



Van papier naar projecten. Dat is het motto van het concept masterplan openbaar vervoer 2009 - 2020 van de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Het is geen nieuw plan met weer een visie op mobiliteit, maar een plan gericht op uitvoering. Het plan ov is een werkplan, gericht op uitvoering van de ambities zoals vastgelegd in eerdere beleidsplannen over mobiliteit in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen.



Bereikbaarheid is cruciaal

Wat we willen is een aantrekkelijke, leefbare en concurrerende Stadsregio Arnhem Nijmegen, die meetelt in het (inter)nationale krachtenveld. Dat kan alleen als het verkeer in beweging blijft. Bereikbaarheid is cruciaal; binnen het natuurlijke vervoersgebied zelf (dat trouwens verder strekt dan de bestuurlijke grenzen van de stadsregio), maar ook van en naar de Randstad, het zuiden en het Ruhrgebied. We investeren al veel in de aanleg van (nieuwe) wegen, maar de sleutel voor de bereikbaarheid, ook op de langere termijn, ligt in het openbaar vervoer.

Onze ambities

Het concept masterplan ov is dus een uitvoeringsplan, gericht op de realisatie van de doelstellingen voor het openbaar vervoer, zoals eerder vastgelegd in het Regionaal Plan, de Netwerkanalyse, de Regionale Nota Mobiliteit en de Visie openbaar vervoer. Wat zijn die uitgangspunten? Ten eerste zetten we in op een integraal netwerk, waarbij openbaar vervoer en het verkeer over de weg op elkaar zijn aangesloten. We willen ook stations met daaromheen een ruimtelijk programma; met bedrijvigheid die reizigers aantrekt en andersom. En ten slotte willen we het regionale openbaar vervoer een eigen identiteit geven. Belangrijke uitgangspunten daarbij zijn dat reizigers meer dan tevreden moeten zijn over het regionale openbaar vervoer en dat de verschillende onderdelen ervan ervaren worden als één gestroomlijnd vervoersproduct.

Samenhang bepalen

Het is niet alsof er tot nu toe is stilgezeten. Het Regionaal Plan, de Netwerkanalyse, de Regionale Nota Mobiliteit en de Visie openbaar vervoer hebben een groot aantal plannen en projecten opgeleverd. Plannen en projecten die allemaal een positief effect hebben op de regionale mobiliteit, maar die soms onvoldoende met elkaar samenhangen. Niet alle plannen en projecten dragen even hard bij aan een aantrekkelijke, bereikbare en concurrerende stadsregio. De tijd dringt en we kunnen het geld voor mobiliteit maar één keer uitgeven. Daarom is het nodig om alle plannen en projecten in samenhang met elkaar te bekijken, te programmeren en prioriteiten te bepalen. Het concept masterplan openbaar vervoer biedt de handvaten daarvoor in de vorm van werkprogramma's.

Op basis van sturende kaders

We gaan de komende jaren aan de slag met werkprogramma's. Het zijn de sturende kaders waarbinnen concrete projecten worden uitgevoerd. Ze zijn rechtstreeks afgeleid van de bestuurlijk verankerde ambities voor het openbaar vervoer. Er zijn drie werkprogramma's:

Integraal ov- en wegennetwerk: optimaliseren van de keten

Dit werkprogramma gaat over het organiseren van een vervoersketen van op elkaar aansluitende vervoersmodaliteiten. Dat betekent dat we openbaar en wegvervoer met elkaar gaan verbinden, bijvoorbeeld door het aanleggen van transferia en park & ride voorzieningen. Dat betekent ook dat we goed aangesloten zijn op het vervoersnetwerk van omliggende regio's. We willen zorgen voor een betere (internationale) bereikbaarheid via de lucht. Verder moeten de reistijden naar belangrijke Europese steden en regio's verkleind worden.

Transit oriented development

Binnen dit werkprogramma willen we ruimtelijke ontwikkeling rondom verkeersknooppunten stimuleren. StadsregioRail is daarvoor een belangrijke drager. De spoorverbinding van Winterswijk naar Den Bosch, via Zevenaar, Arnhem, Nijmegen en Wijchen, heeft de potentie om ruimtelijke en economische ontwikkelingen aan te jagen. We zetten dan ook in op snelle ontwikkeling van de stations Mook/Molenhoek, Westervoort, Zevenaar-Oost en De Goffert. We organiseren intensieve samenwerking met marktpartijen voor de ontwikkeling van stationslocaties. We maken ons sterk voor ruimtelijke ontwikkeling rondom stations waardoor het gebruik van ov toeneemt.

Samenhangend lijnennet ov en regionale herkenning ov: bundelen en branden

Dit werkprogramma is erop gericht om een samenhangend ov-netwerk te creëren en te zorgen voor een herkenbaar regionaal ov-product. Dat kan alleen op basis van deur tot deur verbindingen met normreistijden. We realiseren die onder meer door de bus in te zetten als feeder van de trein, niet als concurrerend vervoermiddel. En door het organiseren van doorgaande ov-verbindingen door de stadsregio, zodat reizigers niet steeds hoeven over te stappen. We hebben ook aandacht voor betere (inter)nationale ov-verbindingen. Want het gaat erom dat reizigers het ov weer als een volwaardig vervoersalternatief gaan beschouwen.

Geen blauwdruk

Het is niet haalbaar om alle plannen uit het Regionaal Plan, de Netwerkanalyse, de Regionale Nota Mobiliteit en de Visie openbaar vervoer ineens uit te voeren. Hoe hangen die plannen met elkaar samen en welke hebben prioriteit? Dit concept masterplan ov biedt daarop geen pasklaar antwoord. Het gaat er juist om dat de stadsregiogemeenten in samenwerking met de omliggende provincies en het bedrijfsleven tot gedragen keuzes komen. Keuzes die leiden tot projecten waar alle partijen in willen investeren, omdat ze tot win-win oplossingen leiden.

Wij hopen dan ook dat alle betrokken partijen reageren op de inhoud van het concept-masterplan. En niet alleen dat. Wij hopen tijdens de reactieperiode ook input te krijgen voor de 'vulling' van de werkprogramma's, onder meer met projecten. En wij vragen de stadsregiogemeenten het concept masterplan ov en de reactie daarop te laten behandelen in hun gemeenteraden.



Fasering

15 april t/m 1 juli 2007	Reactieperiode
25 april 2007	Informatiebijeenkomst in Arnhem (???)
26 april 2007	Informatiebijeenkomst in Nijmegen (???)
April, mei 2007	Workshops met stadsregiogemeenten
1 juli t/m 31 augustus 2007	Verwerking reacties in Commentaarnota
September 2007	Bestuurlijke bijeenkomst stadsregiogemeenten; presentatie reacties
Oktober 2007	Besluit KAN-raad Stadsregio Arnhem Nijmegen
November 2007	Intentieovereenkomst met partners binnen het natuurlijk vervoersgebied

Colofon

Dit is een uitgave van de Stadsregio Arnhem Nijmegen
April 2007

Stationsplein 26
6512 AB Nijmegen
Postbus 6578
6503 GB Nijmegen
T 024 – 329 79 79
F 024 – 329 79 70
info@destadsregio.nl
www.destadsregio.nl

HOUDBA
15 /
01 / 0



STADSREGIO
ARNHEM NIJMEGEN



Op weg naar het Masterplan openbaar vervoer
2009-2020 met een doorkijk naar 2030

Voorwoord

De grote slag: naar een doorbraak in het openbaar vervoer

Voor u ligt het concept Masterplan voor het openbaar vervoer in ons gebied, de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Het concept Masterplan vloeit voort uit onze wettelijke taak als opdrachtgever van het openbaar vervoer in de stadsregio. Het vormt de basis voor een enorme verbetering van vervoer per trein en bus.

Het is niet het eerste plan voor het openbaar vervoer dat de afgelopen tien jaar naar buiten gebracht is. Het is het wel het beste plan. Dat mag ook wel, want er staan grote belangen op het spel. Als we de komende jaren niet in staat zijn veel meer inwoners en bezoekers van dit gebied comfortabel openbaar vervoer te bieden dan zal de vervoersmachine tot stilstand komen. Zo simpel is het. We willen dat dit een aantrekkelijke en leefbare regio blijft waar mensen en bedrijven zich graag willen vestigen. Een regio waar ruimte is voor economische groei. Dat is de reden waarom we nú maatregelen moeten nemen. Het is nog niet te laat.

Wat bepaalt de aantrekkelijkheid van stedelijke regio's? Vraag het aan deskundigen, aan inwoners, kijk om je heen in Europa en je ziet het. Drie dingen, de volgorde is willekeurig. Bereikbaarheid is er één. Een vitale arbeidsmarkt is een andere. En natuurlijk de kwaliteit van het leven. Waaruit bestaat die? Groen, landschap, rivieren. En een andere kwaliteitsfactor is de culturele uitrusting. Muziek, film, uitgaansleven maar ook onderwijs. In dit plan gaat het met name over bereikbaarheid.

Bereikbaarheid is externe bereikbaarheid. Hoe kom je snel vanuit Eindhoven en Utrecht naar onze regio? Idem vanuit Frankfurt en Parijs. Maar bereikbaarheid is ook interne bereikbaarheid. Hoe kom je snel van Didam naar Wijchen of van Groesbeek naar Renkum? Op beide fronten liggen er grote uitdagingen voor ons. Uitdagingen die nú aangepakt moeten worden.

Aan het verkeer over de weg hebben we afgelopen tijd hard gewerkt. Daar kunnen we binnenkort de vruchten van plukken. De A50 wordt in 2010 verbeterd (verdubbeling bij Valburg), een tweede stadsbrug in Nijmegen en de aansluiting A15-A12. Mooie resultaten, maar daarmee is de rek er wel zo'n beetje uit. De mogelijkheden van de weg om de groei van auto's te bedienen is niet oneindig. Natuurlijk doen we aan regionaal verkeersmanagement en we verbeteren het onderliggende wegennet. We gaan ook beprijzen. Maar toch: veel meer autoverkeer kunnen we er niet bij hebben. Daarom gaan we nu ook aan andere oplossingen werken. We weten dat het openbaar vervoer onderbenut is, veel beter zou kunnen





presteren. Als we daar een grote slag in kunnen slaan dan wordt het overzichtelijker op de weg. Natuurlijk zijn we al even bezig met verbeteringen van het openbaar vervoer. In Arnhem wordt een nieuw station gebouwd. En niet te vergeten, de spooraanpassingen westelijk van het station. We treffen voorbereidingen voor een aantal nieuwe stations (Westervoort, Molenhoek en De Goffert). We maken letterlijk ruim baan voor de bus. Maar het is niet genoeg. Wat we nodig hebben is een doorbraak, een echt groot gebaar waardoor het hele openbaar vervoerssysteem veel en veel beter gaat functioneren.

De grote vraag is hoe we (laten we eerlijk zijn) een weinig aantrekkelijk en weinig efficiënt (want duur) openbaar vervoerssysteem kunnen (her)ontwikkelen tot een comfortabel vervoersaanbod waarvan veel meer mensen dan nu graag gebruik maken. Als we doorgaan op dezelfde manier als we nu doen, dan zullen ondanks alle inspanningen, de files op de weg alleen maar toenemen in onze regio. Gooien we er een schepje bovenop, tweede scenario, dan zijn we op zijn best in staat de huidige problemen niet verder te vergroten. Wat we nodig hebben is een derde scenario. Met de aanpak die daarbij hoort zijn we in staat in een periode van 10 jaar de files te laten verminderen. Dat is nodig om een aantrekkelijke, bereikbare en concurrerende regio in Nederland en Europa te blijven. We zijn ervan overtuigd dat alleen zo'n grote slag ons uit de brand kan helpen. En laten we daar vooral niet te lichtvaardig over denken. Het is veel ingewikkelder om een beter openbaar vervoerssysteem te ontwikkelen dan een paar nieuwe wegen aan te leggen of een brug te bouwen. Openbaar vervoer is organisatie, is mensenwerk, is samenwerking. En dat zit in Nederland lastig in elkaar. De hele wereld van het openbaar vervoer is bovendien in beweging. Door de gevolgen van marktwerking, privatisering, internationalisering, rationalisatie, reorganisatie en wat al niet heeft samenwerking binnen het openbaar vervoer op dit moment geen hoge prioriteit, echter die onderlinge samenwerking is nu juist onontbeerlijk.

Juist nu is het nodig om zowel een getalsmatige (meer passagiers) als een kwaliteitssprong te maken. Het goede nieuws is dat we nu wel zo ongeveer weten waaraan een perfect openbaar vervoersnetwerk moet voldoen. De eerste les is, passagiers komen niet vanzelf. Dat lijkt een open deur maar is het (helaas) nog niet. We moeten niet verbaasd staan als je een treinstation in een kale vlakte zet, en er geen bus naartoe laat rijden, dat er dan weinig passagiers op afkomen. De les is dat je rondom stations functies organiseert die om vervoer vragen, scholen, kantoren, sportvoorzieningen etcetera. De les is ook dat bussen niet moeten concurreren met het spoor, door dezelfde lijnen te bedienen, maar de treinstations juist voeden met passagiers. Afstemming van dienstregelingen hoort daar ook bij. Het zijn voor de hand liggende dingen om te doen. Toch zit het systeem zo niet in elkaar. Een

volgende les is doorgaande lijnen. Zonder overstappen van Dieren naar Wijchen om maar eens wat te noemen. Doorgaande lijnen door de regio. Ook daar hebben we nog een hele uitdaging aan. Maar er zijn meer mogelijkheden. Parkeren bij stations, zorgen dat je veel gemakkelijker van de ene vervoerswijze, de auto, op de andere, het openbaar vervoer, kunt overstappen. Park and ride voorzieningen en transferia op plaatsen waar dat veel passagiers kan opleveren. Ook een uitgangspunt voor het nieuwe concept Masterplan. Is er nog meer? Ja, er is meer. Nu werken we met een fijnvertakt netwerk dat overal komt. Maar als je naar passagiersstromen in het openbaar vervoer kijkt dan zie je heel dikke lijnen, veel passagiers, en hele dunne, veel minder passagiers. Waarom niet méér investeren in die dikke lijnen? Een robuust raamwerk van de belangrijkste vervoersaders waar je veel meer investeert in snelheid, comfort en frequentie. Zo'n keuze heeft ook nadelen. We geven immers voorrang aan de grote stromen en doen minder aan de rest. Maar wie een echte sprong wil maken in het openbaar vervoer moet durven kiezen. In het Masterplan openbaar vervoer besteden we ook meer aandacht aan de bereikbaarheid op de grotere schaal. Hoe komen we snel vanuit onze regio in Breda, in Eindhoven, in Utrecht en in Düsseldorf? De aanpak van de stadsregio als aanpak in een grotere wereld.

Namens het College van Bestuur van de Stadsregio Arnhem Nijmegen

*Jaap Modder
Voorzitter*

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
2	Bestuurlijke uitgangspunten	9
2.1	Inleiding	9
2.2	Geen nieuwe inhoud	9
2.3	Streefbeelden openbaar vervoer	10
2.4	Natuurlijk vervoersgebied regio Arnhem Nijmegen	11
2.5	Samenwerken binnen de stadsregio en over de bestuurlijke grenzen heen	13
3	Uitvoeringsstrategie	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Geen blauwdruk, maar samen tot oplossingen komen	15
3.3	Langjarige bestuurlijke programmasturing	16
3.4	Werkprogramma's: kaders voor sturing op de streefbeelden	16
3.4.1	<i>Programma 'samenhangend lijnennet OV en regionale herkenning OV'</i>	17
3.4.2	<i>Programma 'transit oriented development'</i>	17
3.4.3	<i>Programma 'integratie OV- en wegennetwerk: optimaliseren van de keten'</i>	19
4	Organisatie: fasering en prioritering	21
4.1	Inleiding	21
4.2	Fasering: bestuurlijk besluitvormingsproces	21
4.3	Prioritering: werkprogramma's en projecten	22
Bijlage 1	Projecten	23
Bijlage 2	Kaart	24





1 Inleiding

Voor u ligt het Masterplan openbaar vervoer 2009 – 2020 met doorkijk naar 2030 van de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Geen nieuwe visie of nieuw idee, het is de uitvoeringsstrategie voor de komende 15 tot 20 jaar voor het openbaar vervoer. Het Masterplan geeft aan hoe uitvoering gegeven wordt aan de visies die in het Regionaal Plan, de Netwerkanalyse, de Regionale Nota Mobiliteit en de Visie Openbaar Vervoer zijn neergelegd met betrekking tot openbaar vervoer.

Het komt nu op uitvoeren aan. Uit de netwerkanalyse komen hardnekkige verkeersknelpunten naar voren in met name de Arnhemse Ruit en in de Nijmeegse Driehoek. Het Regionaal Plan concludeert dat de stadsregio haar eigen identiteit tussen de Randstad Holland en het Ruhrgebied moet uitwerken, zodat daarmee de Stadsregio Arnhem Nijmegen op de kaart gezet wordt. Uit de Visie Openbaar Vervoer, komt de dringende noodzaak naar voren om het OV-netwerk te koppelen aan het wegennet. Dit vraagt om keuzes voor de grotere vervoerstromen in de regio, wil de stadsregio bereikbaar blijven en het openbaar vervoer betaalbaar houden. Niets doen betekent achteruitgang in economisch perspectief en daarmee de leefkwaliteit in dit gebied, het invoeren van een aantal maatregelen zonder samenhang en visie zal op zijn best de situatie consolideren. Verregaande samenwerking op het gebied van ruimtelijk inrichting, het aanpakken van mobiliteitsknelpunten en het verlenen van concessies, om maar even de hoofdingrediënten te noemen, is noodzakelijk om qua bereikbaarheid een sprong voorwaarts te maken die onze regio nodig heeft om een economische sterke positie te verkrijgen tussen de Randstad Holland en het Ruhrgebied.

Het Masterplan beschrijft streefbeelden voor het openbaar vervoer in 2020 en zal duidelijk maken wat de realisatie van de streefbeelden betekent voor de gemeenten: hoe zal het openbaar vervoer er dus uit moeten zien in 2020. Het geeft concrete handvatten over hoe door middel van werkprogramma's deze streefbeelden gerealiseerd kunnen worden en welke werkwijze daarbij door de stadsregio wordt voorgesteld. De verankering van de streefbeelden in de college werkprogramma's van de gemeenten is dringend noodzakelijk. Alleen door gezamenlijk langjarig te sturen op de realisatie van de streefbeelden zal de stadsregio een grote sprong kunnen maken. Wij rekenen op uw bereidheid om samen met ons deze sprong voorwaarts te maken door vergaand met ons samen te werken in de realisatie.

In het volgende hoofdstuk hebben wij de bestuurlijk verankerde uitgangspunten voor u opgeschreven in de vorm van de streefbeelden die voor het natuurlijk vervoersgebied, dat groter is dan de bestuurlijke grenzen van de stadsregio, nagestreefd worden. Hierna volgt in hoofdstuk drie de te volgen uitvoeringsstrategie om de streefbeelden ook daadwerkelijk te realiseren.

2 Bestuurlijke uitgangspunten

2.1 Inleiding

Het Regionaal Plan, de Netwerkanalyse, de Regionale Nota Mobiliteit en de Visie Openbaar Vervoer beschrijven de ambities voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen op het gebied van ruimte, werken, mobiliteit en wonen. De inhoud ligt er dus en dit Masterplan maakt de stap naar uitvoering. Dit hoofdstuk geeft aan wat de optelsom is van deze ambities voor het openbaar vervoer. Wat zijn dus de bestuurlijke uitgangspunten waarop gestuurd gaat worden bij uitvoering.

2.2 Geen nieuwe inhoud

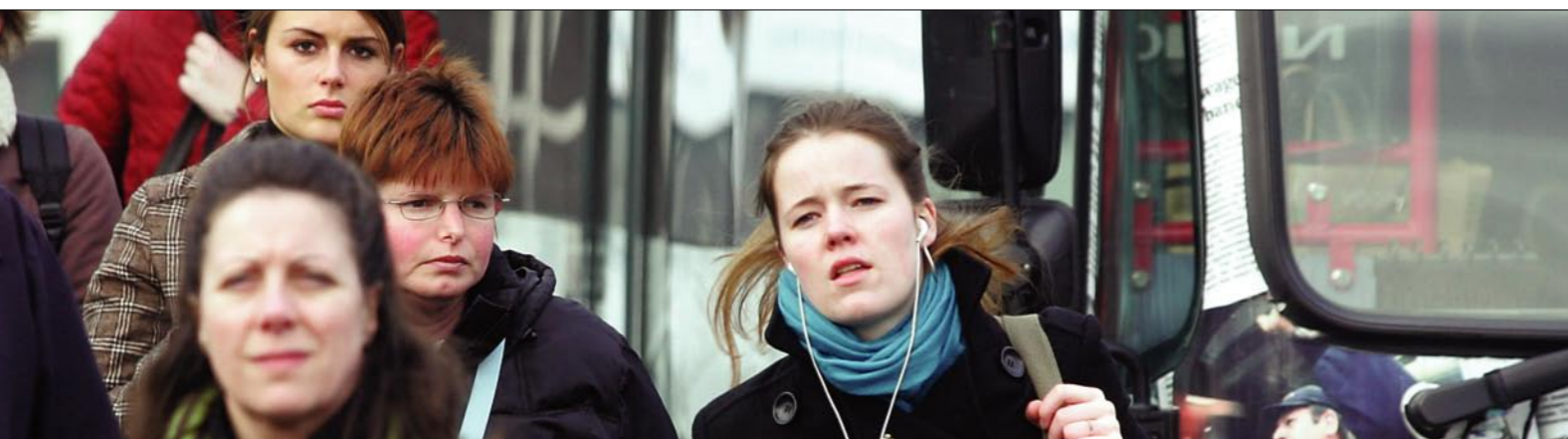
Dit Masterplan gaat uit van de inhoudelijke visies Regionaal Plan, Netwerkanalyse, Regionale Nota Mobiliteit en Visie Openbaar Vervoer die bestuurlijk zijn vastgesteld. Er wordt dus nadrukkelijk geen nieuwe inhoud gemaakt, maar de inhoud wordt geïntegreerd, vertaald naar OV en waar nodig aangepast ten behoeve van de uitvoering.

De ambities die voortvloeien uit het Regionaal Plan, de Netwerkanalyse, de Regionale Nota Mobiliteit en de Visie Openbaar Vervoer hebben betrekking op de volgende aspecten:

- identiteit van het gebied
- gewenste ruimtelijke ontwikkeling
- gewenste bereikbaarheid.

Het Regionaal Plan geeft aan dat er in deze regio geen sprake is van een eenduidige identiteit, maar een meervoudige identiteit op basis van kennis, cultuur en natuur. Het Regionaal Plan heeft onder andere als doel deze meervoudige identiteit te verbeteren. Een van de prioriteiten van het plan is het versterken van het grootstedelijk klimaat van Arnhem en Nijmegen en de ontwikkeling van de eigenheid en identiteit van de regio. Openbaar vervoer kan hieraan bijdragen door middel van branding van het OV. De verkenning Visie Openbaar Vervoer omschrijft dit als volgt: "Acties dienen erop gericht te zijn om huidige klanten van het OV te behouden en nieuwe reizigers te trekken. In beide gevallen is een goede positionering van het openbaar vervoer een absolute voorwaarde. Dit betekent dat het OV een goede en herkenbare uitstraling moet hebben en dat het als één product op de markt moet worden gezet."

Als gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt stedelijke ontwikkeling rondom multimodale knooppunten als prioriteit genoemd in het Regionaal Plan. Ook de verkenning Visie Openbaar Vervoer noemt knooppuntontwikkeling als





uitgangspunt. Binnen het Regionaal Plan wordt aan de gewenste ruimtelijke ontwikkeling invulling gegeven door aandacht te schenken aan de verschillende soorten StadsregioRail stations en diverse in- en uitbreidingslocaties van gemeenten. Ook de plannen van StadsregioRail onderschrijven dat ruimtelijke ontwikkeling een uitgangspunt moet zijn bij de ontwikkeling van een strategische visie openbaar vervoer: StadsregioRail maakt onderdeel uit van een samenhangende visie op ruimte en mobiliteit. Naast de railprojecten betekent dit dus ook aandacht voor het verbeteren van de integratie tussen spoor- en busdiensten, de stedelijke ontwikkeling op multimodale knooppunten en de aanleg van P&R faciliteiten.

Wat betreft de gewenste bereikbaarheid heeft de stadsregio in de Netwerkanalyse een keuze gemaakt voor een versterking van de bereikbaarheidsfunctie van het OV. Centraal hierin staat de ontwikkeling van de economische concentratie-as (Zevenaar-Arnhem-Nijmegen-Wijchen). De Netwerkanalyse gaat ervan uit dat het openbaar vervoer een prominente bijdrage moet leveren aan het versterken van de (inter)nationale positie van de regio. Hiervoor is volgens de stadsregio upgrading van de aansluiting op Europese infrastructuurnetwerken zeer wenselijk. Ook het Regionaal Plan beschrijft het aansluiten op Trans-Europese netwerken als een van haar uitgangspunten. Naast dit aspect wordt ook het verknopen van bus en trein tot één samenhangend regionaal OV-netwerk van belang geacht om de gewenste bereikbaarheid te realiseren. De Regionale Nota Mobiliteit komt tot dezelfde conclusie, omdat de meerwaarde van HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) tot stand komt door afstemming op en verknoping met andere netwerken: auto, fiets, bus en trein.

2.3 Streefbeelden openbaar vervoer

De ambities uit het Regionaal Plan, de Netwerkanalyse, de Regionale Nota Mobiliteit en de verkenning Visie Openbaar Vervoer kunnen vertaald worden in drie streefbeelden voor het openbaar vervoer in de Stadsregio Arnhem Nijmegen:

- Identiteit regionaal OV
- Ruimtelijke ontwikkeling rondom multimodale knooppunten
- Integraal OV- en wegennetwerk.

Voor de identiteit van het openbaar vervoer is het van belang dat het openbaar vervoer herkenbaar is en dat de reizigers het openbaar vervoer positief waarderen. Herkenbaar openbaar vervoer kan gerealiseerd worden door middel van het inzetten van één herkenbaar concept. Door dit concept door te voeren in zowel de voertuigen en de haltes als in de bewegwijzering en de plattegrond wordt het product OV herkenbaar en verleent het identiteit aan de regio.

Deur tot deur verbindingen met normreistijden zijn voorwaarde in de communicatie richting de reizigers. De verknoping van verschillende OV-modaliteiten en de verknoping van het openbaar vervoer met het wegennetwerk spelen hierbij een belangrijke rol. Evenals bij het derde streefbeeld, is het voor branding dus van belang dat P&R voorzieningen en reistijdinformatie adequaat zijn.

Om tot de juiste ruimtelijke ontwikkeling rondom multimodale knooppunten te komen wordt Transit Oriented Development als uitgangspunt genomen voor dit streefbeeld. Transit Oriented Development gaat uit van een railverbinding als aanjager voor regionale ontwikkeling, waarbij gezocht wordt naar een goede afstemming tussen ruimte en mobiliteit. Door de ruimtelijke ontwikkeling aan te laten sluiten bij de mogelijkheden die de OV-verbinding biedt, ontstaan kansen om mobiliteitsknelpunten aan te pakken en te verminderen. Doordachte concentraties van ruimtelijke ontwikkeling rondom mobiliteitsknooppunten kunnen bijvoorbeeld door middel van spreiding van bestemmingen spits en tegen-spits creëren. De uitgangspunten van StadsregioRail en ontwikkelingen rond De Goffert in Nijmegen, Elst, Pleij en Zevenaar Oost sluiten goed aan bij het principe. Deze ontwikkelingen kunnen als pilot dienen voor het streefbeeld 'ruimtelijke ontwikkeling rondom multimodale knooppunten'.

Een integraal OV- en wegennetwerk dient zowel (boven-)regionaal als intern goed te functioneren. Op regionale en boven-regionale schaal is het van belang dat het netwerk van de stadsregio goed aangesloten is op het netwerk van de omliggende regio's en op het Trans-Europese netwerk. Intern is het van belang aandacht te schenken aan ketenmobiliteit. Het verknopen van de verschillende modaliteiten (trein, bus, regiotaxi, wegvervoer, fiets) is daarbij van belang. P&R/ transferia en deur tot deur verbindingen met normreistijden dienen gerealiseerd te worden om een integraal OV- en wegennetwerk te krijgen.

Om deze streefbeelden te realiseren is het noodzakelijk afspraken te maken met belangrijke stakeholders. Voor de identiteit van het OV is het van belang in de concessie met de vervoerders eisen ten aanzien van de branding mee te nemen. Voor de ruimtelijke ontwikkeling rondom multimodale knooppunten dienen pilots opgestart en bestuurlijke overeenkomsten gesloten te worden. Tenslotte dienen er overeenkomsten met onder andere het Rijk, provincies, gemeenten, NS, ProRail en concessiehouders gesloten te worden met betrekking tot het netwerk functioneren. Daaronder vallen afspraken over ruimtereserveringen voor ketenvoorzieningen, stationsontwikkeling en infrastructuurmaatregelen om de reissnelheid van de reiziger te vergroten.

2.4 Natuurlijk vervoersgebied regio Arnhem Nijmegen

De streefbeelden voor het openbaar vervoer gelden voor een groter gebied dan alleen binnen de bestuurlijke grenzen van de stadsregio. StadsregioRail kan bijvoorbeeld geen succes worden zonder dat samen met de provincies Gelderland en Brabant hier vorm aan gegeven wordt en het concept ook voorbij Wijchen en Zevenaar doorloopt naar respectievelijk Den Bosch en Winterswijk. Het is dus van belang het natuurlijk vervoersgebied als uitgangspunt te nemen. Onderstaand wordt kort ingegaan op de ontwikkelingen die op hoofdlijnen spelen in het natuurlijk vervoersgebied.

Wat betreft de weginfrastructuur zullen op korte termijn de knelpunten aangepakt worden die geanalyseerd zijn in het kader van de Netwerkanalyse. Op iets langere termijn zal er een tweede stadsbrug in Nijmegen aangelegd worden, zal de A15 waarschijnlijk doorgetrokken worden, de A12 en A50 verbreed en zal een gebiedgerichte verkenning uitgevoerd worden rond de A73. Op het spoor spelen er boven-regionale projecten zoals de Deltalijn, de Maaslijn, de Betuweroute en HST Connekt (HSL verbinding Eindhoven-Maastricht-Keulen). Tevens zal er een aantal spoorknelpunten geanalyseerd moeten worden, zoals de brug bij Ravenstein. Op regionale schaal vormt natuurlijk StadsregioRail een belangrijke ontwikkeling, evenals de HOV buslijnen binnen en tussen de steden Arnhem en Nijmegen. Ook het OV maatwerk binnen het landelijk gebied zal aan moeten sluiten bij de streefbeelden.

Wat betreft de ruimtelijke ontwikkeling vallen de ontwikkelingen op rond de multimodale knooppunten Zevenaar Oost, Nijmegen De Goffert, Pleij en Elst. Tevens wordt ten zuiden van Arnhem grootschalige nieuwbouw ontwikkeld in Arnhem Schuytgraaf, evenals ten noorden van Nijmegen en in Elst. Naast deze mobiliteits- en ruimtelijke ontwikkelingen spelen er in de regio ook projecten ter bevordering van de samenwerking tussen publieke en private partijen. Investerings- en de ontwikkeling van een stadsregiobedrijf zijn hier voorbeelden van.

2.5 Samenwerken binnen de stadsregio en over de bestuurlijke grenzen heen

Om de streefbeelden te kunnen realiseren voor het natuurlijk vervoersgebied is samenwerking met de partners van de stadsregio van groot belang. De provincies Gelderland, Utrecht, Brabant, Limburg en Samenwerkingsverband Regio Eindhoven dienen goed betrokken te worden. Onderwerpen die daarbij onder andere aan de orde dienen te komen zijn grensoverschrijdende concessies, bovenregionale spoorprojecten zoals HST-Connekt en Deltalijn en de juiste HOV verbindingen richting bijvoorbeeld het WERV-gebied. Een eerste gespreksronde met bestuurders van deze partners heeft tot positieve reacties met betrekking tot de streefbeelden en het natuurlijk vervoersgebied geleid.

Tevens is het van belang dat ook de samenwerking tussen de twintig stadsregio gemeenten goed vormgegeven wordt. In bijlage 2 is een kaart opgenomen waarop alle plannen en wensen staan met betrekking tot ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit, welke genoemd zijn in het Regionaal Plan, de Netwerkanalyse, de Regionale Nota Mobiliteit en de Visie Openbaar Vervoer of plannen die daaruit voortvloeien zoals StadsregioRail en de Quick Wins van de netwerkanalyse. Deze kaart laat zien dat er zeer veel wensen en plannen zijn, maar laat tegelijkertijd duidelijk zien dat samenhang ontbreekt: het zijn te veel plannen met het oog op 2020. Dit vraagt om samenwerking om de juiste projecten uit te voeren vanuit de streefbeelden voor het natuurlijk vervoersgebied.

De streefbeelden hebben een horizon 2009-2020 met een doorkijk naar 2030. De samenwerking dient dan ook een langjarig karakter te hebben.





3 Uitvoeringsstrategie

3.1 Inleiding

In de vorige hoofdstukken is aangegeven waarom het de hoogste tijd is om door middel van het Masterplan OV de randvoorwaarden te scheppen voor een aantrekkelijke, bereikbare en concurrerende Stadsregio Arnhem Nijmegen en welke bestuurlijke uitgangspunten daaraan ten grondslag liggen. In dit hoofdstuk kunt u lezen hoe de streefbeelden van het openbaar vervoer in de komende periode tot 2020 worden gerealiseerd binnen het natuurlijk vervoersgebied van de stadsregio.

We bevinden ons immers in een cruciale periode, de nieuwe concessie periode komt eraan per 1 januari 2010. Deze nieuwe concessie zal het ankerpunt moeten worden van de streefbeelden uit het Masterplan. Want streefbeelden zijn mooi, ze realiseren is nog mooier. En dat is een hele grote uitdaging! Immers we zetten in op duurzame mobiliteit waarbij openbaar vervoer en weginfrastructuur geïntegreerd functioneren, op openbaar vervoer als kwaliteitskenmerk van de stadsregio, die mede bijdraagt aan de identiteit en aantrekkelijkheid van dit gebied, nationaal en internationaal en op ruimtelijke ontwikkeling rondom multimodale knooppunten. We kijken daarbij meer naar het openbaar vervoer als een functioneel netwerk dan naar onze eigen administratieve grenzen, het natuurlijk vervoersgebied is van groot belang.

3.2 Geen blauwdruk, maar samen tot oplossingen komen

U als gemeente in de stadsregio, maar ook u als collega overheden, u als vertegenwoordiger van de maatschappelijke organisaties in het gebied, u als vertegenwoordiger van het bedrijfsleven en wetenschappelijke wereld en u als reiziger bent daarbij een onmisbare schakel. Alleen door goede programmatische en projectmatige verregaande samenwerking kunnen wij een ommekeer bewerkstellingen in de toekomst van dit voor ons allen zo belangrijke gebied. Dit Masterplan staat dan ook voor op basis van verregaande samenwerking tot oplossingen te komen waarmee we de bestuurlijk verankerde streefbeelden kunnen realiseren, in plaats van een blauwdruk neer te leggen.

De basis voor het samen komen tot oplossingen ligt in programma-management dat langjarig stuurt op ambities die de streefbeelden werkelijkheid maken. Het daadwerkelijke samenwerken vindt plaats in projecten die de praktische invulling van de programma's vormen: in de projecten wordt het werk gedaan. Uitgangspunt daarin is dat het grotere schaalniveau waarin de projecten worden gerealiseerd een veel grotere kans van slagen

met zich meebrengt in termen van doorzettingsmacht, geld (MIT, BDU en PPS), tijd en kwaliteit. De samenwerking zal uiteraard gebaseerd zijn op win-win.

3.3 Langjarige bestuurlijke programmasturing

De kern tot succesvolle realisatie is programmasturing en wel in samenwerking binnen het natuurlijk vervoersgebied. Programmamanagement helpt namelijk afspraken tussen verschillende partijen vorm te geven zodat resultaten en doelen behaald worden. Programmamanagement zorgt namelijk dat de verschillende belanghebbenden duidelijk hebben welke doelen worden nagestreefd en welke inspanningen (projecten) daaraan bijdragen. Een programma is een door bevoegd gezag afgebakend sturingsprincipe waarin kaders worden vastgelegd, in dit geval gericht op uitvoering. Een programma is over het algemeen langjarig en kan alleen worden aangepast door hetzelfde bevoegd gezag dat haar heeft ingesteld.

De streefbeelden worden na bestuurlijk vastgesteld te zijn verankerd in drie programma's. De programma's zelf zullen nog niet zorgen voor de realisering van de streefbeelden. De programma's vormen de kaders voor alle projecten die relevant zijn voor de stadsregio met betrekking tot openbaar vervoer en de relatie met weginfrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. De projecten zullen in hun realisatie een bijdrage leveren aan de realisatie van het programma en daarmee aan de realisatie van het streefbeeld.

3.4 Werkprogramma's: kaders voor sturing op de streefbeelden

In deze paragraaf vertalen we de streefbeelden naar de programma's en worden de kaders gegeven waarop gestuurd zal worden. De programma's verankeren de ambities die bij de streefbeelden horen. Deze ambities willen wij samen met u onze partners in de stadsregio en binnen het natuurlijk vervoersgebied realiseren. Het is de bedoeling dat deze programma's geïntegreerd worden met de meer weginfrastructuur gerelateerde programma's die voortvloeien uit de Netwerkanalyse waarbij op basis van doelmatige programmaderivatie deze integratie plaats vindt.

3.4.1 Programma 'samenhangend lijnennet OV en regionale herkenning OV: bundelen en branden'

Het streefbeeld 'identiteit regionaal OV' wordt vertaald in het programma 'samenhangend lijnennet en regionale herkenning'. Dit programma zal onderstaande ambities verankeren:

- We versterken de rol van de stadregio als professioneel opdrachtgever van het openbaar vervoer.
- We durven te kiezen voor ambitieuze en gekwantificeerde doelstellingen voor de prestaties van het openbaar vervoer in de stadsregio in de concessies en zijn bereid tot vernieuwende concessiemodellen met de concessiehouders om die doelstellingen ook te halen.
- We kiezen voor de bus als feeder van de trein in plaats van concurrerende vervoersmodaliteiten.
- We kiezen op termijn voor een HOV-verbinding tussen Waalsprong, Nijmegen Centraal en Heijendaal.
- We kiezen voor doorgaande OV verbindingen door de stadsregio.
- We zetten in op een hoger investeringsniveau in de hoofdstructuur van het openbaar vervoersnetwerk (robuust netwerk). Voor de fijne vertakkingen van het netwerk gaan we in samenwerking met de gemeenten lokaal maatwerk ontwikkelen (integratie en bundeling van het doelgroepen vervoer). Ook dit deel van het netwerk is van groot belang voor het functioneren van het robuuste netwerk.
- We kiezen voor diesel- en benzinevrij openbaar vervoer en zetten de stadsregio internationaal op de kaart met aardgas-, biogas- en waterstof bussen en met de nieuwste technologie in trolley systemen. We nodigen de busmaatschappijen uit om een met een plan te komen dat dit helpt te realiseren.
- We zoeken voor de periode na 2010 naar exploitanten die zowel de bus als de decentrale treinnetwerken bedienen. De bediening van de stoptreinen van NS zijn ons inziens een zaak van regionale exploitatie.
- We zetten primair en met voorrang in op verbeterde OV verbindingen met Utrecht-Amsterdam en met Den Bosch-Breda-Eindhoven en met Maastricht (via de Maaslijn).
- We kiezen, in overleg met de concessiehouders, een trefzekere en aantrekkelijke merknaam voor het openbaar vervoer in de stadsregio en herkenbare namen van de lijnen.
- We kiezen voor Arnhem als international erkend kopstation van het HSL-netwerk in Europa en daarmee voor prioriteit voor een snelle verbinding Arnhem-Duisburg en de ontwikkeling van de Deltalijn.





3.4.2 Programma 'transit oriented development'

Het streefbeeld ruimtelijke ontwikkeling rondom multimodale knooppunten wordt vertaald naar het programma Transit Oriented Development. De ambities die hierbij horen die wij binnen dit programma met u willen realiseren zijn:

- We zoeken naar arrangementen met ProRail die ervoor zorgen dat de realisatie van de stations Molenhoek, Westervoort, Zevenaar Oost en De Goffert via de snelst mogelijke procedures tot stand komt. We maken keuze voor de andere nieuwe stations (o.a. Lent en/of Ressen).
- We zoeken de samenwerking met marktpartijen als het gaat om het ontwikkelen van stationslocaties (bijvoorbeeld ontwikkelrechten concessiehouders), P&R locaties en transferia, Dris en de integratie van het openbaar vervoer aan de weginfrastructuur in het algemeen.
- We blijven mikken op herstel van de railverbinding Nijmegen Kleve (in eerste instantie als toeristisch recreatieve voorziening en eventueel na 2020 volledige reactivering) en daarmee van een interregionale railverbinding van Nijmegen met Dusseldorf voor de langere termijn (2020). We gaan in de komende jaren aan de slag met het ontwikkelen van de ruimtelijke conditie daarvoor op het traject Nijmegen-Dusseldorf (rail georiënteerde ruimtelijke ontwikkeling).
- We zetten in op programmafuncties rond stations die passagiers genereren (geen stations zonder programma). Daarmee wordt de ruimtelijke ontwikkeling van de stadsregio veel nadrukkelijker gekoppeld aan de verbetering van de prestaties van het openbaar vervoer.

3.4.3 Programma 'integratie OV- en wegennetwerk: optimaliseren van de keten'

De ambities van het streefbeeld integraal OV- en wegennetwerk worden ingebed in een programma met gelijke naam.

- We gaan het openbaar vervoer netwerk daadwerkelijk verbinden met het wegennetwerk door ondermeer P&R locaties en transferia.
- Het openbaar vervoer draagt in de eerste plaats bij aan het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid, daar waar zich nu knelpunten voordoen.
- We gaan het OV-deel van de Netwerkanalyse verder aanscherpen.
- We maken duidelijk welke luchthavens in de omgeving voor onze stadsregio van belang zijn en waarvoor de stadsregio van belang is (o.a. Weeze Dusseldorf en Eindhoven) en scheppen betere condities voor onze internationale bereikbaarheid via de lucht. Deze betere condities zullen aan het integreren van het OV en wegennetwerk moeten hangen.
- We positioneren ons als een knoop in het stedelijke netwerk van Oost en Zuid Nederland en het Kreis Kleve.
- We plaatsen de stadsregio op de kaart van Europa en verkleinen de reistijden naar belangrijke Europese regio's en steden.

4 Organisatie: fasering en prioritering

4.1 Inleiding

De uitvoeringsstrategie geeft aan waar inhoudelijk op gestuurd zal worden en hoe het programma-management in zijn werk zal gaan. Dit hoofdstuk gaat in op de fasering en prioritering van de te organiseren werkzaamheden.

4.2 Fasering: bestuurlijk besluitvormingsproces

Het Masterplan zal via het onderstaande besluitvormingsproces bestuurlijk verankerd worden. Het belangrijkste hierbij is dat de twintig stadsregio-gemeenten het Masterplan vaststellen als uitvoeringsstrategie in hun college werkprogramma's en dat alle partijen in het natuurlijk vervoersgebied een document (OV-manifest) zullen tekenen waarmee ze aangeven mee te zullen werken aan samenwerking op basis van de gestelde uitgangspunten. Het besluitvormingsproces ziet er als volgt uit:

- Masterplan vaststellen en vrijgeven voor reactie door College van Bestuur van de stadsregio (maart 2007)
- Reactieperiode (april – juli 2007); gedurende deze periode zal het Masterplan op verzoek worden toegelicht in raadscommissies, colleges en andere gremia
- Gedurende reactieperiode Masterplan zowel ambtelijk als bestuurlijk bespreken met de partners in het natuurlijk vervoersgebied en vragen om reactie (april – juli 2007)
- Commentaar en reacties verwerken (zomer 2007)
- Opstellen OV-manifest, mede op basis van commentaar en reacties op Masterplan (zomer 2007)
- Besluitvorming College van Bestuur stadsregio (augustus 2007)
- Het Masterplan zal ter advies besproken worden in de Commissie Mobiliteit (oktober 2007)
- Besluitvorming KAN-raad (oktober 2007)
- Ondertekenen OV-manifest (najaar 2007)





4.3 Prioritering: werkprogramma's en projecten

Dit Masterplan is geen blauwdruk maar een document dat de uitgangspunten en sturingsprincipes aangeeft. Het op basis van deze uitgangspunten en sturingsprincipes vorm geven aan de streefbeelden voor het natuurlijk vervoersgebied dient in samenwerking met u te gebeuren. Al gedurende de reactieperiode zal gestart worden met het inrichten van de werkprogramma's en het daaraan koppelen van de projecten. Het gezamenlijk toedelen van projecten aan programma's is van groot belang, zodat alle partners zich kunnen vinden in de fasering en prioritering die daarbij wordt aangebracht. Wij vragen u dan ook, naast het geven van reacties en commentaar op dit Masterplan, gedurende de reactieperiode met ons mee te werken om de juiste projecten te agenderen, zodat ieders 'hot issues' juist worden geadresseerd. Via te organiseren ambtelijke overleggen zal u uw inbreng kunnen geven. Bijlage 1 geeft ter illustratie een eerste indeling van de projecten (die ook terug te vinden zijn op de kaart van bijlage 2) onder de programma's.

Echter er zijn natuurlijk al projecten en werkzaamheden die meteen de aandacht verdienen en in lijn met de voorgestelde sturingsprincipes uitgewerkt dienen te worden. Deze projecten zijn met name van belang vanuit de uit te geven concessies.

Projecten van eerste prioriteit:

- Aansturing van de concessies die nu uitgegeven worden
- Voorbereiding concessies per 1 januari 2010 (inclusief definiëring HOV Arnhem en Nijmegen)
- Transit Oriented Development pilots Elst, Zevenaar Oost, Pleij en De Goffert verankeren door middel van bestuurlijke intentie overeenkomsten
- StadsregioRail verder vormgeven langs de lijnen van het Masterplan
- Optimaliseren van de vervoersketen ten behoeve van de integratie van het OV en wegennet met alle betrokken partijen, zoals vervoerders, beheerders, financieringsmaatschappijen en bestuurlijk vertegenwoordigers

Bijlage 1: Projecten

Samenhangend lijnennet en regionale herkenning	Transit Oriented Development	Integraal OV- en wegennet
<ul style="list-style-type: none"> - StadsregioRail - HOV Arnhem - HOV Nijmegen - Studietrajecten spoor/ lightrail/ HOV - Deltalijn - Maaslijn - Brabant – IJssellijn - HST Connekt - Decentralisatie van contractsectorlijnen - Aanpassen abri's - Branding stadsregio 	<ul style="list-style-type: none"> - Zevenaar Oost - Elst - De Goffert - Pleij 	<ul style="list-style-type: none"> - Quick wins netwerkanalyse - Doortrekking A15 - Verbreding A50 - Verbreding A12 - Verbetering aansluiting A12/A18 - DRIS - Spoorbrug Ravenstein - Spoorknelpunt Deltalijn/ Arnhem West - Spoorknelpunt Arnhem Oost - Transferia en P&R locaties

Bijlage 2: Samenhang bepalen

tussen plannen en projecten mobiliteit in de stadsregio 2009-2020

Legenda

	Water
	Landschap
	Bos
	Bebouwing
	Grens stadsregio
	(Snel)wegen
	Landsgrens
	Provinciegrens
	Spoorlijn
	HOV Buslijnen (globaal)
	Ruimtelijke ontwikkeling
	Knelpunten (quick wins)
	Bestaande stations
	Nieuwe stations
	Studietraject spoor / lightrail / HOV
	Transferium / P&R voorziening
	Van belang voor externe bereikbaarheid
	Deltalijn
	Maaslijn
	Brabant - IJssellijn / Regiorail
	Betuweroute
	HST Connekt
	Nijmegen - Kleve

Stations

	1 Lunteren		21 Doetinchem de Huet
	2 Ede Centrum		22 Doetinchem
	3 Ede - Wageningen		23 Terborg
	4 Wolfheze		24 Arnhem Zuid
	5 Oosterbeek		25 Elst
	6 Arnhem Business Park		26 Zetten - Andelst
	7 Arnhem Centraal		27 Hemmen - Dodewaard
	8 Arnhem Velperpoort		28 Opheusden
	9 Arnhem Presikhaaf		29 Kesteren
	10 Velp		30 Ressen
	11 Rheden		31 Lent
	12 Dieren		32 Nijmegen Centraal
	13 Brummen		33 Nijmegen De Goffert
	14 Arnhem Pleij		34 Nijmegen Dukenburg
	15 Westervoort		35 Wijchen Oost
	16 Duiven		36 Wijchen
	17 Zevenaar		37 Wijchen West
	18 Zevenaar Oost		38 Ravenstein
	19 Didam		39 Nijmegen Heyendaal
	20 Wehl		40 Mook - Molenhoek
			41 Cuijk

Van belang voor externe bereikbaarheid

- A** Knelpunt: Deltalijn/Arnhem West
- B** Verbreding A50
- C** Knelpunt: Arnhem Oost
- D** Knelpunt: Capaciteit spoor
- E** Doortrekken A15
- F** Verbreding A12
- G** Verbetering aansluiting A12/A18
- H** Knelpunt: Brug Ravenstein
- I** Verkenning aanpassing A73
Neerbosch - Rijkervoort

Knelpunten (quick wins)

- a** Presikhaaf / HAN
Aanpak: verbeteren van de doorstroming ten behoeve van de buslijnen en vanuit de stad richting winkelcentrum Presikhaaf en HAN

- b** Velperbroek
Aanpak: beperkte uitbreiding van rotonde Velperbroek, verbetering doorstroming door inzet regionaal verkeersmanagement met BBKAN!
Nieuw station Arnhem Kleefse Waard

- c** Nijmeegseplein
Aanpak: beter benutten trolley-netwerk (meer trolley's over bestaand net) en mobiliteitsmanagement op transferium Gelredome. Regionaal verkeersmanagement met BBKAN!

- d** A15 en A12
Doortrekking A15 en aanpassingen A12

- e** Zevenaar
Aanpak: versterken openbaar vervoer door vergroten railcapaciteit, realisatie nieuw station, meer treinen en P+R-voorzieningen op bestaande stations. Op A12 en regionaal wegennet: beperkte uitbreiding en actieve sturing door regionaal verkeersmanagement met BBKAN!

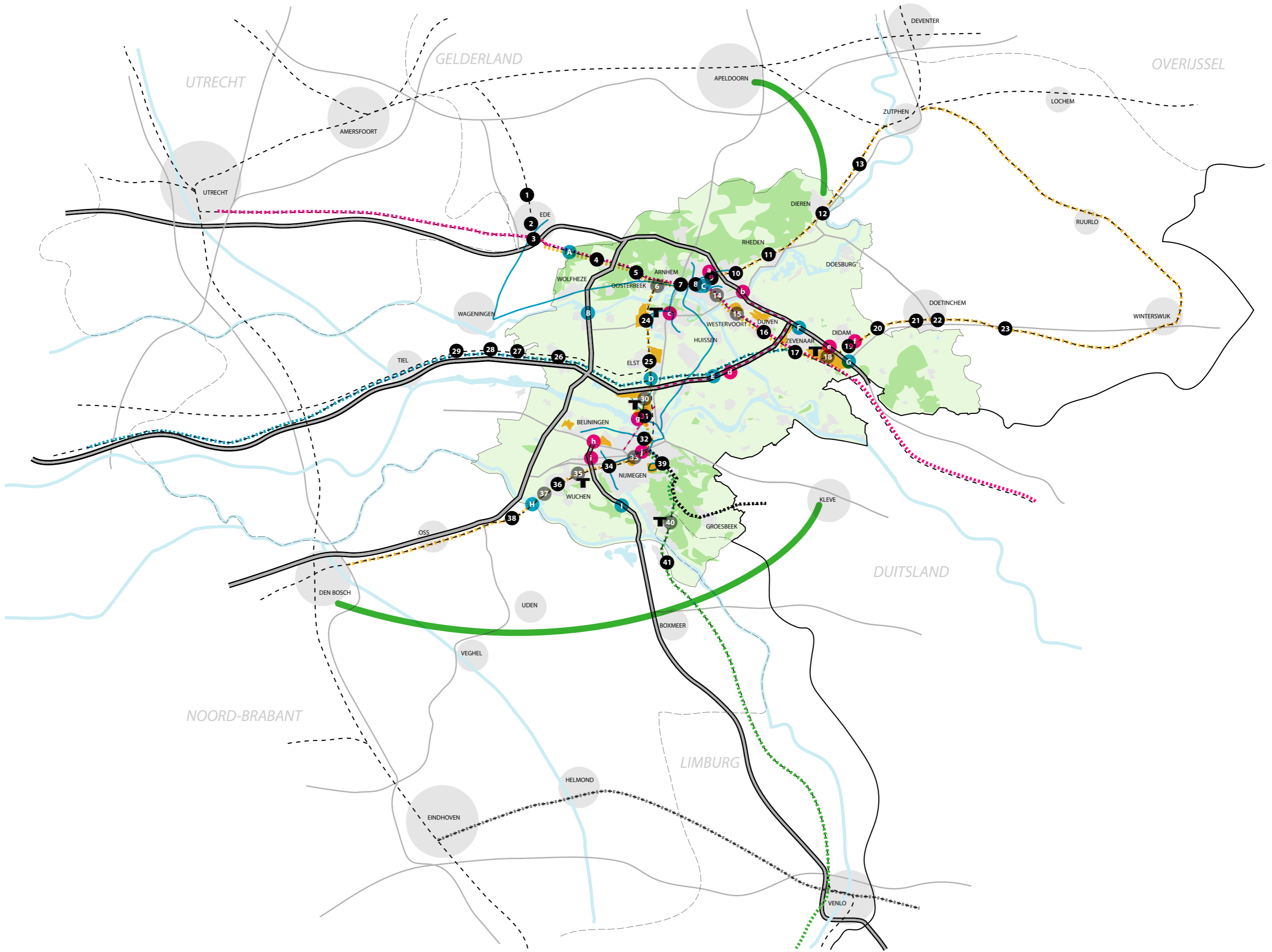
- f** Arnhem - Winterswijk
Aanpak: performance verbetering door snellere wissels, inhaalspoor, ATB aanpassingen en verbetering van de uitvoering van de exploitatie

- g** Nijmegen Waalsprong
Aanpak: 2e stadsbrug

- h** Nijmegen Neerbosch
Aanpak: regionaal verkeersmanagement met BBKAN! Beperkte verruiming infra op knooppunten.

- i** Nijmegen Lindenholt
Aanpak: realisatie HOV-Nijmegen Hoogwaardige openbaar vervoer-voorziening tussen Nijmegen en Wijchen.

- j** Nijmegen Graafseweg
Aanpak: realisatie HOV-Nijmegen. Hoogwaardige openbaar vervoer-voorziening tussen Nijmegen en Wijchen. Nieuw station De Goffert.





STADSREGIO
ARNHEM NIJMEGEN

Dit is een uitgave van de Stadsregio Arnhem Nijmegen
april 2007

Postbus 6578, 6503 GB Nijmegen
Stationsplein 26, 6512 AB Nijmegen
T (024) 329 79 79 F (024) 329 79 70
info@destadsregio.nl www.destadsregio.nl