrecht, provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Capaciteit van de Rijnbrug in de N233 is beperkt hetgeen vertraging op de N233 en op de aansluitende wegen veroorzaakt. Dit levert en leefbaarheidsproblemen in Rhenen en Kesteren op.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Aanleg van tidal flow op Rijnbrug als maatregel op de kortere termijn ten behoeve van betere doorstroming en daarmee de verbetering van de leefbaarheid in Rhenen en Kesteren.				
<b>Stand van zaken:</b> Vorbereidingsfase, financiële toekenning.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Najaar 2013 ontwerp, technisch onderzoek en zicht op financiering.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Ondertekening bestuursconvenant december 2012 met afspraken tot 2013. Accordering PS inclusief goedkeuring financiële bijdrage Gelderland 20 maart 2013.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerden mobiliteit Gelderland.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> € 25,0 miljoen.				
<b>Bijdrage provincie:</b> € 10,0 miljoen gereserveerd (exclusief onderhoud € 0,18 miljoen structureel) (statenbesluit 20 maart 2013).				
<b>Cofinanciering:</b> Provincie Utrecht € 10,0 miljoen (exclusief onderhoud € 0,10 structureel). Regiogemeenten Rivierenland en regio Foodvalley samen € 5,0 miljoen.				
<b>Exploitatiekosten:</b> € 0,18 miljoen structureel				
<b>Relatie andere programma's</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Rijkswaterstaat, provincie Utrecht, gemeenten Rhenen, Buren, Neder Betuwe, Wageningen, Ede, Veenendaal		





<b>Naam:</b> N316, Ontbrekende schakel Zeddam – 's-Heerenberg		<b>2007</b>	<b>2007</b>	<b>2014</b>
<b>Referentienummer:</b> RV22 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2011-631	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen <b>Contactpersoon:</b> O. Ostendorf 026-359 9669	<b>Huidige fase:</b> Verkenningfase		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Montferland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Een aantal jaren geleden is de rondweg om de kern van Zeddam gerealiseerd. Tevens is ter ontsluiting van de bedrijventerreinen in 's-Heerenberg een ontsluitingsroute om 's- Heerenberg heen gerealiseerd. Om deze twee wegen met elkaar te verbinden wordt het ontbrekend stuk weggedeelte tussen rondweg Zeddam en rondweg 's-Heerenberg gerealiseerd. Aansluitend wordt de huidige provinciale route van de N316 tussen Zeddam en 's-Heerenberg overgedragen aan de gemeente Montferland en afgewaardeerd.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De aanleg van het stuk weg zorgt voor een rechtstreekse verbinding tussen de bedrijventerreinen van Doetinchem en de bedrijventerrein van 's-Heerenberg. Tevens wordt hiermee een aansluiting op de A3 (Duitsland) en de haven van Emmerich gerealiseerd, wat zorgt voor een betere bereikbaarheid via het water. Na de aanleg van de weg wordt de huidige provinciale route overgedragen aan de gemeente en afgewaardeerd. Hierdoor kan het EHS gebied vergroot worden en zal de gemeentelijke weg door de kern van 's Heerenberg rustiger worden.				
<b>Stand van zaken:</b> Gemeente voert voortraject uit. De MER en het bestemmingsplan zijn in procedure.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Na afronding MER procedure (verwachting eind 2013) neemt de provincie het initiatief voor daadwerkelijke realisering van de weg.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> In de begroting is een reservering van € 10,0 miljoen voor de uitvoering opgenomen. De Staten hebben in 2010 in principe besloten tot aanleg van de weg. In dit MIAM wordt nog geen beschikbaarstelling gevraagd.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> N.n.b.				
<b>Bijdrage provincie:</b> € 10,0 miljoen gereserveerd.				
<b>Cofinanciering:</b> N.n.b.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's</b> EHS		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Montferland, grondeigenaren		



<b>Naam:</b> Rivierenland, doorstroming A15		2012		
<b>Referentienummer:</b> RV23	<b>Regio('s):</b> Rivierenland	<b>Huidige fase:</b>		
<b>Sisnummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> O. Ostendorf 026-359 9669	Initiatief		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Rijksinfra			
<b>Initiatiefnemers:</b> Kamer van Koophandel en regio rivierenland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De A15 vormt een belangrijke verbinding tussen het havengebied van Rotterdam en Duitsland. Naast de A15, vormen ook de Waal en de Betuwespoorlijn belangrijke corridors om de goederenstromen vanaf de haven van Rotterdam richting het achterland te verwerken. Deze drie transportcorridors lopen op korte afstand van elkaar door de regio Rivierenland. De regio speelt hier op in door een logistieke hotspot ter hoogte van Tiel te realiseren en het bieden van overslagfaciliteiten. Dit wordt mede ingegeven door de gunstige ligging ten opzichte van het Amsterdam Rijnkanaal. Hierdoor is er veel vrachtverkeer dat van de weg gebruik maakt. Daarnaast is de A15 een belangrijke snelweg voor de ontsluiting van het Rivierengebied. Dit alles heeft tot gevolg dat de verkeersdruk op de A15 toeneemt en er bij de op/afritten stagnaties optreden door in/uitvoegend verkeer. De Kamer van Koophandel en de regio Rivierenland zijn een lobby gestart om het Rijk ervan te overtuigen dat er maatregelen moeten worden getroffen die ervoor zorgen dat de A15 ook in de toekomst een robuuste corridor blijft tussen de haven van Rotterdam en het achterland en daarnaast een goede ontsluiting blijft bieden voor de regio.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Opname van de doorstroommaatregelen op de A15 op het MIRT.				
<b>Relatie met:</b> Logistiek & Goederenvervoer: binnenhavens/overslag, containerterminal, logistieke hotspot. (LG1) Medel, containerterminal (LG3) Transportcorridor Gelderland (LG4) Weg Geldermalsen - Tiel (RV34)				
<b>Stand van zaken:</b> Regio Rivierenland en Kamer van Koophandel voeren het lobbytraject. Provincie doet nu nog low profile mee en richt zich primair op de doortrekking van de A15 en de verbreding van de A1. Er wordt overleg gevoerd met andere regio's en de haven van Rotterdam om samen de agendering van de hele corridor te bewerkstelligen.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> In het kader van de achterlandverbindingen en goederencorridor Maasvlakte – Duitsland en verder wordt problematiek aangekaart.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Agenderingsvraagstuk om A15 bij het Rijk in de meerjarenplanning te krijgen.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b> n.v.t.				
<b>Cofinanciering:</b> n.v.t.				
<b>Totale kosten:</b> n.v.t				
<b>Bijdrage provincie:</b>				

Vooralsnog zijn er geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.

**Exploitatiekosten:**

n.v.t.

**Relatie andere programma's**

Economie

**Betrokken externe partijen:**

Kamer van koophandel, Regio rivierenland, Regio Stadsregio Arnhem Nijmegen, Provincie Zuid-Holland

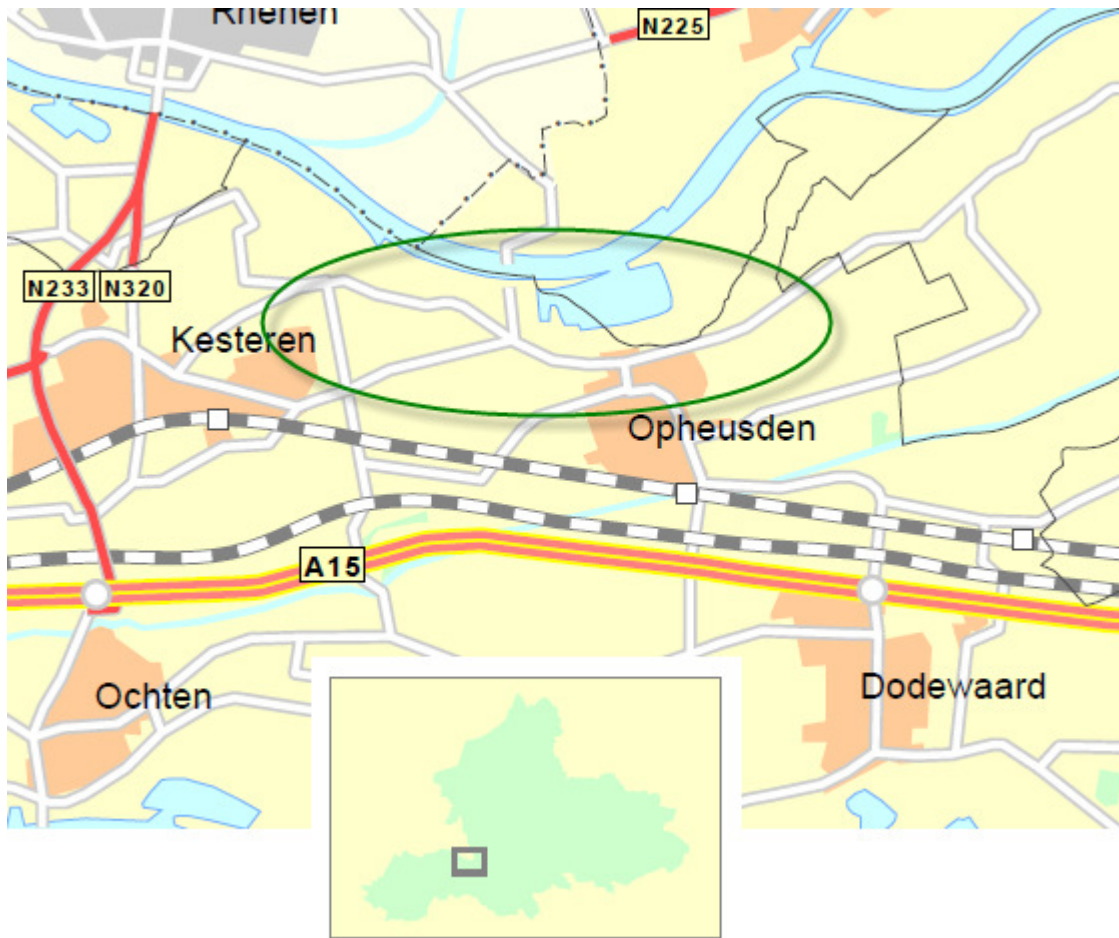


<b>Naam:</b> Neerijnen - Ontsluiting Tuil en Haaften		<b>2007</b>	
<b>Referentienummer:</b> RV26 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Rivierenland <b>Contactpersoon:</b> O. Ostendorf 026-359 9669	<b>Huidige fase:</b> Initiatief	
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra		
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Neerijnen			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Rond Tuil is een concentratie van glastuinbouw. De ondernemers hebben plannen voor het realiseren van een haven bij Haaften aan de Waal. De provinciale N830 door Waardenburg wordt hierdoor extra belast. De gemeente wil dit aanpakken door een rondweg Tuil aan te leggen, waardoor verkeer buiten de kernen om wordt geleid en een betere aansluiting op de A2 gerealiseerd wordt.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Voorkomen van verkeersdrukke in Waardenburg als gevolg van toename vrachtverkeer naar glastuingebied en mogelijk toekomstige haven.			
<b>Relatie andere projecten:</b> Logistiek en goederenvervoer (LG1) Glastuinbouw			
<b>Stand van zaken:</b> Ontwikkeling haven en overslag zijn nog onduidelijk. Het tempo van concentratie van de glastuinbouw ligt lager dan destijds voorzien.			
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Vooralsnog weinig voortgang en geen indicatie mogelijk van het verdere tijdsverloop.			
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Het initiatief ligt momenteel bij de gemeente. De gemeente gaat dit jaar een onderzoek uitvoeren naar de verkeersontwikkelingen in het gebied. Wij stellen voor dit project voorlopig on hold te zetten.			
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.			
<b>Financiën:</b>			
<b>Totale kosten:</b> N.v.t			
<b>Bijdrage provincie:</b> Vooralsnog zijn er geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.			
<b>Cofinanciering:</b> N.n.b.			
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.			
<b>Relatie andere programma's:</b> Economie		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Neerijnen	



<b>Naam:</b> Opheusden, Randweg			
<b>Referentienummer:</b> RV27	<b>Regio('s):</b> Rivierenland	<b>Huidige fase:</b>	
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> O. Ostendorf 026-359 9669	Initiatief	
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfra derden		
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Neder Betuwe			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De gemeente Neder Betuwe wil de randweg Opheusden realiseren om het verkeer van de dijk tussen Opheusden en Kesteren te weren. De dijk is smal, hij wordt veel gebruikt door (toeristische) fietsers en hij vormt tevens de ontsluiting van de kern van Opheusden. Daarnaast komt er naar verhouding veel groot en zwaar verkeer over de dijk door de laanboomteelt in het gebied. Kortom, meerdere strijdige functies op een te smalle dijk. De mogelijke vestiging van het Agribusinesscenter in Opheusden zal leiden tot extra verkeersbewegingen.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Aanleg van een nieuwe verbindingsweg en waarmee de dijk tussen Kesteren en Opheusden verkeersluw wordt gemaakt.			
<b>Relatie andere projecten:</b> Economie ( Betuwse Bloem)			
<b>Stand van zaken:</b> Initiatief ligt bij de gemeente.			
<b>Planning en verdere voortgang:</b> We wachten af tot duidelijk wordt wanneer en welke vorderingen de gemeente maakt.			
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Besluitvorming door PS is nog niet aan de orde. Wij stellen voor dit project "on hold" te zetten, tot meer duidelijkheid bestaat.			
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.			
<b>Financiën:</b> N.v.t.			
<b>Totale kosten:</b> N.v.t.			
<b>Bijdrage provincie:</b> Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.			
<b>Cofinanciering:</b> N.v.t.			
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.			
<b>Relatie andere programma's</b> Economie		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Neder Betuwe	

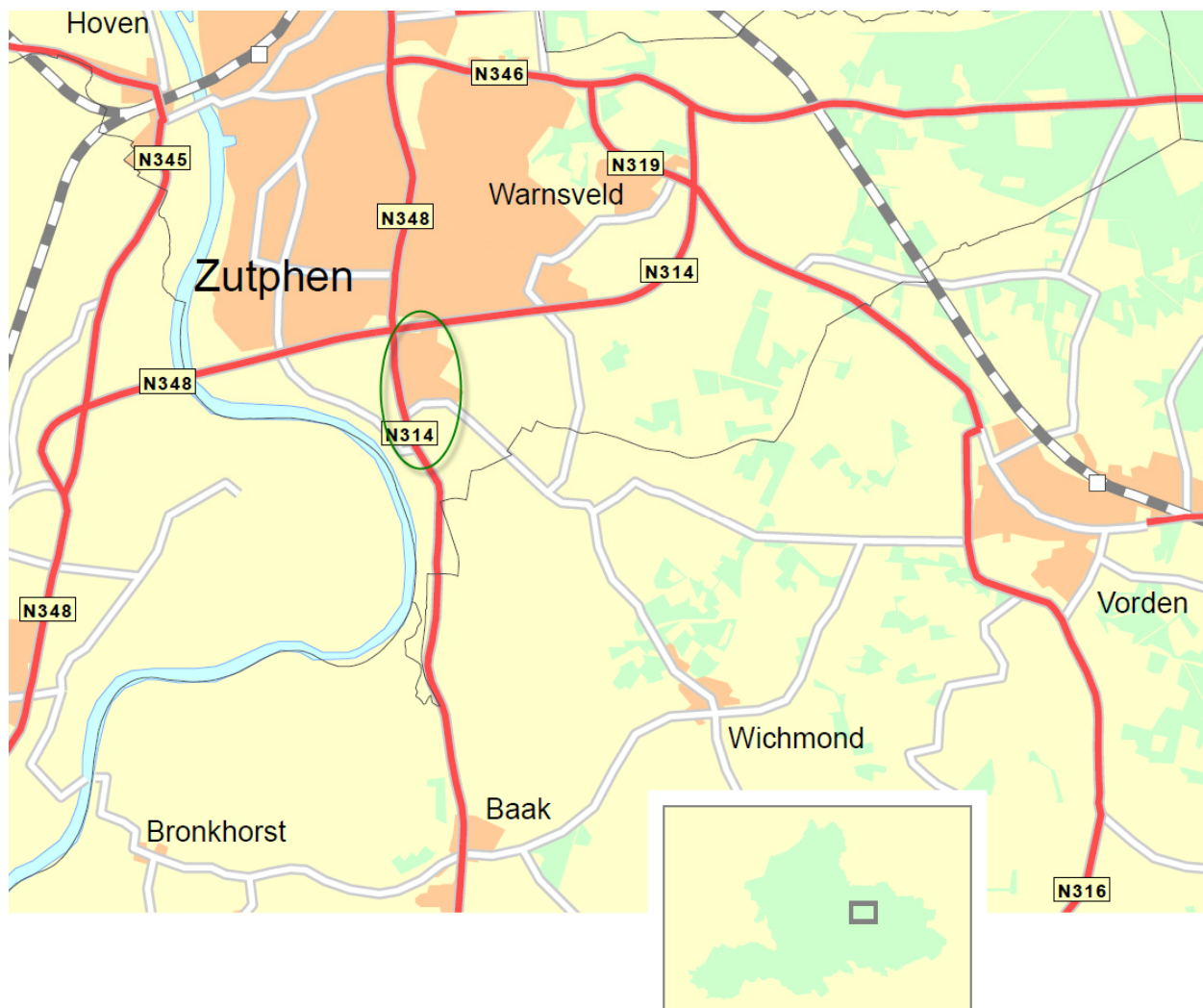




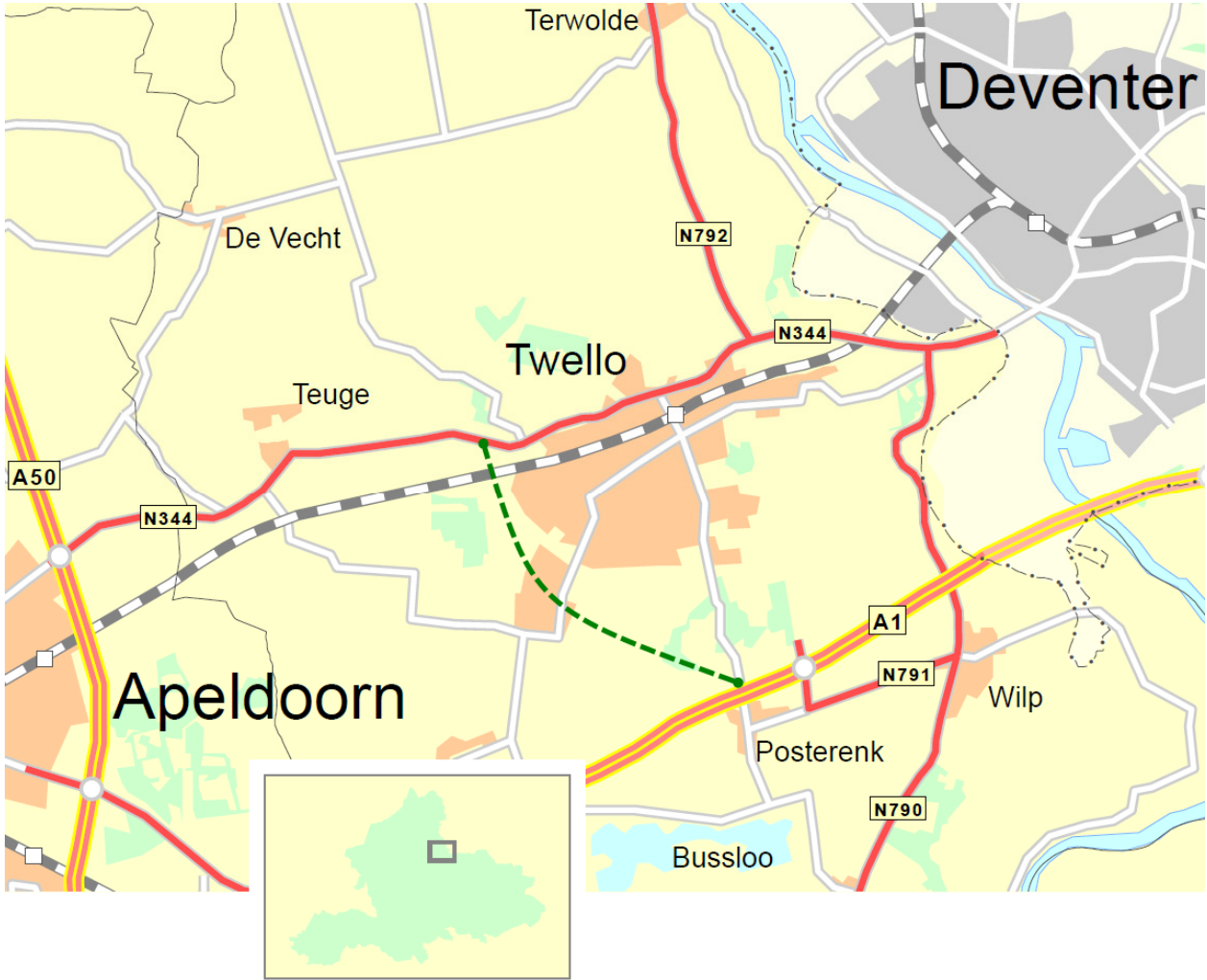
<b>Naam:</b> Zutphen - N314 Ontsluiting bedrijventerrein Gelderhorst		<b>2010</b>	<b>2012</b>	<b>2014</b>
<b>Referentienummer:</b> RV28	<b>Regio('s):</b> Stedendriehoek	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-458	<b>Contactpersoon:</b> P. Kettelarij 026-359 8431	Planvoorbereiding		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De ontsluiting van het Zutphense bedrijventerrein Gelderhorst op de N314 tussen Baak en Zutphen, is niet optimaal. Bovendien is er op de N314-aansluiting Gelderhorst sprake van een onveilige oversteeksituatie voor langzaam verkeer. In het kader van de trajectaanpak voor de N314 in 2014 is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de ontsluiting en verkeersveiligheid ter plaatse te verbeteren.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De aansluiting N314-Gelderhorst bij Zutphen wordt gereconstrueerd en voorzien van een verkeersregelinstallatie. Afgesproken is om in het najaar 2013 te besluiten of ook de ontsluitingsweg van en naar het vakantie- en recreatiepark Bronsbergen op de N314-aansluiting Gelderhorst wordt aangesloten. In dat geval zijn aanvullende maatregelen nodig op de bestaande aansluiting Bronsbergen/Hekkenhorst.				
<b>Relatie met andere projecten:</b> Met de trajectaanpak N314 tussen Baak en Zutphen in 2014 en met de wens van de gemeente Zutphen om de uitbreiding van het bedrijventerrein Revelhorst (IV) te ontsluiten via de bestaande rotonde op de rondweg Leesten/Warnsveld.				
<b>Stand van zaken:</b> De maatregelen voor de aansluiting van de N314 op de Gelderhorst zijn verkend in het kader van de trajectaanpak van de N314. Bij de vaststelling van het programma Werken aan Duurzame Mobiliteit is € 0,9 miljoen beschikbaar gesteld om deze maatregelen in 2014/2015 uit te voeren.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> In overleg met de gemeente Zutphen is de planvormingsfase gestart. Naar verwachting kan de uitvoering in de tweede helft van 2014 starten. Voorwaarde is dat er in het najaar van 2013 overeenstemming bestaat over de scope van het uit te voeren project. Daarbij gaat het met name over de vraag of de aansluiting N314-Gelderhorst moet worden uitgebouwd tot een 4-taks kruispunt en over de financiering van deze meerkosten die dit met zich meebrengt. Op dit moment wordt een bestuurlijke keuzenotitie voorbereid.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> De verkenningsfase is afgerond en het project is opgenomen in het programma Werken aan Duurzame Mobiliteit 2014. Dit najaar zal de planvormingsfase starten. De start van de uitvoering van het project is gepland in de tweede helft van 2014.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> € 0,9 miljoen				
<b>Bijdrage provincie:</b> € 0,6 miljoen				
<b>Cofinanciering gemeente Zutphen:</b> € 0,3 miljoen				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				

Relatie andere programma's

Betrokken externe partijen:  
Gemeente Zutphen



<b>Naam:</b> Voorst - N344 westelijke randweg en spoortunnel Twello		<b>2012</b>		
<b>Referentienummer:</b> RV29	<b>Regio('s):</b> Stedendriehoek	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> R. van Baren      026-359 9271	initiatief		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfra derden			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Voorst.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Ter oplossing van mobiliteitsknelpunten in Twello wil de gemeente Voorst de komende jaren komen tot de aanleg van een westelijke randweg tussen de N344 en de H.W. Iordensweg / A1 die langs deze kern loopt. De MER-procedure in dit kader is vorig jaar afgerond. In 2013 zal een tracékeuzenotitie op basis van de MER, een kostenraming en het gemeentelijke beleid ter besluitvorming aan de gemeenteraad worden voorgelegd om vervolgens het voorkeustracé vast te stellen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> In een aantal tracévarianten levert de westelijke randweg ook een bijdrage aan de regionale ontsluiting van Apeldoorn richting de A1 en ontlast deze weg de N344-traverse door Twello en de N344 tussen Twello en Deventer van regionaal verkeer. Dit is conform de regionale structuurvisie Stedendriehoek 2030 en de gewenste aanpak van de A1-problematiek. In deze tracévarianten is sprake van een te realiseren ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn Apeldoorn-Deventer. Bij een keuze voor één van deze varianten zal de gemeente Voorst een beroep doen op de provincie en mogelijk andere partners zoals ProRail voor de (co) financiering van deze spoortunnel.				
<b>Stand van zaken:</b> De gemeente Voorst heeft GS schriftelijk geïnformeerd over de afronding van de MER en de vervolprocedure in 2013. Afhankelijk van de tracékeuze door de gemeenteraad zal in de tweede helft van 2013 of begin 2014 wellicht een verzoek aan de provincie worden gedaan om bij te dragen aan de realisatie van een benodigde spoortunnel in de westelijke randweg Twello.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Afwachten vaststelling gemeentelijk voorkeustracé westelijke randweg Twello in 2013 en mogelijk verzoek tot (co) financiering realisatie spoortunnel. Daarna kunnen voorstellen voor provinciale bijdrage worden geformuleerd.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Voor de gemeente Voorst is de westelijke randweg Twello in de fase planvoorbereiding. Als het gaat om het maken van financieringsafspraken met de provincie bevindt het project zich echter nog in de initiatieffase.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> N.n.b.				
<b>Bijdrage provincie:</b> Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.				
<b>Cofinanciering:</b> N.n.b.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Voorst en regio Stedendriehoek.		



Naam: Groot onderhoud civiele kunstwerken		2014	2016
<b>Referentienummer:</b> RV30 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, FoodValley, Achterhoek, Stedendriehoek, Noord-Veluwe, Rivierenland.  <b>Contactpersoon:</b> C. Kuijper 026-359 8438	<b>Huidige fase:</b> Verkenningfase	
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra		
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De provinciale wegen vormen een belangrijke factor in de (economische) bereikbaarheid van de diverse regio's. In deze wegen liggen onder andere civiel technische kunstwerken (bruggen, viaducten, tunnels, duikers, enzovoorts) waarvan de meeste in de periode 1930 – 1970 zijn aangelegd. Deze kunstwerken zijn indertijd veelal niet gedimensioneerd op het huidige verkeer. Met name vrachtverkeer is relatief sterk toegenomen, niet enkel in aantallen maar ook in zwaarte. Dit heeft, evenals de veroudering, een negatief effect op de (constructieve) kwaliteit van kunstwerken. Civiele kunstwerken worden gewoonlijk ontworpen (gedimensioneerd) op een technische levensduur van 80 jaar. Na deze periode zal de constructieve kwaliteit vaak zodanig zijn, dat vervanging van het bestaande kunstwerk op technische en economische gronden de voorkeur geniet boven (groot) onderhoud. Onderzoek naar de kwalitatieve kenmerken van een groot deel van onze civiele kunstwerken wijst uit dat in de periode na 2016 in toenemende mate geïnvesteerd moet worden in het groot onderhoud, dan wel vervanging, van een groter aantal van de cruciale Gelderse civiele kunstwerken.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Om duurzaam betrouwbare en beschikbare provinciale wegen te kunnen garanderen zal vanaf 2016 doelgericht geïnvesteerd moeten worden in functionaliteit, groot onderhoud of vervanging van een deel van deze kunstwerken.			
<b>Relatie met:</b> Trajectmanagement Verkeersmanagement (SB3) Groot onderhoud provinciale wegen			
<b>Stand van zaken:</b> Op basis van intern onderzoek (Herijking beheerkosten) is een eerste inzicht gegeven in de aard en omvang van benodigde extra middelen. In de periode 2016 – 2030 is structureel circa € 4,0 miljoen per jaar extra nodig voor groot onderhoud en vervangingen. In dit bedrag zijn uiteraard niet de vervangingen van de zeer grote civiele kunstwerken opgenomen, zoals de Prins Willem Alexanderbrug, Pleybruggen en het aquaduct bij Harderwijk. Een eerste inventarisatie van de cruciale kunstwerken heeft plaatsgevonden. Hieruit is naar voren gekomen dat in de beschouwde periode zeker 25 bruggen, viaducten of grote duikers het eind van hun technische levensduur bereiken en grootschalig onderhouden of vervangen moeten worden. <b>Stand van zaken augustus 2013:</b> Er is een voorstel gedaan om versneld een aantal van de genoemde kritische kunstwerken aan te pakken. Hiervoor is al een quick scan uitgevoerd. Het voorstel behelst groot onderhoud, dan wel vervangen, van deze kunstwerken in 2014 en 2015 voor een bedrag van € 15,0 miljoen. Daarnaast is in ditzelfde voorstel ter aanvulling aangegeven dat in de periode na 2015 voor nog eens €50,0 miljoen versneld aan groot onderhoud aan kunstwerken uitgevoerd kan worden. Verkenning naar het investeringsritme omtrent het gehele areaal aan civiele kunstwerken (voor alle kunstwerken zijn dan tijdstip en maatregel voor aanpak inzichtelijk) wordt in 2014 afgerond.			
<b>Planning en verdere voortgang:</b>  1 <sup>e</sup> tranche van 15-20 kunstwerken <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2013: start engineering 1<sup>e</sup> tranche van 15-20 kunstwerken</li> </ul>			

- 2014/2015 Uitvoering 1<sup>e</sup> tranche

Overige vervangingsinvesteringen periode na 2016 (2<sup>e</sup> tranche)

- 2014: nadere verkenning (quick scan) overige vervangingsinvesteringen tbv agendering
- 2016 en verder agendering 2<sup>e</sup> tranche

### Fasering en status besluitvorming

Indien extra middelen nodig zijn om het groot onderhoud uit te voeren, zal dit tijdig ter besluitvorming aan PS worden voorgelegd via het MIAM.

### Bestuurlijk verantwoordelijk:

Gedeputeerde mobiliteit.

### Financiën:

#### Totaal budget:

In de periode 2016 – 2030 is structureel naar schatting circa € 4,0 miljoen per jaar extra nodig.

#### Bijdrage provincie:

Voorgesteld wordt om € 15,0 miljoen beschikbaar te stellen.

#### Cofinanciering:

N.v.t.

#### Exploitatiekosten:

N.v.t.

#### Relatie andere programma's:

#### Betrokken externe partijen:

geen



<b>Naam:</b> N301, A28-Nijkerkersluis/Veluwemeer		<b>2011</b>	<b>2013</b>	<b>2020</b>
<b>Referentienummer:</b> RV31	<b>Regio('s):</b> Food Valley	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SiS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> N. Vlasveld 026-359 8402	Verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Flevoland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De provincie Flevoland heeft plannen om de N301 in Flevoland te verdubbelen. Dit is met name ingegeven door de ruimtelijke ontwikkelingen in Almere. Flevoland heeft Gelderland gevraagd ook het gedeelte van de N301 in Gelderland aan te passen (Veluwemeer-A28). In een gezamenlijke verkenning zullen nut en noodzaak voor deze verdubbeling in beeld worden gebracht. Flevoland neemt het initiatief voor deze verkenning.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> In het Omgevingsplan Flevoland wordt rekening gehouden met een opwaardering van de Nijkerkerweg als onderdeel van een doorlopende stroomweg tussen de A28 bij Nijkerk en de A27 bij Almere. Deze ontwikkeling heeft in het bijzonder betekenis in relatie met de Schaalsprong van Almere. Hierom is de vorm van de autosnelweg "A30" aan de orde geweest in de pré-verkenning Almere-Gooi-Utrecht. Daar zijn nog geen definitieve conclusies aan verbonden. Bij de Schaalsprong van Almere en de daar onderdeel van uitmakende schaalsprong in bereikbaarheid, zou een opwaardering van de huidige provinciale verbinding naar een Rijksautosnelweg passen. Bij de verkenning naar de verbreding van de N301 zal ook in beeld moeten worden gebracht hoe de ontwikkelingen in Almere vorderen en hoe de vervoerstromen zich zullen ontwikkelen. Er is echter geen aanleiding om te veronderstellen dat het Rijk deze verantwoordelijkheid op zich neemt. Daarom wordt in dit kader uitgegaan van continuering van de huidige provinciale status.  In het belang van een ongehinderde afwikkeling van weg- en scheepvaartverkeer verdient een aquaduct de voorkeur. Volgens een globale schatting bedragen de kosten van een dergelijke oplossing minimaal € 25,0 miljoen. Daarbij is uitgegaan van een dwarsprofiel van 2x2 (stroomweg met maximaal 2x2 rijstroken zonder vluchtstroken (geen autosnelweg)). Hier is in meerjarenramingen van Rijk en provincies geen rekening mee gehouden.  Er zijn verder twee varianten denkbaar: een met een twee richtingen bereden fietspad waarbij het landbouw verkeer gebruik maakt van de hoofdrijbaan zoals ook bij de oeververbinding bij Harderwijk en een met een (eveneens door de fiets gebruikte) langzaam verkeersweg.				
<b>Stand van zaken:</b> Pré-verkenning				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Een pré-verkenning zal in de loop van 2014 worden gemaakt. Uitvoering volgens de huidige inschatting en prognoses eventueel na 2020.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Initiatief.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit				
<b>Financiën:</b> N.v.t.				
<b>Bijdrage provincie:</b> Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.				
<b>Cofinanciering:</b> N.v.t.				



**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

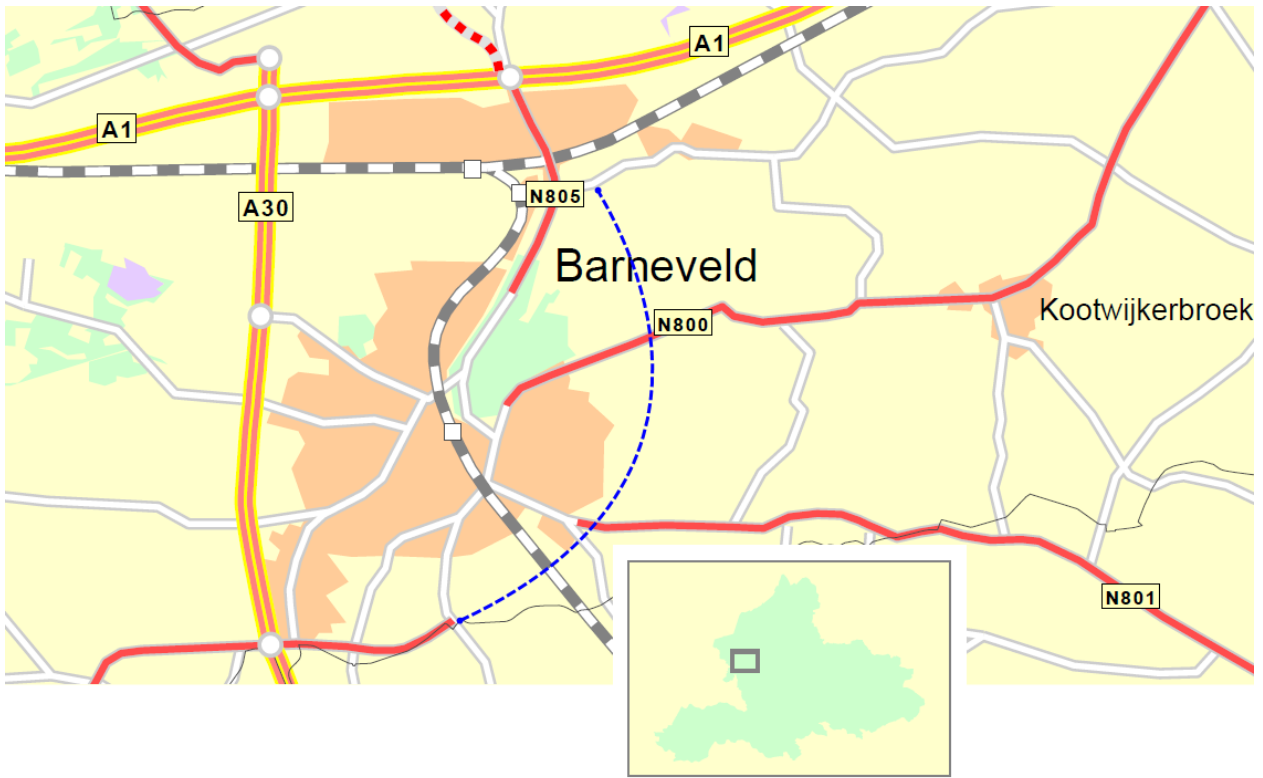
**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Rijkswaterstaat, provincie Flevoland, gemeente Nijkerk



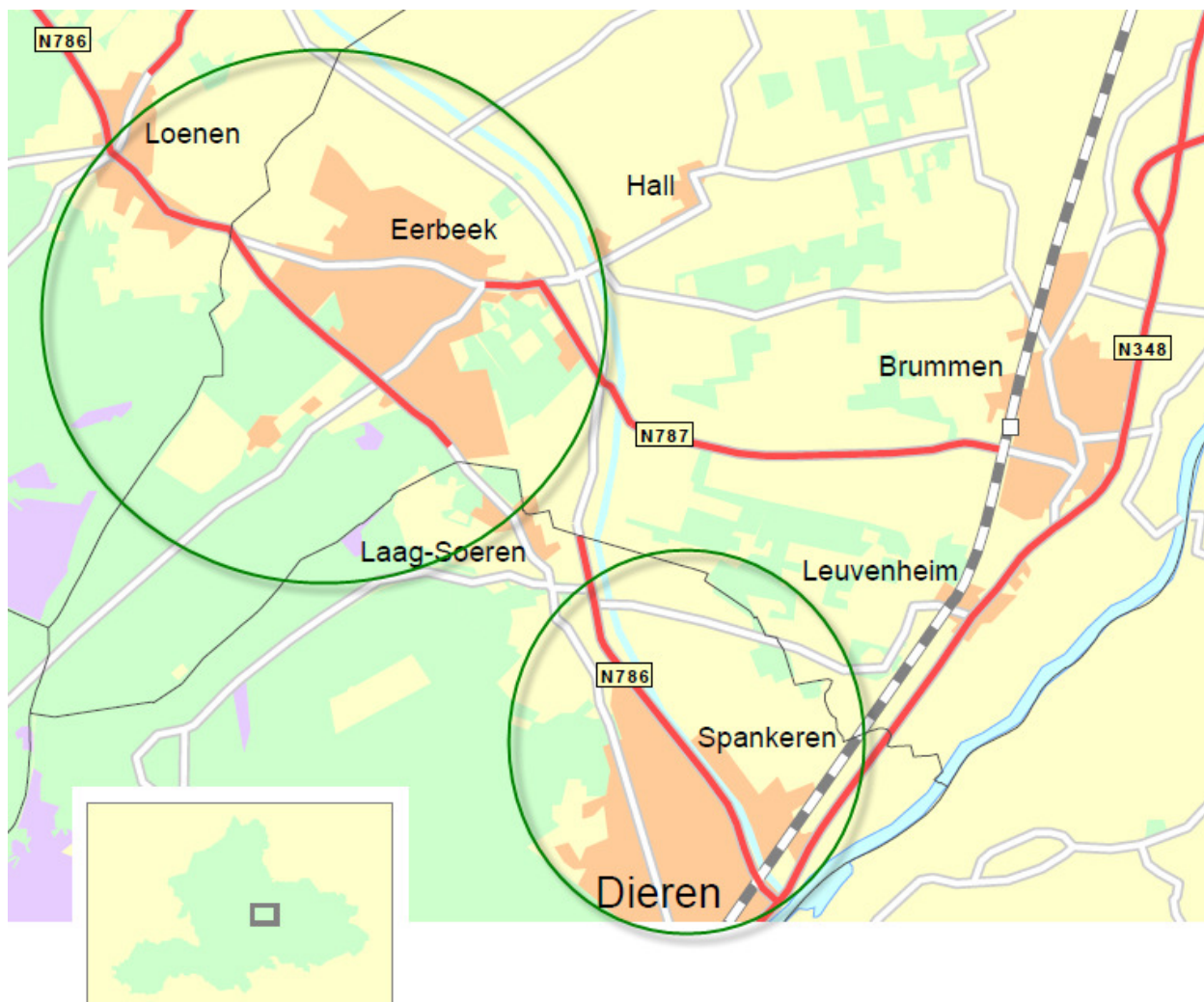
<b>Naam:</b> Oostelijke Rondweg Barneveld			
<b>Referentienummer:</b> RV32 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> FoodValley <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Initiatief	
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfra derden		
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Barneveld			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans :</b> Gemeente Barneveld wil in fasen een oostelijke rondweg Barneveld realiseren. Deze weg zal lopen via de Wencopperweg, kruisend met N800 en N801 en aansluiten op bij de nieuw te realiseren wijken bij Barneveld-zuid, de Scherpenzeelseweg. Verkeer van en naar Harselaar heeft dan een alternatief en hoeft niet via de Stationsweg/centrum van Barneveld.			
<b>Knelpunt</b> Verkeersoverlast (vrachtverkeer) via de huidige route door de kern van Barneveld.			
<b>Projectscope / gewenst effect</b> Oostelijke ontsluiting van Barneveld in verband met verkeersgroei en overlast.			
<b>Relatie met:</b> Spoortunnel Harselaar (RV37)			
<b>Stand van zaken</b> Uit nadere verkenning moet duidelijk worden of er voldoende nut en noodzaak is voor realisatie van een oostelijke rondweg. De thans voorziene oostelijke rondweg kruist provinciale wegen N800 en N801.			
<b>Planning en verdere voortgang</b> Nog niet bekend			
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Wij stellen voor dit project voorlopig "on hold" te zetten.			
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit			
<b>Financiën:</b>			
<b>Totale kosten:</b> N.v.t.			
<b>Bijdrage provincie:</b> Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.			
<b>Cofinanciering:</b> N.v.t.			
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.			
<b>Relatie andere programma's</b> N.v.t.		<b>Betrokken externe partijen:</b> Regio Food Valley, gemeente Barneveld	



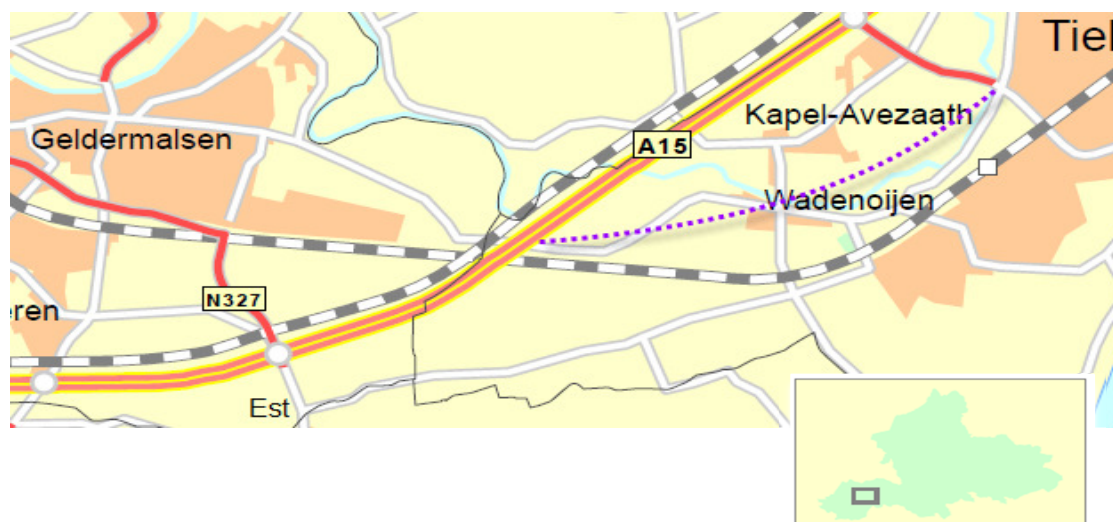
<b>Naam:</b> N786 Dieren-A50/Apeldoorn		<b>2003</b>	<b>2013</b>	
<b>Referentienummer:</b> RV33 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-672, PS2013-82	<b>Regio('s):</b> Stedendriehoek <b>Contactpersoon:</b> R. Roskes 026 -359 9663	<b>Huidige fase:</b> Pré-verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Sinds de realisatie van de aansluiting van de N786 op de A50 in 1990 zijn leefbaarheidsproblemen ontstaan in de dorpen langs de N786. Daarnaast spelen er verkeersveiligheidsproblemen op de wegvakken tussen de dorpen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Oplossen leefbaarheids- en veiligheidsknelpunten langs de N786.				
<b>Stand van zaken:</b> Er is een volledige pré-verkenning uitgevoerd waarin de knelpunten en oplossingsrichtingen in beeld zijn gekomen. De volgende stap is het toekennen van uitvoeringsmiddelen door Provinciale Staten en het daarmee opstarten van de verkenningfase.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Mede gelet op motie 2013-24 en de aandacht en zorg vanuit diverse geledingen uit de regio, kiest GS voor een koers, waarbij een gedegen aanpak voorop staat. In lijn met het advies van de commissie Elverding zal via een zorgvuldig opgezette finale consultatieronde het vraagstuk definitief in kaart worden gebracht.  GS beogen een besluitvormingsproces in stappen te doorlopen, met voor zover nu te overzien in principe een breed onderzoek van reële alternatieven en varianten en begeleidende bekostigings- en financieringsmogelijkheden. De processtrategie –en aanpak voor het vervolg (de Verkenningfase tot en met besluitvorming in de Staten) zal na overleg met de regionale vertegenwoordigers en met kennisname van uw Staten zo spoedig mogelijk op een eenduidige wijze worden verankerd.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> De pré-verkenning is in september 2012 ter informatie aan de Statenleden aangeboden (PS2012-672). Op 6 februari jongleden stond Statennotitie PS2013-82 op de agenda van de Commissie MIE. Bij de voorjaarsnota is hierover motie 2013-24 aangenomen waar thans vervolg aan gegeven wordt. Aanvang 2014 zal de Staten een terugmelding gedaan worden de voortgang en de genoemde procesaanpak.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b> Er zijn geen middelen gereserveerd voor uitvoering. Het is in dit stadium niet te zeggen wat de orde grootte van de gevraagde investering zal zijn. De kostenramingen variëren van € 22,0 tot € 130,0 miljoen.				
<b>Totale kosten:</b> € 22,0 – 130,0 miljoen				
<b>Bijdrage provincie:</b> € 22 – 130,0 miljoen				
<b>Cofinanciering:</b> N.v.t.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**  
Gemeenten Apeldoorn, Brummen en Rheden.



<b>Naam:</b> Wegverbinding Tiel - Geldermalsen		<b>2010</b>	
<b>Referentienummer:</b> RV34	<b>Regio('s):</b> Rivierenland	<b>Huidige fase:</b>	
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> O. Ostendorf      026-359 9669	Initiatief	
<b>Thema:</b> Reconstructie & Veerkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfra derden		
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Tiel			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Tussen Tiel en Geldermalsen bestaat sinds de aanleg van de Betuweroute geen rechtstreekse verbinding meer, anders dan via de A15. De A15 staat door toename van het vrachtverkeer en de uitbreiding van Medel onder druk. Tevens wil de gemeente Tiel een andere ontsluiting op de A15 realiseren in het kader van hun centrumplanontwikkeling en toenemende verkeersdruk op de N834. Door realisatie van een westelijke ontsluiting ontstaat een rechtstreekse verbinding met Geldermalsen via de aansluiting nabij Est. Hiermee wordt de druk op het filegevoelige deel van de A15 en de N834 verminderd.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Verbeterde doorstroming van de A15 en op op-/afritten op de N834. Rechtstreekse verbinding tussen Tiel en Geldermalsen, los van de A15.			
<b>Relatie met:</b> Snelfietsroutes (F3) Doorstroming A15 (RV23)			
<b>Stand van zaken:</b> De wegverbinding is opgenomen in de Structuurvisie van de gemeente Tiel. Het initiatief voor verdere actie ligt momenteel bij de gemeente Tiel. Wij stellen voor dit project "on hold" te zetten.			
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Nog niet bekend.			
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Geen actie van de provincie vereist.			
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.			
<b>Financiën:</b> Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld..			
<b>Relatie andere programma's:</b> Stad en regio		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Tiel, Gemeente Geldermalsen	

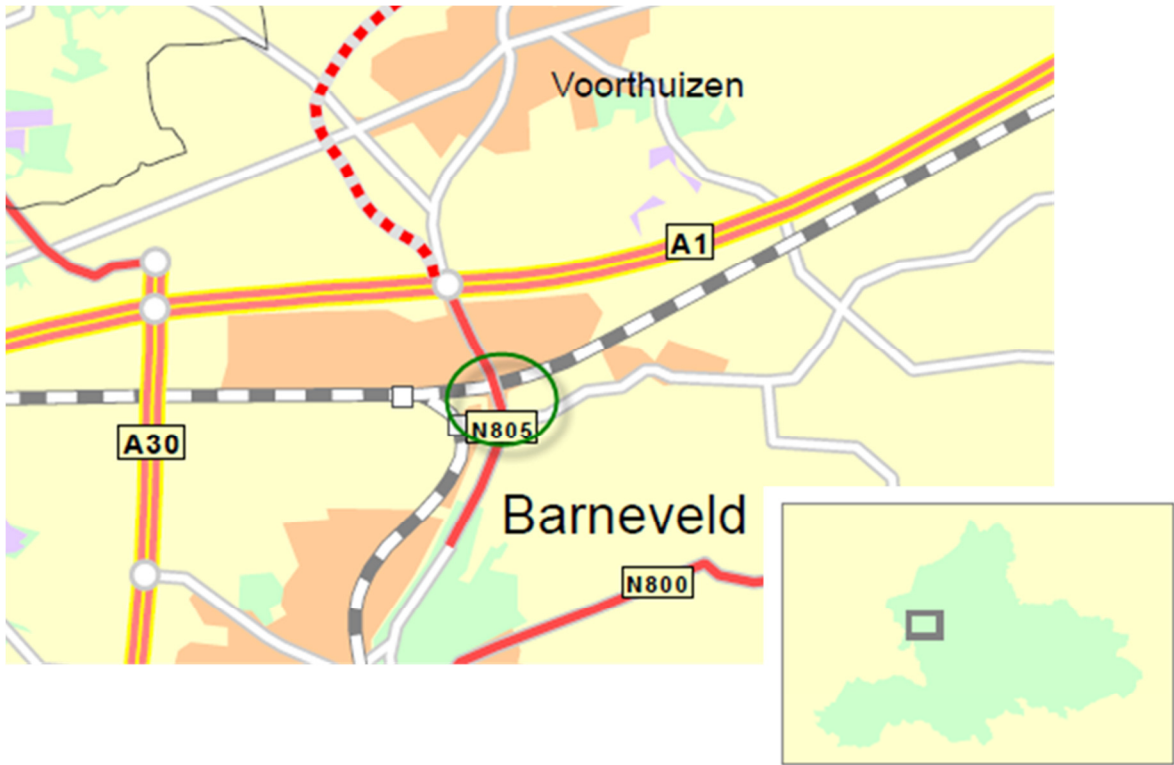


<b>Naam:</b> Maasdriel/Zaltbommel - Maaswaalweg		<2011	
<b>Referentienummer:</b> RV35	<b>Regio('s):</b> Rivierenland	<b>Huidige fase:</b>	
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> O. Ostendorf 026-359 9669	Initiatief	
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfra derden		
<b>Initiatiefnemers:</b> Gemeenten Maasdriel en Zaltbommel.			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De gemeenten Maasdriel en Zaltbommel willen de Maas/Waalweg doortrekken om zo het gebied buiten de kern van Ammerzoden beter te ontsluiten. De glastuinbouw wordt in het gebied geconcentreerd waardoor een grotere concentratie ontstaat van relatief zwaar landbouwverkeer. Wanneer de Maas/Waalweg wordt doorgetrokken hoeft het vrachtverkeer van- en naar de bedrijven in de regio hoeft dan geen gebruik meer te maken van de smalle wegen. Deze wegen kunnen dan veilig worden ingericht voor het fietsverkeer, wat veel gebruik maakt van deze wegen.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Aanleg van een ontbrekend stuk weg.			
<b>Stand van zaken:</b> Gemeenten hebben een verkennend rapport (haalbaarheidsstudie) opgesteld en een voorkeurstracé vastgesteld.			
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Gemeente Maasdriel heeft de financiële middelen in principe beschikbaar. Gemeente Zaltbommel heeft het project opgenomen in haar meerjarenbegroting voor de jaren na 2017.			
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Medefinanciering door provincie zal vanuit oude toezeggingen dienen te geschieden, zodat de aparte aanleg en subsidiering van een fietspad voorkomen wordt. Subsidiegeld kan dan in de aanleg van de weg geïnvesteerd worden. Omdat de gemeente Zaltbommel niet eerder dan 2017 geld beschikbaar heeft en binnen deze coalitie ook geen middelen voorhanden zijn, stellen wij voor dit project voorlopig "on hold" te zetten. Bij zicht op financiering wordt dit project weer actief in het MIAM opgenomen.			
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Mobiliteit.			
<b>Financiën:</b> Op de wensenlijst, maar nog geen indicatie van hoogte.			
<b>Totale kosten:</b> N.n.b.			
<b>Bijdrage provincie:</b> Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.			
<b>Cofinanciering:</b> N.n.b.			
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.			
<b>Relatie andere programma's:</b> Ontwikkeling glastuinbouw		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeenten Zaltbommel en Maasdriel, Regio Rivierenland.	

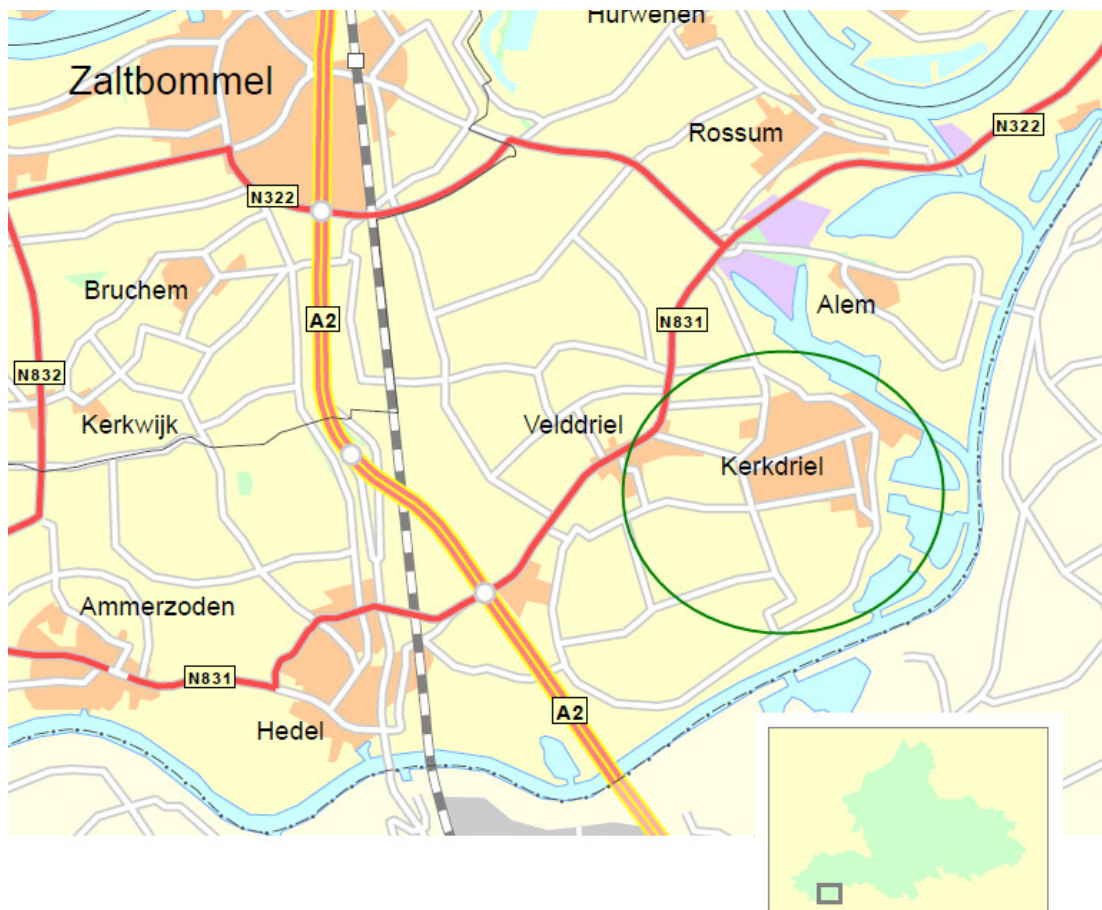




<b>Naam:</b> Barneveld N805, Tunnel Barneveld-noord				<b>2012</b>
<b>Referentienummer:</b> RV37 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764	<b>Regio('s):</b> FoodValley <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> planvoorbereiding		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatief;</b> Gemeente Barneveld.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De N805, die door Barneveld loopt, is een belangrijke verkeersader. Slechts een klein gedeelte valt onder beheer van de provincie Gelderland. Juist op dit gedeelte wil de gemeente Barneveld een spoortunnel onder het hoofdspoor gelegen tussen Apeldoorn en Amersfoort realiseren. Het ministerie van IenM heeft, in kader van de Regeling Spoorse Doorsnijding, de gemeente Barneveld al subsidie verleend. De provincie Gelderland heeft in de Begroting 2009 een bedrag gereserveerd (Reserve Grote Infra) en wil meewerken aan ondertunneling, mits aansluitend een overdracht van dit wegdeel plaatsvindt.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het doel is de verbetering van de bereikbaarheid, de doorstroming (dichtligtijden spoorbomen), de veiligheid op de N805 en het vergroten van de bereikbaarheid van de regionale bedrijventerreinen Harselaar. Daarnaast het (eventueel) mogelijk maken van een station Barneveld-noord aan het hoofdspoor. Verder moeten de snelfietsverbinding en de doorstroming (en haltering) van OV zijn gewaarborgd.				
<b>Relatie met:</b> Sprinter Apeldoorn-Amersfoort (OM21) Realisatie rondweg Voorthuizen (RV4)				
<b>Stand van zaken:</b> Het voorontwerp, gebaseerd op een 2x1 rijstroken en tunnelbak die uitgelegd wordt op 2x2, is medio 2013 gereed. Namens GS is een brief verstuurd naar B en W van Barneveld met daarin de intenties en procesgang. In 2013 wordt een overdrachtsovereenkomst getekend en moeten de subsidie zijn verleend.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Het voorontwerp wordt in 2013 afgerond. Uitvoering is voorzien in 2015.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Besluitvorming over inzet provinciale middelen heeft in 2013 plaatsgevonden.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> Bijna 30,0 miljoen  <b>Bijdrage provincie</b> Totaal € 11,85 miljoen.  <b>Cofinanciering</b> Ministerie van IenM draagt via de regeling spoorse doorsnijdingen (spodo) eveneens bij. Gemeente Barneveld draagt de resterende kosten.  <b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Barneveld, Ministerie van IenM		



<b>Naam:</b> Maasdriel - Zandmerenroute Kerkdriel		<b>2013</b>		
<b>Referentienummer:</b> RV38	<b>Regio('s):</b> Rivierenland	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> O. Ostendorf      026-359 9669	Initiatief		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> In de samenwerkingsovereenkomst over het paddenstoelencluster Velddriel is geconstateerd dat er in Maasdriel een probleem is met de ontsluiting van de (vrachtwagen)transportbewegingen van enkele grote bedrijven uit de champignonsector gevestigd aan de Laarstraat, Wertsteeg, Kooiheuvelweg en Oostenbroekweg te Kerkdriel. Deze bedrijven, bekend met de naam "paddenstoelencluster", van belang zijn voor de champignonsector (champignonkwekerijen, champignonconservenfabriek en champignonsubstraatbereiding). Deze problematiek is onderdeel van de opgave van het project 'herstructurering glastuinbouw en champignonteelt' in de Bommelerwaard, maar is niet opgenomen in de planexploitatie. Er is een oplossing voor deze problematiek beoogd een nieuw aan te leggen ontsluitingsroute ("Randweg Velddriel"). Tevens kan deze weg dienst doen als ontsluitingsroute voor het mogelijk te ontwikkelen recreatiegebied Zandmeren en de ontsluiting van een mogelijk nieuwe woonwijk van Velddriel.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De realisatie van een nieuwe route ter ontlasting van de route via de dijk. Daarnaast het voorkomen van verkeer door Kerkdriel.				
<b>Relatie met:</b> Herstructurering glastuinbouw				
<b>Stand van zaken:</b> Het initiatief ligt bij het project "herstructurering glastuinbouw". Mogelijk wordt een bijdrage vanuit mobiliteit gevraagd.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Tot op heden liggen er geen concrete initiatieven.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Vooralsnog is er nog geen sprake van besluitvorming door PS.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> N.n.b.				
<b>Bijdrage provincie:</b> Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's</b> Economie		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Maasdriel		



<b>Naam:</b> Berkelland, Bereikbaarheid kern en bedrijventerrein Borculo		<b>2011</b>	<b>2013</b>	<b>2015</b>
<b>Referentienummer:</b> RV39	<b>Regio('s):</b> Achterhoek	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> P. Kettelarij 026-359 8431	Planvoorbereiding		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfra derden			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Een leverancier van melkpoeder, wil een nieuwe melkpoederfabriek realiseren in Borculo nabij de daar al aanwezige vestiging van het bedrijf. Deze ontwikkeling is, vanuit het oogpunt van werkgelegenheid, ook voor de provincie Gelderland van belang. De melkpoederfabriek wil ongeveer € 100,0 miljoen investeren in de bouw van de nieuwe fabriek, er worden nieuwe arbeidsplaatsen bij het bedrijf gecreëerd en er ontstaat meer zekerheid over het behoud van de bestaande fabriek met zijn werkgelegenheid in Borculo. In 2012 heeft GS aangegeven medewerking te willen verlenen aan het mogelijk maken van de nieuwe vestiging van de melkpoederfabriek in Borculo. Aandachtspunten daarbij zijn; de noodzakelijke wijziging van het bestemmingsplan, het verlenen van de omgevingsvergunning en het ontsluiten van de melkpoederfabriek op het regionale wegennet rondom Borculo.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Een goede ontsluiting van de melkpoederfabriek (bestaande en nieuwe locatie) op het regionale wegennet rondom Borculo. Vermindering van de geluidhinder langs de Needseweg en de N315 in Borculo. Dit is van groot belang om de procedures rondom de vestiging van de nieuwe melkpoederfabriek in Borculo succesvol en tijdig af te ronden. Daarmee wordt de keuze van de melkpoederfabriek voor de locatie Borculo zeker gesteld.				
<b>Relatie met:</b> Trajectaanpak N315 Ruurlo-Neede in 2015.				
<b>Stand van zaken:</b> In een bestuurlijk overleg op 11 maart 2013 is vastgesteld dat er nog twee ontsluitingsvarianten bestaan. Een noordelijke variant richting de provinciale weg N825 (aansluiting Jonkerspad) en een oostelijke variant richting de N315 met een in noordelijke richting verschoven aansluiting van de Needseweg op deze provinciale weg. Inmiddels is duidelijk dat de oostelijke variant het best aansluit bij de gedefinieerde projectscope. Deze variant is dan ook verder uitgewerkt. Inmiddels zijn er afspraken gemaakt met de gemeente Berkelland over de financiering.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Op basis van de gemaakte financieringsafspraken wordt de verlegging van de Needseweg, de reconstructie van de aansluiting Needseweg-N315 en de benodigde maatregelen om de geluidhinder vanaf de N315 te beperken samen met de gemeente Berkelland uitgewerkt. In 2015 kunnen de maatregelen aan de N315 in samenhang met de trajectaanpak voor deze weg worden uitgevoerd.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Dit project zit in de planvoorbereidingsfase. In overleg met de gemeente Berkelland worden de maatregelen in 2013 en 2014 verder uitgewerkt. Voor het beschikbaar stellen van de definitieve provinciale bijdrage aan het project zal via het MIAM in 2014 een voorstel aan PS worden voorgelegd.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> € 6,0 miljoen.				
<b>Bijdrage provincie:</b>				

Er is maximaal € 2,0 miljoen gereserveerd.

**Cofinanciering:**

Alle partijen een derde deel.

**Exploitatiekosten:**

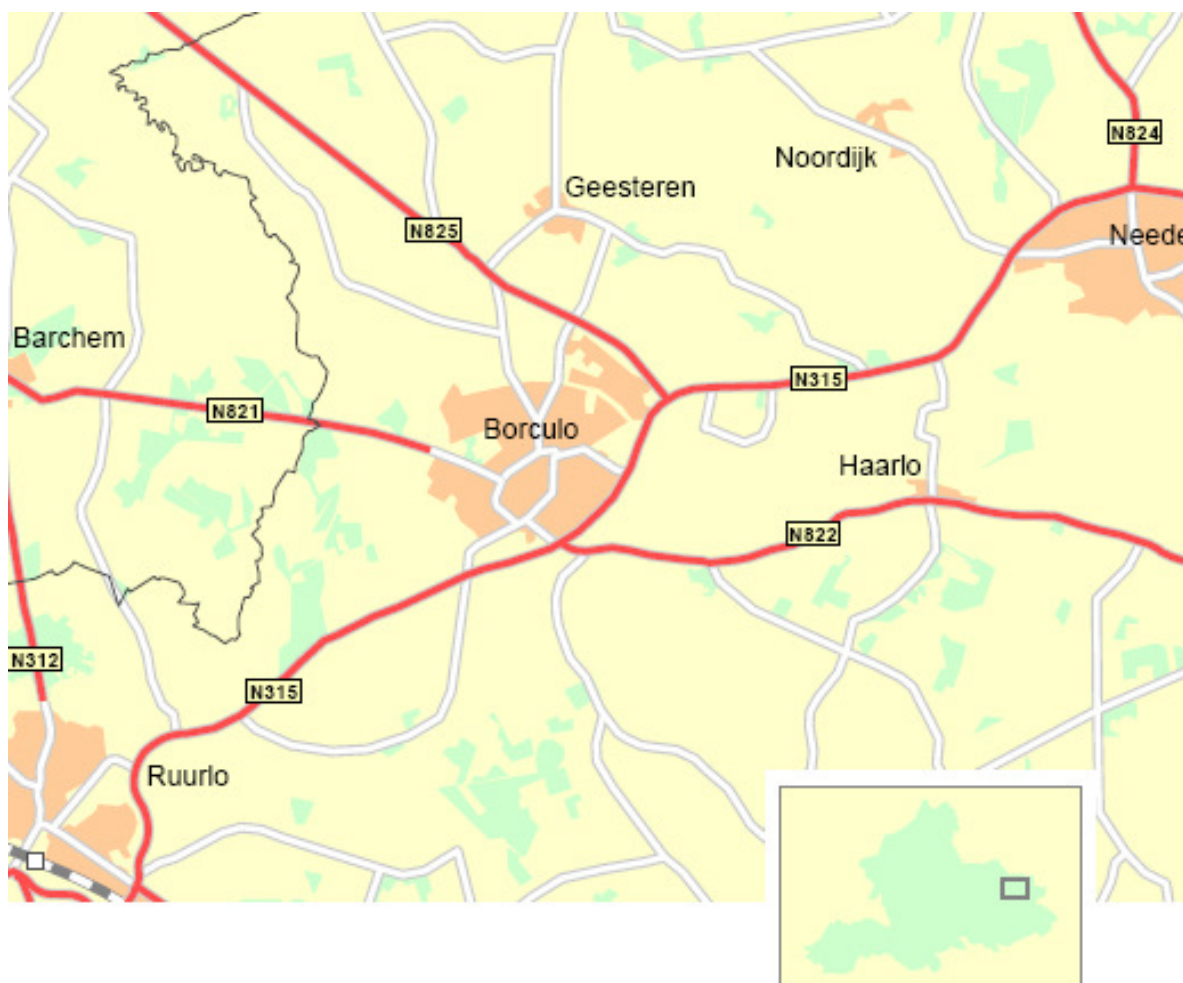
N.v.t.

**Relatie andere programma's**

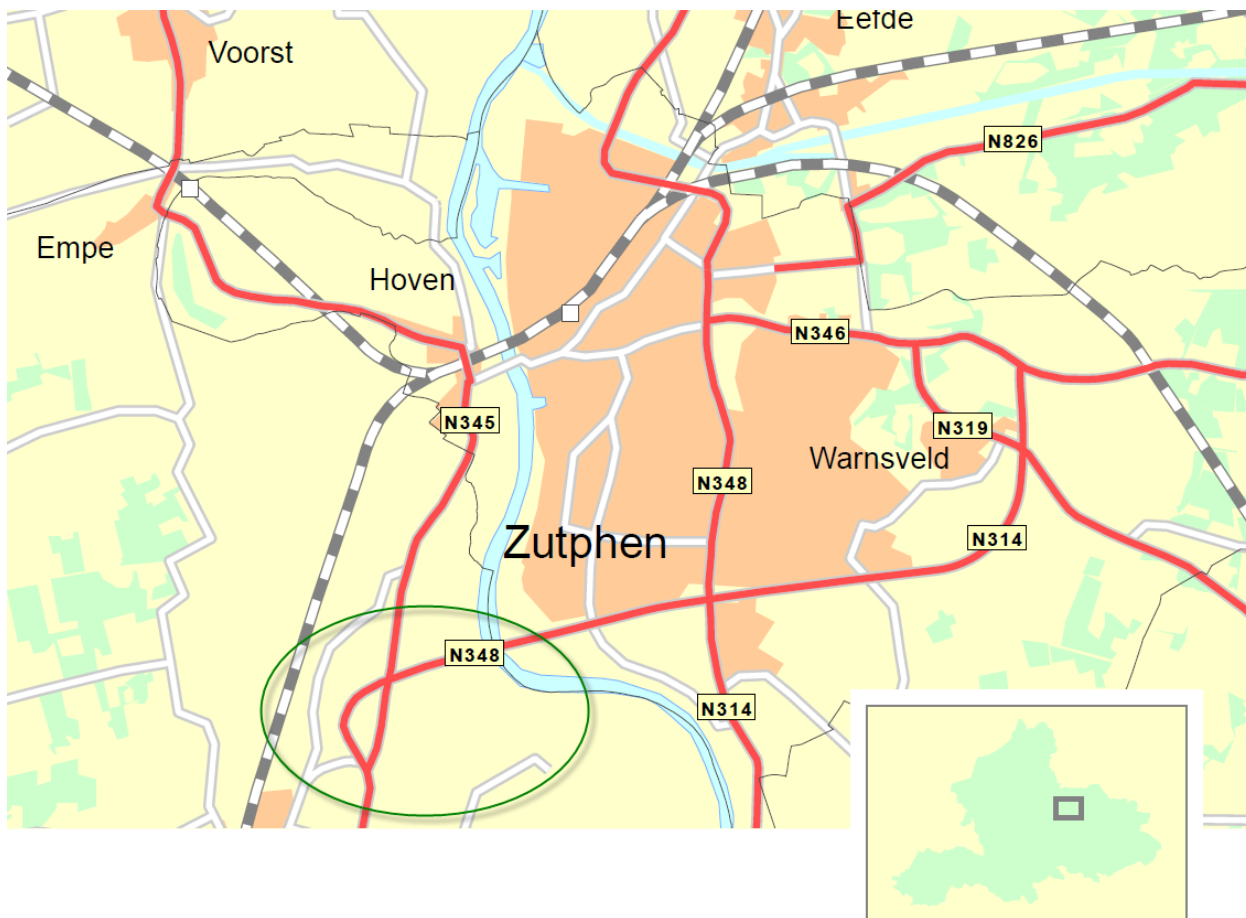
Economie

**Betrokken externe partijen:**

Gemeente Berkelland, melkpoederfabriek



<b>Naam:</b> N348/N345 Optimaliseren verkeersafwikkeling aansluiting		<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<b>Referentienummer:</b> RV40	<b>Regio('s):</b> Stedendriehoek	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> P. Kettelarij 026-359 8431	Verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfra derden			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De N345 tussen Zutphen en Apeldoorn en de N348 tussen Zutphen en Arnhem, zijn provinciale wegen en belangrijke verbindingen in het ontsluitende wegennet voor regionaal doorgaand verkeer. Ten noorden van Brummen sluiten deze wegen op elkaar aan. De aanwezige rotonde heeft onvoldoende capaciteit om het verkeer in de ochtend- en avondspits goed af te wikkelen. Dit probleem neemt toe omdat, in het kader van de gebiedsontwikkeling IJsselsprong, meer verkeer gebruik zal maken van de IJsselbrug in de N348 ter ontlasting van de stadsbrug Zutphen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de aansluiting N348/N345 ten noorden van Brummen in het verlengde van de realisatie van de rondweg De Hoven binnen de gebiedsontwikkeling IJsselsprong. Het zo direct mogelijk op elkaar aansluiten van beide provinciale wegen om het gebruik van de IJsselbrug in de N348, ter ontlasting van de stadsbrug Zutphen, te bevorderen. Het opheffen van de barrière die de N345 is in de te realiseren ecologische verbindingzone, genoemd in de groene enveloppe van de gebiedsontwikkeling IJsselsprong.				
<b>Relatie met andere projecten:</b> Het project heeft een nauwe relatie met de realisatie van de rondweg De Hoven Zutphen (RV5). Omdat deze rondweg dicht langs de Hoven wordt gelegd dan in de structuurvisie IJsselsprong voorzien (onder andere vanwege de wijziging in de woningbouwopgave) zijn beide projecten qua voorbereiding losgekoppeld. Wanneer de verkenning naar de gewenste maatregelen op de aansluiting van de N345/N348 gereed is, kan worden gezien of de verdere financiering, planvorming en realisatie weer in samenhang met de voorbereiding van de rondweg De Hoven moet worden opgepakt.				
<b>Stand van zaken:</b> De verkenning naar de verschillende oplossingsrichtingen moet nog worden gestart.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Verkenning wordt 1 oktober 2013 gestart en is naar verwachting medio 2014 afgerond. Daarna kan een voorkeursoplossing worden vastgesteld. Deze wordt in 2014 verder uitgewerkt. Uitvoering van maatregelen is gepland in 2015 en 2016.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Een investerings- of reserveringsbesluit is nog niet aan de orde.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Bijdrage provincie:</b> € 4,0 miljoen				
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Zutphen en gemeente Brummen.		





<b>Naam:</b> Doetinchem - Europaweg		<b>2007</b>	<b>2013</b>	<b>2015</b>
<b>Referentienummer:</b> RV41 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Achterhoek <b>Contactpersoon:</b> P. Kettelarij 026-359 8431	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfra derden			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Doetinchem				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De bereikbaarheid van de regionale voorzieningen in Doetinchem is belangrijk voor de Achterhoek. Het helpt de negatieve effecten van de bevolkingskrimp in de Achterhoek het hoofd te bieden en sluit aan op de mobiliteitsopgaven voor deze regio. De in dit kader gezamenlijke regionale aanpak is onder meer gericht op het optimaliseren van het Doetinchemse hoofdwegennet. Hieraan hebben gemeente Doetinchem, regio Achterhoek en ook de provincie Gelderland de laatste jaren een forse impuls gegeven. Voorbeelden zijn de voorziene realisatie van de Oostelijke Randweg, de aanleg van de Ruimzichtlaan en de ontsluiting van het bedrijventerrein A18 bij Wehl op de provinciale weg N815. Voor de komende periode is de focus gericht op het optimaliseren van de verkeersdoorstroming op de route Europaweg-Liemersweg-Energieweg voor regionaal verkeer door Doetinchem tussen de A18 en de N317 richting Doesburg en Zutphen/Deventer/A1. Dit houdt ook in het verbeteren van de ontsluiting van het bedrijventerrein A18 bij Wehl in noordelijke richting. Zelfs zodanig dat een westelijke Randweg Doetinchem met een extra brug over de Oude IJssel in de toekomst niet noodzakelijk is.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Gefaseerd realiseren van de verkende deelprojecten op de Europaweg-Liemersweg-Energieweg door Doetinchem ter verbetering van de verkeersdoorstroming op deze route en daarmee de bereikbaarheid van de regionale voorzieningen in de stad te verbeteren.				
<b>Relatie met:</b> Aanpak gevolgen bevolkingskrimp Achterhoek Stedelijke Bereikbaarheid (SB1) Aanpak robuuste spoorverbinding Arnhem-Doetinchem-Winterswijk (OM22) Verbetering bovenlokaal fietsnetwerk Achterhoek (Gelders Fietsnetwerk) (F2)				
<b>Stand van zaken:</b> De gemeente Doetinchem heeft een verkenning uitgevoerd naar de gewenste verbeteringen van de verkeersdoorstroming op de route Europaweg-Liemersweg-Energieweg door Doetinchem. Op hoofdlijnen gaat het om: - het uitbreiden van het aantal rijstroken op de weg tussen A18 en de Liemersweg (naar 2x2 rijstroken), - het reconstrueren van bestaande kruispuntvormen naar met VRI's geregelde kruispunten, - het realiseren van een drietal ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer, - het realiseren van een spoortunnel (Arnhem-Doetinchem-Winterswijk) in de Europaweg. Doetinchem wil deze maatregelen in de periode tot en met 2020 gefaseerd uit te voeren. Duidelijk is dat de gemeente hierbij afhankelijk is van cofinanciering vanuit de provincie Gelderland (in het kader van de aandacht voor stedelijke bereikbaarheid Doetinchem in de nieuwe omgevingsvisie) en het ministerie van IenM, met name als het gaat om de spoortunnel.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> De resultaten van de uitgevoerde verkenning zijn in de gemeenteraad van Doetinchem besproken. Besloten is om de gewenste maatregelen gefaseerd tussen 2016 en 2020 uit te voeren mits er mogelijkheden ontstaan voor cofinanciering bij Provincie en Rijk. Kansrijk voor de periode 2014-2015: - aanleg van de fietsbrug Dichteren-Wijnbergen over de Europaweg (€ 1,0 miljoen). - aanleg van de fietstunnel Energieweg in de fietsroute van en naar het Metzo-College (€ 6,0 miljoen). - reconstructie van de kruispunten van de Europaweg met de Auroraweg, de Mansholtweg en de Liemersweg (€ 4,0 miljoen). In de periode 2016 tot en met 2018 wil men, in samenwerking met de provincie en het Rijk, komen tot				

de aanleg van de tunnel in de Europaweg onder de spoorlijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk. De kosten daarvan zijn geraamd op € 30,0 miljoen. Deze kosten zijn relatief hoog omdat er rekening wordt gehouden met 2X2 rijstroken in de Europaweg en op termijn verdubbeling van de spoorlijn tot station Doetinchem.

Realisering van de overig verkende maatregelen vraagt een budget van € 15,0 tot € 20,0 miljoen in de periode 2017 tot en met 2020 (wellicht uitlopend naar 2025).

**Fasering en status besluitvorming:**

Verkenning totaalaanpak gereed. Gemeenteraad Doetinchem heeft deze aanpak en de voorgestelde fasering geaccordeerd. Zodra er mogelijkheden voor cofinanciering liggen bij provincie (MIAM -verbetering spoorlijn Arnhem-Winterswijk) en/of het Rijk worden deelprojecten verder uitgewerkt en gerealiseerd.

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde Mobiliteit.

**Financiën:**

Voor de uitvoering van de in 2014 en 2015 uitvoerbare maatregelen is een totaal budget nodig van € 11,0 miljoen. Doetinchem heeft bestuurlijk aangegeven dat de gemeente hieraan maximaal € 3,0 miljoen kan bijdragen.

Als het gaat om de realisatie van de spoortunnel denkt de gemeente Doetinchem aan een cofinanciering vanuit het ministerie van IenM, gekoppeld aan de verdere verbetering van de betrouwbaarheid en robuustheid van de spoorlijn Arnhem-Doetinchem-(Winterswijk). De lobby daarvoor in de richting van het Rijk moet nog starten.

Een bijdrage van bijvoorbeeld 50% betekent dat er een beroep op de provincie in het kader van het MIAM zal worden gedaan voor een budget van € 10,0 tot € 15,0 miljoen. Ten behoeve van de uitvoering in de periode 2016-2018.

**Totale kosten:**

€ 50,0 tot € 60,0 miljoen

**Bijdrage provincie:**

Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.

**Cofinanciering:**

Ja

**Exploitatiekosten:**

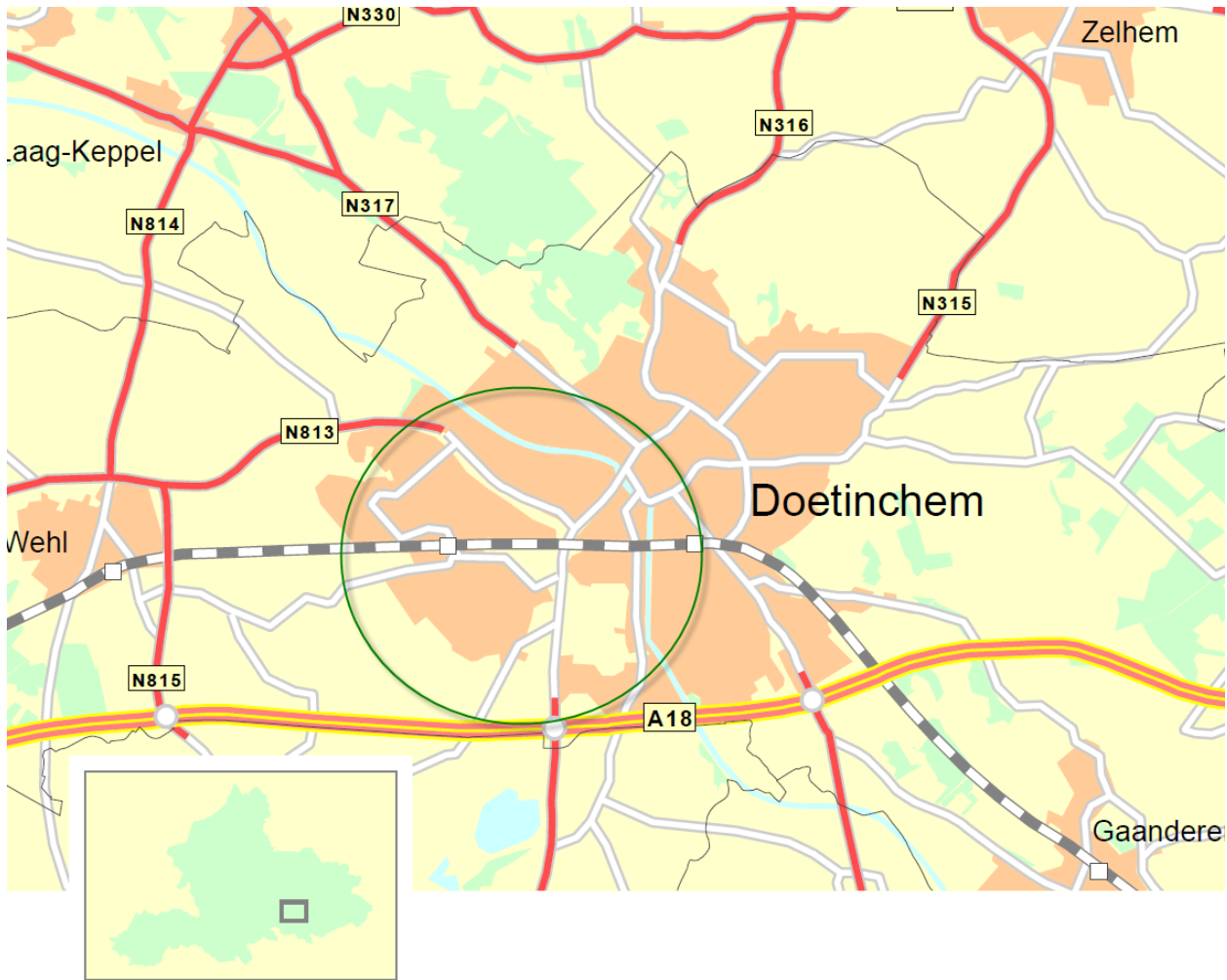
N.v.t.

**Relatie andere programma's**

Vitale Leefomgeving (aanpak bevolkingskrimp)

**Betrokken externe partijen:**

Regio Achterhoek en gemeente Doetinchem, ministerie van IenM.



<b>Naam:</b> Geluidsmaatregelen langs provinciale wegen		<b>2013</b>	<b>2013</b>	<b>2013</b>
<b>Referentienummer:</b> RV42 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, FoodValley, Achterhoek, Stedendriehoek, Noord-Veluwe, Rivierenland.  <b>Contactpersoon:</b> M. van Haren 026-359 8146	<b>Huidige fase:</b>  Uitvoering		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Met het Actieplan Geluid wordt voldaan aan de wettelijke verplichting zoals geformuleerd in de EU-richtlijn omgevingslawaaier en de vertaling daarvan in de Wet Milieubeheer. De provincie neemt de geluidhinder die ontstaat door verkeer op haar provinciale wegen serieus en staat stil bij het gezondheidsrisico die de blootstelling aan geluid met zich meebrengt.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het doel van het Actieplan Geluid is het verminderen van te hoge geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer op provinciale wegen in Gelderland en bevordert daarmee een goede en gezonde woon- en leefomgeving.				
<b>Stand van zaken:</b> Het Actieplan Geluid 2013-2017 is in april 2013 vastgesteld door GS.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> In de jaren 2013-2017 wordt circa 70 km stil asfalt aangelegd. De planning van de trajectprogrammering wordt hierbij gevolgd. Stil asfalt wordt alleen aangelegd in combinatie met groot onderhoud aan de weg op die trajecten waar een knelpunt is.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Elke vijf jaar is de provincie wettelijk verplicht een nieuw Actieplan Geluid op te stellen. Het eerste Actieplan is in 2008 vastgesteld. In april 2013 is het tweede Actieplan Geluid 2013-2017 vastgesteld. In 2018 zal een volgend Actieplan Geluid worden vastgesteld.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde milieubeleid.				
<b>Financiën:</b> Voor uitvoering van het Actieplan Geluid 2013-2017 is circa € 5,0 miljoen beschikbaar (inclusief € 2,0 miljoen vanuit mobiliteit).  Wanneer er wordt uitgegaan dat de huidige werkwijze wordt doorgezet na 2017, dan zal er in de periode 2018 tot en met 2028 nog circa 150 km stil asfalt worden aangelegd. Dit betekent een investering van circa € 10,5 miljoen.				
<b>Totale kosten en bijdrage provincie:</b> Beschikbaar gesteld voor 2014: € 1,0 miljoen Gereserveerd € 0,2 miljoen 2015 en € 0,2 miljoen 2016. Geagendeerd € 10,5 miljoen, opnemen vanaf 2018.				
<b>Cofinanciering:</b> N.v.t.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b>			<b>Betrokken externe partijen:</b>	

--	--



Naam: Barneveld - A1/A30.		2011	2012	2016
Referentienummer: RV43 SIS-nummer(s):	Regio('s): FoodValley Contactpersoon: A. Henselmans 026 – 359 8621	Huidige fase: Planvoorbereiding		
Thema: Reconstructie & Verkeersveiligheid	Subthema: Rijksinfra			
<b>Initiatiefnemers:</b> provincie Utrecht, provincie Gelderland, ministerie van IenM				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De aansluiting A30 op A1 is niet als knooppunt van rijkswegen vormgegeven; daardoor ontstaan vertragingen en verkeersonveiligheid. In het kader van Beter Benutten zal de zuidelijke afrit worden verdubbeld en de aansluiting met de A30 van verkeerslichten worden voorzien (uitvoering najaar 2013). Deze verbeteringen kunnen gerealiseerd worden met behulp van gelden Rijksprogramma Beter Benutten.  Aan de noordzijde wordt een verkenning uitgevoerd naar verbetering van de doorstroom vanaf de A30 op de A1. Tussen provincie Utrecht en Gelderland zijn afspraken gemaakt over een financiële bijdrage. Rijkswaterstaat voert de verkenning (quick scan) uit.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De verkenning naar de oplossingsrichtingen noordzijde is in gang gezet en zal in het najaar 2013 zicht geven op een oplossingsrichting.  In het kader van Beter Benutten Utrecht lijkt zich nu de mogelijkheid voor te doen om extra aanpassingen om de doorstroming en veiligheid op deze aansluiting te verbeteren te realiseren. De Gedeputeerden mobiliteit van Utrecht en Gelderland hebben samen de intentie om dit op de agenda te zetten bij het Rijk. Komende maanden worden deze aanpassingen verder uitgewerkt en wordt bekeken in hoeverre dit cofinanciering vanuit de provincie vraagt.				
<b>Relatie met:</b> Strategische mobiliteitsvisie FoodValley				
<b>Stand van zaken:</b> Planvoorbereiding/uitvoering maatregel zuidbaan. Noordbaan: verkenning (quick scan) maatregel verlengen invoegstrook A1. April 2013 onderlinge financiële toekenning Gelderland en Utrecht voor korte termijn maatregel.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Najaar 2013 uitvoering korte termijn maatregel Beter Benutten zuidbaan. Najaar 2013 afronding verkenning maatregel noordbaan.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Er is € 0,3 miljoen gereserveerd.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> N.n.b.  <b>Bijdrage provincie:</b> Er is een bedrag van € 0,3 miljoen gereserveerd.  <b>Cofinanciering:</b> Ja, provincie Utrecht, gemeente Barneveld, Rijkswaterstaat				

**Exploitatiekosten:**

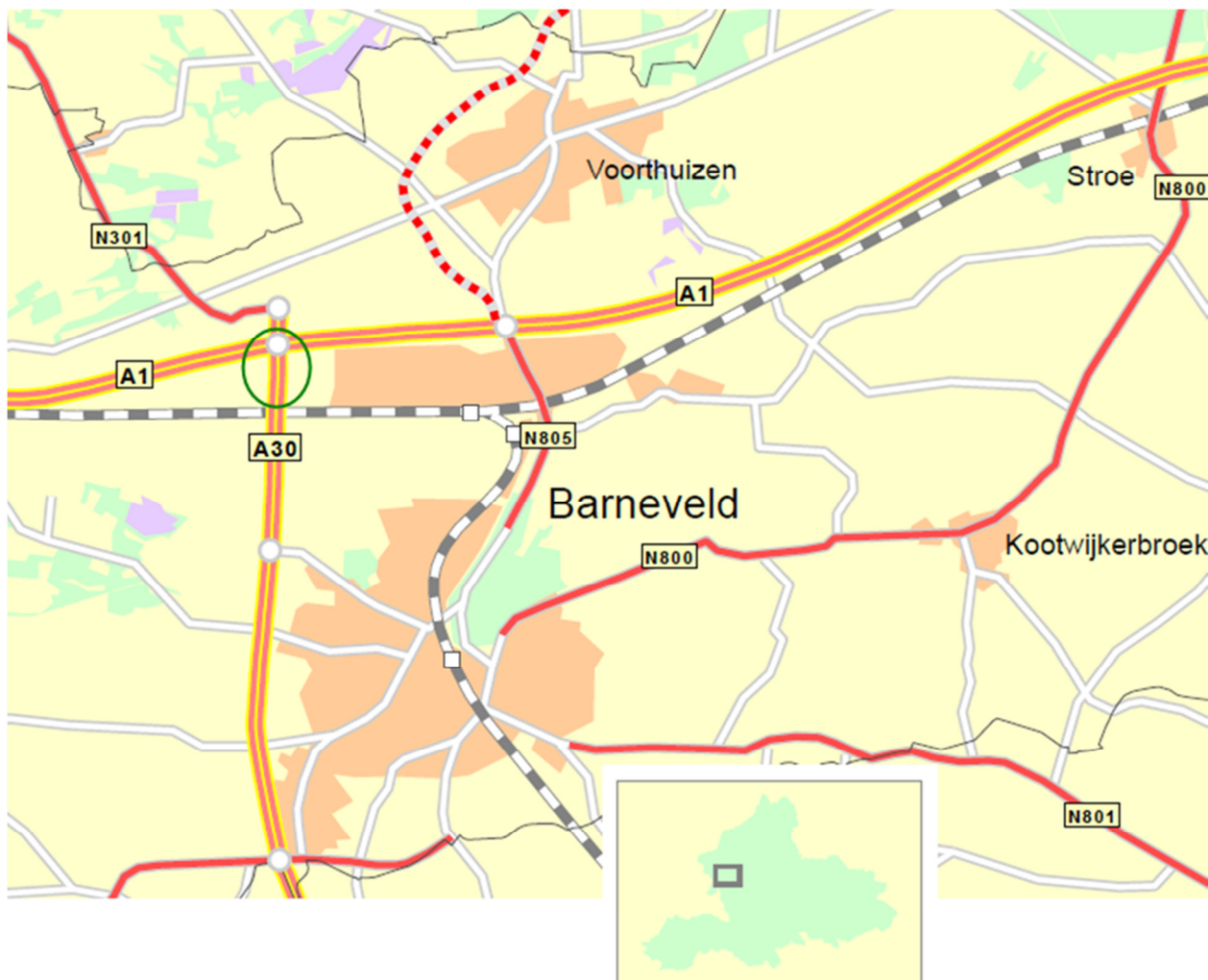
N.n.b.

**Relatie andere programma's**

Beter Benutten ministerie van IenM derde tranche

**Betrokken externe partijen:**

Rijkswaterstaat, provincie Utrecht, gemeente Barneveld



<b>Naam:</b> N320 Culemborg		<b>2007</b>	<b>2009</b>	<b>2013</b>
<b>Referentienummer:</b> RV44 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Rivierenland  <b>Contactpersoon:</b> E. Vermeulen      026-359 8482	<b>Huidige fase:</b>  Planvoorbereiding		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De N320 bij Culemborg is een belangrijk verkeersknelpunt in Gelderland. In zowel de ochtend- als in de avondspits stroomt het verkeer onvoldoende door, omdat de capaciteit van de infrastructuur onvoldoende is voor het verwerken van de kruisende in-, uit-, en doorgaande verkeersstromen. Dit kan, door de verwachte groei, vanaf 2020 zelfs gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling op de A2. Uit een pre-verkenning, uitgevoerd in de vorige coalitieperiode, bleek dat de doorstroom op de N320 van essentieel belang is voor de ontsluiting van Culemborg en de daar gevestigde bedrijven. Via de N320 is de stad namelijk aangesloten op het rijkswegennet. Op basis van deze conclusie is in samenwerking met de gemeente Culemborg, een verkenning uitgevoerd, waarin mogelijke oplossingen voor de huidige en toekomstige doorstromingsproblematiek in kaart zijn gebracht. De voorkeur bleek uit te gaan naar een variant waarin de capaciteit van de weg en kruisingen wordt vergroot. Met de voorgestelde maatregelen wordt de verkeersafwikkeling op de N320 tot na 2020 gewaarborgd.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Voor de gemeente Culemborg en de gevestigde bedrijven is de N320, vanwege het ontbreken van een alternatieve aansluitingen op het hoofdwegennet, van essentieel belang. Er zijn diverse studies verricht naar de doorstromingsproblemen op de N320. Op basis hiervan zijn meerdere oplossingsvarianten ontworpen. De oplossingsvarianten zijn met elkaar vergeleken, waarna gekozen is voor één voorkeursvariant. Deze voorkeursvariant heeft als basis gediend voor dit inpassingsplan. De N320 wordt op de volgende punten aangepast: <ul style="list-style-type: none"> <li>- de N320 krijgt er vanaf de A2 tot aan de Wethouder Schoutenweg twee rijstroken bij;</li> <li>- de kruising met de Wethouder Schoutenweg wordt verruimd en er worden extra opstelstroken gerealiseerd;</li> <li>- de kruising bij de Erasmusweg wordt vervangen door een turbotonde;</li> <li>- er wordt een nieuwe afslag van de N320 naar de Beedseweg gerealiseerd. Dit zorgt voor een betere ontsluiting van het station;</li> <li>- de rotondes bij de Rijksstraatweg en de Van Limburg Stirumstraat worden vervangen door verkeerslichten.</li> </ul>				
<b>Stand van zaken:</b> Om deze aanpassingen mogelijk te maken is er een inpassingsplan opgesteld. Dit plan is op 24 april 2013 vastgesteld door Provinciale Staten en is inmiddels onherroepelijk. Het aanbestedingsdossier wordt gemaakt en naast de voortzetting van minnelijke grondverwerving wordt onteigening voorbereid.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Start van de uitvoering is afhankelijk van de voortgang van de grondverwerving. Het ziet ernaar uit dat onteigening onontkoombaar is. Hierdoor kan naar verwachting pas eind 2014 worden aanbesteed.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Met de gemeente Culemborg en Rijkswaterstaat hebben een projectovereenkomsten gesloten. Naar verwachting wordt in november 2013 PS verzocht om te besluiten over te gaan tot onteigening.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> € 18,0 miljoen.				



**Bijdrage provincie:**

De provincie draagt in totaal € 17,5 miljoen bij. Dit bedrag is inmiddels beschikbaar gesteld.

**Cofinanciering:**

Gemeente Culemborg € 0,45 miljoen

**Exploitatiekosten:**

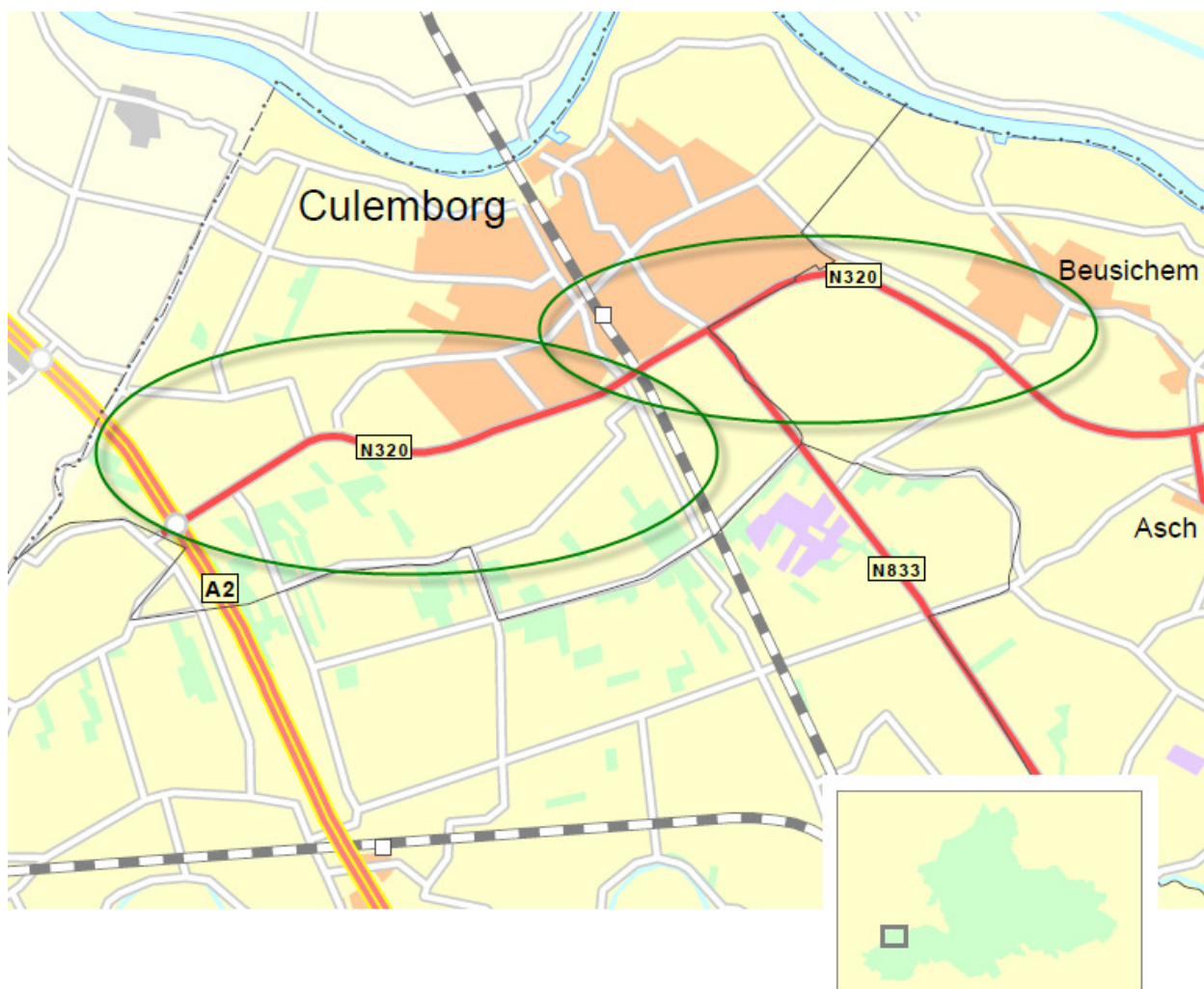
N.v.t.

**Relatie andere programma's**

Programma Luchtkwaliteit, Vitaal Gelderland

**Betrokken externe partijen:**

Gemeente Culemborg, ministerie van IenM, Waterschap



<b>Naam:</b> Nijkerk uitbreiding hoofdwegenstructuur		2013		
<b>Referentienummer:</b> RV45	<b>Regio('s):</b> FoodValley	<b>Huidige fase:</b>		
<b>Projectnummer:</b>	<b>Contactpersoon:</b>	Initiatief		
<b>Sis-nummer(s):</b>	C. Bieker 026-359 9635			
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale infra			
<b>Initiatiefnemer:</b> gemeente Nijkerk				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Gemeente Nijkerk stelt dat over tien jaar een schaa sprong met betrekking tot de afwikkeling van het regionale verkeer gewenst is. Dit als gevolg van de autonome groei, de verkeersgroei in verband met nabijgelegen ruimtelijke ontwikkelingen en de mogelijke verschuivingen van verkeerstromen vanuit de centrumring naar buiten. Er zijn daarvoor een tweetal oplossingen mogelijk: opwaardering van de bestaande N301 of een ringweg aan de oostelijke zijde van Nijkerk (zowel een krappe als ruime variant als ringweg).				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Op termijn, over 10-15 jaar, een verkeers-hoofdwegenstructuur die in Nijkerk tot de gewenste doorstroming leidt, maar zo min mogelijke nadelige effecten heeft voor mens en natuur.				
<b>Relatie met:</b> Reconstructie van de N301. Renovatie van de Nijkerkerbrug op de Ontsluiting Flevoland N301, A28 – Nijkerkersluis/Veluwemeer (RV31)				
<b>Stand van zaken:</b> Er is in november 2012 een rapport opgeleverd aan het college van B&W van Nijkerk met daarin een beschrijving van de drie varianten en een toets op de gebruikelijke thema's. Er heeft nog geen politieke discussie in de Raad plaatsgevonden. Daarnaast is nog geen adequate studie geweest waarin verkeersprognoses zijn opgenomen.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Nader te beschouwen. Er is een verkenning naar de verkeersprognoses nodig om een goed beeld te kunnen vormen van nut en noodzaak van de opwaardering dan wel de ringweg. Daarbij moeten zeker de doorstroming op de A28/A1 en de wens van de provincie Flevoland om de provinciale weg N301 van Flevoland tot aan de A28 te verbreden worden meegenomen. Ook de voorziene werkzaamheden aan de brug van Nijkerk (door Rijkswaterstaat, mogelijk in 2017) moeten daarbij worden betrokken. De vraag is verder of en zo ja, wat de reconstructie van de N301 in 2016 kan betekenen.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Nader te beschouwen.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit				
<b>Financiën:</b> De investering in zowel opwaardering van de N301 als de ringweg worden voorlopig geraamd op € 25,0 miljoen elk.				
<b>Totaalbudget:</b> N.n.b.				
<b>Bijdrage provincie:</b> Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.				
<b>Cofinanciering:</b> N.n.b.				

**Exploitatiekosten:**

N.n.b.

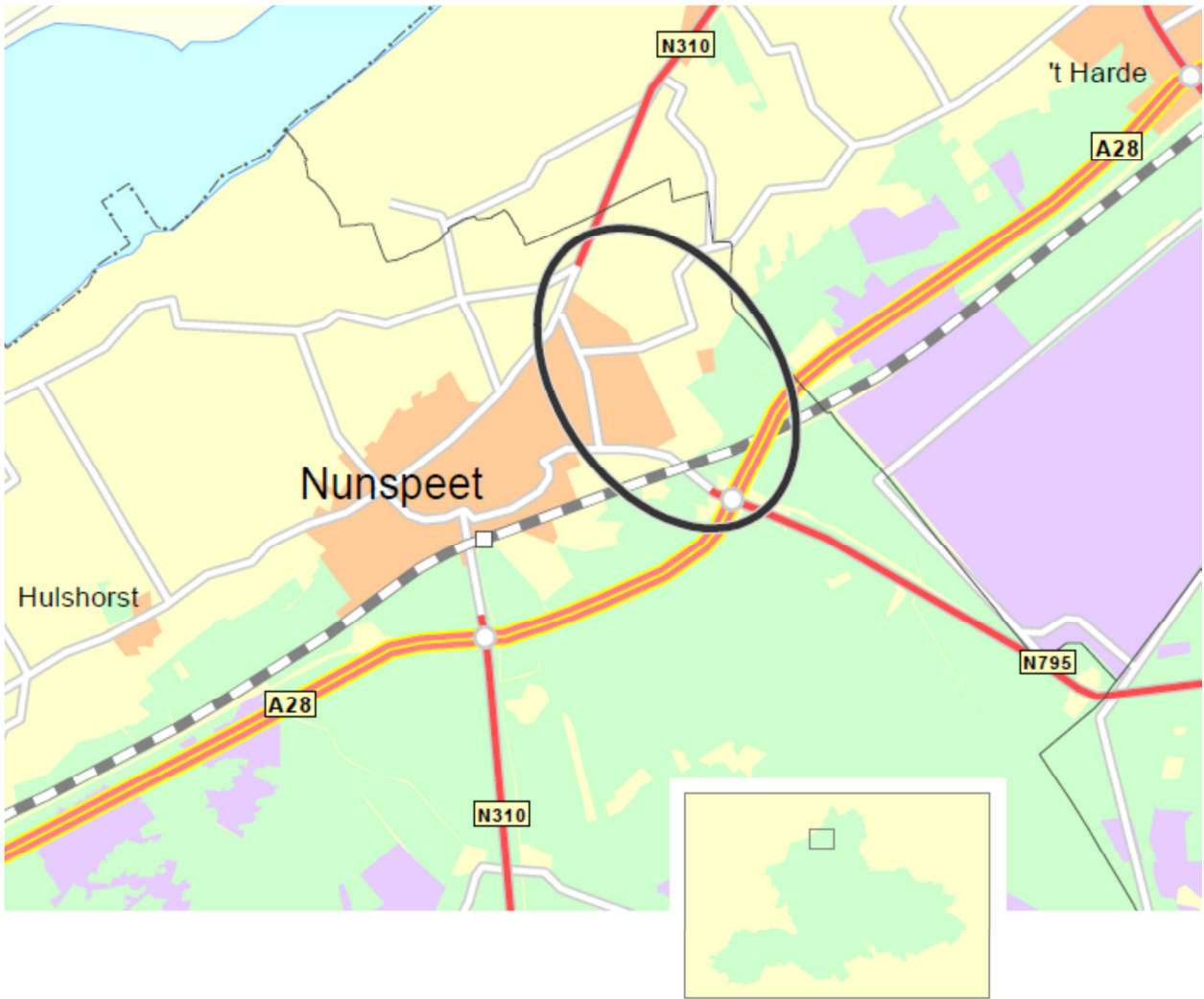
**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

ProRail/Rijkswaterstaat in verband met noodzakelijke ondertunneling of overbrugging in de tracés.



<b>Naam:</b> Nunspeet Oostelijke rondweg		
<b>Referentienummer:</b> RV46	<b>Regio('s):</b> Noord-Veluwe <b>Contactpersoon:</b> N. Vlasveld 026-359 8402	<b>Huidige fase:</b> Planvoorbereiding
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfra derden	
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Nunspeet		
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Gemeente Nunspeet wil een gemeentelijke rondweg tussen de N795 en N310 realiseren (oostkant kern Nunspeet) om het nog te ontwikkelen bedrijventerrein De Kolk te ontsluiten en de verkeersoverlast in Nunspeet, in het bijzonder de Oeneburgerweg, op te lossen.		
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Oostelijke rondweg ter ontsluiting van het bedrijventerrein De Kolk en beperking van de overlast van het doorgaand verkeer in woonomgeving, in het bijzonder de Oeneburgerweg.		
<b>Stand van zaken:</b> Planvoorbereiding.		
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Start uitvoering 2014.		
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Er zijn geen middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld. Wij stellen voor om dit project "on hold" te zetten omdat er binnen deze coalitieperiode geen zicht op financiering is.		
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.		
<b>Financiën:</b>  <b>Totaal kosten:</b> € 12,5 miljoen  <b>Provinciale bijdrage:</b> € 2,5 miljoen. Er zijn voorsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.  <b>Cofinanciering:</b> € 10,0 miljoen gemeente Nunspeet.  <b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.		
<b>Relatie andere programma's:</b> Natuur en Leefomgeving, Buitengewoon Groen, Economie en Samenleving		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Nunspeet



<b>Naam:</b> Ede Parklaan		2013		
<b>Referentienummer:</b> RV47	<b>Regio('s):</b> FoodValley	<b>Huidige fase:</b>		
<b>Sis-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	Initiatief, deels voorbereiding		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfra Derden			
<b>Initiatiefnemer:</b> Regio Food Valley/gemeente Ede				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De Parklaan is gelegen in Ede-oost en is een nieuwe verbinding tussen de toekomstige stationsomgeving, het ROC A12 en de N781. De Parklaan is een belangrijke infrastructurele randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de kennisas Ede-Wageningen. Langs deze kennisas is ruimte voor hoogwaardige ontwikkelingen zoals de Kenniscampus Ede, de campus van de Wageningen Universiteit en het World Food Center. De Parklaan maakt al deze ontwikkelingen mede mogelijk, vanwege de goede ontsluiting naar de N224, de N781, de A12 en het station Ede-Wageningen.  De Parklaan zorgt voor een hoogwaardige verbinding langs de kennisas Ede-Wageningen en verbindt daarmee: <ul style="list-style-type: none"> <li>o De Campus van de Wageningen Universiteit</li> <li>o De kenniscampus Ede</li> <li>o Het World Food Center</li> <li>o Ontwikkelingen in het sleutelproject Veluwe Poort</li> </ul> De Parklaan verbetert de OV-verbinding tussen het station Ede-Wageningen en Wageningen, omdat ook over de Parklaan een deel van het OV tussen Ede en Wageningen zal worden geleid.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Realisatie van het zuidelijk deel van de Parklaan vanaf de afslag Ede-Wageningen op de A12 tot en met de Edeseweg in Ede: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanpassing (omklappen) van de zuidelijke op- en afritten van de afslag Ede-Wageningen;</li> <li>• Realisatie van een nieuwe verbindingsweg parallel aan de A12;</li> <li>• Realisatie van een nieuwe onderdoorgang onder de A12;</li> <li>• Realisatie van een nieuwe kruising bij de Edeseweg (let op: exclusief een fietstunnel ten bate van de fietssnelweg Ede-Wageningen; deze wordt separaat aangevraagd, zie ook SB07)</li> <li>• Verdubbeling van de Edeseweg.</li> </ul>				
<b>Relatie met:</b> Kennisas Ede-Wageningen N781 reconstructie en Ede Parklaan (RV20) Stedelijke bereikbaarheid Ede-Wageningen (SB07)				
<b>Stand van zaken:</b> Het bestemmingsplan Parklaan is vastgesteld; Er is een definitief ontwerp dat snel op de markt gezet kan worden; Met Rijkswaterstaat zijn afspraken gemaakt over de delen van de Parklaan die de A12 raken (ondertunneling A12), via een bestuursovereenkomst. Er is reeds een onteigeningsprocedure gestart om de laatste benodigde gronden in eigendom te krijgen. Begin 2015 start Rijkswaterstaat de werkzaamheden aan de A12 (verbreding); tegelijk daarmee wordt ook de onderdoorgang gerealiseerd. Met de provincie moeten nog goede afspraken worden gemaakt over de aansluiting op de provinciale weg N781.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> In 2013 wordt bekeken of het project financieel sluitend kan worden gemaakt. Uitvoering kan in komende jaren worden gestart. Er ligt een relatie met de realisatie van de nieuwe stationsomgeving en Veluwe Poort (realisatie 2018).				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Delen van het project Parklaan gaan in 2014 en 2015 in uitvoering. Het gaat om de onderdoorgang onder de A12 waarvoor B&W van Ede in 2012 al krediet beschikbaar hebben gesteld (€ 6,8 miljoen) en de aanpassing van een aantal kruispunten in de Edeseweg waarvoor B&W van Ede in juli 2013 middelen (€ 7,5 miljoen) beschikbaar hebben gesteld. Er zijn geen middelen aanwezig om de Parklaan volledig te realiseren.				

De middelen daarvoor moeten in principe uit de Bovenwijkse voorzieningen komen (ontwikkelingen Enkaterrein en Kazerneterrein). Voor de aansluiting van de Parklaan op de N781 is een bedrag gereserveerd van € 1 miljoen.

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit

**Financiën:**

Totale kosten: € 35,0 miljoen

**Totaalbudget:**

N.n.b.

**Bijdrage provincie:**

Naast de eerder genoemde bedragen (zie fasering) zijn er geen financiële middelen specifiek voor de realisatie van de Parklaan gereserveerd of beschikbaar gesteld.

**Co-financiering:**

N.n.b.

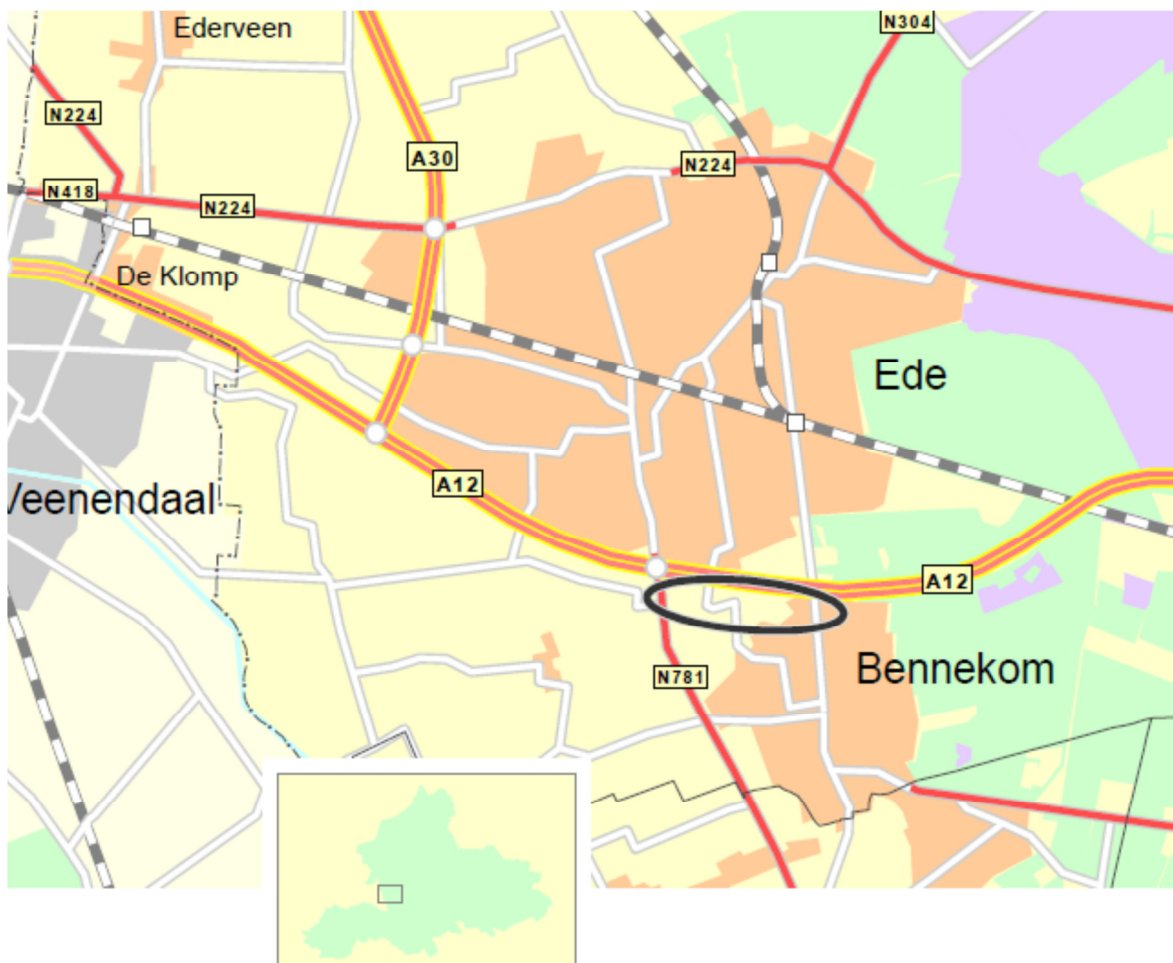
**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Rijkswaterstaat



<b>Naam:</b> N309 Oostendorp			<b>2013</b>	<b>2015</b>
<b>Referentienummer:</b> RV48	<b>Regio('s):</b> Noord-Veluwe	<b>Huidige fase:</b>		
<b>Sis-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> P. Kettelarij 026-359 8431	Verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfrastructuur			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland.				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Begin 2011 is door PS besloten om een milieueffectrapportage (MER) te laten uitwerken voor de mogelijke aanleg van N309 rondwegen om de kernen 't Harde en Oostendorp in de gemeente Elburg. Eind 2012 is echter vastgesteld dat de oplossing van de verkeersproblematiek moet worden gezocht op het bestaande wegtracé. Inmiddels zijn de voor deze reconstructievariant benodigde maatregelen verder uitgewerkt. Voor de kern 't Harde is een maatregelenpakket ter vaststelling aan PS aangeboden. Daarbij is voorgesteld om; <ul style="list-style-type: none"> <li>- De N309 Oostendorp, los van de reconstructie van 't Harde aan te pakken.</li> <li>- De financiering en uitvoering van maatregelen op de N309 ter hoogte van Oostendorp afzonderlijk af te wegen ten opzichte van andere projecten in de Investeringsagenda Mobiliteit. In samenhang met de geplande aanpak van het N309-traject tussen de A28 en Flevoland in 2015.</li> </ul> <p>Gezien dit voorstel worden de gewenste maatregelen ter hoogte van Oostendorp (onder andere verbetering van de doorstroming op de rotonde N309-N310) vanaf nu apart opgenomen.</p>				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming op de N309 ter hoogte van Oostendorp in samenhang met de geplande trajectaanpak in 2015.				
<b>Relatie met:</b> Rondweg N309 't Harde (RV8)				
<b>Stand van zaken:</b> Maatregelen zijn (deels) uitgewerkt in het kader van de besluitvorming rondom het Statenakkoord project N309-'t Harde. Deze uitwerkingen worden opgenomen in de trajectverkenning N309 die eind 2013 wordt afgerond. Vanuit deze verkenning kan begin 2014 een samenhangend pakket aan maatregelen worden afgewogen in het kader van het programma Werken aan Duurzame Mobiliteit 2015.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Oplevering trajectverkenning N309 eind 2013. Programmering benodigde maatregelen begin 2014 in het kader van het programma Werken aan Duurzame Mobiliteit 2015. In 2014 zullen wij een eventuele aanvraag voor financiering aan de Staten voorleggen.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Maatregelen N309 ter hoogte van Oostendorp worden onderdeel van de trajectaanpak in 2015.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> Resultaten eerste verkenning: € 8,5 miljoen.				
<b>Bijdrage provincie:</b> € 3,0 tot € 5,0 miljoen.				
<b>Cofinanciering:</b> N.n.b.				



**Exploitatiekosten:**  
N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**  
Gemeente Elburg



<b>Naam:</b> Nijmegen, Reconstructie Waalbrug		<b>2006</b>	<b>2012</b>	<b>2015</b>
<b>Referentienummer:</b> RV49 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b>  Pré-verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfra derden			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Nijmegen				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Rijkswaterstaat gaat vanaf 2016 groot onderhoud aan de Waalbrug uitvoeren. De gemeente Nijmegen heeft een aantal wensen voor de ingrijpende reconstructie van de brug. Rijkswaterstaat acht zich alleen verantwoordelijk voor de instandhouding van de huidige functionaliteiten op de brug en wil voor de aanvullende wensen van Nijmegen geen budget beschikbaar stellen. Wel kan een beroep worden gedaan op een bijdrage vanuit de BDU van de Stadsregio, maar het is de vraag of daarmee de wensen van de gemeente Nijmegen gerealiseerd kunnen worden. Binnen de gemeentelijke begroting zijn er nog geen middelen beschikbaar. Wel heeft men de ambitie om de komende jaren daar middelen voor vrij te maken. Dat gaat echter om een beperkt bedrag (circa€ 2,0 miljoen). Een regionale bijdrage in de vorm van BDU met een aanvulling vanuit de provinciale middelen is noodzakelijk om de gewenste functionaliteit realiseerbaar te krijgen. Ook zal financiële steun bij het Rijk (ministerie van IenM /Rijkswaterstaat) gezocht moeten worden.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Aansluitend aan het reconstructieplan van Rijkswaterstaat gaat het om het toevoegen van de volgende functionaliteiten: - Verbreden bestaande fietspad naar twee richtingenfietspad op brug, aansluitend op de nieuwe verlengde Waalbrug die aansluit op de snelfietsroute RijnWaalpad. - OV-baan aan de oostzijde van de brug ten behoeve van het (HOV) busvervoer.  Door fors te investeren in fiets en OV maatregelen zal de druk op de Waalbrug afnemen en de doorstroming in de spits verbeteren. De reistijdverliezen zullen fors teruglopen. In 2015 kunnen voorbereidende werkzaamheden starten. De uitvoering zelf zal grotendeels in 2016 plaats vinden.				
<b>Relatie met :</b> HOV Stadsregio (OM1) Snelfietsroutes (F3) Stedelijke Bereikbaarheid (SB1) Stedelijke bereikbaarheid Nijmegen (SB6)				
<b>Stand van zaken:</b> In 2016 voert Rijkswaterstaat groot onderhoud uit op de Waalbrug. Overige aanpassingen zouden tegelijk met dit onderhoud kunnen worden uitgevoerd.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Mogelijke uitvoering vanaf 2016.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Nog nader te beschouwen.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> De totale kosten worden geraamd op € 29,0 miljoen, waarvan € 11,0 miljoen voor de fietsvoorziening en € 18,0 miljoen voor de OV baan aan de oostzijde van de brug.				

Binnen de gemeentelijke begroting zijn er nog geen middelen beschikbaar. Wel heeft men de ambitie om de komende jaren daar middelen voor vrij te spelen. Dat gaat echter om een beperkt bedrag van circa € 2,0 miljoen. Een regionale bijdrage in de vorm van Stadsregionale BDU met een aanvulling vanuit de provinciale middelen is noodzakelijk om de gewenste functionaliteit te realiseren. Ook zal financiële steun bij het Rijk (ministerie van IenM / Rijkswaterstaat) gezocht moeten worden.

**Bijdrage provincie :**

Gevraagde bijdrage is € 27,0 miljoen. Daarbij is nog geen rekening gehouden met Stadsregionale BDU bijdrage of een Rijksbijdrage via Rijkswaterstaat en/of ministerie van IenM.

Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.

**Cofinanciering:**

N.n.b.

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

Stedelijke bereikbaarheid.

**Betrokken externe partijen:**

Gemeente Nijmegen, Rijkswaterstaat, ministerie van IenM

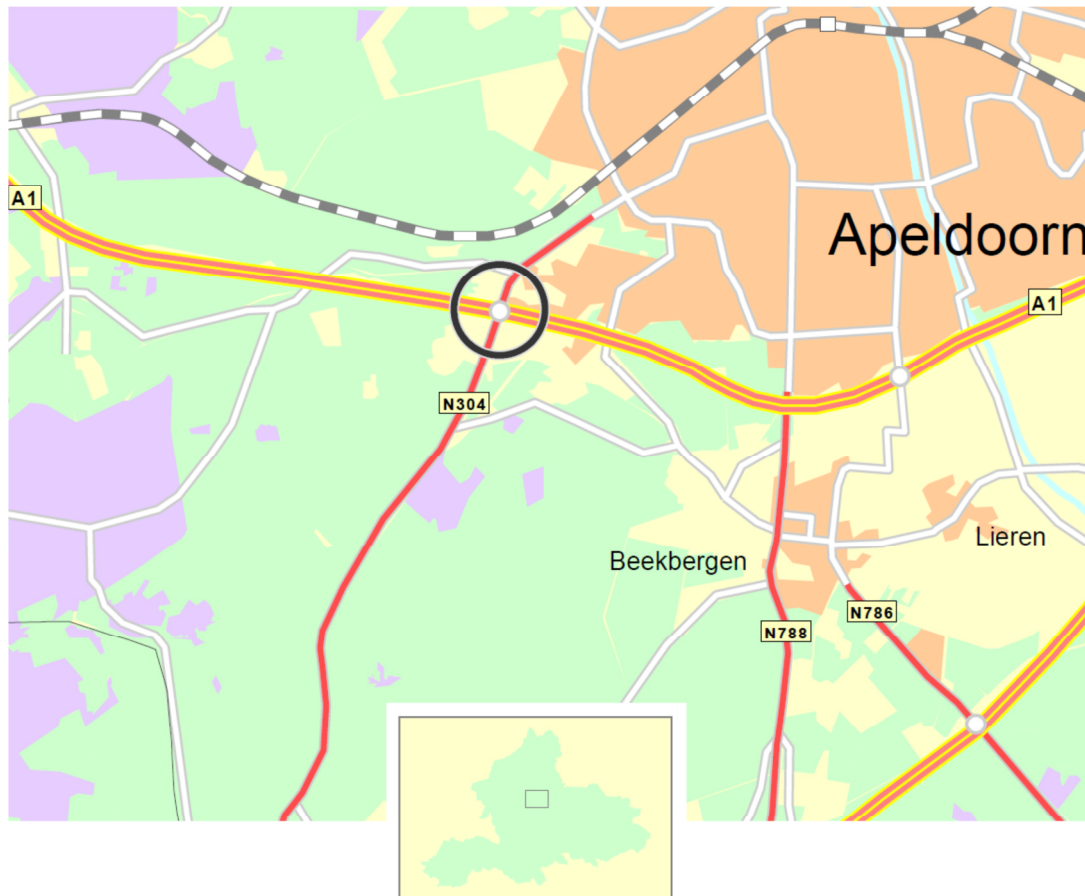


<b>Naam:</b> N304 Apeldoorn		<1995	2010	2014
<b>Referentienummer:</b> RV50 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stedendriehoek <b>Contactpersoon:</b> A. Drentje 026-359 8474	<b>Huidige fase:</b> Pré-verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Regio Stedendriehoek, Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De provinciale weg N304 vormt een belangrijke schakel in de aansluiting van Apeldoorn en de oostkant van de Veluwe op het hoofdwegennet. De vormgeving en capaciteit van de aansluiting van de N304 op de A1 is onvoldoende toegerust op het huidige gebruik. Op deze aansluiting gebeuren nu relatief veel ongevallen. Aanpassing van de aansluiting draagt bij aan de doelstelling van het programma Beter Benutten Stedendriehoek. Er wordt voorgesteld een verkeersregelinstallatie te plaatsen. Hiervoor is cofinanciering vanuit de Provincie Gelderland nodig. In de netwerkvisie verkeersmanagement is deze aansluiting aangewezen als een keuze-/stuurpunt. In het kader van het managen van verkeer tijdens calamiteiten, werk-in-uitvoering, evenementen, et cetera. is het van belang op deze locatie een VRI te plaatsen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het doel van deze maatregel is het verbeteren van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het kunnen managen van het verkeer.				
<b>Relatie met:</b> Netwerkvisie Verkeersmanagement (SB3) Beter Benutten Stedendriehoek (SB9)				
<b>Stand van zaken:</b> Er moet nog met het project worden gestart. Verkenning heeft nog niet plaatsgevonden en eventueel civieltechnische aanpassingen zijn nog niet bekend. De toekomstige VRI's zullen in beheer en eigendom van provincie Gelderland komen. Rijkswaterstaat is beheerder van de overige takken van de aansluiting.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Afhankelijk van besluitvorming binnen maatregelpakketten Beter Benutten Stedendriehoek. Doorlooptijd is circa één jaar.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Besluitvorming over de maatregelpakketten van Beter Benutten Stedendriehoek is voorzien in het laatste kwartaal van 2013.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b> € 0,15 miljoen (twee VRI's)				
<b>Totale kosten:</b> € 0,3 miljoen (twee VRI's, exclusief civiel technische aanpassingen)				
<b>Bijdrage provincie:</b> € 0,3 miljoen. Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.				
<b>Cofinanciering:</b> Rijkswaterstaat.				
<b>Exploitatiekosten:</b>				

15 jarig beheer en onderhoud

**Relatie andere programma's**  
N.v.t.

**Betrokken externe partijen:**  
Rijkswaterstaat-Oost Nederland, Stedendriehoek,  
gemeente Apeldoorn



<b>Naam:</b> Winterswijk, tunnel Dingstraat Dingstraat		2007	2013	2015
<b>Referentienummer:</b> RV51	<b>Regio('s):</b> Achterhoek	<b>Huidige fase:</b>		
<b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Contactpersoon:</b> P. Kettelarij 026-359 8431	Verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfrastructuur derden			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Winterswijk				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De brede spoorzone in Winterswijk vormt een grote barrière in de stad. De gemeente heeft daarom een integraal plan vastgesteld om dit gebied te herontwikkelen om zo de tweedeling in de stad op te heffen. De afgelopen jaren zijn een aantal deelprojecten binnen dit plan in samenwerking met de provincie Gelderland (vanuit Stad en Regio en vanuit Mobiliteit) gerealiseerd. Belangrijk project om de verdere ontwikkeling van de spoorzone een impuls te geven, is het over de spoorzone doortrekken van de Dingstraat door de aanleg van een tunnel. Daarmee wordt de bereikbaarheid van bestaande (onder andere station) en geplande ontwikkelingen en bedrijvigheid in de spoorzone en in het kernwinkelgebied in het stadscentrum, sterk verbeterd. Daarnaast worden regionale voorzieningen in Winterswijk vanuit de Achterhoek en het Duitse grensgebied beter bereikbaar. Verder is er een positief effect op de verkeersveiligheid, de spoorwegveiligheid en de gewenste robuustheid van de spoorlijn Winterswijk-Arnhem. Aanleg van de spoortunnel biedt dus grote kansen om het vestigingsklimaat en daarmee de regionale economie en werkgelegenheid een forse impuls te geven. Ook sluit het project aan op de mobiliteitsopgaven voor deze regio in de nieuwe omgevingsvisie (aandacht voor stedelijke netwerken, spoorknooppunten).				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het project omvat de doortrekking van de Dingstraat over de spoorzone Winterswijk. Daarmee wordt de barrière die de spoorzone vormt in Winterswijk opgeheven. Met de aanleg van de geplande spoor tunnel worden belangrijke effecten gerealiseerd op het gebied van: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionale economie. Verbeteren vestigingsklimaat spoorzone en verbeteren bereikbaarheid kernwinkelgebied,</li> <li>- (Jeugd)werkgelegenheid (58 fte incidenteel en minimaal 75 fte structureel + effect kernwinkelgebied)</li> <li>- Bouw (belangrijke impuls),</li> <li>- Mobiliteit (verbeteren bereikbaarheid P+R voor het station en winkelend publiek),</li> <li>- Veiligheid infrastructuur en spoorwegveiligheid (bijdrage aan robuuste spoorverbinding Arnhem-Winterswijk; circa 7.000 voertuigbewegingen per dag niet meer over bestaande gelijkvloerse spoorkruisingen maar door de tunnel).</li> <li>- De herinrichting van de Stationsstraat met belangrijke functies (station, gemeentekantoor et cetera.) tot een aangenaam verblijfsgebied met hoogwaardige overstapvoorzieningen voor bus en fiets richting trein (zie infoblad OM17).</li> </ul>				
<b>Relatie met:</b> Spoorzone Winterswijk (OM17) Stedelijke bereikbaarheid (SB1) Spoorverbinding Arnhem-Doetinchem-Winterswijk (OM22) Aanpak gevolgen bevolkingskrimp Achterhoek				
<b>Stand van zaken:</b> In de structuurvisie van de gemeente (vastgesteld op 24-2-2011) is een verlenging van de Dingstraat al opgenomen. Daarnaast is er, in opdracht van de gemeente, provincie en ProRail, al een haalbaarheidsstudie naar de tunnel gedaan en aan de gemeenteraad gepresenteerd. Andere (kleinere) mobiliteitsprojecten in de spoorzone, als de herinrichting van het voorplein van het station en de aanleg van enkele schakels in het bovenlokale fietsnetwerk, kunnen meer in samenhang worden afgestemd op de realisatie van de spoortunnel Dingstraat.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Voor de gehele uitvoering is een projectplan met budget en planning opgesteld. Realisatie in 2014 en 2015 is mogelijk. Het project is een belangrijk onderdeel van de integrale herontwikkeling van de spoorzone. Hiervoor is een visie samen met belangrijke partners zoals NS Stations, ProRail, ondernemers en inwoners				

opgesteld. De betrokken partijen staan dan ook positief tegenover verlengen van de Dingstraat en het project kan op zeer korte termijn starten, mits financiering geregeld wordt.

**Fasering en status besluitvorming:**

In de structuurvisie van de gemeente (vastgesteld d.d. 24-2-2011) is een verlenging van de Dingstraat al opgenomen. De gemeente heeft in verband met een tekort aan financiële middelen de ondertunneling voorlopig uitgesteld. Wij stellen daarom voor dit infoblad tot nader aankondiging "on hold" te zetten.

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde Mobiliteit.

**Financiën:**

**Totale kosten:**

€ 13,887miljoen

**Bijdrage provincie:**

Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.

**Cofinanciering:**

Als het gaat om de realisatie van de spoortunnel heeft de gemeente Winterswijk weinig cofinanciering beschikbaar (maximaal € 0,2 miljoen). Wel zal de gemeente de tunnel voor haar rekening en risico laten aanleggen en de voorbereidingskosten en exploitatiekosten voor haar rekening nemen.

**Exploitatiekosten:**

N.n.b.

**Relatie andere programma's**

Vitale Leefomgeving, (aanpak bevolkingskrimp), Stad en Regio

**Betrokken externe partijen:**

Regio Achterhoek, gemeente Winterswijk, NS Stations, ProRail.



<b>Naam:</b> Voorst, Rijksstraatweg		<b>2010</b>	<b>2011-2015</b>	<b>2016</b>
<b>Referentienummer:</b> RV52	<b>Regio('s):</b> Stedendriehoek <b>Contactpersoon:</b> R. van Baaren 026 – 359 9271	<b>Huidige fase:</b> Pré-verkenning		
<b>Thema</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema</b> Weginfra derden			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Voorst / provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Al jaren is de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de kern Voorst een groot knelpunt binnen het provinciaal wegennet. Om dit knelpunt op te lossen is de provincie Gelderland een studie gestart naar een mogelijke oplossing. Dit heeft geleid tot het plan om een rondweg aan de westzijde van Voorst aan te leggen. Planning is dat die tussen 2014 en 2015 gerealiseerd wordt. Op MIAM blad RV6 staat de rondweg verder beschreven. Gelijktijdig met de aanleg van de rondweg, dient de huidige doorgaande weg heringericht te worden om zo de leefbaarheid in het dorp te verbeteren.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Door de herinrichting wordt de leefbaarheid in het dorp verbeterd. In combinatie met de rondweg is de doorstroming op de provinciale weg verbeterd.				
<b>Relatie met:</b> N345 Rondweg Voorst (RV6)				
<b>Stand van zaken:</b> Het college van B&W van Voorst heeft inwoners na de keuze voor een rondweg betrokken bij de planvorming voor de kern. Vanaf september 2012 is met de inwoners, ondernemers en belangenvereniging overleg gevoerd over de toekomstige ontwikkeling van het dorp in verband met de rondweg. Zij vinden het van groot belang dat de kern van Voorst weer een dorpsse sfeer krijgt met economische levendigheid, bereikbare winkels en voorzieningen, een kwalitatieve openbare ruimte en ruimte voor verblijven en ontmoeten. Met herinrichting van de Rijksstraatweg en een dorpschart krijgt het dorp meer eenheid, waar nu de weg het dorp in tweeën deelt. Daarnaast moet de herinrichting automobilisten er toe zetten gebruik te maken van de rondweg, Op basis van de wensen uit het dorp heeft de gemeente Voorst een principeschets opgesteld welke op 19 november 2012 in het dorps huis in Voorst is gepresenteerd. De reacties vanuit de bewoners en ondernemers op de principeschets zijn vervolgens uitgewerkt tot een ontwerpschets, in te zien op <a href="http://www.voorst.nl">www.voorst.nl</a> (ontwerpschets herinrichting Rijksstraatweg). Nu het ontwerp opgesteld is, wordt verder gezocht naar middelen voor uitvoering.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> De provincie is voornemens om in 2014 te starten met de uitvoering van de rondweg Voorst. Gelijktijdig kan gestart worden met de voorbereiding voor de Rijksstraatweg.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Het voorlopig ontwerp is vastgesteld door het college van B&W.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totaal kosten:</b> De totale kosten bedragen € 4,5 miljoen (excl. aansluitingen rotondes).				
<b>Bijdrage provincie:</b> Een eventuele provinciale bijdrage zou tussen € 0 en € 2,25 miljoen kunnen uitkomen. Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.				



**Cofinanciering:**

De gemeente Voorst heeft binnen haar begroting financiële ruimte voor een gedeelte van de aanleg. In het BO met de gedeputeerde is medio 2012 gevraagd om financiële steun. In dat BO heeft de gedeputeerde aangegeven begrip te hebben voor de problematiek en mee te denken over een oplossing.

**Exploitatiekosten:**

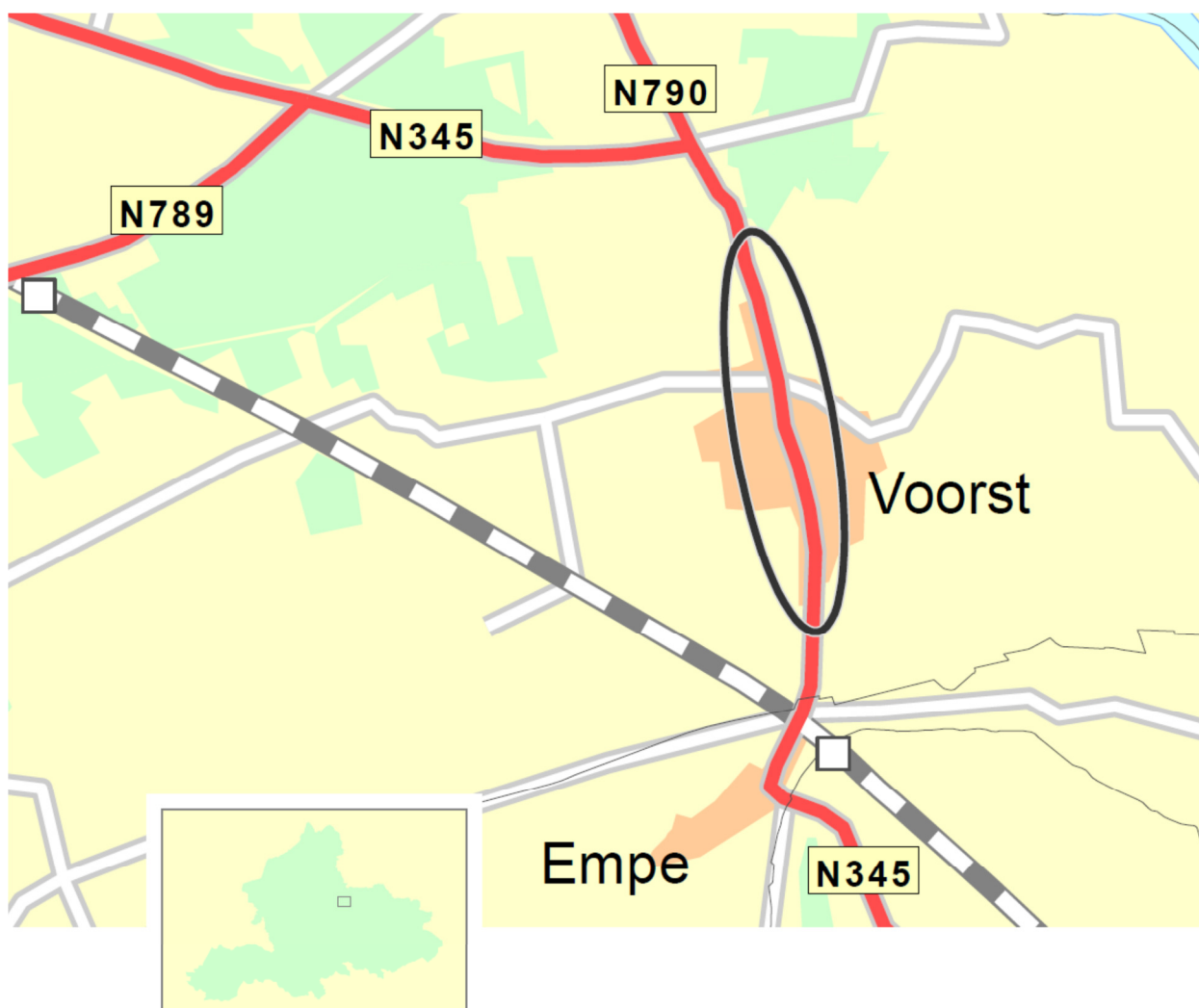
n.v.t.

**Relatie andere programma's:**

RV6, rondweg Voorst  
Ruimte voor de Rivier

**Betrokken externe partijen**

Ruimte voor de Rivier



<b>Naam:</b> Verbeteren hemelwaterafvoer Gelderse bermsloten		2014	2015	2016
<b>Referentienummer:</b> RV53	<b>Regio('s):</b> Achterhoek, Food Valley, Noord-Veluwe, Stadsregio Arnhem Nijmegen, Stedendriehoek, Rivierenland  <b>Contactpersoon:</b> C. Kuijper 026-359 8438	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema</b> Provinciale infra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Langs de provinciale wegen in Gelderland bevindt zich ruim 1000 kilometer bermsloten. Deze hebben onder meer als functie het afvoeren van hemelwater van de provinciale wegen. In sommige gevallen maken ze ook deel uit van het watersysteem dat in beheer is van waterschappen. Deze sloten moeten steeds meer toekomstvast en klimaatbestendig worden ingericht om in kort tijdsbestek extra hoeveelheden hemelwater, die klimaatsveranderingen met zich meebrengen op te vangen en af te voeren.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Door een investering in een pakket aan maatregelen, zoals uitdiepen, verbreden en of vernieuwen en vergroten van verouderde duikers, wordt de wateropvang en doorstroming van ons bermslotensysteem vernieuwd en aangepast aan de huidige waterbergings- en afvoerrandvoorwaarden en wordt mogelijk lokale wateroverlast voorkomen.				
<b>Stand van zaken:</b> Het probleem is nu onderkend.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Zodra er zicht is op middelen, zullen verdere stappen worden gezet.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Er wordt voorlopig geen besluit van PS gevraagd.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totaal kosten:</b> € 3,0 miljoen				
<b>Bijdrage provincie:</b> Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.				
<b>Cofinanciering:</b> N.v.t.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b>		



Naam: Groenonderhoud op rotondes in provinciale wegen		2014	2015	2016
<b>Referentienummer:</b> RV54	<b>Regio('s):</b> Achterhoek, FoodValley, Noord-Veluwe, Rivierenland, Stadsregio Arnhem Nijmegen, Stedendriehoek  <b>Contactpersoon:</b> C. Kuijper 026-359 8438	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale weginfra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Tot op heden worden rotondes in provinciale wegen volgens de systematiek van het ecologisch bermbeheer beheert en onderhouden. In de praktijk beperkt zich dit tot een functionele inrichting met gras dat één of twee keer per jaar wordt gemaaid. Op een aantal locaties is er met de betreffende gemeente overeenstemming over een meer "groenintensieve inrichting" van het middeneiland van de rotonde. Door het onderhoud uit te besteden aan lokale hoveniersbedrijven en het faciliteren in een naamsvermelding van het hoveniersbedrijf wordt een aanzienlijke visuele kwaliteitsverbetering bewerkstelligd tegen geringe kosten.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Dit projectvoorstel is er op gericht meer gemeentes voor deze aanpak van rotondes te interesseren door actief een bijdrage te leveren aan de inrichting en meerjarige uitbesteding van het groenonderhoud aan lokale hoveniersbedrijven, dan wel op landschappelijk aantrekkelijke locaties als beheerder hier zelf opdracht voor te geven. Het resultaat is een aanzienlijke verfraaiing van deze middeneilanden en duurzaam groenonderhoud.				
<b>Stand van zaken:</b> In een beperkt aantal gevallen hebben wij een dergelijke aanpak al doorgevoerd.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Zodra er zicht is op middelen, kunnen deze maatregelen via de trajectprogrammering worden geprogrammeerd en gerealiseerd.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Nog niet bekend.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totaal kosten:</b> € 0,5 miljoen geagendeerd.  <b>Bijdrage provincie:</b> Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.  <b>Cofinanciering:</b> N.v.t.  <b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b>		



<b>Naam:</b> Duurzame openbare verlichting langs provinciale wegen		<b>2014</b>	<b>2015</b>	
<b>Referentienummer:</b> RV55	<b>Regio('s):</b> Achterhoek, FoodValley, Stedendriekhoek, Noord-Veluwe, Stadsregio Arnhem Nijmegen, Rivierenlandland	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
	<b>Contactpersoon:</b> C. Kuijper 026-359 8438			
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Provinciale infra			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> In de trajectprogrammering voor 2014 en 2015 zijn ook de maatregelen aan de openbare verlichting verkend op van elk van de geplande trajecten. Op een aantal plaatsen is een nieuwe inrichting van de openbare verlichting gewenst, dan wel de vervanging van de bestaande installaties. Vanwege budgettaire beperkingen kan slechts op een beperkt aantal trajecten de benodigde technische en functionele maatregelen op het gebied van de openbare verlichting worden getroffen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Om nu ook bij de overige trajecten die in 2014 en 2015 in uitvoering worden genomen de openbare verlichting te vernieuwen en tevens enkele innovaties op dit gebied uit te voeren zijn extra investeringsmiddelen nodig.				
<b>Stand van zaken:</b> De installaties waar maatregelen getroffen moeten worden, zijn bekend.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Zodra er zicht is op middelen, kunnen deze maatregelen via de trajectprogrammering, gerealiseerd.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Er wordt voorlopig geen besluit van PS gevraagd.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totaal kosten:</b> € 1,5 miljoen				
<b>Bijdrage provincie:</b> Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.				
<b>Cofinanciering:</b> N.v.t.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b>		



<b>Naam:</b> Ermelo Westflank		<b>2008</b>	<b>2013</b>	
<b>Referentienummer:</b> RV56 <b>Zaaknummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Noord-Veluwe <b>Contactpersoon:</b> N. Vlasveld 026-359 8402	<b>Huidige fase:</b> Verkenning		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfra derden			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Ermelo				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans :</b> De wegverbinding tussen Ermelo en Harderwijk is met name langs de westkant van Ermelo nog niet overal Duurzaam Veilig ingericht. Dit geldt met name voor het tracé tussen de Horsterweg en de Oude Nijkerkerweg. Daarnaast kent Ermelo een probleem met de ontsluiting van het bedrijventerrein Kerdennen. De aan- en afvoerroute gaat nu hoofdzakelijk via de Hamburgerweg. Deze weg is hiervoor niet geschikt hetgeen allerlei leefbaarheidsproblemen in de bebouwde kom van Ermelo met zich mee brengt. Door de westelijke rondweg Duurzaam veilig in te richten kan deze ook dienen in noordelijke richting als aan-afvoerroute van Kerkdennen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De verbetering van de verkeersstructuur langs de westkant van Ermelo. In de loop der jaren zijn het aantal verkeersbewegingen hier fors toegenomen, onder andere de ontwikkelingen in Drielanden, de sterke verkeersrelaties tussen Ermelo en Harderwijk, en de realisatie van de Kolbaanweg. Voor met name het langzaam verkeer is, wegens het ontbreken van voorzieningen, de huidige inrichting ontoereikend.				
<b>Relaties andere projecten:</b> Fietsrelatie (recreatief) tussen Harderwijk via Ermelo West richting Putten (Nulde).				
<b>Stand van zaken:</b> Verkenningfase, De reconstructie zal daarna op interactieve wijze plaatsvinden.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Momenteel wordt een verkenning uitgevoerd naar mogelijke oplossingen, en wordt gezocht naar voldoende budgettaire middelen. Wij stellen voor om dit project on hold te zetten in verband met het ontbreken van financiële middelen binnen de huidige coalitieperiode.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Verkenningfase: De gemeenteraad en het college van B&W hebben een principebesluit genomen om zoveel mogelijk de huidige wegtracés te volgen. In het binnenkort vast te stellen nieuwe GVVP zullen voorstellen worden gedaan voor gefaseerde uitvoering. De aanleg van de fietsvoorzieningen zijn voor het gehele tracé gepland in de eerste fase.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Mobiliteit				
<b>Financiën:</b>  <b>Totaal kosten:</b> N.n.b.  <b>Bijdrage provincie:</b> € 2,5 miljoen Er zijn voorsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld.  <b>Cofinanciering:</b> Er is in totaal € 2,1 miljoen gespaard ten behoeve van de uitvoering. De raming van de uitvoeringskosten conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig is fors hoger.  <b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				

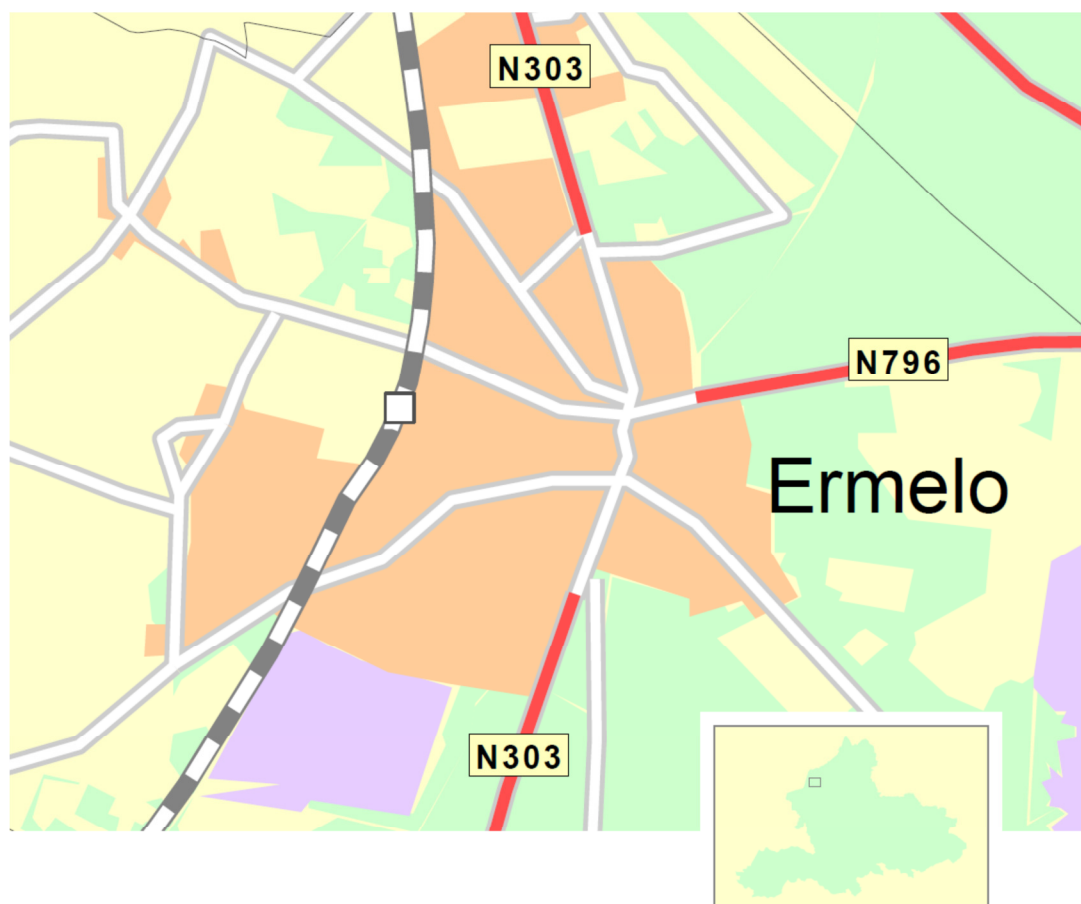


**Relatie andere programma's**

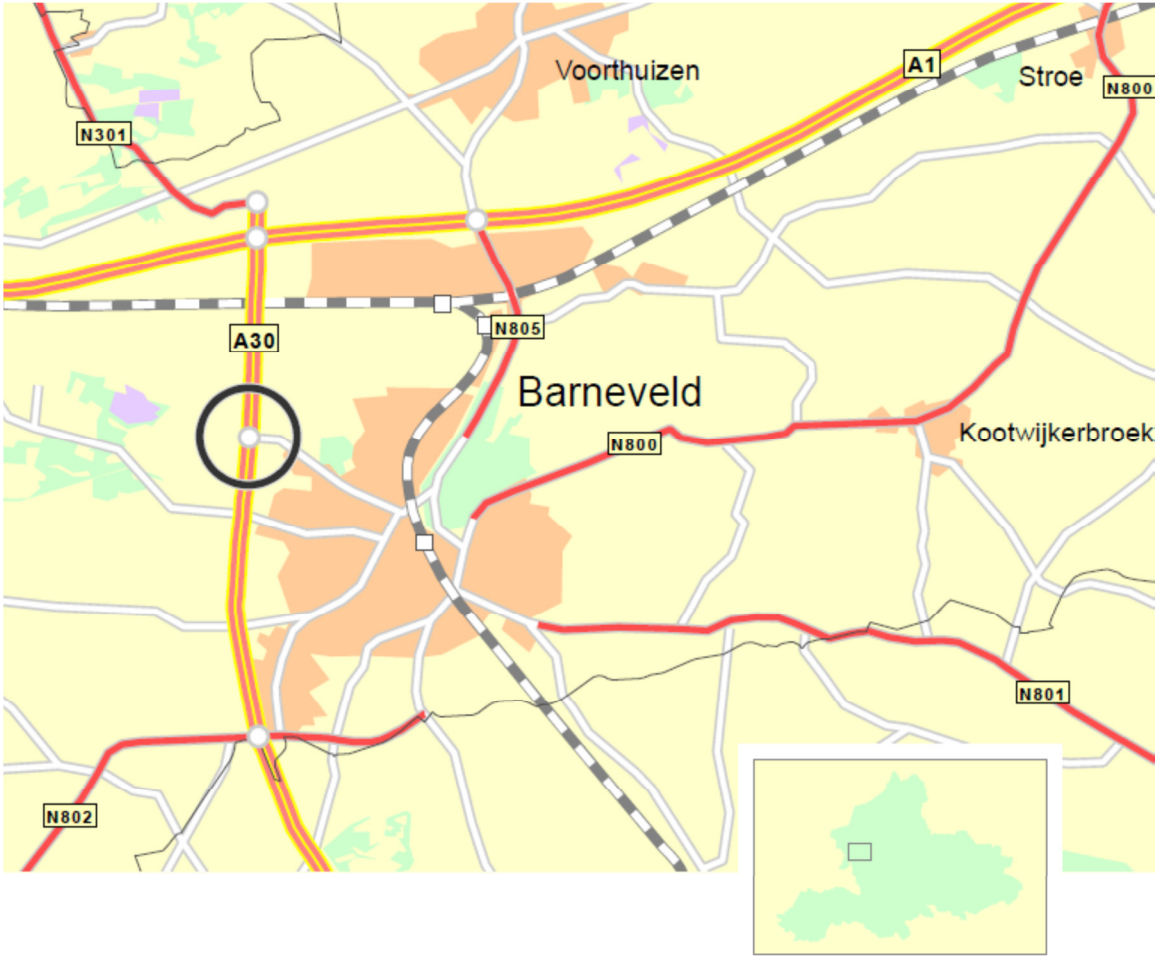
Economisch programma (verbetering ontsluiting bedrijventerrein Kerkdennen via Westflanktracé.

**Betrokken externe partijen:**

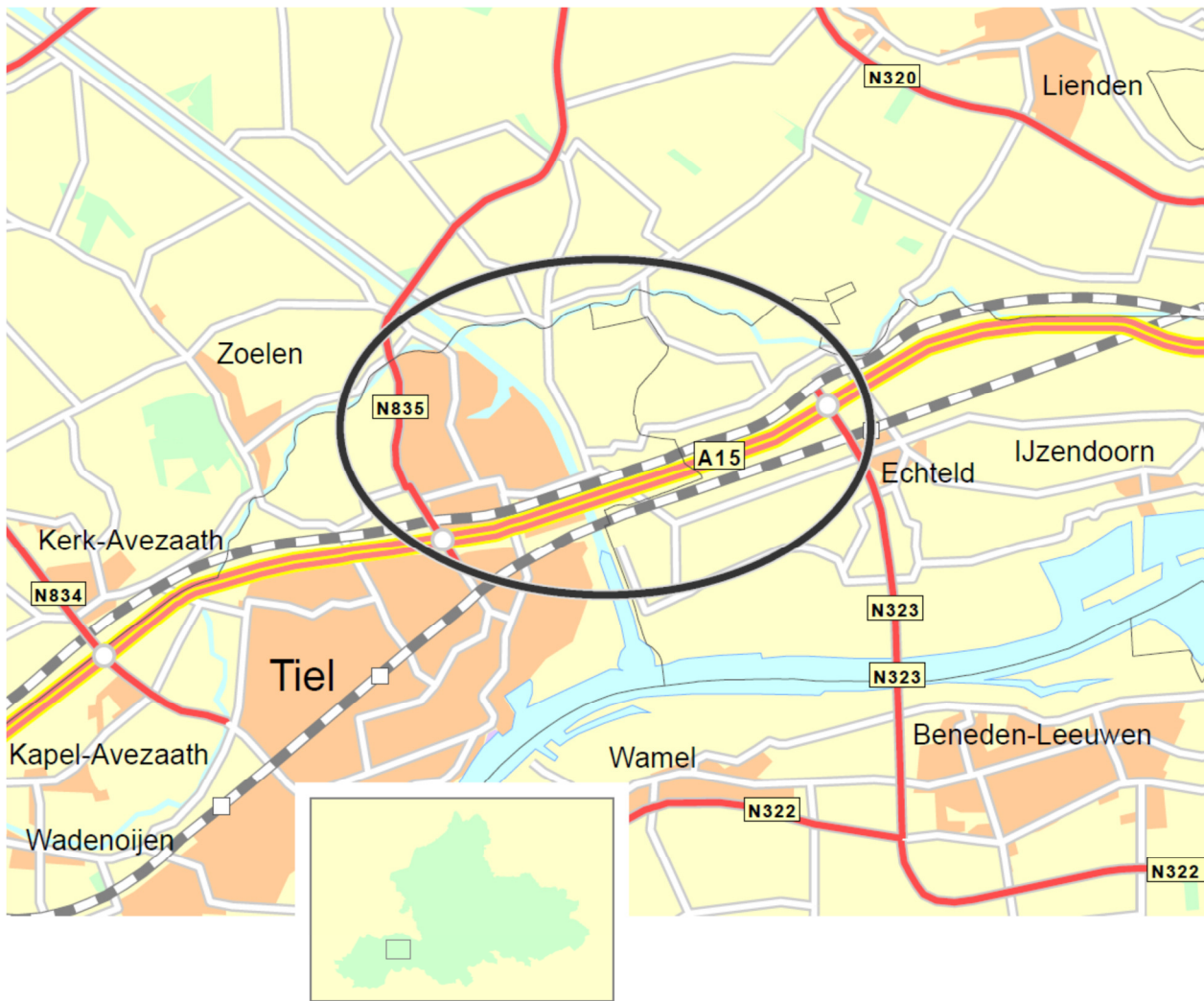
Te zijner tijd belangengroeperingen, bewoners en dergelijke.



<b>Naam:</b> Barneveld, Noordwestelijke ontsluiting A30		<b>2013</b>		
<b>Referentienummer:</b> RV57	<b>Regio('s):</b> FoodValley	<b>Huidige fase:</b>		
<b>Projectnummer:</b>	<b>Contactpersoon:</b>	Initiatief		
<b>Sis-nummer(s):</b>	C. Bieker 026-359 9635			
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfra derden			
<b>Initiatiefnemer:</b> Regio Food Valley/gemeente Barneveld				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Uit studies is gebleken dat de huidige vormgeving en capaciteit van de aansluiting van de ontsluitingsweg Thorbeckelaan op de A30 ("bovenop" de afritten) niet meer toekomstvast is. Daarnaast is de nabijgelegen rotonde Thorbeckelaan – Nijkerkerweg niet meer toereikend om de autonome groei van het verkeer op te vangen. Dit als gevolg van het vrachtverkeer dat via deze route van/naar bedrijventerrein Harselaar rijdt. Daarnaast is er sprake van de realisatie van een Evenementenhal van (boven)regionale betekenis in de oksel van deze rotonde.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Aanpassing van betreffende wegdelen (gemeentelijke invalsweg) zodat deze de groei van het (vracht)autoverkeer voor de komende 20 jaar kan opvangen en de bezoekers van het nieuw te bouwen evenementencomplex kan verwerken zonder dat dit tot problemen leidt bij nabijgelegen aansluitingen op de A30 en de hoofdwegstructuur van Barneveld.				
<b>Relatie met:</b> Knooppunt A1/A30 (RV43)				
<b>Stand van zaken:</b> Gemeente heeft een pré-verkenning laten uitvoeren met daarin een analyse van de groei van het verkeer en de vraag of het huidige wegennet deze groei aankan. Daarbij is uitgegaan van de realisatie van een nieuw evenementencomplex van 10.000 m2, 750 parkeerplaatsen en maximaal 500.000 bezoekers per jaar.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Nog niet bekend.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Nog niet bekend. Wij stellen voor om dit project voorlopig on hold te zetten in verband met het ontbreken van financiële middelen.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Mobiliteit				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> N.n.b.				
<b>Bijdrage provincie:</b> N.n.b.				
<b>Cofinanciering:</b> N.n.b.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Rijkswaterstaat		



<b>Naam:</b> Medel, ontsluiting bedrijventerrein				<b>2015/2016</b>
<b>Referentienummer:</b> RV58	<b>Regio('s):</b> Rivierenland	<b>Huidige fase:</b>		
	<b>Contactpersoon:</b> O. Ostendorf 026-359 9669	Verkenning		
<b>Thema</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema</b> Weginfra derden			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Tiel				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Het bedrijventerrein Medel In Tiel heeft twee ontsluitingsroutes naar de A15. Eén route loopt via het bedrijventerrein Kellen naar de provinciale weg N835 en sluit daar aan op de A15. De andere route loopt naar de provinciale weg N323 en sluit daar aan op de A15. In verband met de uitbreiding van het bedrijventerrein dienen de routes geoptimaliseerd te worden. Het bedrijventerrein is een belangrijke locatie voor transportbedrijven en fungeert tevens als overslagpunt van water op weg vice versa (Amsterdam – Rijnkanaal). Het terrein is aangewezen als logistieke hotspot in Gelderland. Een goede ontsluiting van het terrein is van essentieel belang voor het goed functioneren van deze hotspot.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het aanpassen van wegen en kruispunten om zo een optimale ontsluitingsstructuur voor het bedrijventerrein te bewerkstelligen.				
<b>Relatie met:</b> Gelderse transportcorridor (LG4) Logistiek als Gelderse motor (LG1)				
<b>Stand van zaken:</b> De maatregelen zijn verkend en kunnen in 2015/2016 in uitvoering worden genomen.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Kredietaanvraag wordt voorbereid. Uitvoering na realisatie van de trajectaanpak N835 en N323.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Eind dit jaar kredietaanvraag in de gemeenteraad Tiel. In 2014/2015 start de voorbereiding en uitvoering door de gemeente Tiel. In juni komen wij in MIAM-3 terug op een eventuele bijdrage namens de provincie.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totaal kosten:</b> € 2,3 miljoen				
<b>Bijdrage provincie:</b> N.n.b.				
<b>Cofinanciering:</b> Gemeente Tiel, bedrijvenpark Medel.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b> Logistiek en goederenvervoer, Revitalisering bedrijventerrein Kellen, Programma mobiliteit trajectprogrammering			<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeenten Tiel en Nederbetuwe, Bedrijvenpark Medel	



<b>Naam:</b> Arnhem, Oude Zevenaarseweg		<b>2012</b>	
<b>Referentienummer:</b> RV59 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b>  Verkenning	
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfra Derden		
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Arnhem			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De reconstructie van de Oude Zevenaarseweg in Arnhem staat al lang op het wensenlijstje van de gemeente Arnhem. Voor het project zijn subsidies beschikbaar vanuit HOV en fiets. Binnen de meerjarenbegroting van Arnhem lukt het niet om het project op korte termijn te realiseren.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het project heeft betrekking op het verbeteren van de doorstroming van het busvervoer op de Oude Zevenaarseweg en het verbeteren van de afwikkeling van het fietsverkeer. Via de Oude Zevenaarseweg wordt veel busverkeer afgewikkeld vanuit de Liemers naar Arnhem en vice versa. De aanliggende bedrijventerreinen hebben een directe OV verbinding met het centrum van Arnhem en Arnhem Centraal en met station Westervoort. De snelfietsroute vanuit Zevenaar-Duiven-Westervoort vindt in Arnhem zijn vervolg via 2 takken : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. Westervoortsedijk</li> <li>• 2. Oude Zevenaarseweg.</li> </ul>			
<b>Relatie met:</b> Snelfietsroute Arnhem-Zevenaar (F5) HOV Stadsregio (OM1)			
<b>Stand van zaken:</b> Het project bevindt zich in de verkenningfase, maar is niet afgerond vanwege het ontbreken van eigen middelen voor de realisatie.			
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Vooralsnog zit er geen voortgang in dit project.			
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Wij stellen voor dit project voorlopig on hold te zetten omdat er binnen de huidige coalitieperiode geen zicht op financiering is.			
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.			
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> € 3,75 miljoen  <b>Bijdrage provincie:</b> Er zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd of beschikbaar gesteld..  <b>Cofinanciering:</b> Stadsregio: € 3,0 miljoen BDU  <b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.			
<b>Relatie andere programma's:</b> N.v.t.		<b>Betrokken externe partijen:</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen	

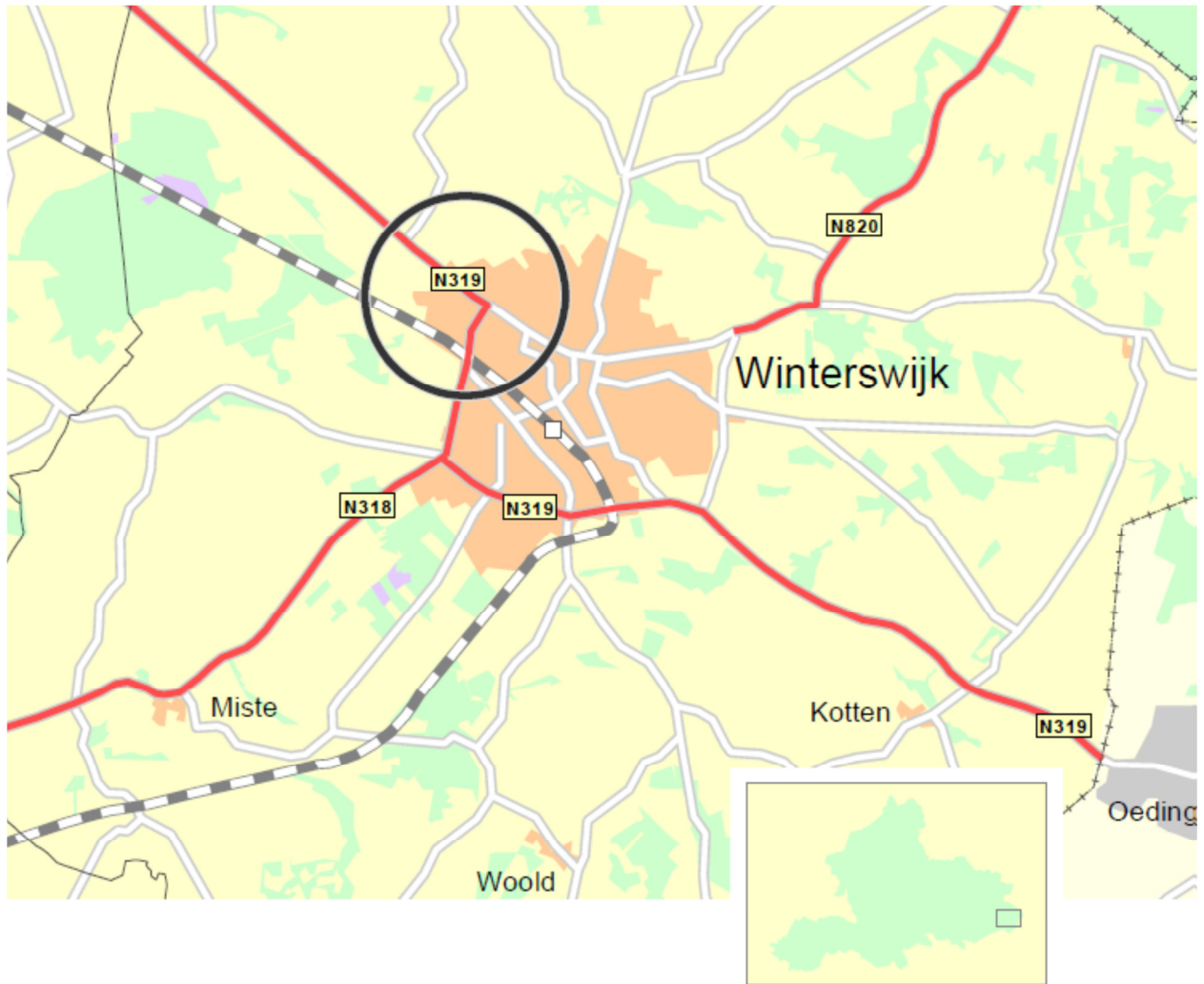


<b>Naam:</b> Arnhem, reconstructie kruispunt Kronenburgsingel-Kronenburgdijk		<b>2012</b>	
<b>Referentienummer:</b> RV60 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadregio Arnhem Nijmegen  <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b> Verkenning	
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid	<b>Subthema:</b> Weginfra derden		
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Arnhem.			
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Het kruispunt staat op de eerste plek van de lijst van gevaarlijke kruispunten in Gelderland van het ROVG. De gemeente heeft plannen om het kruispunt aan te pakken, maar het ontbreekt aan voldoende eigen middelen om het punt op korte termijn aan te pakken. Een provinciale bijdrage maakt de reconstructie op korte termijn mogelijk.			
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het project heeft betrekking op de reconstructie van het betreffende kruispunt. Op de betreffende locatie wordt in de ene richting een belangrijke hoeveel bus verkeer afgewikkeld van en naar het regionale vervoersknooppunt Kronenburg. Haaks op deze stroom kruist een forse hoeveelheid autoverkeer; voornamelijk bezoekers van het regionale winkelcentrum Kronenburg, het kantorenpark en de aanliggende woonwijk. In het verleden is getracht met betrekkelijk kleine maatregelen de verkeersveiligheid te verbeteren, maar dit zonder resultaat. Het plan is om het kruispunt fors te reconstrueren waardoor de snelheid op kruisingsvlak zoveel mogelijk wordt teruggebracht. Het plan wordt ontwikkeld in samenspraak met de regionale vervoerder.			
<b>Stand van zaken:</b> Het project bevindt zich in de verkenningsfase maar is niet afgerond vanwege het ontbreken van voldoende eigen middelen voor de realisatie.			
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Indien de provincie een bijdrage levert aan het project kan de realisatie wellicht in 2014 al starten. Uiterlijk 2015 zal het project gereed zijn.			
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Het project bevindt zich in de verkenningsfase. Binnen de gemeentelijke meerjarenplanning is ruimte voor een eigen bijdrage.			
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.			
<b>Financiën:</b>  <b>Totale kosten:</b> € 0,8 miljoen  <b>Bijdrage provincie:</b> Voorgesteld wordt om € 0,4 miljoen beschikbaar te stellen.  <b>Cofinanciering:</b> Arnhem: € 0,4 miljoen  <b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.			
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Arnhem	





<b>Naam:</b> Winterswijk – N319 Ontsluiting bedrijventerrein Arrisveld en Streekziekenhuis Koningin Beatrix (SKB)		<b>2010</b>	<b>2012</b>	<b>2015</b>
<b>Referentienummer:</b> RV61 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Achterhoek <b>Contactpersoon:</b> P. Kettelarij 026-359 8431	<b>Huidige fase:</b> Planvorming		
<b>Thema:</b> Reconstructie & Verkeersveiligheid.	<b>Subthema:</b> Weginfra derden			
<b>Initiatiefnemer:</b> Gemeente Winterswijk				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> De doorstroming van het verkeer op de Groenloseweg (N319) bij Winterswijk is regelmatig onvoldoende. De bereikbaarheid van het daar gesitueerde streekziekenhuis en van andere voorzieningen op het Beatrixpark staat daardoor onder druk. Er is bovendien sprake van maar één toegangsroute naar het streekziekenhuis vanaf de N319. Dit is kwetsbaar bij calamiteiten en voor patiënten met een acute zorgvraag. Verder wordt ten noordwesten van het ziekenhuis een voormalig bedrijventerrein geherstructureerd door Arrisveld BV in samenwerking met de gemeente Winterswijk. De ontsluiting is gedacht via een nieuwe aansluiting op de N319 tussen Winterswijk en Groenlo. Deze wordt in 2014 gerealiseerd. Met deze ontsluiting en de aanleg van de ontsluitingsweg "Arrisveld" in het verlengde daarvan krijgt het Beatrixpark en het daar gesitueerde streekziekenhuis een tweede ontsluiting op de N319 en het hoofdwegennet van Winterswijk. Het bereikbaarheidsknelpunt wordt opgelost en de bestaande rotonde Groenloseweg-Rondweg West (N319) hoeft niet verder te worden aangepast.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Realisatie ontsluitingsweg Arrisveld tussen bestaande ontsluitingsstructuur Beatrixpark en Groenloseweg (N319) tussen Winterswijk en Groenlo.				
<b>Relatie met:</b> Samenwerkingsagenda Mobiliteit Achterhoek Economie (programma bedrijventerreinen)				
<b>Stand van zaken:</b> De civieltechnische planvorming is nagenoeg afgerond.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Vaststelling bestemmingsplan is voorzien in 2014. Uitvoering in 2015.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> De totale projectkosten bedragen € € 1,5 miljoen. Bij een provinciale bijdrage van 50% (€ 0,75 miljoen) kunnen definitieve afspraken over de realisatie van het project in 2015 worden gemaakt.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde Mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totale kosten:</b> Voor de uitvoering is een totaal budget nodig van € 1,5 miljoen.				
<b>Bijdrage provincie:</b> Voorgesteld wordt om € 0,75 miljoen beschikbaar te stellen.				
<b>Cofinanciering:</b> Gemeente Winterswijk en ontwikkelaar Arrisveld; € 0,75 miljoen				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's</b>			<b>Betrokken externe partijen:</b>	



<b>Naam:</b> Stedelijke bereikbaarheid (algemeen)		2011		
<b>Referentienummer:</b> SB1	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, FoodValley, Achterhoek, Stedendriehoek, Noord-Veluwe, Rivierenland.	<b>Huidige fase:</b> Initiatief tot uitvoering		
<b>SIS-nummer(s):</b> PS2011-631, PS2012-433	<b>Contactpersoon:</b> A. Bakker 026-359 8015			
<b>Thema:</b> Stedelijke bereikbaarheid	<b>Subthema:</b> Stedelijke bereikbaarheid			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Op 29 juni 2011 is door PS de Gelderse Uitvoeringsagenda 2011-2015 behandeld. Hierin is onder de pijler mobiliteit aangegeven dat de uitdaging vooral zit in een goede bereikbaarheid van de economische topsectoren in directe samenhang met de versterking van de stedelijke bereikbaarheid. Ook de omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om met name de stedelijke netwerken optimaal bereikbaar te houden.  In de Stedenmonitor 2010 geeft de onderzoeker Marlet aan dat een aantrekkelijke stad over voldoende voorzieningen beschikt en mensen er makkelijk bij hun werk kunnen komen. Juist op dit laatste aspect scoren de Gelderse steden, in vergelijking met andere benchmarksteden elders in Nederland, slecht. De economische bereikbaarheid van de Gelderse steden laat te wensen over. De economische bereikbaarheid is hierbij terug te voeren op de indicator "bereikbaarheid van banen".				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> De provincie wil in de toekomst op een duurzame wijze goede bereikbaarheid voor de acht grotere steden in Gelderland creëren op basis van integraliteit en samenwerking tussen partijen. Het zogenaamde van buiten naar binnen werken.  We volgen hierbij steeds twee sporen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Samen met de partners scherp krijgen of er een gezamenlijke opgave ligt rondom de stedelijke netwerken en welke rol wij als provincie hierbij hebben.</li> <li>• Vanuit onze rol bepalen of we de juiste dingen doen om deze opgave te tackelen, of dat er een surplus noodzakelijk is op het bestaande maatregelpakket.</li> </ul> Het beoogde effect wat we hebben met deze aanpak is enerzijds procesmatig en anderzijds inhoudelijk: Procesmatig effect: door het voortijdig betrekken van partners komen we tot nieuwe inzichten en verfrissende projecten, maar ook tot andere projecteigenaren met meer draagvlak. Inhoudelijk effect: werken aan een attractief stedelijk netwerk door de economische bereikbaarheid te verbeteren. We focussen hierbij op het aantal banen dat binnen een acceptabele tijd te bereiken is.				
<b>Relatie met:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Snelfietsroutes (F3)</li> <li>• Bereikbaarheid stationsomgeving</li> </ul>				
<b>Stand van zaken:</b> In een aantal steden zijn we inmiddels al concreet projecten aan het uitvoeren. Hiervoor verwijzen we naar de individuele projectbladen per stad waar op projectniveau de stand van zaken is aangegeven. Het betreft hier de steden: Arnhem, Nijmegen, Ede/Wageningen en Apeldoorn.				
<b>Tiel (2013)</b> In Tiel is het proces zeer open gestart met de gemeente en ondernemers. Er zijn drie speerpunten uit naar voren gekomen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 50 tinten groen: fruitteelt in een 21<sup>e</sup> eeuwse landschap (interactie mobiliteit, economie en recreatief)</li> <li>• De binnenstad als regionaal ontmoetingscentrum (goede regionale bereikbaarheid van Tiel centrum)</li> <li>• Tiel als hart van de Europese corridor (meer nadruk op de lusten in plaats van de lasten)</li> </ul> De opgaven zijn afgelopen periode verder uitgewerkt en in september komt het netwerk bij elkaar om te				

komen tot een overzicht van beoogde maatregelen.  
Er is voor 2013/2014 een bedrag gereserveerd van maximaal € 0,5 miljoen.

#### **Doetinchem (2013)**

Doetinchem is halverwege de eerste fase. Er is een netwerk opgebouwd met gemeente, ondernemers en scholen en het ziet ernaar uit dat gefocust gaat worden op drie corridors. Afgelopen periode heeft de HAN diepte interviews gehouden met de eindgebruikers en zijn er drie vraagpatronen inzichtelijk gemaakt:

- We hebben geen vertrouwen in het openbaar vervoer
- We willen behoud van de gemoedelijke dorpsfeer
- We willen overal in onze omgeving gemakkelijk

Afgelopen periode zijn de bestaande maatregelen naast de behoeften van de bewoners gelegd. Daarnaast is er een overzicht gemaakt van beoogde projecten die we in september gaan bespreken met het netwerk. Er is voor 2015 e.v. een bedrag gereserveerd van maximaal € 1,0 miljoen.

#### **Zutphen en Harderwijk (eind 2013)**

Zal eind 2013 opgestart worden. Voor beide processen is een bedrag gereserveerd van € 0,5 miljoen.

#### **Planning en verdere voortgang:**

In de Uitvoeringsagenda is toegezegd in 2012 als eerste de stedelijke bereikbaarheid rond Nijmegen (relatie met HealthValley), Ede (relatie met FoodValley), Arnhem en Apeldoorn wordt belicht. Daarnaast richten we ons sinds eind 2012 op de stedelijke bereikbaarheid in de steden Tiel en Doetinchem. Eind 2013 beginnen we tot slot met de steden Harderwijk en Zutphen. Bij de uitvoering van de projecten wordt zoveel mogelijk de trajectprogrammering gevolgd. Indien dit geen aanknopingspunten biedt, wordt een project solitair uitgevoerd.

#### **Fasering en status besluitvorming:**

Voor 2013 en 2014 is in MIAM-1 €4,8 miljoen extra beschikbaar gesteld, naast de al eerder beschikbaar gestelde 2,8 miljoen.

#### **Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit

#### **Financiën:**

##### **Totale kosten:**

€ 10,0 miljoen

##### **Bijdrage provincie:**

Voor 2012 is € 2,8 miljoen en voor 2013/2014 € 4,8 miljoen beschikbaar gesteld.  
€ 2,4 miljoen is gereserveerd: 2015 en 2016.

##### **Cofinanciering:**

N.n.b.

##### **Exploitatiekosten:**

N.v.t.

#### **Relatie andere programma's**

Economie (Betuwse Bloem)

Wonen

Topsectoren (Food Valley)

#### **Betrokken externe partijen:**

Gemeenten, regio's, directeuren van relevante actoren (ziekenhuizen, FoodValley enzovoorts), hogescholen en universiteiten.



<b>Naam:</b> Beter Benutten Stadsregio Arnhem Nijmegen		2011	2011	2013
<b>Referentienummer:</b> SB2 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2011-631, PS2012-428	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen <b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680	<b>Huidige fase:</b> Uitvoering		
<b>Thema:</b> Stedelijke bereikbaarheid	<b>Subthema:</b> Beter benutten			
<b>Initiatiefnemer:</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Beter benutten is geen project, maar een programma. Vanuit de Rijksoverheid is in 2011 het programma 'Beter Benutten' opgestart; een programma gericht op het efficiënter gebruik maken van de bestaande infrastructuur en bestaande vervoervoorzieningen. Het programma kent een aantal landelijke sporen en een aantal programma's voor stedelijke regio's waarvan de Stadsregio er een van is.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Voor de Stadsregio is een programma ingediend bestaande uit 26 projecten /deelprogramma's. Het regioprogramma kent drie pijlers: vraag, aanbod en gebruik. Projecten in de pijler "vraag" richten zich vooral op gedragsbeïnvloeding. Het gaat om zaken als mobiliteitsmanagement van personen en goederen, doorontwikkeling project Slim Prijzen naar Slim uit de Spits en het gebruik van verkeersinformatie. De benuttingsprojecten in de pijler "aanbod" richten zich op het verbeteren van de doorstroming op de weg. In de pijler "gebruik" zit het programmapakket gericht op de verdere ontwikkeling van dynamisch verkeersmanagement in de Stadsregio				
<b>Relatie met andere projecten:</b> SLIM Stadsregio				
<b>Stand van zaken:</b> Alle projecten en deelprogramma's zijn in voorbereiding , uitvoering of zijn al gerealiseerd.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Conform de afspraken met het Rijk dient de uitvoering van het programma in 2014 te zijn afgerond. Inmiddels is door de minister van IenM een tweede tranche Beter Benutten aangekondigd voor de periode 2015-2017. Er is op dit nog niets bekend over de omvang van de rijksbijdrage en de randvoorwaarden die daarbij gaan gelden. Wel is verwachting dat de tweede tranche zich sterker zal richten op gedragsbeïnvloeding en minder op het aanpassen van bestaande infrastructuur.				
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Besluitvorming op programmaniveau is afgerond (via BOM). Voor individuele projecten dienen sommige initiatiefnemers nog besluiten te nemen.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijke:</b> Het programma is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Stadsregio, Rijkswaterstaat, provincie, gemeenten Arnhem en Nijmegen en de bij het dynamisch verkeersmanagement betrokken gemeentelijke wegbeheerders.  Het BOM fungeert als bestuurlijk platform. In de samenwerking met het Rijk is er een bestuurlijk trio bestaande uit de Minister van IenM, voorzitter van het BOM en een vertegenwoordiger vanuit het regionale bedrijfsleven (van Hooff/ Burgers Zoo).				
<b>Financiën:</b>  <b>Cofinanciering:</b> Ja, met betrokken gemeenten, Stadsregio, provincie en private partijen.				
<b>Totale kosten:</b> Het totale programma omvat een investering € 50,0 miljoen (inclusief BTW). Het Rijk neemt daarvan circa €				

29,0 miljoen voor haar rekening. De regio draagt zorg voor circa € 21,0 miljoen aan cofinanciering

**Bijdrage provincie:**

In stadsregionaal verband is daarover in het Bestuurlijk Overleg Mobiliteit (BOM) de volgende verdeling afgesproken:

- Stadsregio: € 7,7 miljoen.
- Gemeenten: € 6,6 miljoen.
- Provincie: € 5,7 miljoen.
- Private partijen: € 0,9 miljoen.

Uitgangspunten bij de inzet van de provinciale middelen zijn:

- inzet op projecten op provinciale wegen.
- Inzet op projecten van de gezamenlijke wegbeheerders in de regio
- Inzet op projecten die voor de gezamenlijke wegbeheerders van belang zijn

Voor de tweede tranche Beter benutten (2015-2017) zal regionale cofinanciering nodig zijn. Over de omvang daarvan valt op dit moment nog niets te zeggen.

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Ministerie van IenM, Stadsregio Arnhem Nijmegen, bedrijfsleven, gemeentelijke wegbeheerders.





<b>Naam:</b> Netwerkvisie Verkeersmanagement		<b>2009</b>	<b>2010</b>	
<b>Referentienummer:</b> SB3 <b>SIS-nummer(s):</b> PS2012-764	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, FoodValley, Achterhoek, Stedendriehoek, Noord-Veluwe, Rivierenland.  <b>Contactpersoon:</b> A. Drentje 026-359 8474	<b>Huidige fase:</b> Verkenningfase		
<b>Thema:</b> Stedelijke bereikbaarheid	<b>Subthema:</b> Stedelijke bereikbaarheid			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> In het huidige coalitieakkoord "Uitdagend Gelderland" wordt ten aanzien van mobiliteit ingezet op een goede bereikbaarheid om de economische ontwikkeling in Gelderland optimaal te kunnen faciliteren. Met de provinciale netwerkvisie Verkeersmanagement is een kader ontwikkeld op strategisch en tactisch niveau van waaruit de ambities rondom voor verkeersmanagement kunnen worden uitgewerkt. Binnen deze netwerkvisie zijn specifieke stuurpunten aangewezen. Deze stuurpunten fungeren als een belangrijk mechanisme om verkeersstromen op de cruciale kruispunten binnen het provinciale netwerk te faciliteren dan wel te sturen. Daarnaast bieden de locaties van stuurpunten in het netwerk goede mogelijkheden om weggebruikers te informeren over alternatieve routes. Naast een gewenste fysieke inrichting dienen stuurpunten te worden voorzien van aanvullende maatregelen ten behoeve van operationeel verkeersmanagement, zodat op deze locatie direct gestuurd kan worden op verkeersstromen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Met het uitwerken van de stuurpunten wordt het mogelijk om verkeer te verdelen over de gewenste routes binnen het provinciale netwerk en kan de stedelijke bereikbaarheid worden vergroot. Dit kan op twee niveaus worden gedaan; middels het informeren of dwingend via sturen. Op basis van een nadere analyse per stuurpunt wordt bepaald welke rol het kruispunt moet gaan vervullen binnen het netwerk. Daarbij zal het kruispunt in een reguliere spitsperiode voor het faciliteren van het verkeer anders functioneren dan tijdens omleidingsroutes bij werk in uitvoering, een calamiteit op het netwerk, of bij aanvang of afloop van een evenement. Om een aantal specifieke provinciale kruispunten daadwerkelijk te laten functioneren als stuurpunt, zijn diverse maatregelen op deze kruispunten nodig. Het gaat daarbij om een gewenste kruispuntvormgeving, een regelstrategie waarin de verkeersstromen worden benoemd die worden gefaciliteerd dan wel worden gedoseerd op het kruispunt en een inwin- en of informatiesysteem om zicht te hebben op de verkeersafwikkeling en weggebruikers te kunnen informeren over gewenste alternatieve routes.				
<b>Relatie met:</b> Trajectprogrammering				
<b>Stand van zaken:</b> Het project bevindt zich in de beginfase, waarbij op basis van de Netwerkvisie Verkeersmanagement de meest relevante stuurpunten binnen het netwerk worden geselecteerd. Het gaat hierbij om die punten die vanuit verkeersmanagement een hoge prioriteit hebben binnen het netwerk om verkeer op deze kruispunten te sturen. Tevens de verkeersdeelnemers te informeren over de gewenste routes conform de Netwerkvisie Verkeersmanagement. Daarnaast is de financiering van belang voor het inwinnen van verkeersdata, een informatiesysteem en de aanpassingen van regelprogramma's in verkeersregelinstallaties.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Mei: Relevante provinciale stuurpunten zijn geselecteerd. September: Start voor het (laten) uitwerken van stuurpunten naar functie en maatregelpakket December: Afronding rapport Januari 2014: start uitvoering aanpassingen 'op straat'.				

**Fasering en status besluitvorming**

Er wordt een plan uitgewerkt dat vervolgens input biedt voor verkenningfase. Op basis van deze uitwerking per stuurpunt kan de inrichting en het gewenste gebruik van het kruispunt in overeenstemming worden gebracht met de functie. Het uitrollen van het plan kan enerzijds via de trajectprogrammering en anderzijds via een apart project waarin een aantal stuurpunten wordt ingericht conform het plan.

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit.

**Financiën:**

Uitgaande van het inrichten van een aantal belangrijke stuurpunten is voor de verkenning in 2013 € 0,03 miljoen nodig en voor de uitvoering in 2014 € 0,5 miljoen. Voor aansturing van systemen is apparatuur en software benodigd. De inrichting en bediening vindt plaats in de Verkeerscentrale van Rijkswaterstaat. Vanaf 2014 wordt voor deze diensten een bijdrage gevraagd van de afnemers.

**Totaalbudget:**

€ 1,0 miljoen.

**Bijdrage provincie:**

€ 1,0 miljoen. Hiervan is € 0,5 miljoen beschikbaar gesteld en is € 0,5 miljoen gereserveerd.

**Cofinanciering:**

PM

**Exploitatiekosten:**

Uit de lopende verkenning zal blijken dat er ook beheersmatige kosten zijn verbonden aan de data en informatiesystemen.

**Relatie andere programma's:****Betrokken externe partijen:**

Ministerie van IenM, gemeenten, wegbeheerders



<b>Naam:</b> Nationale Databank Wegverkeersgegevens		
<b>Referentienummer:</b> SB4 <b>SIS-nummer(s):</b>	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen, FoodValley, Achterhoek, Stedendriehoek, Noord-Veluwe, Rivierenland.  <b>Contactpersoon:</b> A. Drentje 026-359 8474	<b>Huidige fase:</b>  Uitvoering
<b>Initiatiefnemer:</b> Inter Provinciaal Overleg (IPO)		
<b>Anleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Met de oprichting van Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) in december 2007 ontstond een samenwerkingsorganisatie van vijftien verschillende overheden. Zij werken aan de ontwikkeling van één databank; een databank die informatie verzamelt en verschaft over een wegennet met landelijke dekking. Op basis van de evaluatie, werken de partners van NDW aan een nieuwe samenwerkingsovereenkomst om NDW voort te kunnen zetten. De huidige samenwerkingsovereenkomst loopt tot eind 2013. NDW draagt, door het verzamelen en ontsluiten van alle wegdata van de deelnemende wegbeheerders, bij aan het realiseren van een betere bereikbaarheid en verkeersdoorstroming, het verminderen van geluidshinder en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het NDW beschikt over gegevens die bruikbaar zijn voor zowel het ontwikkelen van beleid en het evalueren van beleidsdoelstellingen als voor het informeren van de weggebruiker en het uitvoeren van verkeersmanagement. Het NDW levert verkeersgegevens door middel van ICT systemen en koppelingen.		
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Het NDW kan ondersteuning bieden bij: 1. Het realiseren van betere actuele verkeersinformatie voor weggebruikers voor en tijdens de reis. 2. Het beter benutten van de infrastructuur door effectief verkeers- en netwerkmanagement op landelijk en op regionaal niveau rondom stedelijke agglomeraties. 3. Het ontwikkelen van verkeer- en vervoerbeleid en het uitvoeren van planstudies en effectrapportages, gebaseerd op wegverkeersdata 4. Het beschikken over uniform gedefinieerde informatie over de toestand van het wegennet, wat van belang is voor alle betrokken overheden en hulpdiensten, zowel in de reguliere situatie als in crisissituaties wegwerkzaamheden en calamiteiten.		
<b>Relatie met:</b> Mobiliteit en Bereikbaarheid Stedelijke bereikbaarheid (SB1) Natuur en Leefomgeving Beter Benutten en Verkeersmanagement (SB2)		
<b>Stand van zaken:</b> De samenwerkingsovereenkomst 2014 -2018 is door alle provincies en het rijk ondertekend.		
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Omdat deze overeenkomst geen investeringen vraagt wordt dit onderdeel niet meer in een volgende uitgave van het MIAM vermeld.		
<b>Fasering en status besluitvorming</b> Van PS wordt op dit moment geen verdere besluitvorming gevraagd.		
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.		
<b>Financiën:</b> De provinciale kosten hiervoor worden uit bestaande budgetten (BDU) gefinancierd.		
<b>Totaalbudget:</b> Jaarlijks € 130.000.		
<b>Bijdrage provincie:</b>		

BDU

**Cofinanciering:**  
Stadsregio (BDU)

**Exploitatiekosten:**  
Jaarlijks € 0,13 miljoen

**Relatie andere programma's:**  
Natuur en Leefomgeving  
Stedelijke bereikbaarheid

**Betrokken externe partijen:**  
Ministerie van IenM, provincies, regio's en NDW  
Serviceproviders verkeersinformatie



<b>Naam:</b> Stedelijke bereikbaarheid Arnhem				<b>2015</b>
<b>Referentienummer:</b> SB5	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen	<b>Huidige fase:</b>  Uitvoering		
	<b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680			
<b>Thema</b> Stedelijke bereikbaarheid	<b>Subthema</b> Stedelijke bereikbaarheid			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> In het stedelijk netwerk Arnhem hebben de betrokken overheden samen gekozen om zich als eerste te focussen op de corridor Arnhem – Zevenaar. Conclusie was dat er veel autogerelateerde maatregelen genomen worden die ingrijpen op de infrastructuur en er weinig gedaan wordt voor fiets en het openbaar vervoer. Terwijl juist daar de knelpunten ervaren worden door de eindgebruiker. Daarom zijn er acht projecten verkend en de planvoorbereiding/uitvoering is gestart voor zeven projecten.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Zie projectblad Stedelijke bereikbaarheid algemeen.				
<b>Stand van zaken:</b> Beoogde projecten:				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Frontcamera's op treinen</b> Het project 'Frontcamera's op treinen', in eerste instantie alleen op traject Arnhem-Winterswijk, beoogt de inbouw van een camera voorop de trein. In het geval van calamiteiten, met uitval treinen als gevolg, kan het snel uitlezen van beelden ervoor zorgen dat de uitvoering van treindiensten sneller kan worden gestart. Arriva heeft het voornemen met deze financiële injectie de frontcamera's in 2013 en 2014 in te bouwen.</li> <li>• <b>P+R Waterberg</b> De gemeente Arnhem gaat het bestaande carpoolterrein upgraden naar een P+R. De bestaande parkeervoorzieningen worden verbeterd en uitgebreid, ook voor (brom) fietsers. De HOV buslijn Apeldoorn-Arnhem gaat op de P+R halteren. Verder zijn er verschillende particuliere initiatieven om het centrumgebied vanaf de P+R beter bereikbaar te maken.</li> <li>• <b>Egotrip applicatie</b> Applicatie die floating people data genereert. Hiermee kan persoonlijke reisinformatie worden gegeven. De provincie ondersteunt de ontwikkeling van de app en als ROI kunnen wij gratis beschikken over de data die voortkomt uit deze applicatie. Oplevering applicatie najaar 2013.</li> <li>• <b>Station Velperpoort</b> Besproken met gemeente Arnhem en zal worden geïntegreerd in totaal visie van Velperpoort. Kunnen deze middelen gebruiken voor quickwins. Concrete aanvraag voor een bijdrage volgt dit jaar nog (zie ook projectblad OM52).</li> <li>• <b>Bike Ambassadeur (uitgezet bij stadsregio)</b> Binnen het programma SLIM Werken en SLIM Reizen is een promotiecampagne opgezet gericht op fietsers en potentiële fietsers. Insteek van deze campagne is om door middel van ludieke en opvallende acties, het positieve van fietsen te benadrukken. Fietsoptochten door de centra van Arnhem en Nijmegen en het uitdelen van presentjes op een net geopende fietsbrug zijn voorbeelden van acties die al zijn uitgevoerd. Deze acties hebben veel (regionale) media-aandacht gegenereerd met positieve berichtgeving over 'fietsen'. De promotiecampagne zal zich ook richten op de corridor Zevenaar – Arnhem.</li> <li>• <b>Feedback fietspresentatie (uitgezet bij stadsregio)</b> Project wordt uitgevoerd in de vorm van een te ontwikkelen app die in eerste instantie wordt inzet op de snelfietsroutes Arnhem-Zevenaar en het RijnWaalpad. Inmiddels is de bouw van de app gestart.</li> </ul>				

Verwachting is dat de eerste versie medio oktober 2013 'live' zal gaan. In deze app krijgt de fietser op verschillende manier feedback op de prestaties: Gezondheid (calorieën), milieu (bespaarde CO2), maar ook door middel van 'gamification'. De gebruiker kan bepaalde beloningen verdienen als hij/zij (veel) fietst. Denk hierbij aan:

- Dagelijkse gebruiker (5 dagen op rij gefietst)
- Niet van suiker (10x door de regen gefietst)

- **Communicatie snelfietsroute Arnhem-Zevenaar (uitgezet bij stadsregio)**

De website van het RijnWaalpad is omgebouwd naar een website waarin alle snelfietsroutes een plekje krijgen. De snelfietsroute Arnhem-Zevenaar heeft daarop een eigen plek waardoor direct gecommuniceerd kan worden met (potentiele) gebruikers. Na realisatie van de werkzaamheden in 2014 zal er, samen met SLIM werken, een uitgebreide campagne worden opgezet.

**Planning en verdere voortgang:**

Project zit in de uitvoeringsfase. Deze fase loopt door tot 2015.

**Fasering en status besluitvorming:**

Geen besluit over nodig. Project zit in de uitvoeringsfase.

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit.

**Financiën:**

**Bijdrage provincie:**

€ 0,8 miljoen. Dit bedrag is reeds beschikbaar gesteld.

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Gemeente Arnhem, Stadsregio Arnhem Nijmegen



<b>Naam:</b> Stedelijke bereikbaarheid Nijmegen				<b>2014</b>
<b>Referentienummer:</b> SB6	<b>Regio('s):</b> Stadsregio Arnhem Nijmegen	<b>Huidige fase:</b> Uitvoering		
	<b>Contactpersoon:</b> A. Zwart 026-359 9680			
<b>Thema</b> Stedelijke bereikbaarheid	<b>Subthema</b> Stedelijke bereikbaarheid			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Gegeven dat de eindgebruiker moeilijker te bereiken is, is met Nijmegen gekozen om primair de verbreding te zoeken met andere disciplines zoals economische zaken en ruimtelijke ordening. Dit heeft tot rijke multidisciplinaire inzichten geleid en de conclusie dat het gaat om de multimodale bereikbaarheid op de duurzame driehoek Heijendaal – centrum – Station Goffert en overigen. De conclusie was vooral dat de juiste maatregelen al op de rails staan en dat cofinanciering hiervan de meest effectieve inzet was van de beschikbare middelen.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Zie algemene projectblad stedelijke bereikbaarheid.				
<b>Relatie met:</b> Stedelijke Bereikbaarheid (SB1) Stationsomgeving Nijmegen Centraal (OM50)				
<b>Stand van zaken:</b> <i>Stationsomgeving Nijmegen:</i> Betreft een bijdrage in de reconstructie van het stationsplein Nijmegen Centraal.. Uitgevoerd en gerealiseerd eind 2012.  <i>Bereikbaarheid Poort Neerbosch:</i> Betreft de reconstructie van het kruispunt Neerboscheweg/IJpenbroekweg, vlak voor de brug over het Maas-Waalkanaal. Bij de reconstructie wordt het ruimtegebruik van het kruispunt aanzienlijk verkleind, waardoor er ruimte ontstaat voor een P+R voorziening die aansluit op de bussen richting centrum en op de snelfietsroute. Beuningen-Nijmegen. Op de P+R komen ook voorzieningen voor (elektrische) fietsen. Het project gaat eind dit jaar in uitvoering. De beschikking is al afgegeven. Project gereed 2014.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Poort Neerbosch : Uitvoering start eind 2013. Project is gereed medio 2014				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Poort Neerbosch : Project zit in de uitvoeringsfase. Besluitvorming is afgerond.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>  <b>Totaal Provincie:</b> € 2,5 miljoen (beschikbaar gesteld in juni 2013)  <b>Stationsplein Nijmegen</b> Totaal: € 1,5 miljoen Nijmegen: € 0,3 miljoen Stadsregio: € 0,7 miljoen Provincie: € 0,5 miljoen  <b>Poort Neerbosch</b>				

Totaal € 7,1 miljoen  
Nijmegen: € 2,1 miljoen  
Stadsregio: € 2,1 miljoen  
Rijk: € 0,9 miljoen  
Provincie: € 2,0 miljoen

**Exploitatiekosten:**

N.v.t.


**Relatie andere programma's:**

**Betrokken externe partijen:**

Gemeente Nijmegen, Stadsregio Arnhem Nijmegen





<b>Naam:</b> Stedelijke bereikbaarheid Ede-Wageningen		
<b>Referentienummer:</b> SB7	<b>Regio('s):</b> Foodvalley <b>Contactpersoon:</b> C. Bieker 026-359 9635	<b>Huidige fase:</b> Uitvoering
<b>Thema</b> Stedelijke bereikbaarheid	<b>Subthema</b> Stedelijke bereikbaarheid	
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland		
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Op de corridor (kennisas) Ede – Wageningen zijn forse ontwikkelingen gaande, zoals de uitbreiding van instellingen en bedrijven, die grote gevolgen hebben voor de regionale en lokale mobiliteit. De opgave hier is het inzetten op de multimodale bereikbaarheid met de auto, het OV en de fiets, waarbij naast infra ook niet-infrastructurele oplossingen worden geboden aan de (internationale) reiziger. De projecten in dit dossier stedelijke bereikbaarheid Ede-Wageningen zetten bijvoorbeeld ook in op verbetering van de reistijd, gemak en comfort ingezet.		
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Bereikbaarheid van de kennisas Ede – Wageningen vergroten voor reizigers (studenten, wetenschappelijk personeel, scholieren, trainees) uit binnen- en buitenland.		
<b>Stand van zaken:</b> Beoogde projecten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Fietstunnel Parklaan</b> Er is een subsidie van € 2,5 miljoen aan de gemeente Ede verstrekt voor de realisatie van een fietstunnel onder de A12 ten behoeve van het snelfietspad Ede-Bennekom-Wageningen.</li> <li>• <b>Foodvalley express</b> De Foodvalleyexpress (OV-shuttle voor buitenlandse gasten vanaf Schiphol) kan niet op de noodzakelijke steun rekenen vanuit onderwijs en ondernemingen in de regio en wordt niet langer als haalbaar geacht. Het initiatief wordt stopgezet.</li> <li>• <b>Foodvalley fiets</b> Vorbereiding van beschikbaarheid OV-fiets bij busstation Wageningen is in wording. Mogelijk in 2013 concrete realisatie. Daarnaast worden op een aantal halteplaatsen op de hoofdassen in Wageningen de fietsstallingen uitgebreid.</li> <li>• <b>Engels informatiebord station Ede-Wageningen.</b> Medio 2013 is er een Engelstalig informatiebord geplaatst voor de buitenlandse bezoekers van de kennisinstellingen die zich in de omgeving van dit station, langs de kennis-as, bevinden.</li> <li>• <b>Bus 90 directe verbinding met WUR</b> In samenspraak met de gemeenten Ede en Wageningen en vervoerder Syntus word de routing van bussen tussen beide gemeenten bezien (in samenhang met de huidige routing en frequentie van lijn 88 Valleilijn). Vermoedelijke datum inwerkingtreding is gerelateerd aan ingebruikname busbaan. Dit zal naar verwachting eind 2014 gebeuren.</li> <li>• <b>Verbeteren kwaliteit busverbinding 90, bijvoorbeeld Engels sprekende chauffeurs</b> Het gaat hier om een betere invulling van het gastheerschap in het openbaar vervoer, speciaal voor de buitenlandse gasten die naar de kennisinstellingen reizen. Dit project is nog niet gestart.</li> <li>• <b>FoodValley meeting point op Schiphol</b> Het gaat hier om het realiseren van een herkenbaar informatiepunt voor buitenlandse gasten die aankomen op Schiphol en vervolgens bestemming FoodValley (Ede of Wageningen) hebben. Dit project is nog niet gestart.</li> </ul>		

- **Van fietsfile naar fietsgroene golf**

Het gaat hier om de verbetering van de lokale doorstroming voor de fiets, speciaal gericht op de grote fietsbewegingen van en naar de gebouwen van de WUR. Dit project is nog niet gestart.

- **Engelstalige reisinformatie app**

Er wordt mogelijk een nieuwe tool ontwikkeld met (mobiliteits)informatie voor de buitenlandse gasten. Dit project is echter nog niet gestart.

**Planning en verdere voortgang:**

De diverse projecten onder de noemer “stedelijke bereikbaarheid corridor Ede-Wageningen worden al in de periode 2013-2015 uitgevoerd. De uitvoering van de tunnel Parklaan (op de fietsverbinding tussen Ede – Bennekom-Wageningen) wordt naar verwachting in 2016 gerealiseerd.

**Fasering en status besluitvorming:**

Nog niet van toepassing.

**Bestuurlijk verantwoordelijk:**

Gedeputeerde mobiliteit.

**Financiën:**

**Totaal kosten:**

N.n.b.

**Provinciale bijdrage:**

€ 3,0 miljoen is beschikbaar gesteld.

€ 2,5 miljoen voor de fietstunnel Parklaan en daarnaast een bijdrage van in totaal € 0,5 miljoen voor de andere genoemde projecten.

**Verdeling kosten:**

N.n.b.

**Exploitatiekosten:**

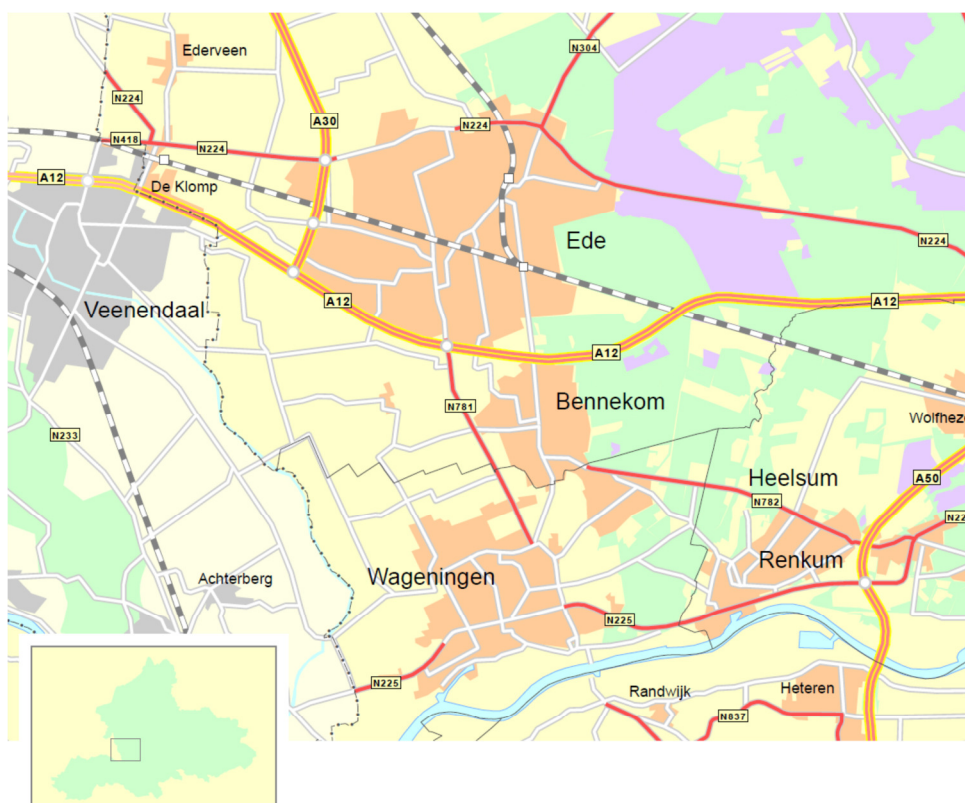
N.v.t.

**Relatie andere programma's:**

Kennis-as Ede-Wageningen in het kader van FoodValley

**Betrokken externe partijen:**

Gemeente Ede, Regio FoodValley



<b>Naam:</b> Stedelijke bereikbaarheid Apeldoorn		<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
<b>Referentienummer:</b> SB8	<b>Regio('s):</b> Stedendriehoek	<b>Huidige fase:</b>		
	<b>Contactpersoon:</b> H. Verdoold 026-359 9608	Planvoorbereiding/ Uitvoering		
<b>Thema</b> Stedelijke bereikbaarheid	<b>Subthema</b> Stedelijke bereikbaarheid			
<b>Initiatiefnemer:</b> Provincie Gelderland				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> In Apeldoorn is, samen met betrokken partijen, vastgesteld dat de economische potentie zich concentreert rond de as van het centrum naar de A1. Hier zal de focus op moet liggen wat betreft stedelijke bereikbaarheid (= Apeldoorn-Zuid).				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Een netwerk van partners dat continu de bereikbaarheidsopgaven voor Apeldoorn-Zuid agendeert en - met de daarvoor beschikbare financiële middelen- oplossingen realiseert.				
<b>Stand van zaken:</b> De op basis van co-creatie benoemde projecten (2012) worden momenteel op realiseerbaarheid getoetst. Het betreft projecten die het verder OV aantrekkelijker maken, de realisatie van ketenvoorzieningen en verbeteren van weginfrastructuur beogen. Dit gebeurt tegen de achtergrond van een vergrijzende bevolking in het samenhangende woongebied. Er is sprake van een continue proces. Dit betekent dat ook nieuwe problemen of aandachtspunten door partners kunnen worden ingebracht. Specifieke inbreng is er dankzij het in de zomer van 2013 gehouden 'Ideeënfestival'. Beoogde projecten worden telkens getoetst op de indicatoren duurzaamheid, reistijd en multimodale bereikbaarheid van het centrum.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Uitvoeren van realiseerbaar gebleken projecten, toetsen van beoogde projecten op indicatoren en realiseerbaarheid in 2014.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Uitvoering van projecten in 2013 en 2014.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Gedeputeerde mobiliteit.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totaal kosten:</b>				
<b>Provinciale bijdrage:</b> € 0,5 miljoen is beschikbaar gesteld.				
<b>Verdeling kosten:</b> N.v.t.				
<b>Exploitatiekosten:</b> N.v.t.				
<b>Relatie andere programma's:</b>		<b>Betrokken externe partijen:</b> Gemeente Apeldoorn, Bedrijfsleven Apeldoorn-Zuid, Syntus, Mobiliteitsmakelaar Stedendriehoek		



<b>Naam:</b> Beter Benutten Stedendriehoek		<b>2013</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>Referentienummer:</b> SB9 <b>Sis-nummer:</b>	<b>Regio('s):</b> Stedendriehoek <b>Contactpersoon:</b> R. van Baren 026-359 9271	<b>Huidige fase:</b> Planvoorbereiding		
<b>Thema:</b> Stedelijke bereikbaarheid	<b>Subthema:</b> Beter Benutten			
<b>Initiatiefnemer:</b> Regio Stedendriehoek				
<b>Aanleiding/Achtergrond + beschrijving knelpunt of kans:</b> Vanuit de Rijksoverheid is in 2011 het programma Beter Benutten opgestart. Het programma is gericht op het efficiënter gebruik maken van de bestaande infrastructuur en bestaande vervoervoorzieningen. Het programma kent een aantal landelijke sporen en programma's voor een aantal stedelijke regio's. Medio 2013 heeft de Stedendriehoek te horen gekregen dat zij ook een programma mogen maken.				
<b>Projectscope / gewenst effect:</b> Voor de Stedendriehoek wordt gewerkt aan een programma bestaande uit verschillende maatregelpakketten, waaronder: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Slim Reizen: gedragsbeïnvloeding om minder in de spits te reizen.</li> <li>- Ketenmobiliteit: beter afstemmen van vervoermodaliteiten in de reisketen.</li> <li>- Slimme informatievoorziening: duidelijke en gemakkelijke reis-, route- en verkeersinformatie tijdens de reis.</li> <li>- OV- en fietsprojecten: stimuleren van fiets- en OV-gebruik in plaats van auto.</li> <li>- Slimme weginfrastructuur: oplossen van lokale knelpunten door kleine aanpassingen van infrastructuur.</li> </ul>				
<b>Stand van zaken:</b> De maatregelpakketten worden op dit moment uitgewerkt tot concrete projecten en processen met bijbehorende financiering vanuit de verschillende betrokken partijen: Rijk (Ministerie van IenM), Regio Stedendriehoek met gemeenten en de provincies Gelderland en Overijssel.				
<b>Planning en verdere voortgang:</b> Conform de afspraken met het Rijk dient het programma in 2014 te zijn afgerond. Inmiddels is door het Ministerie van IenM een tweede tranche Beter Benutten aangekondigd voor de periode 2015-2017. Er is nog niet bekend wat de omvang en de randvoorwaarden voor dit programma zijn en of de Stedendriehoek weer in aanmerking komt voor nieuwe middelen.				
<b>Fasering en status besluitvorming:</b> Definitieve besluitvorming over de maatregelpakketten en de onderliggende projecten en processen moet nog plaatsvinden. Een aantal projecten en processen moeten in het laatste kwartaal van 2013 al starten. Deze projecten en processen zijn al geprogrammeerd en nu worden gekoppeld aan de Rijks programmaliijn Beter Benutten.				
<b>Bestuurlijk verantwoordelijk:</b> Het programma is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Regio Stedendriehoek, Rijkswaterstaat, provincies, en gemeenten. De regio is eindverantwoordelijk.				
<b>Financiën:</b>				
<b>Totaal kosten:</b> € 5,0 – 7,0 miljoen, waarvan het Rijk circa € 3,0 miljoen voor haar rekening zal nemen.				
<b>Bijdrage provincie:</b> Provinciale bijdrage wordt deels voorzien uit bestaande programmatische middelen (circa € 0,4 miljoen). Stedelijke bereikbaarheid Apeldoorn (circa € 0,5 miljoen). Daarnaast wordt voorgesteld om € 0,6 miljoen extra te investeren. Uitgangspunten voor de inzet van provinciale middelen zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projecten op provinciale wegen</li> <li>- Projecten van/voor gezamenlijke wegbeheerders</li> </ul>				

**Cofinanciering:**

Regio en gemeenten circa € 1,0 miljoen

Provincie Overijssel € 1,5 miljoen

Private partijen pm.

Voor een eventuele tweede tranche Beter Benutten (2015-2017) zal regionale cofinanciering nodig zijn. Over het al dan niet doorgaan van deze tweede tranche in deze regio en de omvang daarvan, valt op dit moment nog niets te zeggen.

**Exploitatiekosten:**

n.v.t.

Daar waar het exploitatielasten van individuele projecten betreft, wordt deze in het betreffende MIAM projectblad opgenomen.

**Relatie andere programma's:****Betrokken externe partijen:**

Ministerie IenM, RWS, Regio Stedendriehoek, gemeenten, Bedrijfsleven, provincie Overijssel

