

2

Mobiliteit



2010

- Start verbreding A50 Valburg-Grijsoord 2x2 naar 2x3
- Start verbreding A50 Ewijk-Valburg 2x2 naar 2x4
- Start bouw tweede stadsbrug Nijmegen (De Oversteek)
- Start bouw vrije spookruising Arnhem westzijde
- Start bouw vierde perron Arnhem Centraal
- N837 Arnhem-Heteren gereed
- Busbaan Huissen-Arnhem gereed (HOV)

2011

- Start verbreding A12 Waterberg-Velperbroek 2x2 naar 2x3
- Groot onderhoud A325 Nijmeegseplein-Ressen
- Verbreding A50 Valburg-Grijsoord gereed (2x3)
- Vrije spookruising Arnhem Westzijde gereed
- Vierde perron Arnhem Centraal gereed
- Doortrekking N322 (Druuten-Prins Willem Alexanderbrug) gereed
- RijnWaalpad (Snelfietsroute Arnhem-Nijmegen) gereed

2012

- Start verbreding A12 Ede-Grijsoord 2x2 naar 2x3
- Tracébesluit doortrekking A15 (Ressen-Zevenaar)
- Start bouw A15 (Ressen-Zevenaar)

2013

- Tweede stadsbrug Nijmegen gereed (De Oversteek)
- Verbreding A12 Ede-Grijsoord gereed (2x3)
- OV-Terminal Arnhem Centraal gereed

2014

- Verbreding A12 Waterberg-Velperbroek gereed (2x3)
- Verbreding A50 Ewijk-Valbrug gereed (2x4)
- Groot onderhoud Waalbrug Nijmegen

2015

- Groot onderhoud oude Waalbrug bij Ewijk (A50)
- Doortrekking A15 gereed (Ressen-Zevenaar)



Inleiding

Op het gebied van mobiliteit in de stadsregio is 2009 een jaar geweest waarin veel projecten zijn gerealiseerd. Er is een groot aantal BBKAN-projecten gerealiseerd, de bereikbaarheid van de campus Heyendaal voor zowel auto, fiets als OV is met het Rondje Heyendaal sterk verbeterd en de N325 in Lent is omgebouwd tot de Prins Mauritsssel.

Door aanbesteding van het regionaal openbaar vervoer in het afgelopen jaar is er in de hele stadsregio nu één vervoerder voor de reiziger: Breng. In Nijmegen zijn alle stadsbussen gaan rijden op aardgas, hetgeen voordelen heeft voor milieu en omgeving. In Arnhem is geëxperimenteerd met de waterstofbus.

De eerste slagen in de realisatie van het programma Stadsregiorail zijn gemaakt: tussen Arnhem en Nijmegen en in de Liemers rijdt sinds vorig jaar ieder kwartier een stoptrein. Ook op de Maaslijn (Nijmegen-Venlo) rijdt gedurende het grootste gedeelte van de dag elk kwartier een trein en is in mei 2009 het station Mook/Molenhoek geopend. In 2009 is een begin gemaakt met de invoering van een duurzaam OV-systeem.

Ondanks de vorig jaar gerealiseerde maatregelen blijft er werk aan de winkel om de Stadsregio Arnhem Nijmegen bereikbaar te houden. Het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet zijn namelijk enorm kwetsbaar. Een verkeerde afstelling van een enkel verkeerslicht of het uitlopen van wegwerkzaamheden kan al voor een regionaal verkeersinfarct zorgen.

Bovendien neemt de komende jaren de druk op het wegennet verder toe. Met name in de periode waarin grote infrastructurele werkzaamheden zijn gepland, zal alles uit de kast moeten worden gehaald om de regio bereikbaar te houden. Dat is van belang voor zowel het economisch als het maatschappelijk functioneren van de regio. Daarom heeft de Stadsregio Arnhem Nijmegen een integrale aanpak van maatregelen ontwikkeld. De kern van die integrale aanpak zijn de drie B's: Bewustwording, Benutten, OV- en fietsmaatregelen en het Bouwen van (nieuwe) infrastructuur (de asfaltagenda).

2.1 Integrale aanpak

Bewustwording

VNO-NCW Midden, MKB Midden, Stadsregio Arnhem Nijmegen en de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland hebben in 2008 (ondertekening van het Pact van Lent) de handen ineen geslagen en het Offensief Bereikbaarheid opgestart. Het doel is gezamenlijk onorthodoxe en creatieve ideeën te lanceren om de files in de Stadsregio Arnhem Nijmegen tijdens de spits te verminderen. De ideeën worden nu verder uitgewerkt en vastgelegd in convenanten tussen regionale overheid en bedrijfsleven. Daarnaast is er het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement, dat is ondertekend door regionale overheden en maar liefst 55 werkgevers en werkgeversorganisaties. In dit convenant is afgesproken dat de regio een blijvende lobby opzet om geplande uitbreidingen en verbeteringen van de infrastructuur volgens planning op te leveren. Verder is afgesproken dat landelijke en regionale initiatieven zoals 'Fietsen Scoort', 'Slim Reizen' en 'Spitsmenu' worden ondersteund. Ook committeren de partijen zich aan het opstarten van mobiliteitsprojecten zoals SLIM Prijzen, waarop hierna wordt ingegaan.

Benutten

Het samenwerkingsverband SLIM is opgezet om de mogelijkheden van het wegennet en de verschillende maatregelen zo effectief mogelijk te gebruiken. SLIM is een voortzetting van Beter Bereikbaar KAN (BBKAN!) en streeft ernaar het verkeer in beweging te houden zodat de regio bereikbaar blijft. Dit wordt gedaan door de inzet van regionaal (dynamisch) verkeersmanagement, het realiseren van het Uitvoeringsprogramma (55 maatregelen), communicatie en afstemming van de grootschalige werkzaamheden.

OV en fietsmaatregelen

De derde maatregel uit het pakket is het optimaliseren en verbeteren van het regionale openbaar vervoer. Drie uitgangspunten worden daarbij onderscheiden:

- Er moet sprake zijn van een integraal netwerk, waarin openbaar vervoer en het verkeer over de weg op elkaar zijn aangesloten.
- Openbaar vervoer, met name stations, moet ruimtelijke en economische ontwikkelingen aanjagen.
- De reiziger moet meer dan tevreden zijn over het regionale openbaar vervoersproduct.



Tegelijk met de verbeteringen in het openbaar vervoer wil de stadsregio het gebruik van de fiets stimuleren. Dat gebeurt door in te zetten op kwalitatief goede fietsvoorzieningen, goede aanvullende voorzieningen, bijvoorbeeld stallingen of fietsverhuur, en de realisatie van een netwerk van hoogwaardige, regionale fietsroutes waaronder het RijnWaalpad van Arnhem naar Nijmegen, de route Nijmegen-Beuningen en de route Arnhem-Zevenaar.

Het bouwen van (nieuwe) infrastructuur

De genoemde drie oplossingsrichtingen dragen bij aan een beter bereikbare regio maar zijn onvoldoende om de fileproblematiek op te lossen. Daarom zijn binnen de regio met verschillende betrokken partijen afspraken gemaakt over waar het beste kan worden geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur. Dat resulteerde in de volgende gezamenlijke infrastructuuragenda:

- Verbreding A50 Ewijk-Valburg, van 2x2 naar 2x4
- Verbreding A50 Valburg-Grijsoord, van 2x2 naar 2x3
- Verbreding A12 Ede-Grijsoord, van 2x2 naar 2x3
- Verbreding A12 Waterberg-Velperbroek, van 2x2 naar 2x3
- Realisatie stadsbrug Nijmegen (De Oversteek)
- Groot onderhoud A325, Ressen-Nijmeegseplein
- Doortrekking A15 (projectbureau VIA15)
- Realisatie N837 (Heteren-Arnhem, opening 2010)
- Doortrekking Maas en Waalweg N322, Druten-Prins Willem Alexanderbrug
- Ongelijkvloerse kruising Arnhem Westzijde
- Spoorzone Elst
- Vierde perron Arnhem Centraal
- RijnWaalpad
- OV-terminal Arnhem Centraal
- Vrije busbaan Huissen-Arnhem (RijnWaalprinter).

2.2 Maatregelen

In de stadsregio wordt een groot aantal mobiliteitsprojecten uitgevoerd of in de nabije toekomst gestart. Het gaat onder andere om de volgende projecten:

1. Integrale aanbesteding 2013 met koppeling aan vastgoedontwikkelingen

De Stadsregio Arnhem Nijmegen brengt vanaf 2013 al het stadsgewestelijke openbaar vervoer onder in één langlopende publiekrechtelijke concessie tot 2023. De stadsregi-

onale aanbesteding wordt parallel geschakeld met de privaatrechtelijke ontwikkeling van een aantal gemeentelijke vastgoedprojecten. Dat zorgt voor meer samenhang tussen openbaar vervoer en ruimtelijke plannen. Door middel van 20 bestuurlijke overeenkomsten die de stadsregio met de gemeenten sluit, worden ruimtelijke ordening, infrastructuur en mobiliteit op elkaar afgestemd. In de overeenkomsten worden ook afspraken gemaakt over het terug laten vloeien van eventuele residuele meerwaarde naar (kosten van) daaraan gerelateerd openbaar vervoer. Deze bestuurlijke overeenkomsten zullen aan het bestek van de aanbesteding worden toegevoegd. Een dergelijke koppeling van ruimtelijke ontwikkeling aan een OV-concessie is nieuw en uniek voor Nederland. Hiermee verwacht de stadsregio een kwantitatief en kwalitatief beter resultaat met de aanbesteding te bereiken. Gemeenten kunnen hiermee vroegtijdig een goede afstemming tussen hun ruimtelijke plannen en mobiliteit bereiken.

2. Voortzetting BBKAN! in SLIM

Om de doorstroming van het verkeer op het huidige regionale hoofdwegennet te verbeteren, zijn samen met de 22 wegbeheerders onder de noemer BBKAN! ruim 100 maatregelen uitgewerkt. De laatste maatregelen, die worden uitgevoerd op de Pleijroute en het knooppunt Velperbroek bij Arnhem, worden in 2010 afgerond. BBKAN! is inmiddels voortgezet en verbreed met het programma 'SLIM'. SLIM staat voor Samen Leidend in Mobiliteit en is gericht op het moderniseren, updaten en uitbouwen van dynamisch verkeersmanagement voor de periode 2010-2015. Tevens ligt de nadruk op afstemming en uitvoering van grote wegwerkzaamheden in de Stadsregio Arnhem Nijmegen. SLIM heeft tot doel om reizigers in de Stadsregio Arnhem Nijmegen met slimme maatregelen en innovatieve projecten te verleiden tot het maken van de juiste keuze ten aanzien van vervoermiddel en tijdstip van reizen. Daarbij wordt de hulp ingeschakeld van het bedrijfsleven dat voor een belangrijk deel is georganiseerd binnen het Offensief Bereikbaarheid.

3. Offensief Bereikbaarheid

Offensief Bereikbaarheid werkt! De afgelopen maanden heeft de inzet van de mobiliteitsmakelaar, de backoffice, de stadsregio en private partijen geresulteerd in concrete resultaten. Inmiddels is 10% (peildatum januari 2010)



van de werknemers in Gelderland via de werkgever aangesloten bij Offensief Bereikbaarheid. Sinds 2008 is het totaal aantal aangesloten werknemers toegenomen met 36%. De werkgevers werken elk op hun eigen wijze aan de realisatie van mobiliteitsmanagement. Verschillende projecten – zoals SLIM Prijzen, SLIM website, extra OV ontsluiting op bedrijventerreinen en fiets – groeien door het Offensief Bereikbaarheid en de rol van de mobiliteitsmakelaar uit tot (in potentie) succesvolle methodes om mobiliteitsvraagstukken adequaat te benaderen. Het aantal werkgevers dat is aangesloten bedraagt inmiddels 40; slechts een klein percentage van het totaal, maar het laat zien dat er met deze relatief kleine groep betrokken werkgevers goede resultaten geboekt kunnen worden. Met als belangrijkste resultaat dat de werkgevers, koepelorganisaties en de overheid beter dan ooit samen werken bij het bestrijden van actuele mobiliteitsvraagstukken in de stadsregio.

4. SLIM Prijzen

Het eerste en belangrijkste doel van 'Slim Prijzen' is het bereiken van filereductie in de regio tijdens spijstijden. Door het gedrag van de weggebruiker met behulp van prijsprikkels en mobiliteitsmaatregelen te beïnvloeden, hoopt de stadsregio dit doel te bereiken. De verwachting is dat daarmee direct de bereikbaarheid in en van de regio wordt verbeterd. Het tweede doel is om te leren en ervaring op te doen met het beprijzingsinstrument. Samen met Offensief Bereikbaarheid worden werkgevers en werknemers geprikkeld om het mobiliteitsgedrag aan te passen door bijvoorbeeld te gaan telewerken, carpoolen en meer de fiets te gaan pakken. Het project is één van de zes pilots die het ministerie van Verkeer en Waterstaat in Nederland ondersteunt, ter voorbereiding op de landelijke kilometerbeprijzing.

De eerste proef, Slim Prijzen Waalbrug is in 2009 gestart in Nijmegen. Automobilisten die in de ochtend- en avondspits de Waalbrug meden, kregen daarvoor een beloning. De proef werkte: in 2009 verdwenen de dagelijkse files op de Waalbrug grotendeels. En dat terwijl door grootschalige werkzaamheden de capaciteit van de weg juist beperkt was. Vanwege het succes wordt de proef uitgebreid naar de RegioRing. Zo wordt de hinder voor de weggebruiker tijdens de werkzaamheden aldaar beperkt. De RegioRing

is de belangrijkste snelweg in en rondom Arnhem en Nijmegen (A50, A12, A325, N325). De geplande looptijd van Slim Prijzen regionaal is 2010-2012.

5. Regionaal fietsnetwerk

In 2010 gaat de stadsregio verder met het voorbereiden en realiseren van een regionaal fietsnetwerk. In 2009 zijn de eerste (deel)projecten van het RijnWaalpad gerealiseerd en in 2010 gaat de uitvoering door. Zowel in Arnhem als in Nijmegen gaan in 2010 nieuwe delen van de snelfietsroute open. Alle samenwerkende partijen (gemeenten Overbetuwe, Lingewaard, Nijmegen, Arnhem, Park Lingezegen, provincie Gelderland, Fietsersbond en fiets filevrij) streven ernaar dat de gehele route in 2012 geopend kan worden. Naast het RijnWaalpad werkt de stadsregio ook nauw samen met de 20 gemeenten om aanvullende snelfietsroutes te realiseren. Er wordt gestudeerd op mogelijkheden om tussen Arnhem en Zevenaar en Nijmegen en Beuningen een snelfietsroute te realiseren. Deze routes zijn bedoeld om werknemers te verleiden de fiets te nemen. Tenslotte werkt de Stadsregio Arnhem Nijmegen samen met de provincie Gelderland in het Gelders Fietsnetwerk.

6. Stadsregiorail

Stadsregiorail streeft naar meer reizigers, meer treinen en meer stations. De ambitie daarbij is minimaal 4 x per uur een stoptrein op alle routes in de stadsregio. Dit is voor de trajecten Arnhem-Nijmegen, Arnhem-Doetinchem en Venray-Nijmegen inmiddels gerealiseerd. Binnen het programma Stadsregiorail wordt gewerkt aan de realisering van infrastructuur. Voor 2013 moeten er twee nieuwe stations klaar zijn: station Westervoort en station Nijmegen Goffert. Bovendien zijn er op enkele plekken infrastructurele ingrepen nodig om meer treinen te kunnen laten rijden: een goederenwachtspoor en een keervoorziening bij station Elst en een keervoorziening bij station Wijchen. Op 6 mei 2009 is onder grote belangstelling station Mook-Molenhoek geopend. Op dit station stopt in de spits vier keer per uur per richting een trein. Dit geeft een impuls aan de bereikbaarheid van de gemeente Mook en Middelaar en het Rijk van Nijmegen. De planvorming voor de andere stations en ingrepen loopt voorspoedig. De stadsregio is trekker en opdrachtgever voor het programma Stadsregiorail. De stadsregio werkt



daarin nauw samen met ProRail (verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het spoor), vervoerders (NS, Veolia en Syntus) en betrokken gemeenten. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de stationsomgevingen.

7. DRIS

In de stadsregio is het DRIS (Digitaal Reisinformatie Systeem) sinds 2009 operationeel. De eerste fase is inmiddels afgerond. Hiermee zijn 85 haltes in de stadsregio en het busstation Nijmegen voorzien van dynamische en actuele reisinformatie. Realisatie van reisinformatie heeft bijgedragen aan de kwaliteitsimpuls van het Openbaar Vervoer (OV) in de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Om meer reizigers comfortabel en vertrouwd te laten reizen, wordt in 2010 een begin gemaakt met DRIS tweede fase.

8. Aardgasbussen

Vanaf juni 2010 rijden alle 75 Nijmeegse stadsbussen op aardgas. In de aanbesteding voor de busconcessie 2010-2013 heeft de Stadsregio Arnhem Nijmegen als concessievrager aardgasexploitatie op het agglomeratienet Nijmegen namelijk verplicht gesteld. Door het gebruik van aardgas in plaats van diesel zal de luchtkwaliteit in de binnenstad verbeteren. Tevens past het voorschrift bij het streven van de stadsregio naar duurzaamheid. Aardgas is op dit moment de schoonste – en praktisch gezien ook de meest haalbare – brandstof. Aardgas biedt de beste en snelste mogelijkheden voor een verdere transitie naar klimaatneutrale brandstoffen zoals biogas (CO₂-neutraal) en uiteindelijk waterstof. Door nu te kiezen voor bussen op aardgas en nu de transitie naar biogas in te zetten, is het mogelijk om op korte termijn daadwerkelijk klimaatneutraal te gaan rijden. De omschakeling naar aardgasbussen is onderdeel van het Eureka-programma Hydra.

9. HOV-netwerk

De koers voor de gewenste ontwikkeling van het openbaar vervoer in de Stadsregio Arnhem Nijmegen is bepaald met de vaststelling van het Masterplan OV door de Stadsregioraad van 28 februari 2008. Hierin wordt gesteld dat het belangrijk is om een regionaal HOV-netwerk te realiseren, dat naast Stadsregiorail een tweede drager wordt van het samenhangend OV-netwerk van de stadsregio. Op basis van het Masterplan is een rapportage HOV-netwerk

opgesteld, waarbij de stadsregioraad in 2009 onder meer akkoord is gegaan met de nadere uitwerking van het HOV-netwerk en het inbrengen van het HOV-netwerk als één van de vaste uitgangspunten voor de openbaar vervoerconcessie 2013 en verder.

Binnen de stadsregio is ervoor gekozen om een verstedelijkingsvisie op te stellen. Het proces om te komen tot deze verstedelijkingsvisie, vindt plaats via een integraal proces van mobiliteit, OV en wonen. Het proces kent drie fasen: Koersnota, verstedelijkingsvisie en bestuurlijke overeenkomsten. In februari 2010 is de Koersnota opgeleverd. De koersnota bevat ook de kaders waarbinnen de Verstedelijkingsvisie wordt opgesteld.

Op basis van de verstedelijkingsvisie zal de verkenning van het HOV-netwerk verder worden ingevuld. Vooruitlopend op deze verkenning wordt in de periode tot 2020 gestart met de uitwerking van de eerste fase HOV-netwerk. Dat is de uitwerking als HOV-busverbinding, waarbij de doorstroming, halte-infrastructuur en dienstregeling op HOV-niveau wordt gebracht. Hiervan is de huidige stand van zaken op de volgende HOV-corridors:

- Heijendaal-Bemmel-Huissen-Arnhem CS (RijnWaal-sprinter). Dit project zit in de realisatiefase. De start is voorzien op 29 augustus 2010 (zie ook tekst op volgende bladzijde).
- Westelijke HOV-as middengebied Arnhem-Nijmegen. Hiervoor wordt momenteel een verkennende studie uitgevoerd naar het gewenste tracé en de benodigde infrastructuur.
- Zevenaar-Arnhem (Ijsselsprinter). De planvorming wordt momenteel afgerond; de projectonderdelen zijn gedefinieerd. Verkenning en planvorming worden in 2010 afgerond.
- RW73-Malden-Nijmegen. In 2010 wordt een verkenning uitgevoerd naar de gewenste routevoering en de benodigde infrastructuur.
- (Ede) Wageningen-Arnhem. Hiervoor is een gebiedsverkenning uitgevoerd naar de mobiliteit. De gebiedsverkenning wordt verder uitgewerkt in deelprojecten, waarvan de HOV-as Wageningen-Arnhem deel uit gaat maken.
- Nijmegen-Groesbeek-Kleef-Weeze Airport. Hiervoor wordt samen met Duitse overheden en Prorail een



verkenning uitgevoerd in het kader van Sintropher. De studie wordt afgerond in december 2010.

Na het vaststellen van de verstedelijkingsvisie volgt het uitwerken van het HOV-netwerk om het bij het Rijk als regionaal MIRT-project voor te dragen (waarbij uitgangspunt is dat €112,5 miljoen vanuit de regionale partijen bijeen moet worden gebracht). De stadsregio zal de regio over de uitwerking van het netwerk houden, voorstellen voor exploitatie en financiering ontwikkelen en de contactpartner voor het Rijk en de provincie zijn. Met de gemeenten zullen overeenkomsten worden gesloten en in de nieuwe concessies zal een directe link worden gelegd met het gereed komen van delen van het HOV-netwerk.

In 2009 is het P&R-terrein Waalsprinter bij de Ovatonde Ressen afgerond: er zijn ten noorden van het oude parkeerterrein 550 extra parkeerplaatsen aangelegd. In 2010 zal het oude terrein (220 plaatsen) plaats moeten maken voor ontsluiting van de landschapszone. In 2009 is het aantal bestemmingen van de Waalsprinter uitgebreid. Het bedrijventerrein Winkelsteeg is nu ook snel en direct bereikbaar vanaf de Ovatonde. Door bovengenoemde maatregelen is het gebruik van het parkeerterrein nabij de ovatonde in 2009 met 60% toegenomen ten opzichte van 2008. In 2010 wordt de Waalsprinter doorontwikkeld tot de RijnWaalsprinter tussen Arnhem en Nijmegen. De RijnWaalsprinter verbindt Arnhem, Huissen, Bemmelen en Nijmegen met elkaar en is bedoeld voor forensen uit het middengebied. Om de RijnWaalsprinter aantrekkelijk en concurrerend te maken, wordt langs de Ir. Molsweg bij Huissen een nieuwe busbaan gerealiseerd en wordt de John Frostbrug in Arnhem aangepast.

10. Haltetoegankelijkheid

In november 2006 is bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat het halteplan voor de stadsregio ingediend. De stadsregio geeft daarin aan dat in de periode tot 2014 869 bushaltes toegankelijk worden gemaakt. In die periode maken de gemeenten in samenwerking met de stadsregio 567 haltes toegankelijk. De Provincie maakt in de stadsregio ruim 100 haltes toegankelijk.

11. De Oversteek

Met de aanleg van de Waalsprong bij Lent zal de

bestaande Waalbrug extra belast worden. Daarom is er al enkele jaren een proces gaande ter realisatie van een tweede stadsbrug in Nijmegen. Dit proces is inmiddels zo ver gevorderd dat er kan worden begonnen met de bouw van de brug, genaamd 'De Oversteek'. Deze naam is een eerbetoon aan de heldhaftige oversteek van de geallieerden in september 1944 op de plaats waar de brug komt te staan. De Oversteek landt in de Waalsprong iets ten westen van het toekomstige centrumgebied (Citadel/Hof van Holland). De nog aan te leggen Graaf Alardsingel loopt vanaf dat punt door tot aan de Prins Mauritsingel/A325. Op de zuidoever landt de brug ten oosten van de Vasim. De Energieweg wordt aangepast en verbreed en doorgetrokken vanaf het Industrieplein tot aan de Waal door het bestaande bedrijventerrein dat opnieuw verkaveld wordt en Mercuriuspark gaat heten. In 2010 zal worden begonnen met de bouw van de brug en het is de verwachting dat de brug in november 2013 wordt opgeleverd.

2.3 Visie

De Stadsregio Arnhem Nijmegen initieert in samenwerking met private partijen, maatschappelijke organisaties, ondernemers en burgers een groot aantal projecten op het gebied van bereikbaarheid. Alle gezamenlijke initiatieven in de Stadsregio Arnhem Nijmegen leiden naar verwachting niet alleen tot een (directe) verbetering van de bereikbaarheid, maar indirect ook tot een betere leefomgeving, economie en gezondheid van de regio. Samengevat A-B-C: een Aantrekkelijke, Bereikbare en Concurrerende regio.

Burgemeester & wethouders van Nijmegen hebben in de discussienota Nijmegen Betrouwbaar Bereikbaar een visie neergelegd op de bereikbaarheid van de stad in de periode tot 2020 en de strategie om de stad goed bereikbaar te houden. Nadruk zal hierbij liggen op het kunnen bieden van een voorspelbare bereikbaarheid binnen aanvaardbare reistijden. Daartoe zal de doorstroming op de regionale en stedelijke hoofdwegen verbeterd moeten worden. Voorts zal de overstap tussen vervoerswijzen beter gefaciliteerd moeten worden bij te ontwikkelen transferia en moet het openbaar vervoer- en fietsnetwerk verder verbeterd worden.